

STADTUMBAU INNENSTADT KAMP-LINTFORT

4. Fortschreibung Innenstadtentwicklungs-konzept



Stadtumbau Innenstadt Kamp-Lintfort

4. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes zur Durchführung einer Stadtumbaumaßnahme

Bearbeitung:

Stadt Kamp-Lintfort

Planungsamt

November 2012



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhaltsverzeichnis

Anlass & Ziel der 4. Fortschreibung	4
Planungen und Projekte	5
Konzepte im Rückblick	5
Aktuelle Projekte der Stadtentwicklung	9
Fortschreibung des Maßnahmenkonzeptes: Stand der Stadtumbauprojekte	11
Stadtumgestaltung im öffentlichen Raum	12
Prinzenplatz	12
Moerser Straße	13
Rathausplatz	15
Geschäftsbereich Am Rathaus	16
Verkehrspavillon & Friedrichstraße	17
Zentrale Haltestelle	18
Wandelweg	19
Ringstraße / Kolkschenstraße	21
Stadtumbau unter Beteiligung Dritter	22
Entwicklungsbereich Weiße Riesen	23
Randbebauung Rathausplatz	25
Fassadenprogramm	27
Aktuelles Durchführungs- und Finanzierungskonzept	29
Quellenangaben	30

1. Anlass und Ziel der 4. Fortschreibung

Die vorliegende 4. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes ist ein weiterer Baustein der Konzepte der Kamp-Lintforter Innenstadtentwicklung. Zusammen mit den vorangegangenen Innenstadtentwicklungskonzepten bildet es eine umfassende Dokumentation der konzeptionellen Analysen, der abgeleiteten Handlungserfordernisse und der daraus resultierenden Maßnahmen. Die vorliegenden Konzepte sind jeweils im Zusammenhang zu betrachten und behalten alle insbesondere in Bezug auf ihre grundsätzlichen Analysen und Fortschreibungen weiterhin Gültigkeit.

1. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes (2005)

Durch die Aufnahme in das Förderprogramm Stadtumbau West in 2004 war Kamp-Lintfort aufgefordert, ein städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des Stadtumbaus zu erarbeiten. Das damals vorliegende Innenstadtentwicklungskonzept aus dem Stadtmarketingprozess entsprach weitgehend den Anforderungen des Gesetzgebers. In 2005 hat der Stadtentwicklungsausschuss beschlossen, das Innenstadtentwicklungskonzept hinsichtlich der Durchführung einer Stadtumbaumaßnahme fortzuschreiben. Aufbauend auf dem Innenstadtentwicklungskonzept aus dem Stadtmarketingprozess 2000-2002 wurde ein Handlungskonzept verfasst und am 05.07.2005 vom Rat der Stadt als „Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes zur Durchführung einer Stadtumbaumaßnahme“ beschlossen (Kamp-Lintfort, Mai 2005). Parallel dazu wurde auch gem. § 171b BauGB das Stadtumbaugebiet abgegrenzt und förmlich beschlossen.

In dieser Fortschreibung wird der Handlungsbedarf für Kamp-Lintfort

anhand einer gesamtstädtischen und gebietsbezogenen Bestandsanalyse dargestellt. Hierauf aufbauend werden die avisierten Maßnahmen und Projekte, wie u.a. der Umbau der wichtigsten innerstädtischen Straßen und Plätze in der Innenstadt oder die Umgestaltung im Bereich der Weißen Riesen erläutert. Das Konzept enthält auch ein erstes Durchführungs- und Finanzierungskonzept unter Benennung der Gesamtkosten aufgeteilt nach Förderanteilen, städtischen Eigenanteilen und Anteilen privater Dritter.

2. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes (2009)

Die zweite Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes resultierte aus einer Abweichung vom ursprünglichen Konzept. Das grundlegende Innenstadtentwicklungskonzept betrachtete nur den Rückbau von zwei Weißen Riesen. Hintergrund war die damals nicht absehbare Verfügbarkeit des dritten Wohnhochhauses. In der Zwischenzeit hatte ein niederländischer Investor die drei Gebäude mit erworben und plante, wie von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) in 2002 vorgeschlagen, die Ansiedlung eines Einkaufszentrums. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass die Finanzierung der Maßnahmen neu betrachtet werden musste. Dabei zeigt sich, dass das Fördervolumen i.H.v. 7,136 Mio. € nicht mehr für alle in der Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgeführten Maßnahmen ausreicht. Die Gründe hierfür sind unterschiedlich. Zum einen ist der Bedarf beim zentralen Projekt, dem Rückbau der Weiße Riesen, gestiegen und zum anderen konnten die erhofften privaten Beteiligungen nicht erzielt werden.

3. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes (2010)

Die dritte Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes hatte den Anlass, dass die Stadt nach den umfangreichen Maßnahmen zur

Umgestaltung des öffentlichen Raums für die privaten Hauseigentümer ein Förderprogramm zur Fassadensanierung auflegen wollte. Auf Grundlage der dritten Fortschreibung wurde ein Förderantrag gestellt und mit Bescheid 04/005/11 vom 05.10.2011 bewilligt. Grundlage des Fassadenprogramms sind das Gestaltungshandbuch und Förderrichtlinien.

4. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes (2012)

Die hier vorliegende 4. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes umfasst den aktuellen Stand der einzelnen Stadtumbaumaßnahmen, sowie den derzeit absehbaren weiteren Förderbedarf. In weiterer Funktion dient es dazu, den neuen Umbaubereich „Ringstraße/ Kolkaschenstraße“ zu platzieren.

Darüber hinaus ist es Grundlage für die beabsichtigte Einstufung der Bereiche Randbebauung Rathausplatz, Rathausplatz und Geschäftsbereich Am Rathaus als Fortsetzungsmaßnahme.

2. Planungen & Projekte

Von den städtebaulichen Auswirkungen des strukturellen Wandels und den sich abzeichnenden demographischen Entwicklungen ist in Kamp-Lintfort vor allem die Innenstadt betroffen, zu deren nachhaltiger Entwicklung und Attraktivitätssteigerung in 2000 der Stadtmarketingprozess eingeleitet wurde. Seither wurden verschiedene Konzepte und Planungen erarbeitet, die den Handlungsbedarf für Kamp-Lintfort - und hier insbesondere für die Innenstadt – klar benennen.

2.1 Konzepte im Rückblick

Im Folgenden werden diese Konzepte und Planungen nur stichpunktartig zusammengefasst. Für weitergehende Informationen wird auf die ausführlichere Zusammenfassung in der 2. Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes verwiesen bzw. auf die Konzepte und Planungen selbst.

Stadtmarketing-Innenstadtentwicklungskonzept

Mit dem innerhalb des Stadtmarketingprozesses erarbeiteten Innenstadtentwicklungskonzeptes verfügt Kamp-Lintfort über eine Planungsgrundlage, die aufbauend auf eine eingehende Bestandsaufnahme Handlungserfordernisse, Entwicklungsziele und Maßnahmen für die Innenstadt formuliert. Das 2001/2002 durch das Büro StadtUmBau aus Weeze erarbeitete Konzept wurde in allen Planungsphasen von einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Es wurde Ende 2002 als Grundlage für die weitere Entwicklung der Innenstadt einstimmig vom Rat der Stadt beschlossen. Es umfasst:

- ein **Leitbild** aus neun verschiedenen Leitsätzen

9 LEITSÄTZE FÜR DIE INNENSTADT

- ⇒ **Die Innenstadt - das Herz der Stadt**
- ⇒ **Wohnen in der Innenstadt**
- ⇒ **Urbanes Leben in der City**
- ⇒ **Versorgungszentrum mit Profil**
- ⇒ **Facelifting für die Innenstadt**
- ⇒ **Gute Erreichbarkeit & leichte Orientierung**
- ⇒ **Neue Impulse durch Entwicklungsflächen**
- ⇒ **Bürgerengagement und Integration**
- ⇒ **Gemeinsam für die Innenstadt**

- die Ermittlung und Qualifizierung 11 verschiedener **Entwicklungsflächen** (u.a. Weiße Riesen und Randbebauung Rathausplatz)
- die Analyse der **Platz- und Raumstruktur** („Alt-Stadt“ – vornehmlich Moerser Straße – und „Neu-Stadt“ – vornehmlich Bereich zwischen Rathausplatz und real-Markt)
- die deutliche Empfehlung, ein **Gestaltungskonzept** für die Innenstadt zu erarbeiten, das durchgängige Gestaltelemente formuliert, die als „roter Faden“ in der Innenstadt wirken und
- die Auflistung der wichtigsten, in Zukunft zu bearbeitenden **Projekte und Maßnahmen** in den Bereichen Städtebau/ Wohnen, Gestaltung, Verkehr, Grünstruktur, Einzelhandel und Freizeit/ Kultur/ Soziales.

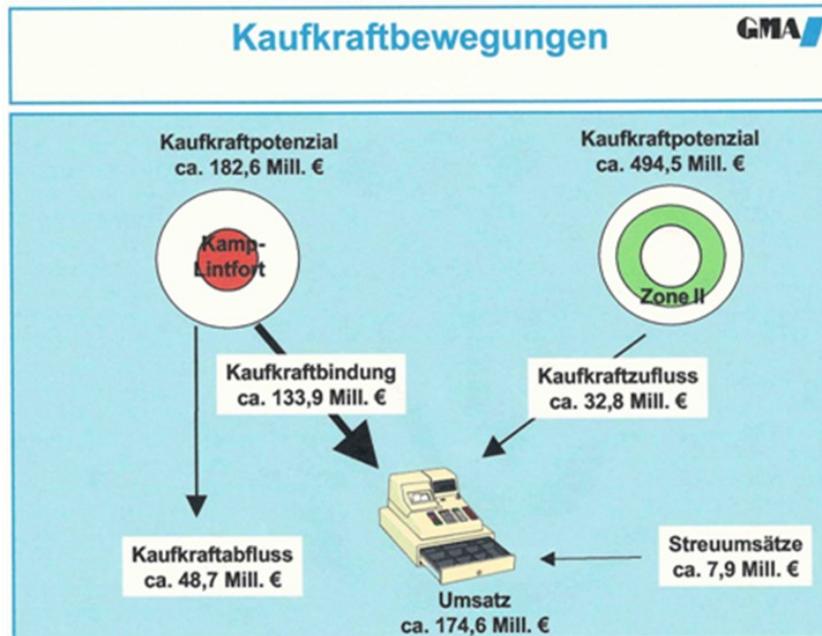
GMA-Einzelhandelsgutachten 2002 und 2007

Eine weitere wichtige Grundlage ist das Einzelhandelsgutachten der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA), das ebenfalls innerhalb des Stadtmarketingprozesses erarbeitet wurde. Im Ergebnis ist festzuhal-

ten, dass die Ausstrahlungskraft und die Funktionsfähigkeit der Stadtmitte, sowohl durch nutzungsstrukturelle und angebotsspezifische, als auch durch städtebauliche und gestalterische Mängel, nachhaltig beeinträchtigt sind. In diesem Gutachten wird u.a. aufgezeigt:

- die unterdurchschnittliche Einzelhandelsausstattung und -bedeutung Kamp-Lintforts, sowie die erheblichen Strukturdefizite der Stadt im Vergleich zu anderen Mittelzentren ähnlicher Größe,
- eine Leerstandsquote von ca. 10 % bei überwiegend kleinstrukturierten und ungünstig zugeschnittenen Ladeneinheiten,
- das Fehlen von frequenzstarken, großflächigen Betrieben in der Hauptgeschäftszone mit einem qualitativ hochwertigem und attraktivem Angebot,
- die städtebaulich-gestalterischen Missstände und das Fehlen eines verdichteten, attraktiv gestalteten Erlebnisraums mit leistungsfähigen Einzelhandelsbetrieben in der Stadtmitte und ein umfänglicher Maßnahmenkatalog für absatzpolitische Aktivitäten des Einzelhandels.

Vor dem Hintergrund veränderter demografischer und einzelhandelsbezogener Rahmenbedingungen wurde das Einzelhandelsgutachten im Jahr 2007 fortgeschrieben. Neben Aussagen zu allgemeinen Strukturdaten werden das einzelhandelsrelevante Nachfragepotenzial bewertet und die Entwicklungschancen bis 2020 aufgezeigt. Ein weiterer Baustein betrifft die Überprüfung des Zentrenkonzeptes mit Empfehlungen zur Abgrenzung der Versorgungsbereiche. Auf dieser Grundlage hat die Stadt Kamp-Lintfort ein NZK erarbeitet, das die Steuerung einer städtebaulich gewünschten Einzelhandelsentwicklung und die Sicherstellung der Nahversorgung verfolgt. Das aktuelle Konzept wurde im Juli 2010 vom Rat der Stadt Kamp-Lintfort beschlossen und im September öffentlich bekannt gemacht.



Kaufkraftbewegungen Stadt Kamp-Lintfort
GMA Einzelhandelsgutachten, März 2002

den Prinzenplatz, die Moerser Straße in der Innenstadt, den Bereich um den Verkehrspavillon, den Rathausplatz und die zentrale Haltestelle auf der Kamperdickstraße.



Gestaltungskonzept - Masterplan
Scape Landschaftsarchitekten, Januar 2004

Gestaltungskonzept Innenstadt

Um die Gestaltung öffentlicher Flächen nicht auf isolierte Einzelmaßnahmen zu beschränken, sondern auf Grundlage eines abgestimmten und innovativen Gesamtkonzeptes anzugehen, wurde vom Düsseldorfer Landschaftsarchitekturbüro scape das Gestaltungskonzept Innenstadt erarbeitet. Mit diesem Konzept ist ein sogenannter Masterplan entstanden, der die Innenstadt als Gesamtgefüge betrachtet und für die einzelnen Teilräume jeweils spezifische Konzepte entwirft. Der Masterplan wurde in 2004 vom Rat der Stadt beschlossen und ist seither wesentliche Grundlage für die Umgestaltung der wichtigsten öffentlichen Bereiche der Innenstadt:

Verkehrsentwicklungsplan (2001 und 2005)

Der vom Büro Rödel & Pachan erarbeitete Verkehrsentwicklungsplan hat sowohl gesamtstädtisch, als auch in Bezug auf den Stadtumbau, eine große Bedeutung. Die grundsätzliche Entscheidung für das Szenario „nachhaltiger Stadtverkehr“, welches eine Stärkung und Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer) vorsieht, ist beispielsweise die Grundlage für den Umbau der zentralen Haltestelle in der Innenstadt.

Dieses Konzept wurde für den Bereich der Innenstadt im Jahr 2005 konkretisiert. Das hier entworfene Leitbild der Ringerschließung mit Schwerpunktparkplätzen verfolgt das Ziel, unnötigen Park-Suchverkehr und Durchgangsverkehr im Einkaufsbereich zu vermeiden und damit die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen. Diese planerischen Überlegungen haben maßgeblich dazu beigetragen, dass weite Bereiche der Moerser Straße als reine Fußgängerzone erhalten, bzw. neu geschaffen werden konnten.



Stadtentwicklungsplan Kamp-Lintfort 2020

Der im Frühjahr 2009 beschlossene Stadtentwicklungsplan wurde durch das Büro Pesch und Partner aus Herdecke erarbeitet. Zusammengefasst bildet das Planwerk einen Orientierungsrahmen für die künftige Entwicklung Kamp-Lintforts. Das Konzept stellt darauf ab, für viele Aufgabenfelder der Stadtentwicklung Lösungswege aufzuzeigen und bildet für die Inangriffnahme weiterer sektoraler Konzepte und Planungen eine wesentliche Grundlage. Ein besonderes Augenmerk wird auch hier auf den Stadtumbau und die Innenstadtentwicklung gerichtet. *„Durch das rasante Wachstum während des Bergbaus hatte Kamp-Lintfort wenig Zeit, ein typisches Stadtgefüge zu entwickeln, das einem europäischen Stadtgrundriss entspricht. (...) Der Weg der mit der Aufwertung der Innenstadt eingeschlagen wurde, wird fortgesetzt. (...) Mit dem Stadtumbau gehen die qualitätsvolle Vervollständigung, Aufwertung und Pflege des Stadtbildes einher.“* (Pesch & Partner, Mai 2009).



2.2 Aktuelle Projekte der Stadtentwicklung

Die Stadtentwicklung in Kamp-Lintfort hat in den letzten Jahren, insbesondere durch den Stadtumbau, viele wichtige Impulse erhalten. Neben dem Stadtumbau werden zwei weitere Stadtentwicklungsvorhaben großen Einfluss auf die zukünftige Stadtentwicklung haben. Zum einen handelt es sich dabei um die Masterplanung für das Bergwerk West und zum anderen um die Ansiedlung der Hochschule Rhein-Waal auf dem sog. ABC-Gelände. Beide Entwicklungsflächen grenzen unmittelbar an das Stadtumbaugebiet.

Bergwerk West

Das Inkrafttreten des Steinkohlefinanzierungsgesetzes und die darin enthaltene Ankündigung, die subventionierte Förderung der Steinkohle bis zum Jahre 2018 zu beenden, hat für Kamp-Lintfort massive Auswirkungen. Im Juni 2008 hat die RAG die Stilllegung des Bergwerks West zum 31.12.2012 angekündigt und mittlerweile beschlossen. Am Standort Kamp-Lintfort sind zunächst rund 3.000 RAG-Mitarbeiter (Stand 31.12.2010) und darüber hinaus weitere Arbeitsplätze bei Dienstleistern, Subunternehmen und in der Zulieferindustrie betroffen.

Die zukünftig aus dem Bergrecht entlassenen Flächen sollen einer städtebaulich zukunftsweisenden Nachnutzung zugeführt werden. Um eine möglichst strukturfördernde und dauerhafte Nachnutzung zu erreichen, wurde in Kamp-Lintfort frühzeitig mit der sogenannten Masterplanung begonnen. Neben der Einrichtung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe wurde mit finanzieller Unterstützung durch das Regionale Wirtschaftsförderungsprogramm (RWP-Förderung) gemeinsam mit dem Flächeneigentümer (RAG MI) eine Machbarkeitsstudie erarbeitet.

Darauf aufbauend wurde eine Ideenkonkurrenz mit fünf Teilnehmern (Teams aus Stadtplanern und Landschaftsarchitekten) ausgelobt. Der Entwurf der Preisträger sieht sowohl eine flexible Verdichtung der denkmalwerten Bergwerkgebäude, sowie einen hochwertig gestalteten und funktional gegliederten Freiraum, vor.

Die planerische Konkretisierung und die markt- und bedarfsgerechte Entwicklung der Fläche wird die zentrale stadtplanerische Aufgabe der nächsten Jahre sein.





Hochschule Rhein-Waal in Kamp-Lintfort

Per Gesetz wurde die Hochschule Rhein-Waal am 01.05.2009 mit den Studienorten Kleve und Kamp-Lintfort gegründet. Der Standort Kamp-Lintfort soll nach Hochschulangaben in den kommenden Jahren für bis zu 2.000 Studenten in dem Fachbereich Kommunikation und Umwelt ausgebaut werden. Ab dem Wintersemester 2014 soll dafür ein neuer Hochschulkomplex auf dem ABC-Gelände zur Verfügung stehen.

Diese Perspektive ist zugleich Herausforderung und Chance für die Entwicklung der Stadt. Neben einem attraktiven Studien-, Wohn- und Freizeitangebot für Studenten und Angestellte der Fachhochschule gilt es, möglichst viele Synergieeffekte zur ansässigen Wirtschaft zu nutzen und zu initiieren. Einen Schwerpunkt bildet hierbei die duale Ausbildung. Möglichst vielen Studierenden soll dabei die Chance einer begleitenden Ausbildung bzw. eines Praktikums ermöglicht werden.

Bereits heute sind Veränderungen im Stadtbild erkennbar. So werden in der Innenstadt erste speziell für Studenten konzipierte Wohnraumangebote realisiert.



3. Fortschreibung des Maßnahmenkonzeptes: Stand der Stadtumbauprojekte

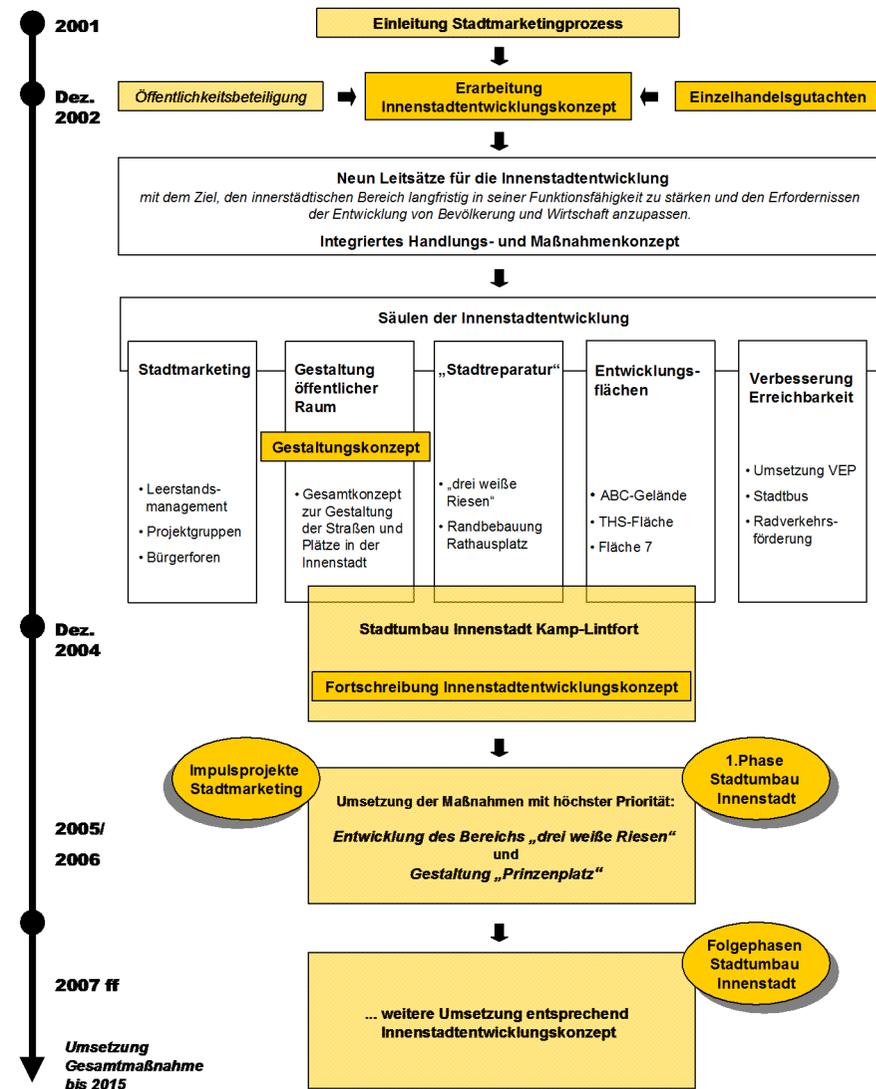
Die Grundlagenerarbeitung für die nachfolgenden Ausführungen, zu den aktuellen Projektständen, erfolgte im Stadtmarketingprozess. Auf kommunikativer Basis wurden Handlungserfordernisse herausgearbeitet und zu folgenden zentralen Themen zusammengefasst:

Umgestaltung des öffentlichen Raumes,
„Stadtreparatur“ bei nicht mehr bedarfsgerechten Gebäuden und
Entwicklung von minder- oder untergenutzten Flächen.

Insbesondere die Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes, die eigentlichen Um- und Rückbaumaßnahmen mit dem Ziel der „Stadtreparatur“ und die Entwicklung von untergenutzten bzw. nicht mehr bedarfsgerecht genutzten Flächen tragen den Zielsetzungen des Stadtumbaus Rechnung.

Wie im Kapitel 1 ausgeführt, leiten sich die Stadtumbaumaßnahmen aus dem Innenstadtentwicklungskonzept und dem Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Innenstadt ab. Flankierend werden ebenso die Ergebnisse und Empfehlungen der Einzelhandelsgutachten berücksichtigt.

Nachfolgend werden der aktuelle Stand der im Rahmen des Stadtumbaus anstehenden Maßnahmen mit ihren Zielsetzungen und Finanzierungsaspekten dargestellt. Die Maßnahmen gliedern sich in Projekte und Planungen für den öffentlichen Raum und Projekte, die aufgrund der eigentumsrechtlichen Ausgangslage gemeinsam mit Dritten umgesetzt wurden bzw. werden sollen. Hier ist im Unterschied zur dritten Fortschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes erstmals das Projekt Ringstraße/ Kolkschenstraße aufgeführt und konzeptionell eingebunden.



3.1 Stadtumgestaltung im öffentlichen Raum

Ein wesentliches Standbein der Attraktivierung der Kamp-Lintforter Innenstadt sind die Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Mit dem durch scape Landschaftsarchitekten erarbeiteten Masterplan steht ein übergeordnetes Gesamtkonzept für die Umgestaltung der wichtigsten öffentlichen Bereiche der Innenstadt zur Verfügung: Eingangsräume, Platzräume, Veranstaltungsflächen, Korridore und Grünzüge.

Deutlich herausgearbeitet wurden die wichtigsten Plätze und Verbindungsachsen mit ihren jeweils unterschiedlichen Charakteren:

- „KaHa“-Vorplatz (Prinzenplatz)
- Moerser Straße
- Rathausplatz
- Verkehrspavillon
- Zentrale Haltestelle „Neues Rathaus“

Eine Sonderstellung der Stadtumbauprojekte im öffentlichen Raum nimmt das Projekt

- Wandelweg

ein. Ursprünglich wurde der Wandelweg - damals noch als „Skulpturenpark“ bzw. „Kulturpfad“ bezeichnet - als Stadterneuerungsprojekt gefördert. Im Zusammenhang mit der Festlegung der Stadtumbaugebiete wurde die Umsetzung des dritten und letzten Bauabschnitts ebenfalls als Stadtumbauprojekt aufgenommen. Neben dem „Stadtumbaugebiet Innenstadt“ wurde der gesamte Bereich des Wandelweges als „Stadtumbaugebiet Kulturpfad“ festgelegt.

3.1.1 Prinzenplatz

Ausgangslage & Planungsziele

Die Gestaltung des Prinzenplatzes (ehem. Kaha-Vorplatz) zählt zu den wichtigsten Projekten in der Kamp-Lintforter Innenstadt. Aufgrund seiner exponierten Lage am westlichen Eingang der Innenstadt kommt dem Platz eine besondere Bedeutung als Entree und Visitenkarte zu. Zudem ist hier die zentrale Schnittstelle zwischen dem Einkaufszentrum um den real-Markt, der in den 70er Jahren entstandenen neuen City um das Geschäftszentrum Am Rathaus und der Moerser Straße, Kamp-Lintforts wichtigster Einkaufsstraße. Neben der Trennwirkung und verkehrlichen Belastung, die von der Straße im Bereich des Prinzenplatzes ausgingen, waren es jedoch vorrangig funktionale und gestalterische Defizite, die den eigentlichen Platz im städtebaulichen Sinne nicht haben entstehen lassen. Die Umgestaltung des Prinzenplatzes war die erste Maßnahme, die auf Grundlage des Innenstadtgestaltungskonzeptes umgesetzt wurde. Der Entwurf des Platzes wurde der Öffentlichkeit in mehreren Veranstaltungen und verschiedenen Planungsphasen in 2005 und 2006 vorgestellt. Zentrale Ziele der Umgestaltungsmaßnahme sind:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Platzes und Erhöhung der Frequentierung
- Verbindung zwischen dem SB-Warenmarkt real und dem Einkaufsbereich in der Moerser Straße
- Klare Ausbildung und Fassung des Platzes durch die Gliederung in den „Steinernen Platz“ und den „Grünen Platz“
- Schaffung einer prägnanten Innenstadt-Eingangssituation
- Schaffung großzügiger Flächen für eine größtmögliche Flexibilität zur Nutzung des Platzes für verschiedene temporäre Veranstaltungen

Stand der Umsetzung

Der Umbau des Prinzenplatzes erfolgte im Frühjahr/Sommer 2007. Im Juli 2007 wurde der Prinzenplatz im Rahmen einer Veranstaltung feierlich eröffnet.

Seit der Fertigstellung wird der Prinzenplatz erstmals als Innenstadtein- gang wahrgenommen. Der Bereich ist geprägt durch weite Blicke nach Westen und Süden. Zentrales gestalterisches Element ist die Bauminsel mit dem dort vorhandenen alten Platanenbestand. Durch die Anordnung beider Bushaltestellen auf dem Platz wird eine deutlich höhere Frequen- tierung des Platzes erreicht. Die Begrünung der vorhandenen Außenter- rassen wurde mit den Gastronomen, dem Planungsbüro scape und der Stadt abgestimmt und ergänzt das moderne Bild. Seit der Fertigstellung nimmt die Zahl an Gastronomiebetrieben im Umfeld des Platzes stark zu.



Finanzierung

Die gesamten Umbaukosten belaufen sich auf ca. 1,9 Mio. €. Die Förde- rung in Höhe von 63% erfolgte nach einer Festbetragsfinanzierung gemäß den Richtlinien Stadterneuerung von 1998. Die Maßnahme wurde in 2007 finanziell abgewickelt.

3.1.2 Moerser Straße

Ausgangslage & Planungsziele

Nach dem Prinzenplatz war der Umbau der Moerser Straße von der Friedrich-Heinrich-Allee bis zur Friedrichstraße die nächste wichtige Um- gestaltungsmaßnahme zur Steigerung der Attraktivität des innerstädti- schen Einkaufsbereiches. Ziel war es, ein durchgehendes Erscheinungs- bild in der Moerser Straße im Haupteinkaufsbereich entstehen zu lassen.

Die Moerser Straße lässt sich in zwei verschieden geprägte Bereiche un- erteilen. Den „oberen“ Teil bildet der Abschnitt zwischen Friedrich- Heinrich-Allee und Kolkschenstraße. Vor dem Umbau kennzeichneten eine unübersichtliche Stellplatzanordnung, schmale Wegeflächen vor den Geschäften und „in die Jahre gekommene“ Hochbeete den Raum. An ver- schiedenen Stellen verblieb nur wenig Platz als Bewegungs- und Aufent- haltsraum für Kunden und Besucher. Im „unteren“ Teil der Moerser Straße zwischen Kolkschenstraße und Friedrichstraße galt dies gleichermaßen. Auch hier war zwischen den Bäumen und Hochbeeten nur wenig Bewe- gungs- und Flanierraum vor den Schaufenstern. Damit die gesamte Moer- ser Straße von der Friedrich-Heinrich-Allee bis zur Friedrichstraße als Zentrum Kamp-Lintforts wahrgenommen wird, war hier eine eindeutige und wiedererkennbare Gestaltungsplanung erforderlich. Die Verkehrsfüh- rung wurde in beiden Bereichen grundsätzlich in der Anordnung wie vor dem Umbau belassen. Der obere Teil ist nach wie vor für den Pkw- Verkehr befahrbar. Der untere Teil behielt auch nach der Umgestaltung seinen Charakter als reine Fußgängerzone.

Die Neugestaltung im oberen Teil der Moerser Straße berücksichtigt eine klare Zonierung der Straße in Fußgängerbereich, baumüberstandene Parkplätze und Fahrspur. So ergeben sich ausreichend breite Bewe-

gungszonen für Fußgänger im schaufensternahen Bereich. Durch den Abbruch der Hochbeete und der Reduktion der Baumanzahl ergibt sich im gesamten Straßenraum eine größere Übersichtlichkeit. Durch die Neupflanzung von Bäumen und halbhohen Hecken im Bereich der Parkplätze wurde der grüne Charakter der Moerser Straße bewahrt. Das von Bäumen überstandene Multifunktionsband umfasst alle Ausstattungselemente wie Bänke, Mülleimer, Leuchten und Fahrradständer. Die Reduzierung der Verkehrsfläche um 30% im oberen Teil trägt zu einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer bei. Zentrale Ziele der Umgestaltungsmaßnahme sind:

- Stärkung der Moerser Straße als Einzelhandelsstandort
- Schaffung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Reduzierung der Verkehrsflächen und Verbreiterung der Fußgängerflächen
- Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen real-Markt und den Weißen Riesen
- Mobilisierung der Eigentümer und Einzelhändler
- Verbesserung der Einsehbarkeit

Stand der Umsetzung

Auf der Grundlage der Gestaltungsentwürfe von 2004 wurde die Planung für die Moerser Straße durch scape konkretisiert und fortgeschrieben. Die ersten Vorentwurfsplanungen stellte das Landschaftsarchitekturbüro in 2007 vor. Um ein möglichst transparentes und bürgernahes Verfahren zu gewährleisten, wurden in der Folgezeit eine Vielzahl von Beteiligungsrunden und Expertengesprächen durchgeführt. Begonnen wurde mit der Bürgerinformationsveranstaltung und offenen Planwerkstatt. Den Schlusspunkt bildete eine Bemusterung vor Ort im Herbst 2008, wo sich die Öffentlichkeit ein konkretes Bild von den vorgeschlagenen Pflasterungen

machen konnte. Die bauliche Umsetzung der oberen Moerser Straße erfolgte in der Zeit von März bis August 2009.

Der Umbau der unteren Moerser Straße erfolgte in der Zeit vom Februar bis Juli 2010.

Finanzierung

Die Kosten für den ersten Umbauabschnitt in der Moerser Straße von der Friedrich-Heinrich-Allee bis zur Kolkschenstraße belaufen sich auf 823.000 €. Der Förderanteil liegt bei 75%.

Die Umbaukosten der unteren Moerser Straße von der Kolkschenstraße bis zur Friedrichstraße belaufen sich auf 615.000 €.



3.1.3 Rathausplatz

Ausgangslage & Planungsziele

Der Rathausplatz befindet sich etwas abseits der Hauptwegebeziehungen für die einkaufenden Fußgänger. Er wird hauptsächlich für temporäre Veranstaltungen wie Wochen- und Weihnachtsmärkte oder Stadtfeste genutzt. Der Platz weist deutliche gestalterische Defizite auf. Material und Muster der Pflasterung erzeugen keinen hochwertigen Raumeindruck und die vereinzelt stehenden Bäume tragen nicht zur Raumbildung bei. Auch die Bepflanzung, sowie die punktuellen Hochbeete, lassen kein einheitliches Konzept erkennen. Die umgebende, großmaßstäbliche 70er-Jahre-Bebauung verstärkt diese negativen Raumeindrücke.

Im Innenstadtgestaltungskonzept wird dem Rathausplatz die Funktion als zentraler innerstädtischer Veranstaltungsort zugewiesen. Vorhandene Einbauten wie Hochbeete, Sitzmulden, Brunnenanlage und Hügelbeete werden entfernt. Anstelle dessen definiert eine einheitliche, höhengleiche Pflasterung den neuen Platz. An den Platzrändern werden Aufenthalts- und Spielbereiche angeboten, die Mitte bleibt als freie, multifunktional nutzbare Fläche offen. Zentrale Ziele der Umgestaltungsmaßnahme sind:

- Schaffung von Aufenthaltsqualität
- Planung in Abstimmung mit den Bedürfnissen der angrenzenden Bebauung
- Schaffung großzügiger Flächen für eine größtmögliche Flexibilität zur Nutzung des Platzes für verschiedene temporäre Veranstaltungen

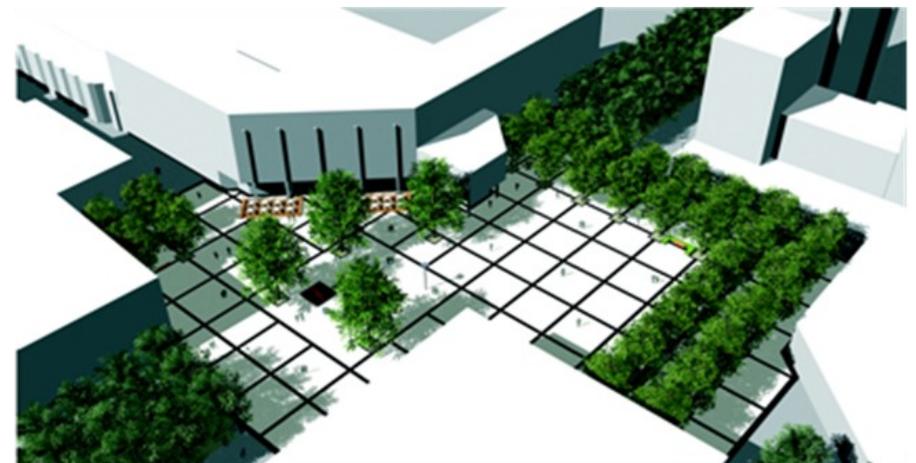
Stand der Umsetzung

Über den Planungsstand des Innenstadtgestaltungskonzeptes hinaus liegen bislang keine weiteren konkretisierenden Planungen vor. Eine Um-

gestaltung des Rathausplatzes ist auch in Abhängigkeit von der umgebenden Randbebauung zu betrachten. Sofern für dieses Stadtumbauprojekt (Randbebauung) geeignete Entwicklungskonzepte erarbeitet und angegangen werden, ist die Umgestaltung des Rathausplatzes eine zentrale, flankierende Maßnahme. In Anbetracht der fehlenden Bereitschaft des Hauseigentümers der Randbebauung zur Beteiligung an einer städtebaulichen Umgestaltung des Bereiches erscheint eine kurzfristige Umsetzung schwierig. Gleichwohl hat die Stadt nach wie vor ein Interesse an einer gestalterischen Aufwertung des Bereiches. Aus diesem Grund ist angedacht, in 2013 eine Rahmenplanung für den Gesamtbereich zu erarbeiten und damit den Eigentümer erneut anzusprechen. Um die Maßnahme bei positiver Rückmeldung noch umsetzen zu können, beabsichtigt die Stadt Kamp-Lintfort bei der Bezirksregierung Düsseldorf den Antrag auf Einstufung der Maßnahme als Fortsetzungsmaßnahme einzureichen.

Finanzierung

Ursprünglich wurde diese Maßnahme mit Kosten in Höhe von ca. 1,55 Mio. € kalkuliert.



3.1.4 Geschäftsbereich Am Rathaus

Der Geschäftsbereich Am Rathaus verbindet den Prinzenplatz mit dem Rathausplatz und liegt somit im ausgewiesenen Stadtumbaugebiet. Bislang ist dieser Bereich nicht als Stadtumbauprojekt definiert und aufgenommen worden. Der Bereich Am Rathaus wird auch als „Neustadt“ bezeichnet, der Anfang der 70er Jahre in der Annahme eines deutlich länger anhaltenden Bevölkerungszuwachses als „Neue Mitte“ in Kamp-Lintfort errichtet wurde. Bis heute ist eine durchmischte und vielfältige Angebotsstruktur vorzufinden. Neben Läden des täglichen und periodischen Bedarfs sind auch Dienstleistungen und Gastronomie ansässig.

In den letzten Jahren hat sich die Einzelhandelsentwicklung verstärkt im Bereich der Moerser Straße entwickelt. In der jüngeren Vergangenheit ist die Leerstandsproblematik größer geworden. Neben kleineren Leerständen steht auch durch die Geschäftsaufgabe eines Möbel- und Polsterhandels eine relativ große Verkaufsfläche von 2.300 m² frei. Ende 2009 konnte mit einem Bekleidungsgeschäft und einer Arztpraxis für eine Teilfläche ein Nachnutzer gefunden werden. Der übrige Teil dieser Fläche steht weiterhin leer.

Die bauliche und gestalterische Struktur erscheint gegenüber den heutigen Anforderungen jedoch auch „in die Jahre gekommen“. So wirken sich die fehlende Begrünung und Sitzgelegenheiten negativ auf die Aufenthaltsqualität aus. Die bis zu 5-geschossige Randbebauung und die herausragenden Vordächer verursachen teilweise einen dunklen Gesamteindruck des Bereichs. Eine intensive Werbung für das Fassadenprogramm verlief in diesem Bereich ergebnislos. Zum einen viele Einzeleigentümer und zum anderen ein Großeigentümer mit inakzeptablen Gestaltungsvorstellungen sind dafür verantwortlich.

Entwicklungspotenzial besteht in diesem Bereich durch eine bauliche Platzaufweitung. Zudem ist der Bereich durch die unmittelbar angrenzenden Stellplatzanlagen „Geschäftszentrum“ und „Rathaus“ gut erreichbar. Zentrale Ziele einer Umgestaltungsmaßnahme könnten sein:

- Verbesserung der Wahrnehmung des Geschäftsbereiches Am Rathaus
- Gestalterische Anbindung an den Prinzenplatz und Rathausplatz
- Aktivierung der Geschäftslage
- Funktionale Ausgestaltung als Einkaufsbereich durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Neben einer Konkretisierung der Zielvorstellungen, wären als nächste Schritte Planungsentwürfe zu erarbeiten und überschlägige Finanzierungserfordernisse zu ermitteln.



3.1.5 Verkehrspavillon und Friedrichstraße

Ausgangslage & Planungsziele

Den östlichen Abschluss der Innenstadt bilden der Kreisverkehr am alten Rathaus und der Bereich um den Verkehrspavillon - vis-a-vis zu den Weißen Riesen. Die hier vorhandenen Ladenlokale haben zunehmend mit Leerstand zu kämpfen. Die Platzfläche im Umfeld des Pavillons hat keine definierte Nutzung. Der Straßenraum wird als Stellplatzangebot für die östliche Fußgängerzone genutzt.

Für den Freiraum im Umfeld und den Verkehrspavillon wird im Gestaltungskonzept eine Nutzung als Restaurant mit Biergarten vorgeschlagen. Ziel ist es, hier einen attraktiven Innentadtauftakt zu schaffen.

Zentrale Ziele der Umgestaltungsmaßnahme sind:

- Neues Nutzungskonzept mit Restaurant und Biergarten
- Impulswirkung für die angrenzenden Einzelhandelsbetriebe
- Schaffung von Aufenthaltsqualität
- Schaffung von Raumbildung und Orientierung
- Innentadtauftakt mit Eingangsmarken und Pflanzflächen
- Neugliederung der Fahr- und Stellplatzflächen

Im Vorfeld der konkretisierenden Planung wurde der Projektbereich erweitert. Aufgrund der zukünftig an Bedeutung gewinnenden Wegebeziehung zwischen der Innenstadt, dem Einkaufszentrum und dem Hochschulgelände wurde der Abschnitt Friedrichstraße – von der Ringstraße bis zur Königstraße – mit betrachtet.

Stand der Umsetzung

In einem umfangreichen Prozess mit Informationsveranstaltungen, Bürgerbeteiligung und online-Befragung wurden in 2010 vier verschiedene

Varianten erarbeitet. Als Ergebnis dieser Vorentwurfsplanung wurde im Frühjahr 2011 eine Variante ausgewählt, welche für den Bereich am Verkehrspavillon eine deutliche Reduzierung der Stellplatzflächen und eine gestalterische Aufwertung des Platzbereiches vorsah.

Die Fertigstellung des Bereiches erfolgte im Frühjahr 2012.

Finanzierung

Die ursprüngliche Kostenschätzung kalkuliert die Maßnahme mit Kosten in Höhe von ca. 750.000 €. Im Förderantrag von 2004 ist eine Förderung in Höhe von 450.000 € veranschlagt. Aufgrund der Erweiterung des Projektbereiches (Friedrichstraße) belaufen sich die Kosten auf ca. 1,4Mio. €.



3.1.6 Zentrale Haltestelle

Ausgangslage & Planungsziele

Im Bereich um die Bushaltestelle „Neues Rathaus“ an der Kamperdickstraße treffen die wichtigsten innerstädtischen Wegebeziehungen zusammen. Von daher bildet dieser Bereich neben seiner Funktion als ÖPNV-Haltestelle eine zentrale Gelenkstelle im Gefüge der Innenstadt. Gestalterisch und funktional wies dieser Bereich jedoch eine Vielzahl von Mängeln auf. Dies betrifft unter anderem die Organisation und Anordnung der Haltestellen, die sich weitläufig über die Kamperdickstraße und die Hardenbergstraße verteilen.

Im Stadtbuskonzept, das in 2004 vom Rat der Stadt beschlossen wurde, kommt der Haltestelle die Funktion als „Rendezvous-Haltestelle“ zu, an der sich Regionallinien und Stadtbuslinien zu abgestimmten Zeiten treffen und ein optimales Umsteigen zwischen den Linien ermöglicht werden soll. Das Stadtbuskonzept konnte aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden. Allerdings bilden die hier formulierten Ziele und Anforderungen die Richtschnur für die Ausgestaltung des lokalen ÖPNV. So wurden im Rahmen der Fahrplanänderung in 2007 in Abstimmung zwischen der Stadt und der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG viele Qualitätskriterien aus dem Stadtbuskonzept umgesetzt. Auch die im Stadtbuskonzept formulierten Anforderungen an die zentrale Haltestelle werden im aktuellen Gestaltungsentwurf berücksichtigt und sehen eine Konzentration der Haltestellen im Bereich der Kamperdickstraße vor.

Im Innenstadtgestaltungskonzept wurde eine erste Vorentwurfsplanung erstellt, die im Rahmen einer Fortschreibung in 2007/2008 weiter konkretisiert wurde. Zentrale Ziele der Umgestaltungsmaßnahme sind:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt
- Erhalt des Standortes in unmittelbarer Nachbarschaft zu Einzelhandelsgeschäften, zentralen Einrichtungen und Behörden
- Stärkung des Zentrumsbezuges durch Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Beschleunigung des Liniennetzes durch Entfall des Doppelhaltes
- Errichtung einer barrierefreien Haltestellenanlage
- Verbesserte Umsteigebeziehungen
- Abstimmung auf die geplante SPNV-Anbindung der „Niederrheinbahn“

Stand der Umsetzung & Finanzierung

Entsprechend den Förderrichtlinien Stadterneuerung war die abgeschlossene Vorentwurfsplanung förderfähig. Da es sich um eine verkehrsinfrastrukturelle Maßnahme handelt, erfolgte die Förderung aller weiteren Planungen und des Umbaus nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW). Der Umbau der Haltestelle konnte im Oktober 2010 abgeschlossen werden.



3.1.7 Wandelweg

Ausgangslage & Planungsziele

Der Wandelweg umfasst die Anlegung eines landschaftsarchitektonisch gestalteten Weges zwischen den beiden historischen Wurzeln der Stadtentwicklung, dem Kloster Kamp und dem Bergwerk West. Verbindendes Element zwischen diesen beiden Polen ist die Große Goorley, die das Planungsgebiet in Richtung Kamp durchfließt. Ausgangspunkt zur Entwicklung des Projektes war ein Wettbewerb, den die Stadt Kamp-Lintfort 1998/99 durchführte. Das Planungskonzept des Preisträgers, der Planungsgruppe Hoff/ Reinders, zeichnet sich besonders dadurch aus, dass die vielfältigen historischen Bezüge im Konzept aufgegriffen und für den Besucher wieder erlebbar gemacht werden. Hervorzuheben sind insbesondere die drei Projektbausteine Alter Garten, Fossa-Promenade mit Aussichtsturm und Stephanswäldchen mit Steinkreis.

Bereits das Kloster Kamp stellt einen überregionalen touristischen Anziehungspunkt in der Region dar. Mit der Entwicklung des Wandelweges soll dieses Potenzial für die Stadt und insbesondere Innenstadt stärker genutzt werden. Ziel des Projektes ist es, zum einen eine attraktive Wegeverbindung zwischen den Stadtteilen Innenstadt und Kamp zu schaffen. Zum anderen kommt dem Grünzug eine Bedeutung als Ausgleichsmaßnahme für eine weitere bauliche Verdichtung im Bereich der Innenstadt zu, die insgesamt zur Verbesserung des innerstädtischen Wohn- und Erholungswertes in Kamp-Lintfort beiträgt. Zentrale Ziele der Umgestaltungsmaßnahme sind:

- Verbindung des Klosters Kamp mit der Innenstadt und dem Bergwerk West

- Schaffung einer attraktiven Wegeverbindung entlang von Wasserläufen
- Erschließung neuer Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten
- Ausgleichsmaßnahme für weitere Baumaßnahmen in der Innenstadt

Stand der Umsetzung

Der erste Bauabschnitt, der die Herrichtung des alten Gartens und des Stephanswäldchens umfasst, ist abgeschlossen. Ebenfalls ist die Herrichtung der Wegeverbindung zwischen Stephanswäldchen und Kloster nun durchgängig hergestellt (zweiter Bauabschnitt in 2009).

Der dritte Bauabschnitt der Gesamtmaßnahme beinhaltet die Konkretisierung des ehemaligen Kanalbetts der Fossa Eugeniana im Bereich des Kamper Bruchs sowie ergänzende Begrünungs- und Ausstattungsmaßnahmen in den übrigen Bereichen.

Der damalige Preisträger (Landschaftsarchitekten Reinders) wurde beauftragt, seine Planung für den dritten Bauabschnitt aufbauend auf dem Wettbewerbsergebnis zu konkretisieren. Es zeigt sich, dass durch ökologische und technische Voraussetzungen die damaligen Planungen nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen und hohe Unterhaltungskosten zur Folge hätten. Insbesondere zwei Bereiche bedürfen daher einer planerischen Überarbeitung.

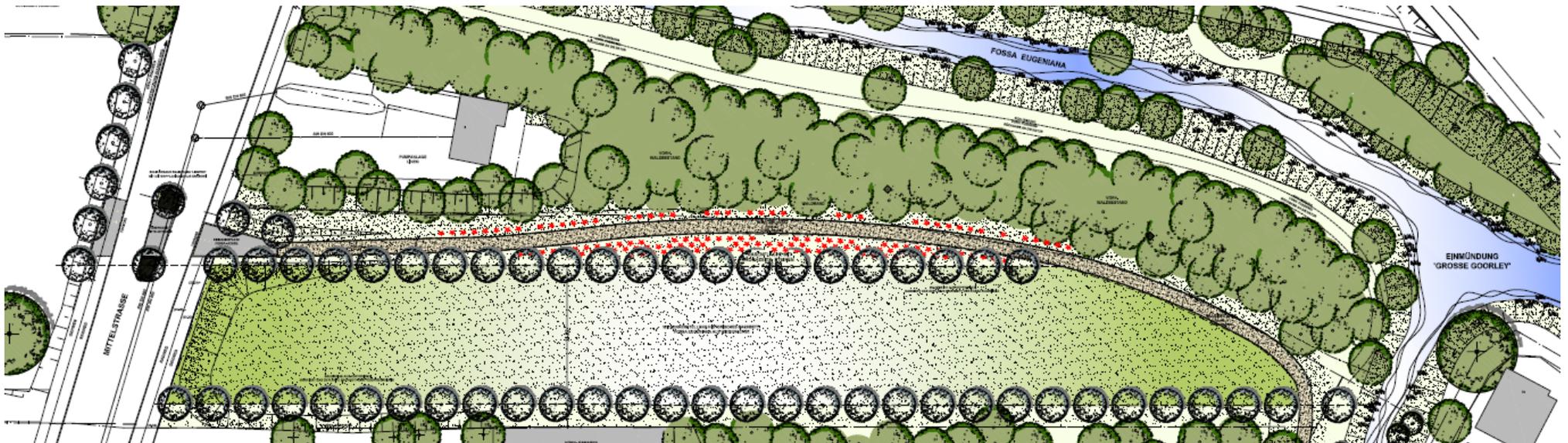
Zum einen handelt es sich dabei um die Fossa-Promenade an der Mittelstraße und zum anderen um den Aussichtsturm. Die planerische Idee zur Neugestaltung sieht vor, das historische Bachbett der Fossa als Wiesenachse und beidseitige Baumreihen mit Kopfweiden darzustellen. Im Bereich des LINEG-Turmes erscheint aus Sicht der Stadt eine nachhalti-

ge Freiraumentwicklung sinnvoll, um die wohnortnahe Erholungs- und Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Finanzierung

Der Wandelweg wurde bisher im Rahmen von Städtebauförderungsprogrammen durch das Land Nordrhein-Westfalen finanziell unterstützt. Der Fördersatz für die Gesamtmaßnahme beträgt nur 50% und nicht, wie bei bestimmten Stadtumbauprojekten 80%.

Die Kosten für den ersten und zweiten Bauabschnitt beliefen sich auf 800.000 €. Für diese Maßnahmen standen Fördermittel in Höhe von 400.000 € zur Verfügung. Als Folge, der oben erläuterten planerischen Überarbeitungen des dritten Bauabschnittes, wird mit einer Reduzierung der bewilligten Fördermittel i.H.v. von 380.000 € auf 67.500 € kalkuliert. Die verbleibenden Restmittel i.H.v. 312.500 € sollen für die Umgestaltung des Bereiches Ringstraße/Kolkschenstraße als 80%-Förderung verwenden werden. Nach Beschluss des vorliegenden Konzeptes soll dieses Vorgehen bei der Bezirksregierung beantragt werden.



3.1.8 Ringstraße / Kolkschenstraße

Ausgangslage & Planungsziele

Heute bildet die Ringstraße (Abschnitt zwischen der Friedrichstraße und der Kolkschenstraße) einen Teil des so genannten Innenstadtrings. Funktionales Ziel ist die Bündelung des motorisierten Individualverkehrs auf diesen Ring um von den angrenzend vorhandenen Stellplatzanlagen fußläufig den Innenstadtbereich erreichen zu können. Mit täglich ca. 8.000 Pkw ist der MIV bislang der dominante Verkehrsträger. Die Ringstraße weist ihrer Funktion entsprechend einen sehr breiten Straßenraum von bis zu 12 m auf.

Bereits in den letzten Jahren hat sich die verkehrliche Situation geändert. Durch die Ansiedlung des EK3 auf dem ehemaligen Areal der drei Weißen Riesen und die Erweiterung des Geschäftsbereiches am ABC-Gebäude haben sich die Fußgängerströme im Bereich der Ringstraße erhöht. Den größten Einfluss allerdings wird die derzeit im Bau befindliche Hochschule Rhein-Waal auf dem ABC-Gelände mit sich bringen. Ab Sommer 2014 sollen bis zu 2.000 Studenten die Hochschule besuchen. Hierbei ist von einer intensiven (verkehrlichen) Wechselwirkung zwischen der Innenstadt und der zentralen Haltestelle (Kolkschenstraße) mit dem Hochschulgelände auszugehen. Weiter von Bedeutung ist die zukünftige Entwicklung des Bergwerkgeländes.

Die Planungsaufgabe stellt sich interdisziplinär dar. Die Freianlagenplanung für den engeren Planungsraum (Anlage 1) besteht darin, eine Lösung für die geeignete Anbindung der Entwicklungsflächen südlich der Ringstraße zu schaffen. Ziel ist es, die verkehrliche Trennfunktion der Ringstraße zwischen ABC-Gelände und Bergwerksfläche mit der Innenstadt aufzuheben und den zukünftig verstärkt stattfindenden Nord-Süd-

Beziehungen gestalterisch und funktional gerecht zu werden.

Aus verkehrlicher Sicht werden die Planungen insbesondere vor dem Hintergrund der zu erwartenden umfangreichen Zielverkehre (Hochschule, Innenstadt, EK3, etc.) sowohl im engeren als auch im weiteren Planungsbereich durch das Büro BVS Rödel & Pachan begleitet. So soll insbesondere die zukünftige Leistungsfähigkeit der umliegenden Knoten und des angrenzenden Vorbehaltensnetzes geprüft werden. Ebenso sollen in einer ersten planerischen Betrachtung auch für die Friedrichstraße zwischen der Friedrich-Heinrich-Allee und der Ringstraße sowie die Ringstraße zwischen der Friedrich-Heinrich-Allee und der Kolkschenstraße Vorschläge für eine zusammenhängende Planung erarbeitet werden.

Neben der bereits festgelegten Zufahrt zum Hochschulparkplatz ist eine weitere Zufahrt von der Friedrichstraße zum geplanten SPNV-Haltepunkt beabsichtigt. Die Friedrichstraße wird somit aus verkehrlicher Sicht ebenfalls an Bedeutung gewinnen.

Neben den zunehmenden Fußgängerströmen wird auch davon ausgegangen, dass insbesondere der Radverkehr mit den bedeutenden Zielen Hochschule und SPNV-Haltepunkt eine deutliche Zunahme im Bereich der Ringstraße erfahren wird. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan (2001) wurde die Situation des Radverkehrs auf Grund nicht vorhandener Radverkehrsanlagen auf dem Abschnitt der Ringstraße als mangelhaft eingestuft.

Zentrale Ziele der Umgestaltungsmaßnahme sind:

- Verknüpfung der Innenstadt und südlichen Entwicklungsflächen (Hochschule, Bergwerk)

- Aufwertung der Verbindung zwischen der Hochschule Rhein-Waal und dem Einkaufsbereich in der Moerser Straße
- Schaffung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Reduzierung der Verkehrsflächen und Verbreiterung der Fußgänger- und Radfahrerflächen
- Neugliederung der Fahr- und Stellplatzflächen
- Umsetzung einer innenstadtverträglichen Erschließung (Empfehlung aus Verkehrsentwicklungsplan)

Stand der Umsetzung

Für erste planerische Überlegungen wurden die Büros scape Landschaftsarchitekten und BVS Rödel & Pachan beauftragt. Ziel ist es, eine abgestimmte Entwurfsplanung bis Februar 2013 zu erarbeiten. Die Umsetzung der Maßnahme ist für Herbst 2013 geplant.

Finanzierung

Eine konkrete Baukostenkalkulation liegt noch nicht vor. Auf Grundlage von Erfahrungswerten aus den vorangegangenen Umbauabschnitten wird derzeit von Gesamtkosten i.H.v. 800.000 € ausgegangen.



3.2 Stadtumbau unter Beteiligung Dritter

Ein wesentliches Ziel der Städtebauförderung ist es, durch den Einsatz öffentlicher Mittel ebenfalls private Investitionen zu generieren. Nach nun mittlerweile sieben Jahren Städtebauförderung in Kamp-Lintfort lässt sich feststellen, dass durch die insgesamt ca. 7 Mio. € Fördermittel private Investitionen von mehr als 30 Mio. € generiert werden konnten. Größte Herausforderung sind hierbei die Projekte mit privater Beteiligung. So kann die Stadt im Gegensatz zu den zuvor aufgeführten Maßnahmen im öffentlichen Raum bei Projekten der Stadtreparatur aber nur mittelbar einwirken, z.B. in dem sie planungsrechtliche Voraussetzungen schafft oder sich für die Zuteilung von Fördermitteln einsetzt. Die Bereitschaft der jeweiligen Eigentümer zur Mitwirkung ist jedoch die wesentliche Voraussetzung, Projekte und Maßnahmen im Sinne des Stadtumbaus in Angriff nehmen zu können.

3.2.1 Entwicklungsbereich „Weiße Riesen“

Ausgangslage & Planungsziele

Größte Herausforderung des Stadtumbaus in Kamp-Lintfort waren die sogenannten Weißen Riesen. Dabei handelte es sich um drei bis zu 16-geschossige Wohnhochhäuser, die Anfang der 1970er Jahre im südöstlichen Teil der Innenstadt erbaut wurden und seither in ihrer Erscheinung das Stadtbild prägten. Zwei der drei Hochhäuser standen bereits seit Jahren leer und stellten einen gravierenden städtebaulichen Missstand dar, der auch auf angrenzende Bereiche überzugreifen drohte. Unter dem Aspekt der Vermarktung und Wiedernutzung wurde für die leer stehenden Wohnungen vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung keine Entwicklungsperspektive mehr gesehen. Schwierige Eigentumsverhältnisse und enorme Kosten der Baureifmachung, insbesondere für einen Rückbau der Hochhäuser, verhinderten in der Vergangenheit jede städtebauliche Entwicklung an dem Standort. Ein Gutachten des Instituts für Bodenordnung zur Wirtschaftlichkeitsberechnung der zwei leer stehenden Gebäude, kam zu dem Ergebnis: *„Die Gegenüberstellung der beiden Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zeigt, dass weder mit der Investition in die Freilegung des Grundstücks ein Mehrwert erzielt werden kann, noch mit der Investition in die Modernisierung und Sanierung der Gebäude. In jedem Fall ist das Grundstück Moerser Straße 276/278 gegenwärtig wirtschaftlich tot und bedarf der Revitalisierung.“* Das Gutachten ermittelte einen umfangreichen Sanierungsbedarf in Höhe von ca. 10 Mio. € (IBoMa, 2006).

Erste neue Nutzungskonzepte für den Bereich um die Weißen Riesen wurden bereits im ersten Innenstadtentwicklungskonzept von 2001 entworfen. Die Ergebnisse des flankierenden Einzelhandelsgutachtens der GMA von 2002 verdeutlichten, dass der Bereich aufgrund seiner Lage im

innerstädtischen Versorgungszentrum sehr gut für eine Einzelhandelsnutzung geeignet ist. Denn was in der Kamp-Lintforter Innenstadt fehlte, sind Flächenangebote für großflächige, frequenzstarke Magnetbetriebe, die in den bestehenden Ladenlokalen nicht zur Verfügung gestellt werden können. Die geeigneten Magnetbetriebe könnten Impulswirkung für die gesamte Innenstadt haben. Sehr gut geeignet für eine Einzelhandelsansiedlung erschien die Lage am südöstlichen Innenstadtbereich unmittelbar angrenzend an den zentralen innerstädtischen Einkaufsbereich in der Moerser Straße. Sozusagen als Gegenpol zum Kundenmagnet real-Markt im nordwestlichen Innenstadtbereich könnten - im Sinne der für neu geplante Einkaufszentren geltenden „Knochentheorie“- zwei Enden gebildet werden, die Ausstrahlung auf die gesamte Innenstadt haben.

Eine besondere Herausforderung bei der Entwicklung des Gebietes war, dass hier mehrere Eigentümer beteiligt waren, die unterschiedliche Entwicklungsabsichten hatten. Maßgebliches Anliegen der Stadt war und ist es, einerseits ein Konzept für das gesamte Areal zu verfolgen und andererseits einzelne Bausteine, die in sich funktionieren müssen, in Bauabschnitten umzusetzen. Für den Umbau des Areals der Weiße Riesen können folgende Ziele benannt werden:

- Planung eines Gesamtkonzeptes, das in einzelnen funktionsfähigen und städtebaulich sinnvollen Bauabschnitten umsetzbar ist
- Ansiedlung von langfristig wirtschaftlich tragfähigen Nutzungen zur Stärkung und Belebung des innerstädtischen Versorgungsbereichs
- Umsetzung eines Nutzungskonzeptes, das Impulswirkung für die Innenstadt hat
- Sicherstellung städtebaulicher Qualität und damit Schaffung eines attraktiven Zielpunktes
- Schaffung eines neuen Images

Um ein mögliches Entwicklungsziel planerisch und konzeptionell weiter zu konkretisieren, wurde in 2006 eine Planwerkstatt mit vier Architektur- und Planungsbüros durchgeführt. In diesem Verfahren wurden in Betracht kommende Nutzungsmöglichkeiten geprüft und alternative städtebauliche Lösungsansätze aufgezeigt. Aufgrund der damaligen eigentumsrechtlichen Ausgangslage bezog sich die Planung hinsichtlich eines ersten Bauabschnitts nur auf zwei der drei Weißen Riesen (Moerser Straße 276 und 278). Für den übrigen Bereich wurden Nutzungsoptionen für einen in 2006 noch nicht näher benennbaren Zeitraum skizziert. Auf Grundlage des von der Empfehlungskommission ausgewählten Entwurfs des Architekturbüros Raumwerk aus Frankfurt erfolgte eine Ausarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes.

Über diese konzeptionellen Grundlagen hinaus, wurde Anfang 2005 für den Teilbereich der Weißen Riesen der Aufstellungsbeschluss für eine Satzung zur Sicherung der Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen nach § 171 d BauGB gefasst. Damit war es möglich, Anträge auf die Durchführung von baulichen Maßnahmen bis zu 12 Monate zurückzustellen bzw. Vorhaben, die nicht der Baugenehmigungspflicht unterliegen, vorläufig zu untersagen. Um die verfolgte städtebauliche Zielsetzung und die Durchführung der Stadtumbaumaßnahme zu sichern, wurde parallel zur Bebauungsplanaufstellung eine Veränderungssperre erlassen.

Ferner gilt seit 2005 innerhalb des Stadtumbaugebietes für den Teilbereich Weiße Riesen eine Satzung über das besondere Vorkaufsrecht gemäß § 25 Abs. 1 Nr.2 BauGB. Ziel der Satzung ist es, bereits in der Vorbereitungsphase eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherzustellen.

Stand der Umsetzung

Mitte 2009 erwarb die Ten Brinke Projektentwicklung GmbH die drei Hochhäuser Moerser Straße 274, 276 und 278 und plante die Errichtung eines Einkaufszentrums. Im Rahmen eines städtebaulichen Architekturwettbewerbes wurde der Entwurf von bob-Architektur aus Köln zur Umsetzung ausgewählt.

Mit finanzieller Unterstützung der Stadt und dem Fördermittelgeber wurden im Herbst 2009 die beiden leer stehenden Wohnhochhäuser auf konventionelle Art durch den Vorhabenträger zurückgebaut. Der verbliebene Weiße Riese wurde im Rahmen eines Sozialplanes nach § 171 c BauGB entmietet und im Dezember 2010 gesprengt. Entsprechend der Vorgaben des Sozialplans konnte den 48 verbliebenen Mietparteien sowohl eine Umzugshilfe gem. Ziffer 10.2 der Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008



gewährt, als auch eine umfassende Beratungsleistung durch das Diakonische Werk angeboten werden.

Mit Bekanntmachung am 02.09.2010 wurde der erarbeitete und durch städtebauliche Verträge flankierte vorhabenbezogene Bebauungsplan rechtskräftig. Auf dieser Grundlage wurde Anfang 2011 mit dem Bau des neuen Einkaufszentrums EK3 („Einkaufszentrum Drei Eichen“) begonnen. Nach gut anderthalbjähriger Bauzeit wurde das EK3 am 05.07.2012 eröffnet.

Finanzierung

Durch die Genehmigung des Antrages auf Zweckbindungs-erweiterung in 2008 wurde die Stadt in die Lage versetzt, bereits bewilligte Mittel über den ursprünglichen Ansatz i.H.v. 1,589 Mio. € für den Rückbau der drei Weißen Riesen an den Eigentümer gem. Ziffer 21.2 der Richtlinien zur Städtebauförderung weiterzuleiten. Die Kosten für den Rückbau der Gebäude beliefen sich auf insgesamt ca. 3,6 Mio. €.

3.2.2 Randbebauung Rathausplatz

Ausgangslage & Planungsziele

Eine Entwicklung, ähnlich wie im Bereich der Weißen Riesen, zeichnet sich mehr und mehr auch in dem stark verdichteten Wohnbereich an der Markgrafenstraße ab. Unmittelbar angrenzend an den Rathausplatz befindet sich hier eine bis zu 14-geschossige Randbebauung. Der Wohnungsleerstand nimmt zu, die Ladenlokale im Erdgeschoss stehen zum Teil leer und das Umfeld droht zu verwahrlosen. Damit besteht auch hier ein großes Handlungserfordernis, dieser Entwicklung entgegen zu wirken. Die in der Vergangenheit aufgetretenen häufigen Eigentümerwechsel der Immobilie erschweren die Einflussmöglichkeiten der Stadt.

Konkrete Planungsansätze für eine Umgestaltung der Bebauung oder des Wohnumfeldes liegen bislang nicht vor. Erste Ansätze sind im GMA-Einzelhandelsgutachten von 2002 formuliert, in welchem auch für diesen Bereich der Rückbau der städtebaulich „störenden“ und den Maßstab der Kamp-Lintforter Innenstadt sprengenden Bauformen als zukunftsweisende Perspektive aufgezeigt wird. Jedoch anders als bei den Weißen Riesen, wo ein vollständiger Rückbau und eine Umgestaltung für Einzelhandelsnutzungen sinnvoll ist, steht am Rathausplatz die Verbesserung des Wohnungsangebotes im Sinne einer Sanierung und Modernisierung und des Wohnumfeldes im Vordergrund. Ein Rückbau des Wohnungsbestandes kommt ggf. für Teilbereiche, die nicht mehr bedarfsgerecht saniert werden können, in Betracht. Ziel ist hier vorrangig eine dauerhafte Sicherung des Wohnungsangebotes. Vor dem Hintergrund der demographischen Veränderungen ist - neben der Stärkung der zentralen Versorgungsfunktion - auch die Erhaltung und Stärkung der innerstädtischen Wohnfunktion ein zentrales Entwicklungsziel für die Innenstadt. Beispielsweise bietet sich eins der Objekte auf Grund seiner Nähe zum Senioren-

zentrum der Arbeiterwohlfahrt als möglicher Wohnraum für betreutes Wohnen an.

Stand der Umsetzung

Bereits in 2007 und 2008 haben Gespräche mit Eigentümern und Vertretern der Hausverwaltung stattgefunden, in denen der Handlungsbedarf und die Fördermöglichkeiten des Programms Stadtumbau West erläutert wurden. Ferner wurden Entwicklungsperspektiven, wie die Umgestaltung von Wohneinheiten zu barrierefreien Wohnungen, Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung oder ein Rückbau bestimmter Bereiche als geeignete und förderwürdige Maßnahmen aufgezeigt. Erforderlich wäre als nächster Schritt die Erarbeitung eines konkreten Entwicklungskonzeptes für den Bereich. Zwar hat der Eigentümer einzelne kleinere Verschönerungsmaßnahmen veranlasst, jedoch ist er bislang nicht bereit, den gesamten Bereich im Sinne eines zukunftsweisenden wohnungswirtschaftlichen Konzeptes grundlegend anzugehen. Eine erneute Anfrage vom 04.10.2010 zur Mitwirkung bei möglichen Umbaumaßnahmen hat der Eigentümer der Gebäude bis heute nicht beantwortet.

Finanzierung

Die ursprüngliche Finanzierungsplanung 2005 ging noch von einem Finanzvolumen von 2,5 Mio. € für die Inangriffnahme und Umgestaltung dieses Bereichs aus. Dabei wurde bei diesem Ansatz eine Kostenaufteilung von 60% Fördermittel und eine 40%-Kofinanzierung durch den privaten Eigentümer veranschlagt. Durch die Mittelverschiebung zugunsten des Projektes Weiße Riesen sind die Maßnahmen Rathausplatz und Randbebauung Rathausplatz nach derzeitiger Kostenkalkulation nicht mehr durch Fördermittel gedeckt (vgl. Kapitel 4). Insbesondere die Umgestaltung der Randbebauung stellt sich jedoch als weiteres bedeutsames Projekt im Sinne des Stadtumbaus dar. Der Handlungsbedarf ist augenscheinlich.

Jedoch in Anbetracht der fehlenden Bereitschaft zur Mitwirkung des Eigentümers werden für das Projekt nur geringe Chancen für eine kurzfristige Umsetzung gesehen. Gleichwohl handelt es sich hierbei um eine vorrangige Innenstadtmaßnahme der nächsten Jahre.

Aus diesem Grund beabsichtigt die Stadt Kamp-Lintfort für die Maßnahme gemeinsam mit den Bereichen Rathausplatz und Geschäftsbereich Am Rathaus bei der Bezirksregierung Düsseldorf eine Einstufung als Fortsetzungsmaßnahme zu erreichen. Eine derartige Einstufung der Maßnahmen mit einer aktuellen städtebaulichen Zielkonzeption würde die Stadt in die Lage versetzen, von Neuem mit konkretem Hintergrund die Gespräche mit dem Eigentümer aufzunehmen. Mitwirkungsbereitschaft beim Eigentümer und kommunale Finanzmittel vorausgesetzt könnte dann eine mittelfristige Umsetzung erfolgen.



3.2.3 Fassadenprogramm

Ausgangslage & Planungsziele

Kamp-Lintfort besitzt keinen kompakten, historisch geprägten Stadtmittelpunkt, da sich die Innenstadtbildung parallel zur Zechenentwicklung entlang der Moerser Straße vollzog. Das städtebauliche Erscheinungsbild ist durch zum Teil großmaßstäbliche Gebäude aus den 1960er und 70er Jahren geprägt. Der Innenstadtbereich wird begrenzt durch den Real-Markt und den Rathausplatz im Norden und die Ringstraße (Innenstadtring) und den Bereich der ehemaligen "drei weißen Riesen" im Süden. Das eigentliche alte Stadtzentrum befindet sich entlang der Haupteinkaufsstraße Moerser Straße. Das neue Zentrum umfasst einen Bereich, der sich, vereinfacht gesagt, rund um das Rathaus erstreckt. Das Bild der Innenstadt wird zum einen durch die Unmaßstäblichkeit verschiedener Gebäudekomplexe geprägt. Zum anderen hat Kamp-Lintfort aber auch zahlreiche Gestaltqualitäten: So weist die Innenstadt, insbesondere die Moerser Straße, viele markante Gebäude und Ensemble auf, die architektonische Qualitäten besitzen.

In dem im Jahr 2000 eingeleiteten Stadtmarketingprozess wurde ein Hauptfokus auf die Innenstadt gerichtet. Zwei der neun Leitsätze, die damals formuliert wurden, verdeutlichen die gestalterischen Anforderungen anschaulich:

Die Innenstadt - das Herz der Stadt

Die City ist wichtiger Identifikationspunkt für die Kamp-Lintforter Bürger. Der Attraktivierung der Innenstadt kommt daher eine große Bedeutung im Rahmen der gesamten Stadtentwicklung zu. Das Maßnahmenbündel dazu kann sehr vielfältig sein. Dazu gehören bauliche und funktionale Ergänzungen, Bestandsverbesserungen, Umstrukturierungen und auch neue städtebauliche Impulse.

Facelifting für die Innenstadt

Stadtplätze und historische Fassaden gibt es zwar bereits in der Innenstadt, dennoch wird das Bild im Wesentlichen geprägt von Gestaltungselementen und Bauten der 1970er Jahre. Die Innenstadt Kamp-Lintforts braucht ein Facelifting. Die notwendige Verbesserung der Gestaltqualität bezieht sich dabei auf viele Bereiche, wie z.B. Fassaden, Schaufenster, Platzgestaltung, Begrünung, Beleuchtung, Möblierung, Pflasterung.

Mit Zuwendungsbescheid 04/005/11 vom 05.10.2011 hat die Bezirksregierung das Fassadenprogramm bewilligt. Das Fassadenprogramm unterstützt sanierungswillige Eigentümer bei gestalterischen Fragen und in einem jeweils noch festzulegenden finanziellen Rahmen. Gemäß Ziffer 11.2 der Förderrichtlinien Stadterneuerung aus dem Jahr 2008 sind diese sog. „Maßnahmen zur Profilierung und Standortaufwertung“ zuwendungsfähig.

Die zentralen Ziele dieser Maßnahme sind:

- Attraktivierung der Innenstadt
- Schaffung von Aufenthaltsqualität
- Steigerung des Miet- und Wohnwertes, sowie der Lebensqualität in der Innenstadt
- Mobilisierung von privaten Investitionen

Stand der Umsetzung

Das Fassadenprogramm ist inhaltlich auf zwei Säulen aufgebaut. Zum einen wurde ein Gestaltungshandbuch erarbeitet. Das Gestaltungshandbuch zielt darauf ab, möglichst viele Akteure für eine weitere Attraktivitätssteigerung der Innenstadt zu gewinnen – insbesondere bezogen auf die privaten Gebäude und Bereiche. Ziel ist es, die vorhandenen und z.T. ver-

steckten Qualitäten herauszuarbeiten und durch neue Akzente zu ergänzen. Für die Bewohner und Hauseigentümer in der Innenstadt hat das Gestaltungshandbuch einen allgemeingültigen und empfehlenden Charakter. Sobald ein Hauseigentümer für Fassadensanierung Fördermittel in Anspruch nimmt, wird das Gestaltungshandbuch als zwingende Gestaltungsvorgabe zu Grunde gelegt.

Zum anderen sind maßnahmenbezogene Förderrichtlinien erarbeitet worden. Sie enthalten Vorgaben u.a. zu Verwendungszweck, Geltungsbereich, Art und Höhe der Förderung, Fördergegenstand, etc.

Innerhalb des abgegrenzten Fördergebietes befinden sich ca. 140 Objekte mit ca. 220 Eigentümern. Zur Auftaktveranstaltung erhielten alle Eigentümer eine persönliche Einladung. Im Nachgang dazu gab es bislang ca. 30 Anfragen, wovon 25 zu Vor-Ort-Gesprächen geführt haben. Bislang wurden fünf Vorhaben bewilligt. Drei davon wurden bis zum Oktober 2012 umgesetzt.

Finanzierung

Der Zuwendungsantrag sieht für die Jahre 2011 und 2012 öffentliche Fördermittel i.H.v. 280.000 € vor. Die Finanzierung erfolgt entsprechend Ziffer 11.2 der Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008.

Wie in den Förderrichtlinien ausgeführt sind maximal 50% von 60 € je Quadratmeter zuwendungsfähig. Der Zuschuss an die Eigentümer soll ausschließlich durch Fördermittel erfolgen. D.h. der maximale Zuschuss je umgestalteten Quadratmeter Fläche beträgt 24 €. Der Wert ergibt sich aus der 80%-Förderung der 50% zuwendungsfähigen Kosten von maximal 60 €.

Die Gesamtsumme der bislang bewilligten Maßnahmen beläuft sich auf ca. 8.500 €. Nach bisherigem Projektverlauf ist davon auszugehen, dass die bewilligten Fördermittel nur zu einem geringen Teil in Anspruch genommen werden.



4. Finanzierungskonzept

Die auf der Grundlage des Innenstadtentwicklungskonzeptes erfolgte erste Fortschreibung, welche am 05.07.2005 vom Rat der Stadt beschlossen wurde, diente als Grundlage für die Aufnahme in das Förderprogramm Stadtumbau West. Seitdem gelten diese Grundlagen als maßgebendes städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des Stadtumbaus gem. § 171 b BauGB. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes ist - neben den allgemeinen Zielen und Maßnahmen des Stadtumbaus - die Kostenübersicht.

Wie bereits oben beschrieben, haben sich in der Umsetzungsphase der einzelnen Projekte Veränderungen ergeben, die eine Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht erforderlich machen. Im vorangegangenen Kapitel wurden die Maßnahmen detailliert beschrieben. In der nachfolgenden tabellarischen Übersicht sind die Kosten der einzelnen Stadtumbaumaßnahmen zusammenfassend dargestellt (Tabelle 1). Um die zum Zeitpunkt der ersten Fortschreibung im Mai 2005 angesetzten Kostenvolumen mit dem heutigen aktuellen Stand vergleichen zu können, sind die jeweiligen Kostenansätze synoptisch aufgelistet.

Zum aktuellen Sachstand kurz im Einzelnen: Die Kosten für den Prinzenplatz, die obere und untere Moerser Straße und den Rückbau der Weißen Riesen sind entsprechend der vorgelegten Rechnungen berücksichtigt. Für die Bereiche am Verkehrspavillon und Friedrichstraße sollen in Kürze die Schlussrechnungen vorgelegt werden. Die Umbaumaßnahme der zentralen Haltestelle wurde durch die ÖPNV-Förderung des Landes mitfinanziert und fällt nicht mehr in den Stadtumbau.

Erstmalig erfasst ist der Umbaubereich Ringstraße / Kolkschenstraße.

Für die Bereiche Rathausplatz und Randbebauung Rathausplatz liegen keine aktuellen Kostenkalkulationen vor, so dass auf die überschlägigen Berechnungen aus 2005 zurückgegriffen wird. Durch die synoptische Auflistung wird die bereits erläuterte Mittelverschiebung deutlich: Trotz Einsparungen bei der zentralen Haltestelle wird - bedingt durch den Rückbau aller drei Weißen Riesen - der Kostenrahmen überschritten. Nach aktueller Kalkulation ergeben sich Gesamtkosten von über 13 Mio. €. Damit ist der Gesamtansatz gegenüber dem ursprünglichen Kostenrahmen deutlich gestiegen.

Die Übersicht zeigt, dass zum jetzigen Zeitpunkt durch den gestiegenen Mittelbedarf eine Unterdeckung bezogen auf die Fördermittelvolumina besteht.

Tabelle 1: Kostenübersicht - Stand Mai 2005 und Oktober 2012

Projekt	Stand Mai 2005				Stand Oktober 2012	
	Kosten gesamt	Förderung Stadtumbau West	Anteil privater Dritter	Eigenanteil Stadt	Kosten gesamt	Bemerkung
Prinzenplatz	1.800.000,00 €	1.060.472,00 €		721.758,00 €	1.919.000,00 €	gemäß Rechnungen
obere Moerser Straße	600.000,00 €	350.000,00 €		250.000,00 €	822.614,00 €	gemäß aktueller Rechnungslegung
untere Moerser Straße	400.000,00 €	250.000,00 €		150.000,00 €	615.659,00 €	
Busbahnhof	500.000,00 €	300.000,00 €		200.000,00 €	- €	Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW
Rathausplatz	1.550.000,00 €	1.250.000,00 €		300.000,00 €	1.550.000,00 €	Stand Mai 2005
Verkehrspavillon	750.000,00 €	450.000,00 €		300.000,00 €	1.500.000,00 €	Kostenkalkulation gem. vorbehaltlich Schlussrechnung
Südliche Friedrichstraße	-	-	-	-		
Planwerkstatt Weiße Riesen	80.000,00 €	56.000,00 €		24.000,00 €	76.500,00 €	gemäß Verwendungsnachweis
Weiße Riesen Rückbau Moerser Straße 276, 278	3.000.000,00 €	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €	- €	3.620.000,00 €	gemäß Rechnungen
Wandelweg 3.BA	760.000,00 €	380.000,00 €		380.000,00 €	140.000,00 €	Stand Oktober 2012
Randbebauung Rathausplatz	2.500.000,00 €	1.500.000,00 €	1.000.000,00 €	- €	2.500.000,00 €	Stand Mai 2005
Fassadenprogramm	-	-	-	-	680.000,00 €	Stand September 2012
Ringstraße/ Kolkaschenstraße					800.000,00 €	
Gesamtmaßnahme	11.940.000,00 €	7.096.472,00 €	2.500.000,00 €	2.325.758,00 €	14.223.773,00 €	

Tabelle 2: Finanzierungsübersicht - Oktober 2012

Projekt	Kosten gesamt	Förderung Stadtumbau West	Anteil privater Dritter	Eigenanteil Stadt
Prinzenplatz	1.919.000,00 €	1.060.472,00 €		721.758,00 €
Umsetzungsprojekte				
obere Moerser Straße	822.614,00 €	596.959,00 €		217.990,00 €
untere Moerser Straße	615.659,00 €	483.953,00 €		120.988,00 €
Verkehrspavillon und südliche Friedrichstraße	1.409.281,00 €	1.127.425,00 €		281.856,00 €
zentrale Haltestelle	-	-	-	-
Planwerkstatt Weiße Riesen	75.836,00 €	64.000,00 €		11.836,00 €
Weiße Riesen - Rückbau Moerser Straße 274, 276, 278	3.622.000,00 €	2.897.600,00 €		724.400,00 €
3. Bauabschnitt Wandelweg	135.000,00 €	67.500,00 €		67.500,00 €
Fassadenprogramm Innenstadt	680.000,00 €	280.000,00 €	400.000,00 €	0,00 €
Sonstiges (Planungskosten, Umzugsmanagement, etc.)	250.000,00 €	187.500,00 €		62.500,00 €
Ringstraße/Kolkschenstraße	800.000,00 €	600.000,00 €		200.000,00 €
Zwischensumme Projekte Umsetzung	10.329.390,00 €	7.365.409,00 €	400.000,00 €	2.408.828,00 €
nicht absehbare Projekte				
nördliche Friedrichstraße	320.000,00 €	255.000,00 €		65.000,00 €
Rathausplatz	1.550.000,00 €	1.250.000,00 €		300.000,00 €
Randbebauung Rathausplatz	2.500.000,00 €	1.500.000,00 €	1.000.000,00 €	
Geschäftsbereich Am Rathaus	300.000,00 €	240.000,00 €		60.000,00 €
Gesamtmaßnahme	14.999.390,00 €	10.610.409,00 €	1.400.000,00 €	2.833.828,00 €

5. Quellenangaben

STADTMARKETING & STADTUMBAU

Innenstadtentwicklungskonzept Kamp-Lintfort

StadtUmBau, Weeze, Dezember 2002

Fortschreibung Innenstadtentwicklungskonzept Kamp-Lintfort

Stadt Kamp-Lintfort, Planungsamt, Mai 2005

Zweite Fortschreibung Innenstadtentwicklungskonzept Kamp-Lintfort

Stadt Kamp-Lintfort, Planungsamt, März 2009

EINZELHANDEL

Die Stadt Kamp-Lintfort als Einzelhandelsstandort

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (GMA),

Köln, März 2002

Fortschreibung des Einzelhandelsgutachtens für die Stadt Kamp-Lintfort

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbh (GMA),

Köln, Dezember 2007

Nahversorgungs- und Zentrenkonzept der Stadt Kamp-Lintfort

Zusammenfassende Erläuterungen und kartographische Darstellung

Kamp-Lintfort, Planungsamt, Dezember 2008

STADTENTWICKLUNG

Stadtentwicklungskonzept Kamp-Lintfort 2020

Pesch & Partner, Herdecke, Mai 2009

INNENSTADTGESTALTUNG

Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Innenstadt Kamp-Lintfort

scape-Landschaftsarchitekten, Düsseldorf, Januar 2004

Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Innenstadt Kamp-Lintfort – Teilräumliche Fortschreibung

scape-Landschaftsarchitekten, Düsseldorf, Juli 2008

Entwurfsplanung zur Umgestaltung der Bereiche am Verkehrspavillon und Friedrichstraße

scape-Landschaftsarchitekten, Düsseldorf, Oktober 2010

VERKEHR

Verkehrsentwicklungsplan

BVS Rödel & Pachan, Kamp-Lintfort, Februar 2001

Verkehrsentwicklungsplan – Fortschreibung für die Innenstadt

BVS Rödel & Pachan, Kamp-Lintfort, Oktober 2005

ENTWÜRFE & KONZEPTE

Kulturpfad – Ein Weg erzählt Geschichte

Stadt Kamp-Lintfort, September 2004

Planwerkstatt Weiße Riesen

Stadt Kamp-Lintfort, Planungsamt, Mai 2006

Städtebaulicher Wettbewerb „Entwicklungsbereich Weiße Riesen“

Post • Welters, Dortmund, Dezember 2008

FÖRDERRICHTLINIEN

Leitfaden zur Ausgestaltung des Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau West

Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW,

Düsseldorf, April 2005