



Innenstadtkonzept Rheydt

scheuven + wachen
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Telefon: (0231) 189987-10
Fax: (0231) 554083
e-mail: info@scheuven-wachen.de
web: www.scheuven-wachen.de

in Zusammenarbeit mit:
Stadt Mönchengladbach
Dezernat Planung und Bauen
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung
Markt 11
41236 Mönchengladbach



Innenstadtkonzept Rheydt

Impulse für die city

Inhaltsverzeichnis

1. Zukunftsaufgabe Innenstadtentwicklung	8		
2. Steckbrief des Untersuchungsraumes	14		
• Ein Blick in die Geschichte	16		
3. Funktionsverteilung	20		
• Der Einzelhandel	22		
• Das Wohnen in der Innenstadt	28		
• Der innerstädtische Verkehr	34		
• Die Gestalt der Innenstadt	40		
• Die Freiräume in der Innenstadt	44		
• Die Entwicklungspotenziale	46		
4. Die Sicht der Bürgerinnen und Bürger	50		
• Auswahl einiger Ergebnisse der Bürgerbeteiligung	52		
5. Leitlinien und Handlungsfelder	56		
• Profil ausbilden!	58		
• Einzelhandel stärken!	58		
• Wohnqualitäten stärken!	59		
• Stadtgestalt fördern!	61		
• Verkehr lenken!	61		
• Zusammenleben fördern!	62		
• Grün schaffen!	64		
6. Schlüssel- und Impulsprojekte	68		
• Neuorganisation der Verkehrsführung	70		
• Belebung der Hauptstraße	74		
• Gestaltung des Marktplatzes	76		
• Entwicklung des Lankes-Geländes	79		
• Arrondierung des Wohnblocks an der Kloetersgasse	80		
• Umgestaltung des City-Parkhaus Vorplatzes	81		
• Aufwertung des Standortes City Haus / ehemaliger Plus	81		
• Öffnung der Mühlenstraße	82		
• Attraktivierung der Marktstraße und des Sparkassenvorplatzes	82		
• Gestaltung des Harmonieplatzes	84		
• Gestaltung des Marienplatzes und der Stresemannstraße	85		
• Entwicklung des Postareals	87		
• Blockarrondierung entlang der Moses-Stern-Straße	89		
7. Weitere Projekte und Maßnahmenbereiche	92		
• Attraktivierung der Wilhelm-Strater-Straße	92		
• Attraktivierung der Zugänge zu den öffentlichen Grünanlagen	92		
8. Weiteres Vorgehen	96		
• Durchführung eines (städtebaulichen) Wettbewerbes zur Neugestaltung des Marktplatzes	96		
• Initiierung eines „Modellprojektes Hauptstraße“	97		
• Bildung von Immobilien- und Standortgemeinschaften	98		
• Kleinteiliges Management des Erneuerungs- und Umbauprozesses	99		
• Etablierung eines Stadtumbaumanagements	99		
• Einrichtung eines Fachbeirates	100		
• Organisation des Entwicklungsprozesses	100		
• Akquirierung von geeigneten Fördermitteln	101		
9. Tabellarische Übersicht der Maßnahmen und Projekte	104		



01

Zukunftsaufgabe
Innenstadtentwicklung

Zukunftsaufgabe Innenstadtentwicklung

Die Entwicklung einer Innenstadt ist immer eine besondere Aufgabe. Denn jedes Zentrum hat eine „Stellvertreter-Funktion“ für die gesamte Stadt. Seine Ausstrahlung und Leistungsfähigkeit färbt auf den Rest der Stadt ab. Es verkörpert wie kein anderer Stadtteil die Geschichte und Unverwechselbarkeit des Ortes. Auch das Image einer Stadt macht sich immer am Zentrum fest.

Die Innenstadtentwicklung ist heutzutage auch eine sehr komplexe Aufgabe. Der wirtschaftliche und gesellschaftliche Wandel stellt insbesondere die Zentren vor neue Herausforderungen, die aufeinander abgestimmte Konzepte und Maßnahmen unterschiedlicher Sachbereiche und Ressorts verlangen. Ohne integrierte Handlungskonzepte, die auf längere Sicht strategisch und gleichermaßen auf Sofortmaßnahmen ausgerichtet sein müssen, lassen sich nur bedingt Handlungserfolge in der Innenstadtentwicklung verzeichnen. Dies liegt auch in der fortwährenden Konkurrenz der Städte untereinander begründet. Die Entwicklung der Innenstadt ist deshalb auch eine Daueraufgabe. Die Konkurrenz zu anderen Städten und der Wandel der Anforderungen verlangen eine ständige Pflege, Anpassung und Weiterentwicklung des Zentrums. Zielsetzungen und Projekte der Innenstadtentwicklung müssen auch immer wieder erneut überprüft, aktualisiert und fortgeschrieben werden. Dies ist mit einem „Einmal-Konzept“ nicht zu leisten. Vielmehr bedarf es der „laufenden Arbeit“ an der Verbesserung der Innenstadt. Kommunal initiierte Pläne und Maßnahmen können dafür nur Impulse setzen. Nachhaltig wirksames Handeln und eine Verstärkung der „Arbeit am Zentrum“ können nur erreicht werden, wenn öffentliches und privates Engagement Hand in Hand gehen. Erforderlich ist eine Allianz der „Nutznießer“ eines aktiven Zentrums. Deshalb ist schließlich jede Innenstadtentwicklung auch eine Gemeinschaftsaufgabe.

Zu diesen vier generellen Eigenschaften der Aufgabenstellungen der Innenstadtentwicklung kommt für Rheydt noch eine Besonderheit dazu. Alle Städte, in denen ehemals selbstständige Kommunen mit eigener Geschichte

und eigenem Profil zusammengeführt wurden, stehen vor einer besonderen Herausforderung: Sie müssen die Aufgaben der verschiedenen Zentren bestimmen und ihnen eine stabile Entwicklungsperspektive geben. Dies gilt in Mönchengladbach insbesondere für die Innenstadt von Rheydt. Sie spielt für die Stadtentwicklung eine zentrale Rolle, befindet sich in einer doppelten Konkurrenzsituation, hat aber mit einem schleichenden Funktionsverlust und schwindender Vitalität zu kämpfen. Die unübersehbaren Folgen: Das Stadtbild wirkt in Teilen unansehnlich und entspricht nicht mehr heutigen und zukünftigen Anforderungen an innerstädtische Atmosphäre, die Aufenthaltsqualität ist vergleichsweise gering und der in Teilen der Innenstadt ausgeprägte Leerstand von Ladenlokalen verstärkt dieses Bild.

Diese Entwicklungen machen es notwendig, ein tragfähiges Konzept für die Zukunft der Innenstadt von Rheydt zu erarbeiten. Die Rheydter Innenstadt braucht wieder stabile Rollen- und Funktionszuweisungen, die im Nebeneinander der beiden Zentren zu gegenseitiger Befruchtung und eigenen Identitäten beitragen. Dabei geht es nicht alleine um Fragen der Zukunftsfähigkeit des Einzelhandels, sondern vielmehr um ein breit angelegtes Handlungsprogramm zum Umgang mit funktionalen, städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Entwicklungen. Und nicht zuletzt geht es um einen partizipativen Prozess, der zum Mitmachen anregt, Kooperationen zwischen öffentlicher und privater Hand entstehen lässt und eine Aufbruchstimmung in Rheydt für die anschließende Konzeptumsetzung erzeugt.

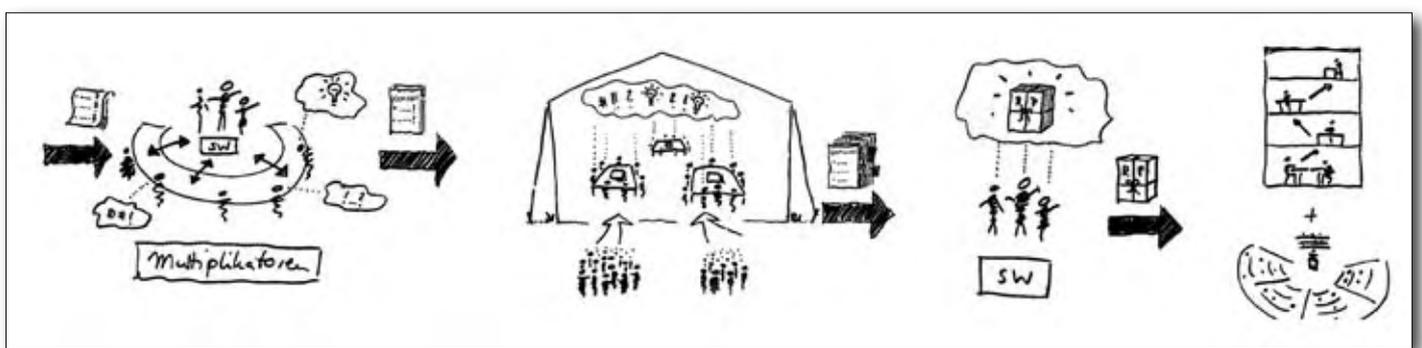
Das Innenstadtkonzept fokussiert seine Betrachtungen insbesondere auf den engeren Bereich der Innenstadt innerhalb des so genannten Rheydter Rings. Benachbarte Entwicklungen werden allerdings immer dann mit einbezogen, wenn diese funktionale und strukturelle Auswirkungen auf die Innenstadt haben. Die Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt werden vielfältig und höchst unterschiedlich. Wichtig ist es daher, diese im Gesamtzusammenhang zu beurteilen und zielgerichtet aufeinander abzustimmen.

Ziel des Innenstadtkonzeptes Rheydt ist es, eine vernetzte Planung mit zukunftsfähigen Strukturen zu entwickeln. Dafür bedarf es in einigen Handlungsfeldern auch eines



Über drei Projektzeitungen zur Innenstadtentwicklung von Rheydt konnten sich die Bürgerinnen und Bürger auf die jeweiligen öffentlichen Innenstadtforen einstimmen und vorab informieren.

Für die Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes wurde ein besonderes Vorgehen gewählt. Die gemeinsame Arbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort prägte den gesamten Prozess.



- Sammeln von Informationen
- Auswerten der Informationen
- Entwicklung von Leitbildern und Szenarien
- Vorbereitende Öffentlichkeitsarbeit

- Innenstadtforen
- Vorortbüro „city-werkstatt“
- Entwicklung von Projekten
- Förderung von Initiativen

- Auswerten der Bürgeranregungen
- Vertiefung ausgewählter Bereiche
- Entwicklung einer Umsetzungsstrategie und Benennung der Bausteine

- Öffentliche Vorstellung und Diskussion
- Politische Diskussion
- Beschlussfassung

„langen Atems“. Mit kurzfristig realisierbaren Projektbausteinen soll es gleichzeitig aber auch eine konsensgetragene Grundlage für anstehende Realisierungen liefern. Das Innenstadtkonzept versteht sich nicht als statischer Plan, sondern als offenes und fortschreibbares Entwicklungskonzept. Neue Erkenntnisse und Anforderungen können folglich unmittelbar aufgegriffen und einbezogen werden.

Das Innenstadtkonzept Rheydt soll als Wegweiser verstanden werden, der nicht an unveränderlichen Zielen festhält, sondern aus den örtlichen Gegebenheiten der Stadt Lösungsvorschläge für Probleme und Möglichkeiten zum Ausbau von Chancen aufzeigt. Um diese Aufgaben erfüllen und Ziele erreichen zu können, ist es von entscheidender Bedeutung, dialogorientierte Kooperationsformen zu schaffen und dementsprechend alle innenstadtrelevanten Akteure – bestehend aus Verwaltung, Wirtschaft, Politik und Bürgerschaft – einzubinden. Durch produktive und kreative Diskussionen sollen die vorhandenen Chancen und Mängel der Rheydter Innenstadt entsprechend beleuchtet und die verschiedenen Anforderungen letztlich zu einem konsensfähigen und umsetzungsorientierten Konzept zusammengeführt werden. Es sind die vorhandenen Potenziale der Innenstadt zu nutzen und existierende Mängel zu beheben.

Für die Innenstadt von Rheydt gilt es mit Vorrang folgende Ziele zu erreichen:

- die strukturelle und funktionale Stärkung der Innenstadt mit einem eigenständigen Profil,
- die Stärkung der innerstädtischen Wohnfunktion für eine breite Nachfragegruppe als Antwort auf den demographischen Wandel,
- die Vernetzung der Angebotsstruktur von Handel, Kultur, Gastronomie und Dienstleistungen,
- die Stärkung der Aufenthaltsqualität in den Kernräumen und auf öffentlichen Platzflächen sowie
- die Initiierung einer gestalterischen und baukulturellen Offensive.



Die Entwicklung der Rheydter Innenstadt stand in bisher drei großen Innenstadforen im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Mit jeweils über 300 Personen waren diese jedes Mal sehr gut besucht und es entstanden lebhaft Diskussions, in denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen und Anregungen, aber auch ihre Kritik anbringen konnten.

Die city-werkstatt ist zentrale Anlaufstelle für die Rheydter Bürgerinnen und Bürger, um sich über den Prozess der Innenstadtentwicklung zu informieren und eigene Ideen und Anregungen einzubringen. Die Beteiligungsmöglichkeiten sind zahlreich. Im Rahmen einer Ausstellung können sie sich über den jeweiligen Planungsstand informieren und über die „Ideen-zettel“ eigene Anliegen anbringen. Auch war die city-werkstatt Veranstaltungsort themenbezogener Werkstattgespräche.



02

Steckbrief des
Untersuchungsraumes

Steckbrief des Untersuchungsraumes

Seit der kommunalen Neugliederung vom 1. Januar 1975 ist die vormals selbständige Stadt Rheydt Teil der kreisfreien Stadt Mönchengladbach. Mönchengladbach ist wirtschaftliches Oberzentrum und gleichzeitig größte Stadt am linken Niederrhein. Hervorzuheben ist die räumliche Nähe und damit auch funktionale Konkurrenz zu Düsseldorf (ca. 35 km östlich), Köln (ca. 50 km südöstlich) sowie zur niederländischen Grenze (ca. 30 km westlich) mit den Städten Venlo und Roermond.

Die Besonderheit der Stadt Mönchengladbach liegt sicherlich in ihrer Bipolarität mit den zwei Zentren Mönchengladbach und Rheydt. Die Existenz paralleler Angebote beziehungsweise zentraler städtischer Institutionen ist in der Gesamtstadt deutlich erkennbar. Zudem liegen die beiden Innenstädte nur ca. 4 km voneinander entfernt. Die Bevölkerungsschwerpunkte finden sich dementsprechend in den Bezirken Stadtmitte (58.000 Einwohner) und Rheydt-Mitte (41.000 Einwohner).

Neben dem gesamtstädtischen Hauptzentrum Mönchengladbach kommt der Innenstadt von Rheydt mit ihren knapp 13.000 Einwohnern eine bedeutende Stellung zu. Sie besitzt eine „Stellvertreter“-Funktion für die südlichen Stadtteile, konzentrieren sich doch hier viele der für Rheydt sowie die Gesamtstadt wichtigen Einrichtungen und Angebote. Zu nennen sind dabei Verwaltungseinrichtungen wie das Technische Rathaus, Kultureinrichtungen wie das Theater sowie eine Konzentration von Gastronomie und Einzelhandel.

Räumlich begrenzt wird die Innenstadt durch den so genannten Rheydter Ring. Entsprechend der Dimension dieser Verkehrsfläche sowie ihrer starken verkehrlichen Belastung wirkt der Ring wie eine Zäsur, die die Innenstadt von den umgebenden Quartieren trennt. Verstärkt wird diese Situation im Westen durch die Bahntrasse. Im Norden hingegen wirkt die Mühlenstraße durch ihre Einbahnstraßensituation und räumliche Dimension durchlässiger als die Limiten- beziehungsweise Moses-Stern-Straße.

Obwohl die Innenstadt insgesamt eine sehr kompakte Bebauungsstruktur aufweist, bildet sie kein geschlossenes, sondern eher heterogenes Gefüge, in dem sich unterschiedliche Stadträume und Funktionsbereiche identifizieren lassen. Es ist insbesondere das Netz der Straßen, Wege und Plätze, das das Bild der öffentlichen Räume und somit den Charakter der Innenstadt prägen. Es ist weniger die Baustruktur, die in großen Teilen doch ein wenig gesichtslos ist. Nur an einigen Stellen markieren besondere Gebäude wie die Haupt- oder Marienkirche, das alte Postgebäude sowie das historische Rathaus den Stadtraum und bilden besondere Orte im Stadtgefüge aus. Diese Gebäude prägen somit die sie umgebenden Stadträume und dienen gleichzeitig als Orientierungspunkte.

Grob betrachtet wird das Stadtbild im Nordteil der Innenstadt eher von großmaßstäblicher und kompakter Gebäudestruktur geprägt, die teils aus der Aufbauplanung von Leitl aus den 1950er Jahren und teils aus der Kaufhausarchitektur wie dem Karstadtgebäude und der Marienplatzgalerie sowie auch den Parkhäusern resultiert. Mit Ausnahme des alten Postgebäudes herrscht im Südteil der Innenstadt durch die vornehmlich gründerzeitlich geprägten Gebäude noch eine kleinteiligere innerstädtische Baustruktur vor.

Auffällig ist jedoch, dass trotz der maßstäblich unterschiedlichen Bebauung vielfach eine sehr kleinteilige Eigentümerstruktur vorzufinden ist.

rechte Seite:

Die Besonderheit der Stadt Mönchengladbach liegt in ihrer Bipolarität mit den beiden Zentren Mönchengladbach und Rheydt, wobei Mönchengladbach das Hauptzentrum darstellt und Rheydt eine eher regionale Bedeutung zukommt.

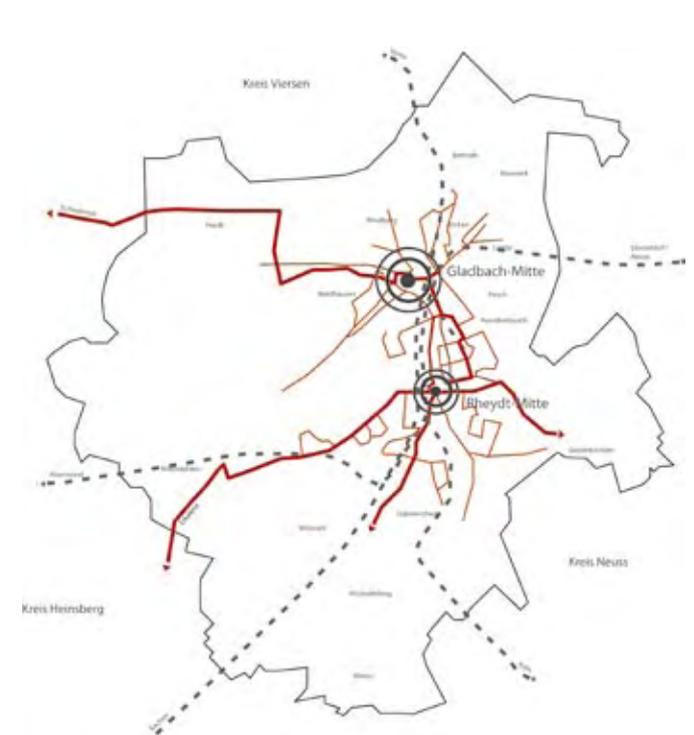
Regionale Einordnung



Regionale Verkehrsstruktur (MIV)



Regionale Verkehrsstruktur (ÖPNV)



Ein Blick in die Geschichte

Rheydt in der frühen Neuzeit

Rheydt war zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein typisches Straßendorf. Dennoch stellten die Kirche (evangelische Hauptkirche) sowie das zugehörige Kloster schon damals einen zentralen Punkt dar. Das Schloss spielte für die Siedlungsentwicklung keine Rolle, lag es doch zu weit außerhalb des Siedlungsraumes. Es gab allerdings eine Verbindungsstraße vom Ortsmittelpunkt zum Schloss. Wirtschaftlich wurde diese Zeit durch den Übergang zum Handel mit vornehmlich heimischen Textilien geprägt.

Rheydt im Zeichen der Industrialisierung

Als Stadt bezeichnet wurde Rheydt ab 1827, wobei der Marktplatz gemeinsam mit der evangelischen Kirche bis heute als zentraler Platz im Stadtgefüge fungiert. Nachdem Gladbach bereits einen Hauptbahnhof erhalten hatte, begann 1852 auch für Rheydt das Zeitalter der Eisenbahn. Durch die Industrialisierung wuchs die Einwohnerzahl zwischen 1835 und 1905 um etwa 34.500 Einwohner, verbunden mit einer regen Bautätigkeit. 1897 wurde die evangelische Hauptkirche neu erbaut und im gleichen Jahr das Rathaus am Marktplatz eingeweiht. Immer wieder fungierte der Marktplatz als Versammlungsort für die Öffentlichkeit und stärkte somit seine Position als zentraler Platz Rheydts. 1929 wurde Rheydt schon einmal mit Gladbach zu einer Doppelstadt vereinigt und hieß für die folgenden vier Jahre Gladbach-Rheydt.

Rheydt vor und nach dem Krieg

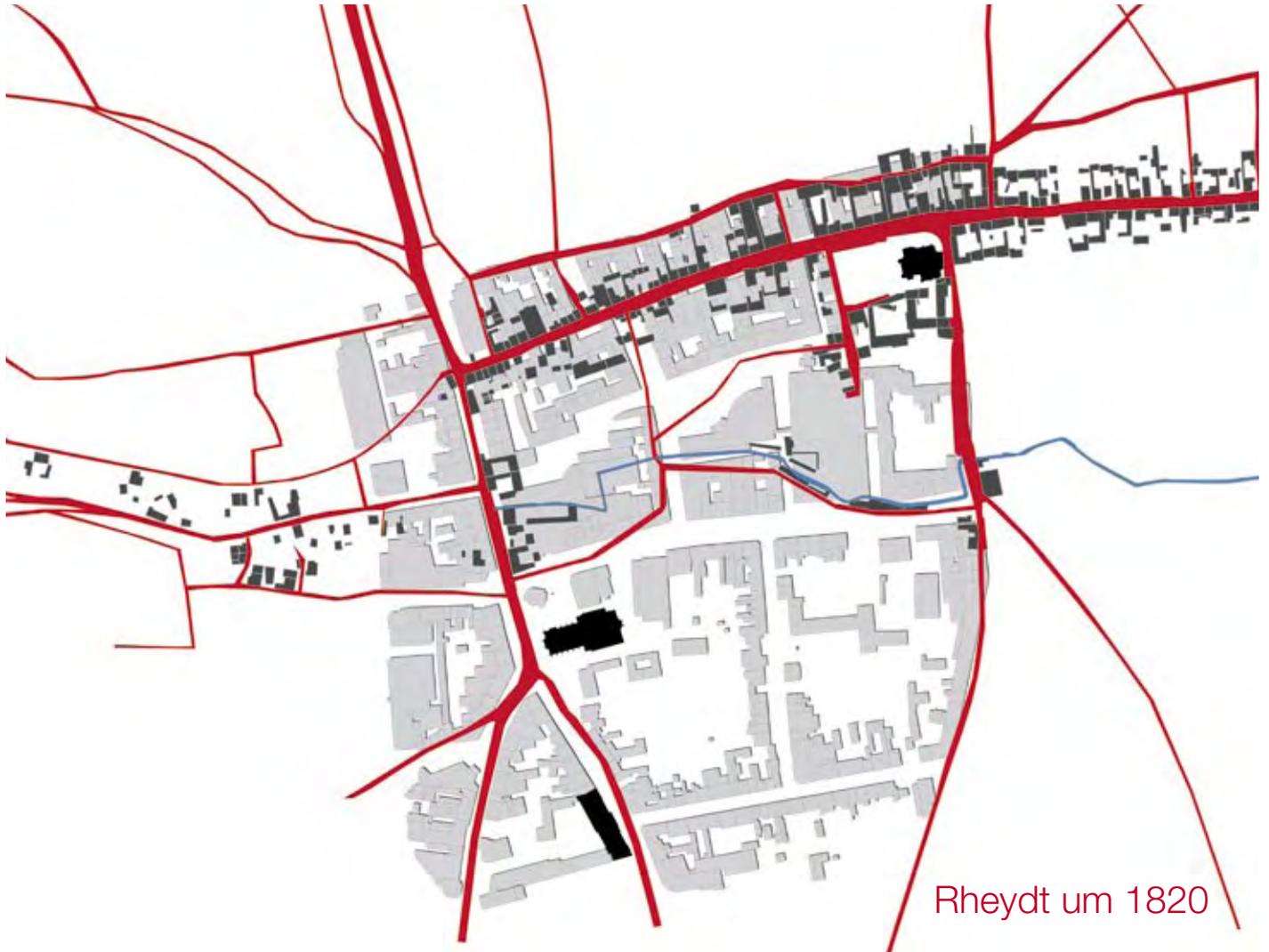
1933 wurde Rheydt von Gladbach auf Veranlassung Joseph Goebbels aus Engagement für seine Heimatstadt wieder getrennt. Zehn Jahre später erlebte Rheydt den schwersten Großangriff im Zweiten Weltkrieg. Nahezu 90% der Industrieanlagen wurden zerstört und fast 80% der Wohngebäude beschädigt. Nach den Luftangriffen waren über 40% der Bevölkerung obdachlos, da von den vor dem Krieg registrierten Gebäuden lediglich knapp 1.000 die Angriffe unbeschadet überstanden hatten.

1947 begann mit der Beauftragung des Architekten Alfons Leitl der Wiederaufbau der zu 80% zerstörten Rheydter

Innenstadt. Zunächst bestand die Idee, die Stadt nicht auf Grundlage des zerstörten Stadtgrundrisses wieder aufzubauen, sondern den Rahmen für eine künftige städtebauliche Neuordnung zu erarbeiten. Dies war allerdings aufgrund der zahlreichen Einzelinteressen nicht realisierbar. Dennoch wurden das Straßennetz im Zuge der Wiederaufbauplanung neu geordnet und die Hauptverkehrsstraßen verbreitert. Die Innenstadt wurde in Blöcke geteilt und die Hauptstraße in der Architektur der 1950er Jahre als Hauptgeschäftsstraße neu ausgestaltet. Alfons Leitl setzte hier die bis heute in der Hauptstraße bestehende Kammbebauung durch. Das Geschäftshaus Wallraf ist von ihm als Musterhaus entworfen worden. Dieses Gebäude befindet sich bis heute am Harmonieplatz und besitzt noch immer die von Leitl entworfene Fassadengestalt.

Rheydt von 1960 bis heute

1967/68 überstieg die Einwohnerzahl von Rheydt die 100.000-Einwohner-Marke. 1975 folgte allerdings das Ende der Eigenständigkeit der Großstadt Rheydt. Am 1. Januar 1975 wurde die bereits erwähnte kommunale Neugliederung durchgeführt, in deren Zuge die Städte Mönchengladbach und Rheydt unter dem gemeinsamen Namen Mönchengladbach zusammengelegt wurden. Diese Neuordnung sorgt bis zum heutigen Tag für Diskussionen, immer noch werden Vor- und Nachteile der Zusammenlegung gegeneinander abgewogen und diskutiert.



Legende

- Historischer Straßenverlauf
- Bachlauf
- Historischer Stadtgrundriss
- Heutige Bebauung
- Markante Gebäude im heutigen Stadtgrundriss

Noch heute sind die Spuren der Geschichte im Stadtgrundriss der Innenstadt von Rheydt wahrnehmbar. Siedlungsrelevante Ost-West Achse des Straßendorfes war die Hauptstraße. Die heutige evangelische Hauptkirche und der zugehörige Kirchplatz bildeten bereits damals den dominierenden öffentlichen Raum in der Stadtstruktur. Noch heute finden sich viele der bereits damals wichtigen Straßenverläufe, die Rheydt mit Gladbach sowie Wickrath und Odenkirchen verbinden.



03

Funktionsverteilung

Funktionsverteilung

Die Rheydter Innenstadt weist insgesamt recht unterschiedliche Strukturen auf, wobei die verschiedenen Aufgaben und Nutzungen vier relativ klar definierten Teilräumen zugewiesen werden können. Auffällig ist dabei das Gefälle innerhalb des Rheydter Ringes, das von Süden nach Norden verlaufend den Funktionsverlust, insbesondere des Einzelhandels in einzelnen Straßenzügen deutlich erkennen lässt.

Während der südliche Stadtraum durch ein intaktes und attraktives gründerzeitliches Wohnquartier geprägt ist, übernimmt die Stresemannstraße die leitende Funktion bezüglich des Einzelhandels. Sie erstreckt sich in West-Ost-Richtung, wobei das westliche Ende die deutlich attraktivere Position einnimmt. Hierdurch ist ein West-Ost-Gefälle auf der Stresemannstraße zu erkennen. Verlässt man die Stresemannstraße in Richtung Hauptstraße, ist der Funktionsverlust unmittelbar spürbar. Bereits die Harmoniestraße besitzt einen geringeren Einzelhandelsbesatz und ein Großteil der Marktstraße sowie Am Neumarkt präsentieren sich als reine Andienungsstraßen. Zudem beansprucht die Sparkasse mit ihren Stellplätzen als Dienstleister einen großen Teil des Stadtraumes an der Marktstraße. Auf der Markt- und Bahnhofstraße sind vereinzelt Leerstände festzustellen. In der Hauptstraße nimmt diese Entwicklung mittlerweile erhebliche Ausmaße an. Im Mai 2007 standen innerhalb des Rheydter Ringes 20 Ladenlokale leer, wobei allein zehn davon auf die Hauptstraße entfielen. Im Vergleich dazu war auf der Stresemannstraße ein vakantes Geschäft zu verzeichnen. Zudem zeigt sich gegenüber der Stresemannstraße, dass sich in der Hauptstraße ein Qualitätsverlust in Richtung Westen eingestellt hat. Entlang der Bahnhofstraße hat sich eine Mischung aus Kneipen und Cafés etabliert. In den Erdgeschossflächen dominieren vor allem gastronomischen Einrichtungen, während in den Obergeschossen gewohnt wird.

Während die Wohn-, Einkaufs- und Dienstleistungsfunktion in jeweils relativ klar abgrenzbaren Teilräumen dominiert, ist dies in Bezug auf die kulturellen und sozialen Einrichtungen räumlich nicht so eindeutig bestimmbar. Zum einen vertei-

len sich Einrichtungen wie das Theater auch auf Räume außerhalb des Rheydter Ringes, zum andern prägen sie nicht einzelne Stadträume, sondern mischen sich stärker mit anderen Funktionen. Konzentrationen im sozialen Bereich finden sich rund um die evangelische Hauptkirche und katholische Marienkirche mit den dazugehörigen umliegenden gemeindlichen und sozialen Einrichtungen.



Blick in die Fußgängerzone Hauptstraße



Fußgänger auf der Stresemannstraße



Wohnhäuser an der Waisenhausstraße



Gastronomie auf der Bahnhofstraße



In der Rheydter Innenstadt lassen sich vier unterschiedliche Stadträume identifizieren. Diese bilden funktional und strukturell überschaubare Aktionsräume innerhalb des Gesamtgefüges der Innenstadt und verlangen ein jeweils eigenes Handlungsrepertoire.

Der Einzelhandel

Der Einzelhandel ist einer der Nutzungsfaktoren der Innenstadt. Diesen in der Innenstadt zu halten und zu sichern, muss vorrangiges Ziel einer städtischen Entwicklungspolitik sein. Es ist allerdings bundesweit ein Strukturwandel im Handel festzustellen, der insbesondere die Innenstädte betrifft. Seit Ende der 1990er Jahre sind es vor allem die discountorientierten Betriebe, die auf den Markt drängen. So entstanden und entstehen noch immer großflächige Einzelhandelsstandorte außerhalb der gewachsenen Zentren. Letztere verlieren dadurch an ökonomischer Bedeutung und büßen dabei nicht selten einen Großteil ihrer Attraktivität und Vitalität ein. In den Großstädten präsentieren sich über 75% der Geschäfte als Filialisten, das Angebot ist dementsprechend monoton und austauschbar. Zudem beschränken sich viele Haushalte aufgrund des geringer werdenden verfügbaren Einkommens zunehmend auf „Notwendigkeitseinkäufe“ was wiederum zu geringer werdenden Umsätzen im Einzelhandel führt.

Auch die Innenstadt von Rheydt hat mit diesem Funktionsverlust zu kämpfen. Erschwerend zu diesen im Einzelhandel bereits vorhandenen Tendenzen kommt noch die Konkurrenzsituation zwischen den beiden Zentren Rheydt und Mönchengladbach hinzu. Auf die aktuellen Stärken und Schwächen des Einzelhandels in der Rheydter Innenstadt soll daher im Folgenden näher eingegangen werden. Diese bilden die Grundlage für weitergehende Diskussionen über mögliche Strategien einer zukunftsfähigen Einzelhandelsentwicklung.

Insgesamt verfügt die Stadt Mönchengladbach über eine Verkaufsfläche von 510.000 qm im Ladeneinzelhandel. Davon entfallen momentan ca. 65.000 qm (13%) auf die Innenstadt von Mönchengladbach, wobei diese gegebenenfalls durch den Bau des geplanten Handels- und Dienstleistungszentrums (HDZ) nochmals spürbar zunehmen wird. Es lässt sich festhalten, dass hier vier von zehn Kunden auswärtig sind. Die Innenstadt von Mönchengladbach übernimmt eine oberzentrale Versorgungsfunktion mit regionaler Strahlkraft. Ohne dass repräsentative Daten vorliegen kann davon ausgegangen werden, dass in

Rheydt hingegen mehr als 80% der Kunden aus dem Stadtgebiet von Mönchengladbach kommen. Die Innenstadt von Rheydt besitzt eher lokale Bedeutung. Die vorhandenen 43.000 qm Verkaufsfläche im Bereich des Ladeneinzelhandels entsprechen in etwa 8% der gegenwärtigen gesamtstädtischen Verkaufsfläche. Die verbleibenden 402.000 qm (79%) entfallen auf einzelne Stadtteilzentren und Versorgungsschwerpunkte im übrigen Stadtgebiet.

Trotz der Bedeutungsunterschiede zwischen der Mönchengladbacher und Rheydter Innenstadt ist die Bipolarität der Zentren noch erkennbar. Allerdings ist es durch den sichtbaren Funktionsverlust der Innenstadt von Rheydt schwierig, diesem Vergleich gleichwertig standzuhalten. Insbesondere die Hauptstraße hat dies zu spüren bekommen, kam es doch unter anderem durch die Aufwertung der Stresemannstraße zu einer Verlagerung der Haupteinkaufstraßenfunktion von der Haupt- in die Stresemannstraße. Veränderte neue Einzelhandelsstrukturen (Internet, Großmärkte auf der grünen Wiese, Outlets etc.) veränderten außerdem das Einkaufsverhalten der Kunden.

In der Hauptstraße stehen aktuell (Stichtag: 18.5.2007) zehn Ladenlokale leer, die zudem häufig nur schwer nachnutzbar sind. Dies liegt insbesondere an der kleinteiligen Geschäftsstruktur. Die Geschäftsgrößen sind häufig nicht mehr zeitgemäß, da sie in der Regel Verkaufsflächen zwischen 30 und 200 qm aufweisen. Die einschlägigen Filialisten hingegen fragen Ladenlokale mit mindestens 150 qm Verkaufsfläche, häufiger noch Flächen zwischen 200 und 400 qm nach. Zudem sind die Zuschnitte an der Hauptstraße vielfach ungünstig. Durch schmale, tiefe Geschäftsräume ist nur wenig Schaufensterfläche vorhanden, die zu Repräsentationszwecken genutzt werden könnte. Hinzu kommt eine äußerst heterogene Eigentümerstruktur. Demnach ist es problematisch, Geschäftsräume zusammenzulegen, um auf die erforderlichen Mindestgrößen zu kommen.

Die vorhandenen Geschäftsgrößen sind zwar nicht alleinige Ursache des Leerstandes, aber dennoch einer der Gründe für die nicht stattfindende Neunutzung. Auch das Wegbrechen der inhabergeführten Geschäfte ist ein Grund für den



Der Einzelhandel in Rheydt präsentiert sich auf unterschiedliche Weise. Neben der belebten Stresemannstraße mit ihren vielen Filialen fällt der Leerstand auf der Hauptstraße besonders negativ auf. Außerdem befinden sich außerhalb der Innenstadt großflächige Nahversorgungszentren.

Leerstand. Die Hauptstraße war traditionell ein beliebter Standort, der allerdings wegen der häufig nicht gesicherten Betriebsnachfolge nach und nach aufgegeben werden musste beziehungsweise aufgegeben wird. Auch gibt es in diesem Bereich der Innenstadt seitens des Handels nahezu keinen Frequenzbringer, der zu einer Attraktivierung und Belebung des Stadtraumes beitragen könnte. Nach Schließung des Lebensmittelmarktes an der Hauptstraße / Ecke Friedrich-Ebert-Straße Mitte 2007 verödet insbesondere der westliche Teil zunehmend.

Anders hingegen präsentiert sich die Stresemannstraße. Hier sind Karstadt und die Shopping Galerie Marienplatz Frequenzbringer und gleichzeitig wichtige Ankerpunkte. Die Ladengrößen sind zudem insgesamt besser nutzbar als in der Hauptstraße, was zu einer verstärkten Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben und somit einer erhöhten Besuchersfrequenz geführt hat. Der Filialisierungsgrad beträgt etwa 60%, vertreten durch nationale und internationale Handelsketten. Maßgeblich beeinflusst wurde diese Entwicklung durch den in den Jahren 1996 bis 1997 durchgeführten Umbau der Stresemannstraße zu einem verkehrsberuhigten Straßenraum. Jedoch ist auch hier ein Gefälle zu spüren. Die Einzelhandelsdichte ist auf der nördlichen Seite wesentlich stärker ausgeprägt als auf der südlichen und nimmt außerdem zum östlichen Ende hin merklich ab. Zurückzuführen ist diese Tatsache auf die Standorte der Magnetbetriebe. Ist die Situation am Marienplatz mit der dort vorzufindenden Shopping Galerie Marienplatz äußerst attraktiv, nimmt die Passantenfrequenz nach Erreichen des Karstadt deutlich ab. Der Einzelhandelsbesatz wird unattraktiv und die Stresemannstraße endet in einer Kreuzungssituation mit der stark befahrenen Limitenstraße. Trotz des vorhandenen Gefälles ist die Stresemannstraße als 1A-Lage zu deklarieren. Damit stellt sie die einzige Lage dieser Kategorie in der Rheydter Innenstadt dar. Ein kompakter Einzelhandelsbesatz besteht demnach nur in den Bereichen, die zugkräftige Magnetbetriebe aufweisen können. Die Querverbindungen in Nord-Süd-Richtung Marktstraße und Am Neumarkt sind unattraktiv und werden dementsprechend nicht genutzt.

Als problematisch erweisen sich auch die vorhandenen Passagen. Außer der City Passage, die eine Verbindung

zwischen der Hauptstraße und der Marktstraße darstellt, erfüllt keine der anderen Passagen eine nennenswerte Funktion. Zwar befindet sich jeweils ein Eingang an der Hauptstraße bzw. Friedrich-Ebert-Straße, die Passagen führen dann jedoch relativ unvermittelt zur Mühlenstraße beziehungsweise in das Parkhaus an der Wilhelm-Schiffel-Straße und enden somit für die meisten Kunden ohne attraktives Ziel. Die Gestaltung ist zudem unzeitgemäß und der Geschäftsbesatz entweder unattraktiv oder aber bereits aufgegeben worden.

Begünstigt wird die Rheydter Innenstadt durch die Anordnung der Einzelhandelslagen im Karree, wobei die Hauptstraße mit einer Lauflänge von etwa 320 m und die Stresemannstraße mit 250 m die Schwerpunktbereiche darstellen. Auch finden sich hier die Lagen mit der höchsten Einzelhandelsdichte von über 75%, dennoch wirkt insbesondere die Hauptstraße durch den hohen Anteil von Leerständen trostlos. Die Karreestruktur ermöglicht einen fußläufigen Rundlauf in der Innenstadt, ohne starke Höhenunterschiede wie beispielsweise in der Gladbacher Innenstadt bewältigen zu müssen. Diese Stärke wird allerdings nicht ausreichend genutzt. Einzelne Abschnitte und Querbezüge dieses Gefüges wirken unattraktiv und verzeichnen Defizite beim durchgängigen Geschäftsbesatz. Hinsichtlich des Sortimentsbesatzes und der Kundenstrukturen ergeben sich für die Rheydter Innenstadt aber noch Potenziale, die nicht hinreichend ausgeschöpft werden. Im gesamten Innenstadtbereich besteht Bedarf an höherwertigem Einzelhandel, an Damen- und Herrenoberbekleidung sowie an Angeboten im Bereich Young Fashion.

Außerhalb des Rheydter Ringes wird die Einzelhandelsfunktion der Innenstadt fortgeführt. Ähnlich dem Bereich der Friedrich-Ebert-Straße finden sich an der Limitenstraße sowie ihren Nebenstraßen weitere kleinteilige Ladenlokale, vielfach mit ethnischer Ökonomie. Der Einzelhandelsstandort an der Gracht mit seinem zentrenrelevanten Angebot ist durch Geschäftsaufgaben weitestgehend „weggebrochen“. In der östlichen Verlängerung der Hauptstraße wiederum finden sich inhabergeführte Geschäfte, die das Sortiment der Innenstadt ergänzen.



Legende

Anteil des Einzelhandelsbesatzes im Bestand

- 0 bis < 25 %
- • • 25 bis < 50 %
- 50 bis < 75 %
- 75 bis < 90 %

- Lebensmitteleinzelhandel
- ⋯ Lebensmitteleinzelhandel (in Bau befindlich)
- Leerstand

Der Anteil des Einzelhandelsbesatzes zeigt, dass die vorhandene Karreestruktur nicht ihrem Potenzial nach genutzt wird. Der Besatz zwischen den beiden Einkaufsstraßen Haupt- und Stresemannstraße ist lückenhaft, an den Rändern der beiden Haupteinkaufstraßen nimmt er deutlich ab.

Konkurrenz für die Innenstadt entsteht in den Randlagen in Form von Versorgungsstandorten in nicht-zentralen Lagen. Diese Standorte sind durch großflächige, autokundenorientierte Einzelhandelsbetriebe geprägt und decken hauptsächlich den kurzfristigen Bedarf, bieten allerdings auch Sortimente der mittel- und langfristigen Bedarfsstufe an. In Rheydt fällt dabei insbesondere der Innenstadt-Ergänzungsstandort Dahleener Straße mit rund 11.000 qm Gesamtverkaufsfläche ins Gewicht. Dieser gilt zwar durch seine Lage weitgehend als integriert, wird aber durch die Bahnlinie räumlich und funktional von der Innenstadt getrennt und nimmt demnach eine gewisse Konkurrenzposition zu dieser ein. Ebenso ist der im Bau befindliche Innenstadt-Ergänzungsstandort an der Moses-Stern-Straße mit rund 4.700 qm Einzelhandel zu bewerten.

Zusätzliche Konkurrenz ist außerdem durch den geplanten Bau des Handels und Dienstleistungszentrums (HDZ) in Mönchengladbach-Stadtmitte zu erwarten. Der Verkaufsfächenschwerpunkt liegt im Bereich Textil und Bekleidung. Obwohl unter gutachterlichen Gesichtspunkten keine gravierenden städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Folgen für das Einzugsgebiet (ca. 741.900 Einwohner exklusive der sog. „Streukunden“) erwartet werden, wird es dennoch zu Umsatzverteilungen kommen. Geht man bei dieser Umverteilung von einem abwägungsrelevanten Schwellenwert aus, sind die neun Stadtteilzentren von Mönchengladbach nicht betroffen. Allerdings ergibt sich für die Innenstadt von Mönchengladbach eine Umsatzverteilungsquote, bei der wettbewerbliche und auch städtebauliche Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können. Dies ist damit zu begründen, dass sich die Marktwirkungen des HDZ überwiegend auf vergleichbare Einkaufslagen und Anbieter beziehungsweise Betriebstypen beziehen, wie sie auch in der Rheydter Innenstadt zu finden sind.

Stadt	Einwohner (EW)	VK (Innenstadt)	VK (Innenstadt pro EW)
Rheydt	41.353	43.000 m ²	1,03 m ²
Lünen	93.070	36.400 m ²	0,4 m ²
Marl	92.630	25.100 m ²	0,3 m ²
Moers	107.900	60.300 m ²	0,6 m ²
Rheine	77.000	54.300 m ²	0,7 m ²
Viersen	76.490	46.300 m ²	0,6 m ²

Verkaufsflächenausstattung (VK) der Rheydter Innenstadt im Vergleich zu anderen Kommunen

Warengruppe	VK-Anteil Innenstadt Rheydt	Durchschnittlicher Anteil City-VK	VK-Anteile ECE (beispielhaft für Leverkusen, 2005)	Potenzial
Bekleidung	21,3 %	36 - 47 %	43 %	●
Schuhe / Lederwaren	5,2 %	5 - 8 %	12 %	●
Unterhaltungselektronik	8,2 %	5 - 8 %	-	●
GPK / Hausrat	3,6 %	3 - 7 %	-	●
Uhren / Schmuck	1,1 %	1 - 2 %	-	●
Bücher	2,1 %	1 - 4 %	-	●
Drogeriewaren	3,7 %	3 - 8 %	7 %	●
Spielwaren	1,5 %	3 - 4 %	-	●

Vergleich der Verkaufsflächen (VK) der Innenstädte nach Warengruppen

Die Tabellen geben Auskunft über die Stärken des Einzelhandelsangebotes der Rheydter Innenstadt und über mögliche Bedarfe von Ansiedlungen. Dabei zeigt sich, dass Rheydt im Vergleich zu wesentlich größeren Innenstädten einen hohen Anteil Verkaufsfläche aufweist. Außerdem besteht das Potenzial für eine sinnvolle Erweiterung des Angebotes vor allem in den Warengruppen Bekleidung und Spielwaren.

Das Wohnen in der Innenstadt

Eine Innenstadt wird erst lebendig, wenn es nicht nur Geschäfte und Verwaltung gibt, sondern auch möglichst viele Menschen dort wohnen. Deshalb sind die Wohnviertel ein wesentlicher Faktor für die Qualität und Attraktivität der Innenstadt von Rheydt.

Im Stadtbezirk Rheydt-Mitte leben derzeit rund 41.000 Einwohner, davon etwa 12.500 im Stadtteil Rheydt-Innenstadt. Dieser umfasst im Wesentlichen den Rheydter Ring, die östlich der Limiten- und Gartenstraße sowie nördlich des Rheydter Ringes liegenden Wohngebiete. Aufgrund der Nähe zu den zentralen Versorgungseinrichtungen, kulturellen Angeboten sowie Schulen und Kindergärten kann die Innenstadt als attraktiver Wohnstandort bewertet werden.

Bereits angesprochen worden ist das gründerzeitliche Wohnquartier im Süden der Innenstadt. Dieses befindet sich in dem Karree zwischen Stresemann-, Limiten-, Moses-Stern- und Odenkirchener Straße. Eine besondere Qualität stellen in diesem Bereich die großzügigen Wohngrundrisse, die attraktiven Wohnstraßen sowie die begrünten Innenhöfe dar.

Allerdings gibt es Probleme mit dem in Rheydt dominierenden Wohnungsbestand aus den 1950er Jahren, die behoben werden müssen. Qualitative Aspekte wie Standard und Ausstattung nehmen eine immer bedeutendere Rolle für den Wohnstandort Innenstadt ein. Die Bausubstanz in Rheydt ist jedoch teils marode und die Wohnungszuschnitte entsprechen häufig nicht mehr den aktuellen Bedarfen. Dabei gilt es, die Zusammenlegung kleinerer Wohneinheiten zu großzügigen Stadtwohnungen zu berücksichtigen. Das Segment größerer Stadtwohnungen kann folglich im Innenstadtbereich bisher nicht in ausreichendem Maße angeboten werden.

Die Wohnsituation präsentiert sich trotz der unterschiedlichen Stadträume als relativ entspannt und sehr homogen. Dies spiegelt sich auch in den aktuellen Mietpreisen und den Wohnlagen wieder. Die Wohnlagen sind in die Kategorien A bis C unterteilt und orientieren sich dabei an der

Lage der Objekte, dem Baujahr beziehungsweise dem Jahr der Bezugsfertigkeit sowie dem Grad der Ausstattung. Der Ausstattungsgrad kann allerdings nicht für jedes einzelne Gebäude in der Rheydter Innenstadt ermittelt werden. Dementsprechend orientieren sich die im Folgenden aufgezeigten Mietpreise ausschließlich an der Lage und dem Baujahr.

Bis auf die Limitenstraße, die aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens der Wohnlagenkategorie C zugeordnet werden muss, sind die Straßen innerhalb des Rheydter Ringes der Kategorie B zugehörig. Pauschal bewegen sich die Wohnungen des gründerzeitlichen Wohnquartiers im Süden der Innenstadt auf einem Mietpreisniveau von 4,50 bis 4,80 EUR. Die anderen Straßen, inklusive Stresemann- und Hauptstraße, sind größtenteils einem Mietpreisniveau von 4,85 bis 5,15 EUR zuzuordnen. Nur die bereits angesprochene stark befahrene Limitenstraße ist etwas günstiger. Der Quadratmeterpreis liegt hier zwischen 4,60 und 4,90 EUR. Auf gesamtstädtischer Ebene zeichnet sich bei den Mietrichtwerten eine Entwicklung ab, bei der die Mieten für neuere Wohnungen ab Jahrgang 1988 steigen (6,10 bis 7,10 EUR), die aller älteren Jahrgänge gehen hingegen zurück (4,30 bis 5,60 EUR). Im Vergleich zur Gesamtstadt zeigt sich, dass die Innenstadt von Rheydt einer der preisgünstigeren Wohnstandorte ist, da kaum neuere Gebäude mit qualitativ hochwertigen Wohnräumen vorhanden sind.

Insgesamt fällt der hohe Anteil an 1-Personen Haushalten im Stadtteil Rheydt auf. Diese machen zum 30.6.2006 58,1% der 6.971 gemeldeten Haushalte aus. Der Anteil von Ehepaaren mit Kindern hingegen liegt mit 7,5% deutlich unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt mit 15,2%. Die durchschnittliche Anzahl der Personen pro Haushalt liegt mit 1,8 ebenfalls unter der Gesamtstadt mit 2,1 Personen pro Haushalt. Aufgrund der Haushaltsstruktur und des dominierenden Gebäudebestandes der 1950er Jahre ist demnach von einem hohen Anteil an kleinen Wohneinheiten auszugehen. Sofern es Wohnungen gibt, die schwieriger zu vermieten sind, handelt es sich in der Regel um Wohnungen ab dem dritten Obergeschoss sowie solche im Dachgeschoss. Der Bestand ist häufig noch ohne Fahrstuhl ausgestattet, eine Nachrüstung entweder nicht möglich



Das gründerzeitliche Wohnquartier im Süden der Innenstadt ist aufgrund seiner Lage, der Art der Bebauung und der begrünten Innenhöfen eine attraktive Wohngegend.

oder aber sehr kostenintensiv. Das ist häufig nicht nur für ältere Menschen ein Problem, auch von Familien mit Kindern werden diese Wohnungen entsprechend selten nachgefragt.

Die vorhandenen Wohnraumangebote (günstige Mieten, kleine Wohneinheiten) bedingen bzw. fördern eine erhöhte Nachfrage durch finanziell und sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen. Auffällig ist dabei der hohe Anteil an Ausländern, die von der Arbeitslosigkeit betroffen sind (28,2%). Dies ist aber auch auf den insgesamt vergleichsweise hohen Anteil an Ausländern in Rheydt zurückzuführen.

Auffällig sind zudem der relativ geringe Anteil an sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen und die sich nachteilig auswirkende Einkommensverteilung in Rheydt. Im Stadtbezirk Rheydt-Mitte waren am 31.12.2005 11.537 (27,9% der gemeldeten Einwohner) sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Darunter waren 43,2% weibliche Personen, 12,9% Ausländer und 2,6% unter 20 Jahren. Im Stadtteil Rheydt waren im Jahr 2001 4.234 steuerpflichtige Personen gemeldet.

Die Bewohnerstruktur der Innenstadt ist äußerst multikulturell geprägt. Insgesamt lässt sich zum 31.12.2006 ein Ausländeranteil von 20,1% für den Stadtteil Rheydt feststellen, womit dieser deutlich über dem der Gesamtstadt mit 10,4% liegt. Die Entwicklung für den Stadtbezirk Rheydt-Mitte zeigt allerdings einen Rückgang zwischen den Jahren 1997 und 2006, nachdem der Ausländeranteil zunächst von 12,5% im Jahr 1985 auf 17% im Jahr 1997 angestiegen war. Es finden sich nach wie vor viele durchmischte Nachbarschaften innerhalb des Rheydter Ringes. Insbesondere die südlichen und östlichen Quartiere sind hierbei zu nennen, etwas schwieriger gestaltet sich die Situation im Westen der Innenstadt. Dort sind leichte Segregationstendenzen erkennbar.

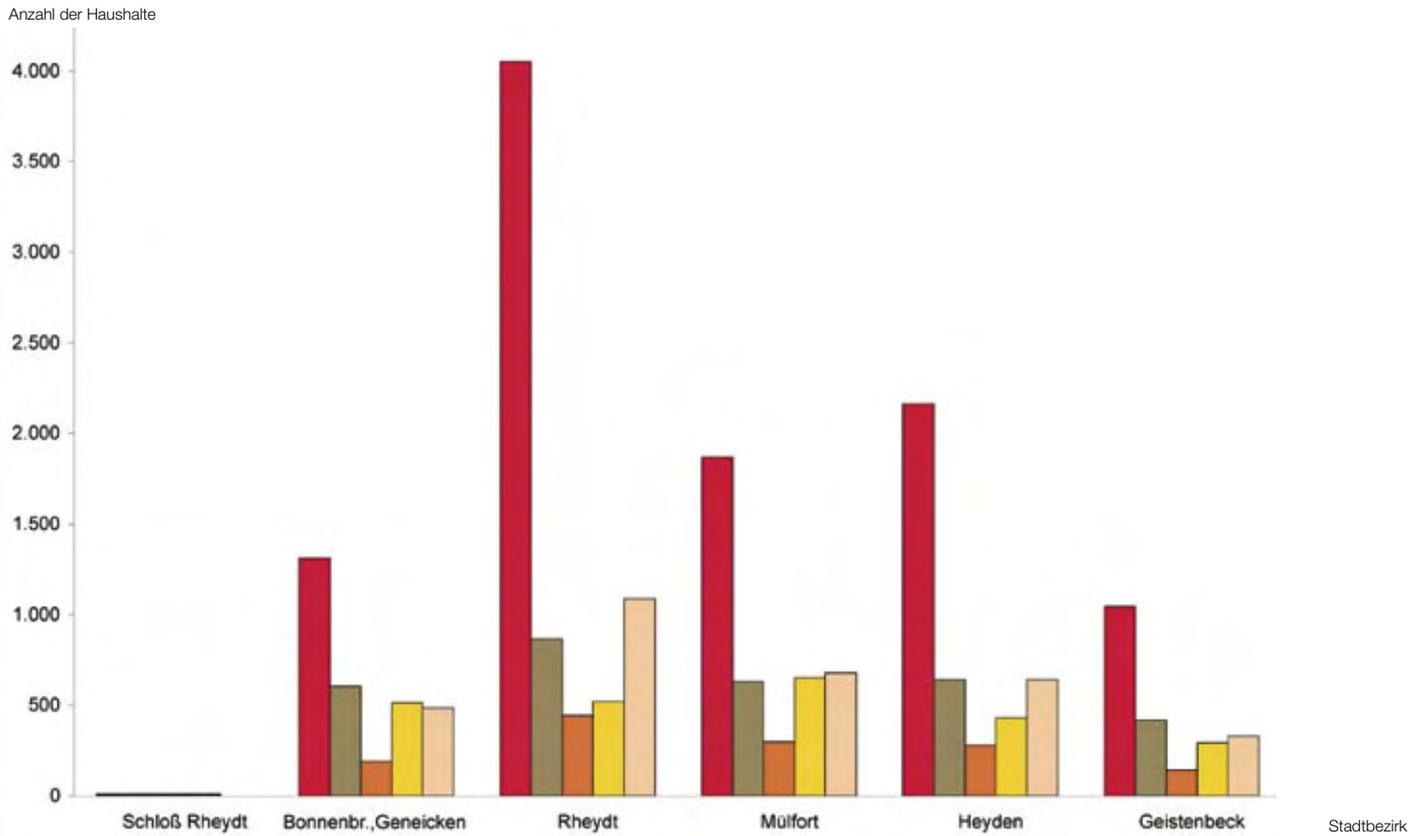
Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung ist festzustellen, dass die Bevölkerungsprognose der Stadt Mönchengladbach für den Stadtbezirk Rheydt-Mitte von einem Bevölkerungsrückgang von 41.718 im Jahr 2006 auf 40.217 Einwohner im Jahr 2020 ausgeht. Dabei nimmt der Anteil

der bis 16 Jährigen ab, die Bevölkerungsgruppen 25 bis 65 Jahre und älter hingegen nehmen zu. Damit bestätigt sich auch für diesen Stadtbezirk der gesamtstädtische Trend des Bevölkerungsrückgangs, bei gleichzeitiger Zunahme des Anteils immer älter werdender Bevölkerungsgruppen. Dies wird den Wohnungsmarkt insofern beeinflussen, dass bei Beibehaltung der eher kleinteiligen Struktur ein Wohnungsüberschuss entstehen wird. Dieser Entwicklung ist durch Zusammenlegung von Wohneinheiten und der allgemeinen Nachfrage nach einer höheren Quadratmeterzahl pro Kopf entsprechend zu begegnen.

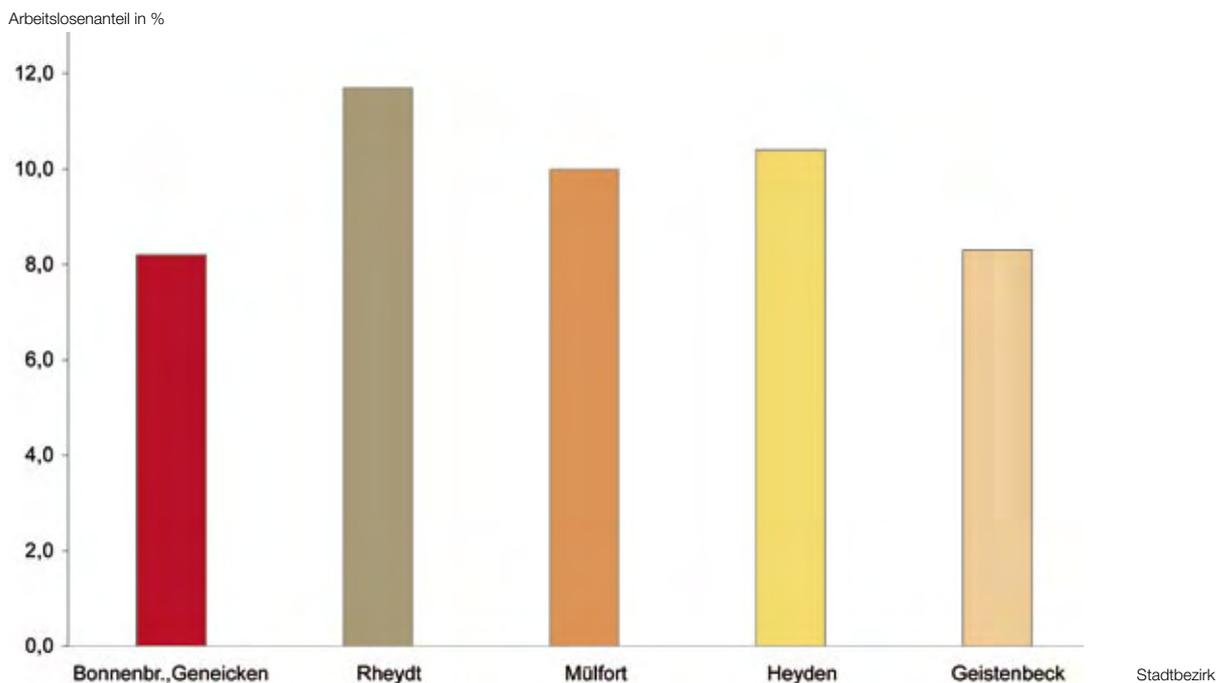


Die Gebäudestruktur in der nördlichen Innenstadt ist in großen Teilen von der Wiederaufbauarchitektur der 1950er Jahre geprägt. Einige Gebäude sind bereits saniert, viele Häuserzeilen jedoch noch nicht.

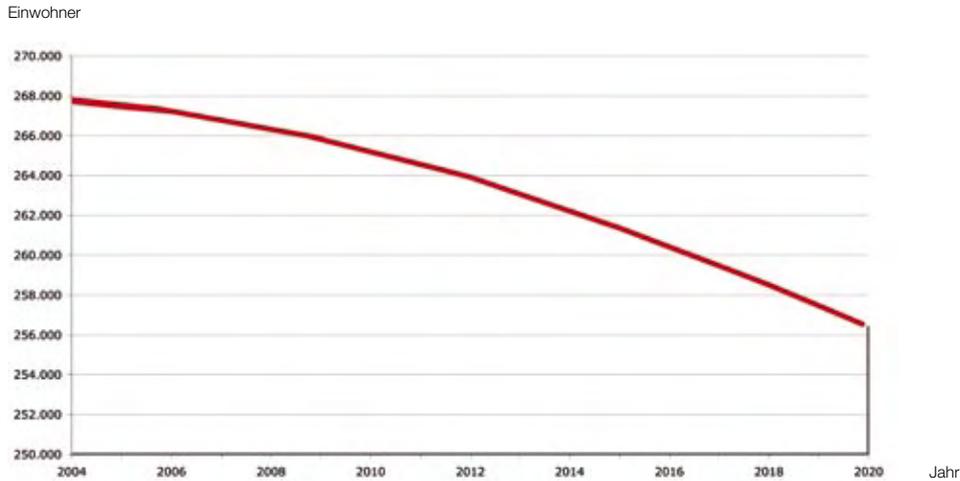
Haushaltsstrukturen in Rheydt



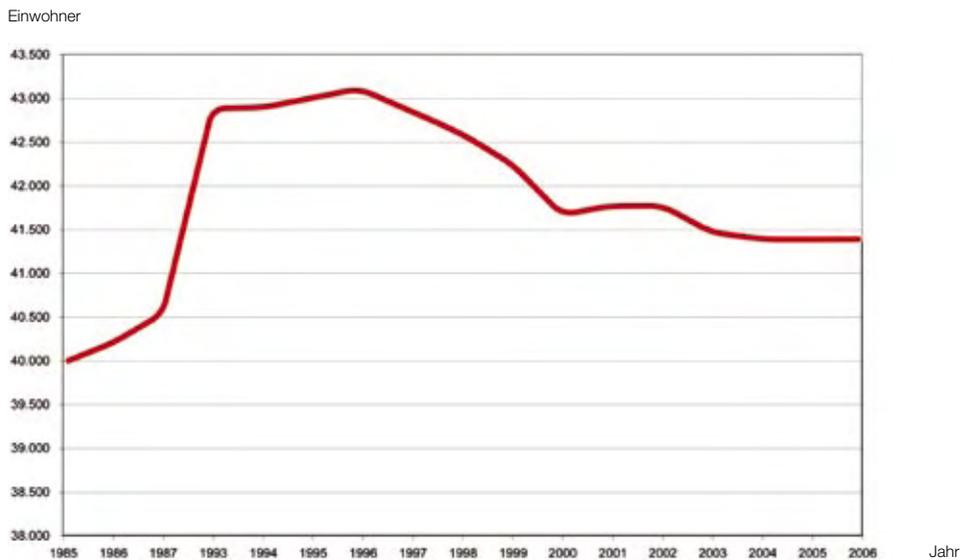
Arbeitslosenanteil in Rheydt



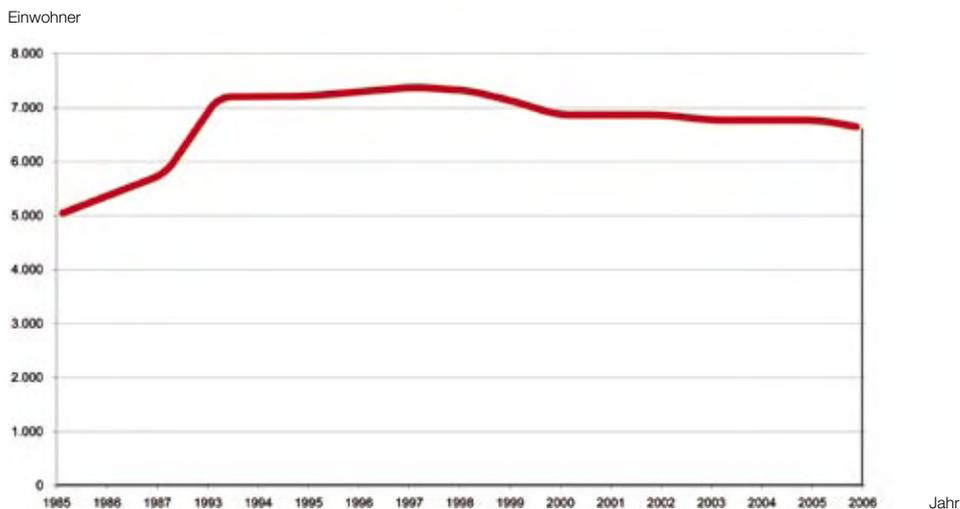
Bevölkerungsprognose
2004 - 2020
Stadt Mönchengladbach



Bevölkerungsentwicklung
Stadtbezirk Rheydt-Mitte



Entwicklung des
Ausländeranteils Rheydt-Mitte



Entgegen der gesamtstädtischen Bevölkerungsprognose ist die Einwohnerzahl des Stadtbezirks Rheydt-Mitte seit 2003 relativ konstant. Ein Zuwachs hingegen war zuletzt Anfang der 1990er Jahre zu verzeichnen, der mit einem Anstieg des Ausländeranteils einherging.

Der innerstädtische Verkehr

Die verkehrliche Anbindung und die damit verbundene Erreichbarkeit der Innenstadt ist eine zwingende Voraussetzung für ein attraktives, vitales und funktionsfähiges Stadtzentrum. Um die Stärkung des Bereiches innerhalb des Rheydter Ringes bezüglich Einzelhandel, Wohnen, Freizeit und Kultur zu erreichen, muss dementsprechend die Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen und Verkehrsarten gewährleistet werden. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei dem verträglichen Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsarten sowie der Eingrenzung von negativen Auswirkungen des Verkehrs auf bestehende Nutzungsarten und vorhandene Nutzergruppen.

Der Rheydter Ring sollte die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten und durch entsprechende Parkplatzangebote die Verkehrsströme von Besuchern des Zentrums frühzeitig abfangen. Alle Straßen innerhalb des Ringes sollten nur eine Erschließungs- und Andienungsfunktion haben, wodurch die Aufenthaltsqualität und das Erlebnis „Einkauf in der Innenstadt“ dem Grunde nach attraktiviert würde. Das Ringsystem sowie die Verkehrsführung innerhalb des Ringes sind daher so zu konzipieren, dass Abkürzungs- und Durchgangsverkehre vermieden und notwendiger Andienungsverkehr möglichst verträglich organisiert werden kann. Die Durchführung dieses gedanklichen Systems ist jedoch nicht konsequent durchgehalten worden, sodass das Abfangen beziehungsweise das Umlenken des Verkehrs nicht in allen Bereichen der Innenstadt gleichermaßen funktioniert.

Um den Durchgangsverkehr zu vermeiden und neue Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, ist die Stresemannstraße seit ihrem Umbau nur für den öffentlichen Verkehr, Taxen und Anlieger freigegeben. Im heutigen Verkehrskonzept sichert die Stresemannstraße die Anfahrt der verwaltungseigenen Tiefgarage unter dem Karstadtgebäude, des Parkplatzes vor der Sparkasse, des Parkhauses an der Shopping Galerie sowie weitere ebenerdige Stellplätze in der Stresemann-, Harmonie- und Marktstraße. Gerade die oberirdischen Stellplätze erzeugen einen hohen Anteil an Parksuchverkehr und sorgen für ein erhöhtes Verkehrs-

aufkommen in diesen Bereichen. Im östlichen Abschnitt der Stresemannstraße liegt somit heute das Verkehrsaufkommen mit ca. 10.000 Kfz pro Tag deutlich über dem durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen anvisiertem Ziel von 5.000 Kfz pro Tag. Mit über 3.000 Kfz pro Tag ist immerhin ein Drittel reiner Durchgangsverkehr. Dies liegt auch daran, dass der Anliegerbereich nicht konsequent überprüft werden kann, da jedes der dort fahrenden Fahrzeuge theoretisch ein Anliegen haben kann. Insbesondere die verbotene Geradeausfahrt über die Kreuzung Marienplatz aus der Dahlemer Straße kommend wird von den Kfz-Fahrern als geringer verkehrsrechtlicher Übertritt angesehen. Demnach ist der Durchgangsverkehr weiterhin möglich.

Während sich für die Pkw in dem Bereich Stresemannstraße / Marienplatz nur ein sehr geringes direktes Ziel bietet (einige wenige Stellplätze am Straßenrand), wird der Fußverkehr in einer dominanten Größenordnung von 20.000 Fußgängern pro Tag in seiner Erreichbarkeit der Geschäfte stark eingeschränkt, indem ein geringes Bewegungsraumangebot die Aufenthaltsqualität mindert und die Kfz-Menge mit ihren Verkehrsbeziehungen das Queren des Stadtraums zeitlich unattraktiv und unsicher gestaltet.

Für viele Rheydter Bürgerinnen und Bürger sowie auswärtige Besucher erweist sich auch die Wegeführung im Innenstadtbereich als schwer nachvollziehbar. Hierzu ein Beispiel: Befindet man sich auf dem Parkplatz vor der Sparkasse oder in der Marktstraße, ist das Verlassen der Innenstadt nur in westliche Richtung möglich. Verhindert werden soll hierdurch das „Kreisel“ des Parksuchverkehrs. Die Weiterfahrt auf dem Rheydter Ring nach Osten wird weiterhin erschwert. Durch die Einbahnstraßensituation ist die Mühlenstraße nicht vollständig im Zwei-Richtungsverkehr zu befahren und die Nutzung in östliche Richtung nicht möglich.

Insgesamt ist die Innenstadt von Rheydt mit dem Pkw jedoch sehr gut angebunden. Fünf Parkhäuser und eine Tiefgarage ermöglichen das Parken in unmittelbarer Citynähe. Insgesamt gibt es dort 2.920 innerstädtische Stellplätze. Ergänzend zu den Parkhäusern kommen noch der Parkplatz an der Gracht, vor der Alten Post, an der Mittelstraße



Die Rheydter Innenstadt ist sowohl mit dem Auto als auch mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut zu erreichen.

und vor der Sparkasse sowie zahlreiche straßenbegleitende Stellplätze hinzu. Ergänzt wird das Angebot künftig noch durch das geplante Parkhaus am Real Markt. Damit ergibt sich ein optimales Parkraumangebot in der Innenstadt. Von keinem Punkt der Hauptgeschäftslage aus ist man weiter als 200 m von einem Stellplatz entfernt. Teilweise unbeliebt und entsprechend untergenutzt sind einige Parkhäuser aufgrund ihrer Öffnungszeiten sowie unzureichenden Ein- und Ausfahrsmöglichkeiten in bestimmte Richtungen. Das City-Parkhaus beispielsweise kann aufgrund der Einbahnstraßensituation der Mühlenstraße nicht in östliche Richtung verlassen werden. Auch ist die Ausfahrt nach Norden über die Wilhelm-Strater-Straße nicht möglich, da das links Abbiegen aus dem Parkhaus untersagt ist. Ähnlich stellt sich die Situation bei den zwei Parkhäusern am Wilhelm-Schiffer-Ring dar. Auch bei diesen ist das links Abbiegen verboten und die Ausfahrt nur in nördliche Richtung möglich. Dies würde kein Problem darstellen, wäre der Rheydter Ring geschlossen und die Innenstadt in östliche Richtung über die Mühlenstraße zu verlassen. Für Fahrzeuge, die die City aus diesen beiden Parkhäusern in südliche Richtung verlassen möchten, müssten entsprechende Wendemöglichkeiten installiert werden.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Öffentlichen Nahverkehr ist als gut zu bezeichnen. Aufgrund seiner langjährigen Selbständigkeit verfügt Rheydt über einen eigenen Hauptbahnhof, der an das Nahverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen ist. Der Busbahnhof vor dem DB Gebäude wird seinem Zweck entsprechend genutzt, bleibt aber in der Frequentierung hinter dem Marienplatz zurück. Dieser gilt neben dem zentralen Busbahnhof am Hauptbahnhof Mönchengladbach als wichtigster Umsteigepunkt im gesamten Stadtgebiet. Die verstärkte Nutzung der Haltestellen am Marienplatz ergibt sich daraus, dass der Hauptanteil der Fahrgäste innerstädtische Fahrten unternimmt und der Anteil der Umstiege von Bus auf Bus folglich höher ist als die Zahl der Pendler, die vom Zug in den Bus wechseln. Durch die starke Frequentierung des Marienplatzes kommt es jedoch immer wieder zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sowie den unterschiedlichen Nutzungen.

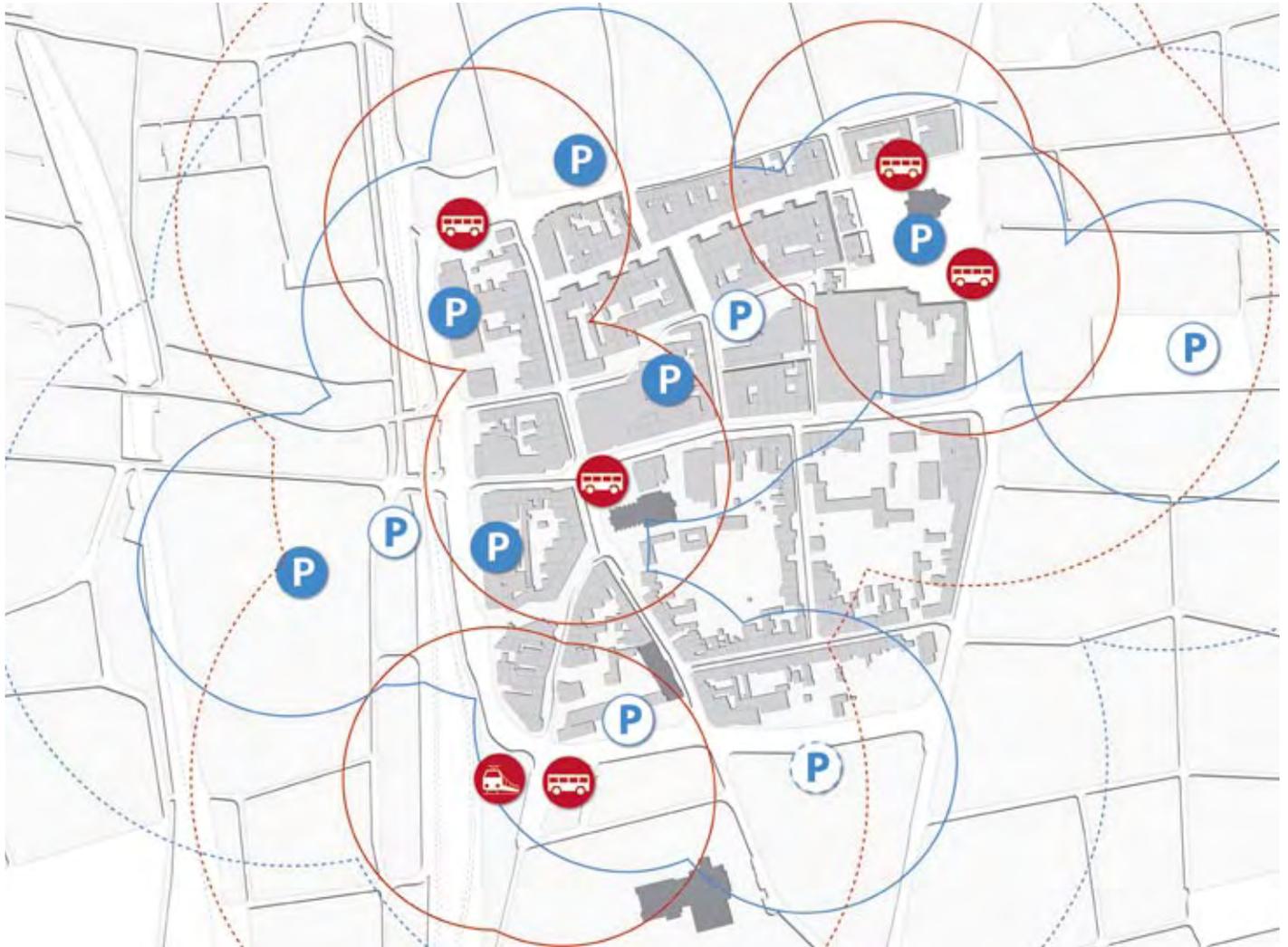
Beide Busbahnhöfe erschließen durch zahlreiche Buslinien das gesamte Stadtgebiet. Es besteht jedoch Optimierungsbedarf hinsichtlich der Fahrzeitentaktung und Routenplanung. Insbesondere ab 20 Uhr ist der Fahrplan stark eingeschränkt und sogar die Verbindung zwischen Mönchengladbach und Rheydt wird problematisch. Auch existieren noch immer Bereiche im Stadtgebiet, die unterversorgt sind oder aber komplizierte und entsprechend langwierige Routenführungen aufweisen.

Innerstädtisch ergänzt werden die beiden zentralen Umsteigepunkte durch drei Bushaltestellen. Diese befinden sich an der Hauptstraße auf Höhe des Marktplatzes, an der Limitenstraße auf Höhe des Rathauses sowie an der Wilhelm-Schiffer-Straße Ecke Mühlenstraße. Letztere soll durch die Rückverlegung der Bushaltestelle an die Friedrich-Ebert-Straße am westlichen Ende der Hauptstraße ersetzt werden. Ziel dieser Maßnahme ist die Belebung von Haupt- und Friedrich-Ebert-Straße.

Großen Handlungsbedarf gibt es auch bezüglich des Radverkehrs. Im neuen Verkehrsentwicklungsplan wird als Ziel definiert, dass jede Hauptverkehrsstraße über einen Radweg verfügen soll. Zonen bis Tempo 30 sind automatisch für die Fahrradfahrer zu nutzen, es bedarf keiner gesonderten Ausweisung eines Radweges. Bisher ist das Radwegenetz in Rheydt allerdings als unzureichend zu bezeichnen. Die Wegeführung von außerhalb in die Innenstadt gestaltet sich schwierig, da entsprechende Radwege nicht existieren, mangelhaft ausgestaltet oder nur in eine Fahrtrichtung angelegt sind. Die vorhandenen Wege enden in der Regel am Rheydter Ring.

Vorhandene Einbahnstraßen im Innenstadtbereich sind für den Radverkehr nur in Fahrtrichtung freigegeben und die Fußgängerzone ist für Radfahrer gänzlich gesperrt. Dies führt zu Umwegen, auf die Fahrradfahrer wesentlich sensibler reagieren als der Pkw-Verkehr. Es lässt sich somit ein Ungleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zum Nachteil des Radverkehrs feststellen.

Darüber hinaus lassen sich Nutzungskonflikte innerhalb des Straßenraumes erkennen. Beispielsweise ist im Bereich der



Legende

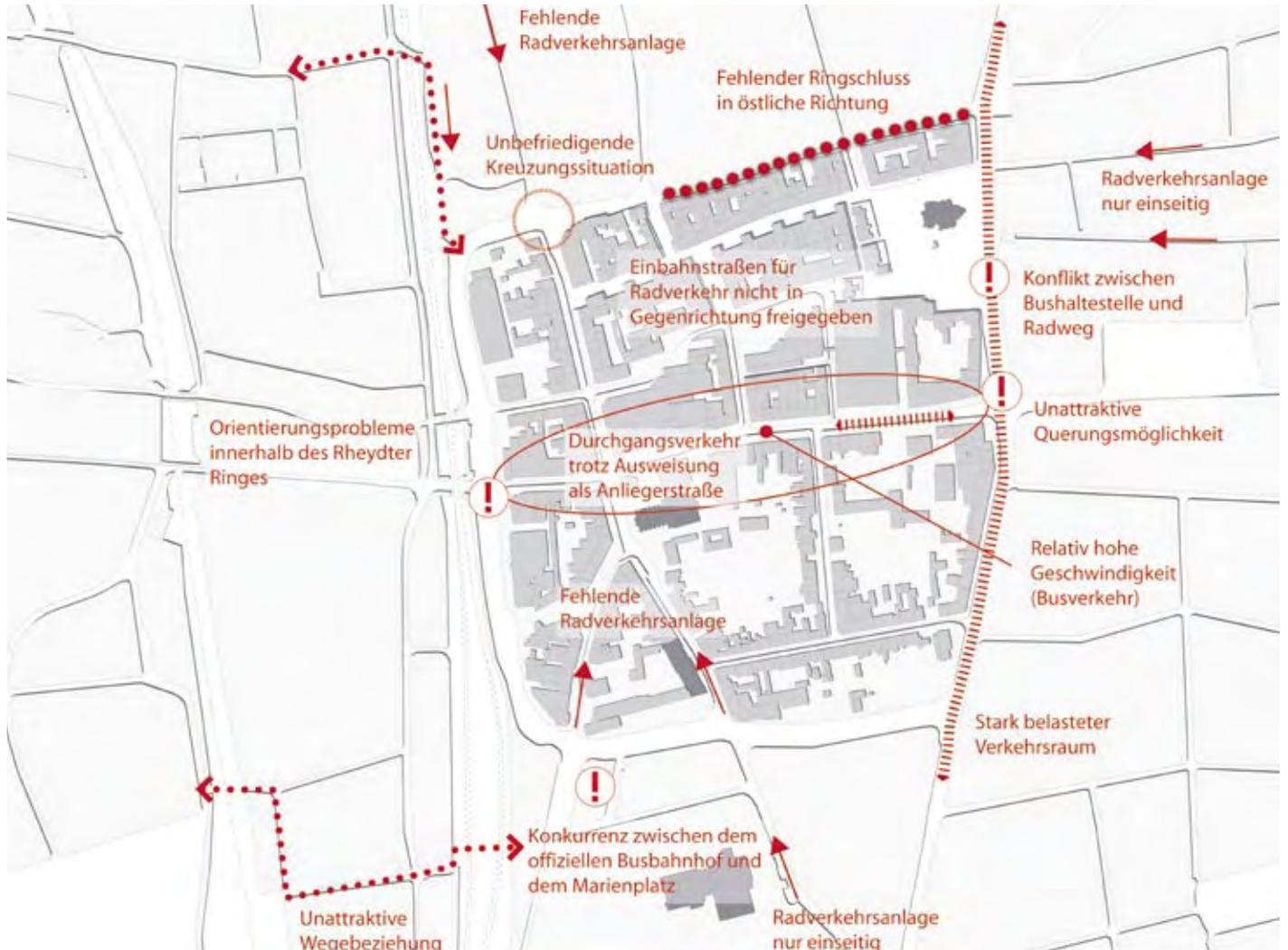
-  Bushaltestelle
-  Bahnhof
-  Parkplatz
-  Parkhaus
-  150 m Erreichbarkeit
-  300 m Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Parkhäuser und Parkplätze sowie der Bushaltestellen und des Bahnhofes in und um die Innenstadt ist sehr gut. Deutlich wird dies durch die Darstellung in Form von Radien mit einem Einzugebereich von jeweils 150 m und 300 m.

Limitenstraße das Raumangebot für den nicht motorisierten Verkehr zu schmal und es kommt zu Konflikten zwischen dem Fußweg, Radweg, Warteflächen an den Bushaltestellen sowie Außenwerbung des angrenzenden Einzelhandels.

Auch für den Fußverkehr lassen sich verschiedene Problembereiche identifizieren. Zum einen ist die Erreichbarkeit der Innenstadt aus westlicher Richtung durch die zwei Bahntrassen erschwert. Insbesondere im Nordwesten mangelt es an attraktiven Querungsmöglichkeiten. Nur über die Hohlstraße ist die Innenstadt zu erreichen. Diese präsentiert sich jedoch als unattraktiv, da die Straße relativ schmal ist und neben dem Fuß- und Radverkehr noch die Belastung durch den Pkw-Verkehr aufweist.

Zum anderen sind die Querungsmöglichkeiten des Rheydter Ringes für Fußgänger nicht optimal. Gerade die Ampelschaltungen in Verlängerung der Dahleener Straße und in Verlängerung der Gracht sind als problematisch zu bezeichnen. Die Grünphasen sind relativ kurz gehalten, so dass die Überquerung des Ringes teilweise auf der Verkehrsinsel unterbrochen werden muss. Die Umlaufzeiten hingegen sind mit momentan 78 Sekunden recht lang und sollen zu Gunsten des Pkw-Verkehrs künftig noch um 12 Sekunden verlängert werden. Die Wartezeiten liegen damit deutlich über der durchschnittlichen Toleranzgrenze von etwa 60 Sekunden.



In der Rheydter Innenstadt kommt es an einigen Stellen zu Problemen in der Verkehrsorganisation. Dies betrifft sowohl den Pkw- als auch den Fuß- und Radverkehr.

Die Gestalt der Innenstadt

Jede Stadt hat ihre eigenen städtebaulichen und baugeschichtlichen Gesetzmäßigkeiten. Sie haben sich im Verlauf der Geschichte herausgebildet und prägen in der Regel auch in der Gegenwart das Erscheinungsbild der Stadt.

So spiegelt sich die Geschichte auch in der Innenstadt von Rheydt wieder. Insbesondere die Hauptstraße und der Marktplatz mit den prägenden Elementen Hauptkirche und Rathaus sind in diesem Zusammenhang zu nennen. Auch der Marienplatz mit der Kirche findet seinen Ursprung und seine Bedeutung in der Historie. Dies ist ein Potenzial, das es wieder zu entdecken und neu zu nutzen gilt, haben doch diese Stadträume einen hohen emotionalen Wert, in der jüngeren Vergangenheit aber besonders stark an Attraktivität einbüßen müssen.

Der Marienplatz ist zwar nach wie vor der zentrale Umsteigeplatz für den Busverkehr, gestalterisch und in Bezug auf die Aufenthaltsqualität bleibt er allerdings weit hinter seinem Potenzial zurück. Die Service-Stelle für die Busfahrer mit der integrierten gastronomischen Nutzung zerteilt den Platz in Vorder- und Rückseiten und lässt ihm zu wenig Raum. Die Bushaltestellenunterstände sind überdimensioniert und versperren zudem den Blick auf das Portal der Marienkirche.

Die Hauptstraße ist mittlerweile in einigen Abschnitten trist und verödet zunehmend. Auffallend sind dabei die zahlreichen Geschäftsleerstände, die der Straße ein „trauriges Aussehen“ verleihen. Auch ist es nicht förderlich, dass die im Rahmen der Wiederaufbauplanung als Einheit konzipierte Bebauung mittlerweile eine abschnittsweise höchst unterschiedliche Fassadengestaltung aufweist. Unterstützt wird dieser Eindruck von Uneinheitlichkeit zusätzlich durch die vielfältige Ausgestaltung von Vordächern und Werbeträgern, die sich in den Räumen zwischen den Kammbauten präsentieren. Zusätzlich verstärkt wird der Eindruck der Verödung durch den größtenteils ungenutzten Harmonieplatz und die stadtgestalterisch undefinierte Eingangssituation zur Friedrich-Ebert-Straße.

Auch dem Marktplatz fehlen baulich klare Fassungen und belebte Ränder. Zudem wird er optisch und funktional durch die Betonpavillons ungünstig gegliedert. Auch die Flächen um die Hauptkirche herum strahlen mit den bepflanzen Betonkübeln und dem dichten Buschwerk keine hochwertige innerstädtische Atmosphäre aus. Es fehlt dem Marktplatz an qualitativem Stadtgrün, das die Fläche gestalterisch aufwertet. Ein weiterer Aspekt, der die Aufenthaltsqualität des Platzes einschränkt, ist die Pflasterung der Platzfläche. Diese ist sowohl optisch als auch funktional nicht mehr zeitgemäß und bedarf einer kompletten Erneuerung. Für die Rheydter Innenstadt ist zu konstatieren, dass es aktuell fast keine qualitativollen öffentlichen Räume gibt. Sie sind zumeist entweder verbaut, ungünstig gelegen oder aber werden einseitig von sozialen Randgruppen in Anspruch genommen.

In der gesamten Innenstadt lassen sich zudem immer wieder fehlende architektonische Qualitäten und äußerst heterogene Fassadenelemente feststellen. Dies ist insofern erstaunlich, als dass der gesamte nördliche Bereich innerhalb des Ringes im Rahmen der Wiederaufbauplanung aus „einem Guss“ entworfen und gebaut worden war. Auch diese Qualität der Einheitlichkeit gilt es wieder zu entdecken und zu inszenieren. Überdies sind in den vergangenen Jahrzehnten Gebäude entstanden, die architektonisch nicht mehr zeitgemäß erscheinen. Dazu zählen unter anderem die bereits angesprochenen Pavillons auf dem Marktplatz sowie Karstadt, C&A und die Gebäude südlich der Stresemannstraße am Marienplatz. Mit diesen baulichen Strukturen gilt es gestalterisch umzugehen, insofern ein Abriss funktional und finanziell nicht angemessen ist.

Neben den architektonischen Mängeln innerhalb des Rheydter Ringes entspricht auch das Erscheinungsbild der Stadteinfahrten in die Innenstadt nicht ihrer Bedeutung. Die Zufahrten präsentieren sich heute wenig ansehnlich wie die Dahlemer Straße zum Beispiel zeigt. Es gibt auch wenig Ansatzpunkte, die Einfahrt in die Innenstadt attraktiv zu gestalten. Vielmehr wird die Situation durch den Rheydter Ring dominiert, welcher wiederum von Bahntrasse, Häusern und vielfach sichtbaren Rückseiten begrenzt wird. Die Innenstadt ist insbesondere in diesem Bereich von außen

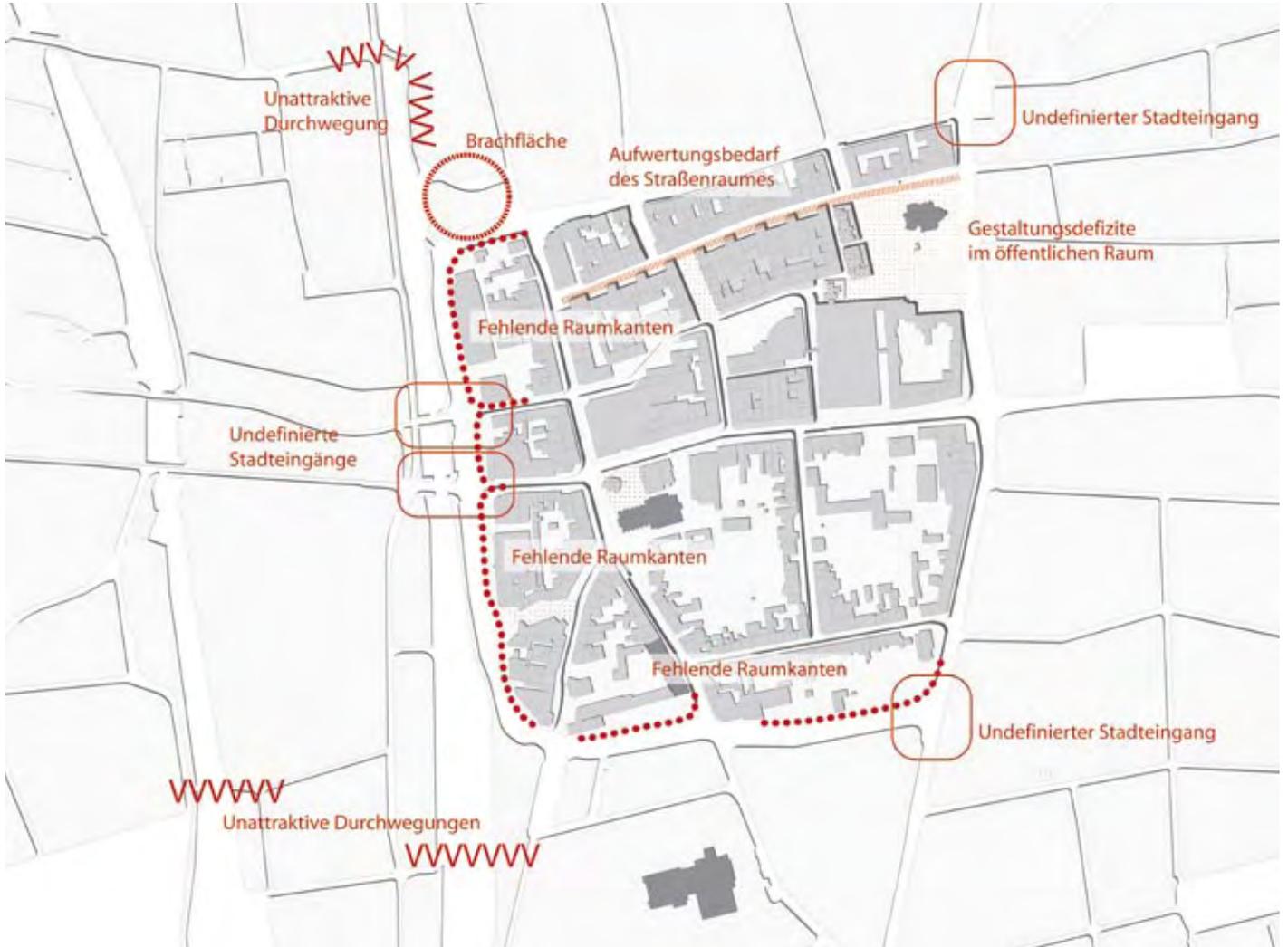


Die Rheydter Innenstadt hat neben imposanten Gebäuden wie der evangelischen Hauptkirche am Marktplatz auch verschiedene Stadträume, die erhebliche Mängel aufzuweisen haben.

nicht attraktiv erfahrbar. Gleiches gilt für die Stadteinfahrt von Norden über die Gartenstraße und vermindert auch für die anderen Zufahrten. Aktuell entziehen sich sogar dominante Gebäude wie die Marienkirche oder das historische Rathaus dem Blick der Einfahrenden.

Vorhandene Qualitäten und Stärken werden nicht präsentiert, sondern verschwinden hinter den Häuserfronten am Ring. Als problematisch erweisen sich dabei insbesondere der Bereich Moses-Stern-Straße sowie der nördliche Teil der Wilhelm-Schiffer-Straße. Hier sind verstärkt Baulücken, nicht geschlossene Blockstrukturen und folglich sichtbare Rückseiten zu finden, die das Stadtbild negativ beeinflussen. Auch das ehemalige Lankes-Gelände, gelegen an der Wilhelm-Schiffer-Straße, Friedrich-Ebert-Straße und Hohlstraße, präsentiert sich als unansehnliche Brachfläche auf unbestimmbare Zeit, da noch keine Folgenutzung in dieser schwierigen Lage absehbar ist. Zusätzliche Schwierigkeiten ergeben sich im nordwestlichen Innenstadtbereich durch die Schließung des Plus Marktes an der Hauptstraße/ Ecke Friedrich-Ebert-Straße, den geplanten Fortzug des Finanzamtes, die undefinierte Situation der Fläche neben dem City-Parkhaus sowie dem unstrukturierten Baublock zwischen Wilhelm-Schiffer- und Friedrich-Ebert-Straße.

Insbesondere die bis dato ungenutzten Flächen bieten Entwicklungschancen. Auch der Marktplatz sowie die Hauptstraße bieten vielfältige Gestaltungsräume, die es zu nutzen gilt. Erste Ideen zur Umgestaltung des Platzes wurden im Rahmen eines studentischen Wettbewerbes bearbeitet. Zudem gibt es positive Ansätze im Bereich der Stresemannstraße, wie der öffentliche Raum ansprechend gestaltet werden kann. Diese Bemühungen gilt es nun auch an anderer Stelle fortzuführen.



Das Stadtbild und die Stadtgestalt bedürfen in der Rheydter Innenstadt an einigen Stellen der Pflege und Reparatur.

Die Freiräume in der Innenstadt

Freiräume spielen für die Innenstadt eine entscheidende Bedeutung. Neben den öffentlichen Plätzen als vorrangige Orte der Begegnung bieten die Grünräume die Möglichkeit, sich außerhalb der Gebäude aufzuhalten. Sie dienen der Naherholung, der Freizeitnutzung und haben eine nicht unbedeutende ökologische und klimatische Funktion.

Die Situation der Grünflächen im Rheydter Innenstadtbereich beziehungsweise der näheren Umgebung erweist sich als relativ problematisch. Bis auf die Grünfläche um das Theater und den Hugo-Junkers Park sind keine nennenswerten Grünräume mit Aufenthaltsqualität innerhalb oder in unmittelbarer Nähe des Rheydter Ringes zu finden. Attraktive Grünwegeverbindungen fehlen ebenso. Zu erwähnen ist an dieser Stelle zwar die Begrünung der Haupt- und Stresemannstraße durch straßenbegleitende Rankbäume und Baumreihen, eine Verknüpfung oder Verbindung mit Grün- und Freiräumen bleibt aufgrund unbegrünter Verbindungsstraßen bisher jedoch aus. Bezüglich des Hugo-Junkers Parks kommt erschwerend hinzu, dass der Eingang seitens der Gartenstraße fast vollständig verbaut ist und die Grünfläche somit im Stadtraum nur sehr schwer wahrnehmbar ist.

Als schwierig gestaltet sich auch die Situation der Grünbereiche um die Haupt- sowie die Marienkirche. Beide Gebäude werden zwar von Grünbereichen umgeben, diese sind allerdings ungestaltet und bieten keine Aufenthaltsqualität. Insbesondere die Betonkübel neben der Hauptkirche wirken unansehnlich und erzeugen darüber hinaus Bereiche, die nicht einsehbar sind und von vielen Bürgerinnen und Bürgern folglich gemieden werden.

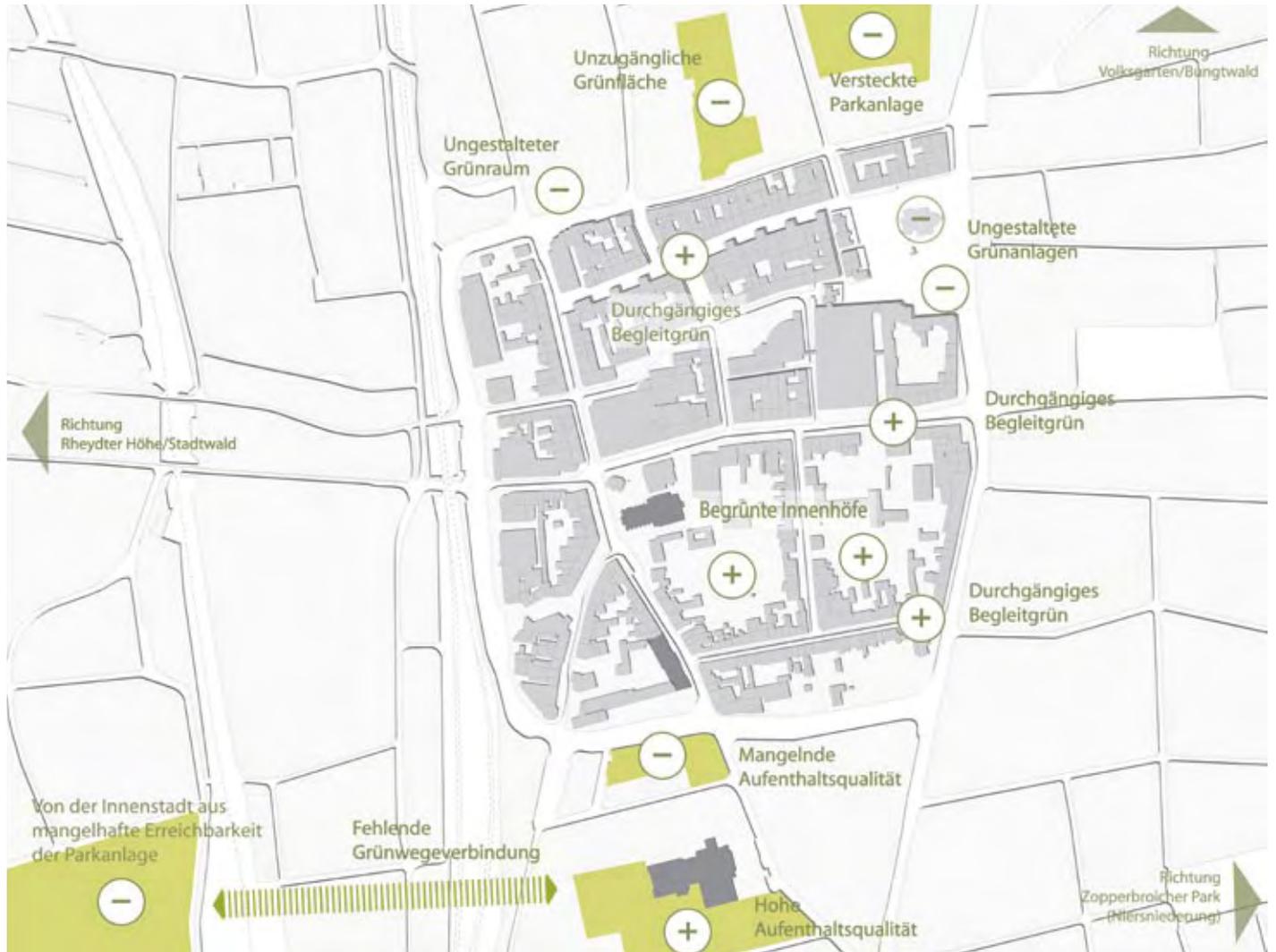
Ähnlich verhält es sich mit der Fläche neben dem City-Parkhaus an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Mühlenstraße. Auch hier wirkt die Bepflanzung wenig attraktiv und der Platz bleibt dementsprechend ungenutzt. Zu der ungestalteten Grünsituation kommt zudem die unattraktive Lage am brachliegenden ehemaligen Lankes-Gelände hinzu.

Weitere Freiräume finden sich in Form von begrünten Innenhöfen im südlichen Innenstadtbereich sowie Flächen um die Berufsschulen, den Kindergarten und das Gymnasium nördlich des Rheydter Ringes. Diese sind aufgrund ihres Charakters als private Grünflächen nicht für die Öffentlichkeit zugänglich und können folglich nur wenig zur Attraktivierung des Innenstadtbereiches beitragen.

Der Schmölderpark hingegen ist zwar eine öffentliche Parkanlage und qualitativ hochwertig, aber von der Innenstadt aus durch die Bahntrassen räumlich getrennt und demnach nur schwer erreichbar. Die vorhandenen Unterführungen sind stark vernachlässigt und werden von der Bevölkerung dementsprechend gemieden.

Allgemein lässt sich sagen, dass sofern entsprechende Räume vorhanden sind, diese häufig nur unzureichend gekennzeichnet sind. Besonders auffallend ist der Mangel an Grünflächen aufgrund der bereits angesprochenen nur unzureichenden Qualität der sonstigen öffentlichen Räume im Innenstadtbereich.





Der Innenstadtkern von Rheydt weist keine öffentlichen Grünräume auf. Freiraumbereiche finden sich wenn in der Umgebung. Diese sind allerdings von der Innenstadt aus zumeist nur schwer zugänglich oder besitzen keine Aufenthaltsqualität und sind dementsprechend unattraktiv.

Die Entwicklungspotenziale

Als Entwicklungsbereiche kommen vorrangig solche Flächen in Betracht, die aufgrund eines Funktionsverlustes brachliegen oder deutlich untergenutzt sind. Diese können bei Bedarf einer neuen baulichen oder freiraumbezogenen Nutzung zugeführt werden. Die vorhandenen Brachflächen bieten die Chance für eine Überplanung, die eine gesamtstädtische Attraktivitätssteigerung nach sich ziehen kann.

Es besteht beispielsweise die Möglichkeit einer gesamtheitlichen Überplanung des ehemaligen Lankes-Geländes, des Wohnblocks an der Kloetersgasse, der Fläche neben dem City-Parkhaus sowie dem City-Haus und dem ehemaligen Ladenlokal von Plus an der Hauptstraße. Hierdurch könnten gerade im Nordwesten der Rheydter Innenstadt wichtige Entwicklungsimpulse gesetzt werden.

Aber auch der Bereich rund um die Alte Post weist funktionale und gestalterische Defizite auf. Das vorhandene Postgelände wird nicht mehr in vollem Umfang genutzt und insbesondere die Randbereiche zur Moses-Stern-Straße präsentieren sich unattraktiv. Aufgrund seiner Lage und des historischen Postgebäudes weist der Bereich aber ein Entwicklungspotenzial mit hoher Symbol- und Identitätskraft auf.

Nach Aufgabe der Zivilschutznutzung für die Tiefgarage am Marktplatz ist auch diese Fläche als Potenzialfläche zu betrachten, die baulich aufgewertet werden kann. Der Marktplatz soll in seiner Funktion als zentraler städtischer Raum erhalten und gestärkt werden, eine Bebauung der Ränder zur Limitenstraße könnte als Begrenzung des Platzes sinnvoll sein.

Die momentan als Grünstreifen ausgebildete Blockkante im Südosten entlang der Moses-Stern-Straße ist nicht prioritär zu behandeln, markiert jedoch die vierte „Ecke“ des innerstädtischen Karrees und sollte demnach entsprechend mitbetrachtet werden. Anbieten würde sich hier eine Blockarrondierung, die den Lärmeintrag in die angrenzende Wohnbebauung verringern und die Stadteinfahrt deutlich markieren würde.



Blick über das Lankes-Gelände in nördliche Richtung



Blick in den Innenhof des Postareals



Blick auf den Marktplatz in nördliche Richtung

Lankes-Gelände und Umgebung

Nicht in die Umgebung eingebundene Brachfläche, die zeitnah für neue Entwicklung zur Verfügung steht. Entwicklungspotenzial kann aufgrund der Nähe zur Innenstadt und der guten Verkehrsanbindung gesehen werden. Hier bietet sich eine gesamtheitliche Überplanung unter Einbeziehung des Wohnblocks an der Kloetersgasse, der Fläche neben dem City-Parkhaus sowie dem City-Haus und dem ehemaligen Ladenlokal von Plus an der Hauptstraße an. Hierdurch könnten gerade im Nordwesten der Rheydter Innenstadt wichtige Entwicklungsimpulse gesetzt werden.

Marktplatz

Die Fläche präsentiert sich als zentraler Platz im Innenstadtbereich, bleibt gestalterisch jedoch weit hinter ihren Fähigkeiten zurück. Nach Aufhebung der Zivilschutzbindung der Luftschutzräume in der Tiefgarage würde die Neugestaltung des Marktplatzes eine deutliche Impulswirkung für den gesamten Innenstadtbereich bewirken und einen zentralen städtischen Mittelpunkt ausbilden.



Postareal

Untergenutzte Fläche in unmittelbarer Bahnhofnähe. Zusätzliches Flächenpotenzial durch städtische Liegenschaft in Form des Parkplatzes sowie des Geländes des Hotels. Der Standort der ehemaligen Post hat demnach zahlreiche Potenziale aufzuweisen. Zum einen bietet sich die Chance, den südwestlichen Stadteingang gestalterisch und funktional aufzuwerten. Zum anderen befindet sich hier mit dem alten Postgebäude eine Immobilie mit hoher Symbolkraft für die Rheydter Innenstadt. Benachbarte Projekte und Gebäude würden zudem von der Aufwertung dieses Standortes profitieren können.

Moses-Stern-Straße

Als Grünstreifen ausgebildete Blockkante. Durch Blockarrondierung Potenzial zur Verringerung des Lärmeintrages in die angrenzende Wohnbebauung sowie deutliche Markierung der südöstlichen Stadteinfahrt

Hauptstraße

Ideen ...

Ihre Anregungen und Vorschläge interessieren uns!

- Umgestaltung des Marktplatzes
- Verschieben Fabel / Blinden
- vertikale Holzerhänge
- Sitzbänke
- Spielgeräte

MÖNCHENGLADBACH



n ...

Anregungen und Vorschläge interessieren uns!

Den Marktplatz reif für Veranstaltung (Konzerte, Feste nutzen!

Ideen ...

Ihre Anregungen und Vorschläge interessieren uns!

EVENT-Stärkung! und Ausbau eines Standortes zum Kultur-Freizeit und Event-Mittelpunkt

MÖNCHENGLADBACH



MÖNCHENGLADBACH

Innenstadtkonzept Rheydt

Ideen ...

Ihre Anregungen und Vorschläge interessieren uns!

Zentrale Vernetzung aller kulturellen Aktivitäten in der Stadt mit zentraler Koordinierungsstelle und zentraler Buchung der einzelnen Vorhaben

MÖNCHENGLADBACH

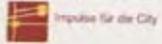


Ideen ...

Ihre Anregungen und Vorschläge interessieren uns!

Die Rheinstraße sollte ein zentraler Marktplatz werden. Populäre Geschäfte und eigene (neue) kulturelle Angebote.

Innenstadtkonzept Rheydt



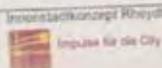
MÖNCHENGLADBACH

Ideen ...

Ihre Anregungen und Vorschläge interessieren uns!

Anlässe schaffen, zu denen die Kunden in die Stadt kommen auch ohne, dass sie dort einkaufen wollen -> dann einkaufen kann man im Zweifelsfall überweil = Aufenthaltsqualität gewinnen

MÖNCHENGLADBACH



Marktstraße

Am Neumarkt

Ideen ...

Ihre Anregungen und Vorschläge interessieren uns!

Bürgerschafts-Komitee der kulturellen Ereignisse

Innenstadtkonzept Rheydt



MÖNCHENGLADBACH

Hist. Rathaus

04

Die Sicht der
Bürgerinnen und Bürger

Die Sicht der Bürgerinnen und Bürger

Innenstadtentwicklung ist ein dynamischer Prozess, dessen Erfolg von dem Engagement aller Akteure abhängig ist. Neben der Politik und der Fachverwaltung sind es insbesondere die Bürgerinnen und Bürger, die dazu beitragen müssen, dass die Innenstadt von Rheydt attraktiv bleibt beziehungsweise wieder attraktiv wird. Sind sie es doch, die in der Rheydter Innenstadt leben, arbeiten, einkaufen und/oder ihre Freizeit verbringen. Über verschiedene Wege wurde den Rheydter Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen und ihre Meinung zu Stärken und Schwächen zu äußern. Auch Ideen und Vorschläge zu Aufwertungsmaßnahmen konnten eingebracht werden. Insgesamt konnte bisher ein sehr breites Spektrum an positiven, aber auch kritischen Stimmen eingefangen werden. Da es sich bei dem Planungsverfahren um einen dynamischen Prozess handelt, ist die Bürgerbeteiligung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Daher sind die folgenden Stimmen als eine Momentaufnahme der bisher eingebrachten Anregungen zu verstehen, die im weiteren Planungsprozess ständig aktualisiert werden.

Als besondere Stärke der Rheydter Innenstadt wurde unter anderem ihre kompakte Struktur mit den daraus resultierenden kurzen Wegen angeführt. In dieser Karreestruktur ist es vor allem die Gestaltung der Stresemannstraße, die den Rheydter Bürgerinnen und Bürgern optisch positiv auffällt. Auch die markanten Gebäude des historischen Rathauses sowie der evangelischen Hauptkirche am Marktplatz prägen das Stadtbild auf eine als angenehm empfundene Art und Weise. Gleichzeitig bietet der Marktplatz ausreichend Potenzial für Cafés und Kneipen. Diese gastronomischen Betriebe finden ihre Fortsetzung in der Markt- und Bahnhofstraße. Eine weitere Stärke der Innenstadt von Rheydt ist die Koexistenz von großflächigen Einzelhandelsmagneten wie Karstadt oder C&A und kleineren, noch inhabergeführten Geschäften. Auch die verkehrliche Anbindung wird als sehr positiv empfunden. Für den Pkw-Verkehr steht ausreichend Parkraum in unmittelbarer Innenstadtnähe zur Verfügung. Durch den Bahnhof und die zentralen Umstiegs-

möglichkeiten am Marienplatz ist die Innenstadt aber auch sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen.

Es gibt allerdings auch einige Aspekte, die häufig negativ aufgenommen werden. Dazu zählen neben der fehlenden Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume, wie dem Marktplatz, auch die teilweise starke Verschmutzung des Straßenraumes sowie der vorhandenen Grünflächen und Beete. Auch das Fehlen von Sitzmöglichkeiten in Form von Bänken wird häufig bemängelt. Zudem wird die Konzentration von Obdachlosen und Drogenabhängigen als sehr störend empfunden. Diese Gruppen halten sich vielfach in Nähe der Hauptkirche auf dem Marktplatz auf, suchen sich allerdings auch bei Bedarf andere Aufenthaltsräume. Dazu zählt neben der Marienkirche die Grünanlage neben dem City-Parkhaus. Bezüglich des Einzelhandels wird vielfach kritisiert, dass die Öffnungszeiten nicht einheitlich sind und leerstehende Ladenlokale teilweise sehr lange vakant bleiben, ohne dass zumindest die Schaufensterflächen gestaltet werden. Überhöhte Mieten werden ebenso wie das Fehlen von Markenfachgeschäften und die vom Einzelhandelsbesatz her eher unattraktive Friedrich-Ebert-Straße bemängelt. Die Verkehrsführung für die Autofahrer sei nur schwer nachvollziehbar und insgesamt herrsche in der Innenstadt noch zu viel Verkehr. Auch seien mit dem Fahrrad wenig Querungsmöglichkeiten der Innenstadt gegeben.

Für die zukünftige Entwicklung der Rheydter Innenstadt erwarten die Bürgerinnen und Bürger eine gesamtheitliche Attraktivierung. Dabei spielt insbesondere die Umgestaltung des Marktplatzes eine entscheidende Rolle. Auch ist es ihnen wichtig, auf mehr Sauberkeit des Straßenraumes zu achten und diesen durch Begrünungsmaßnahmen zusätzlich zu attraktivieren. Die bereits angesprochenen Schaufensterflächen leerstehender Geschäfte könnten zwischengenutzt werden und somit das Stadtbild aufwerten. Die Verkehrsführung müsste grundsätzlich überdacht werden. Hierbei wurde vielfach der Gedanke geäußert, die Stresemannstraße weiter vom Verkehr zu befreien. Um die Innenstadt möglichst autofrei zu halten, wäre dann die gut sichtbare und verständliche Ausschilderung der vorhandenen Parkhäuser und Parkplätze entlang des Rheydter Ringes von besonderer Bedeutung.



Über 8.000 Besucher auf der Internetseite zum Innenstadtkonzept belegen das rege Interesse an der Zukunft von Rheydt. Mehr als 100 Ideenzettel wurden geschrieben und zahlreiche persönliche Gespräche geführt. Zudem waren die drei öffentlichen Innenstadtforen mit jeweils durchschnittlich 300 Teilnehmern/innen immer sehr gut besucht.

Auswahl einiger Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Stärken und Schwächen

Öffentlicher Raum

Positives

- verschiedene unterschiedlich große Plätze
- Cafés und Kneipen als Treffpunkte
- gute Gestaltung des Sparkassenvorplatzes
- verlegte Stolpersteine für im NS-Staat ermordete Mitmenschen
- Gestaltung der Stresemannstraße

Negatives

- heruntergekommene Geschäftsauslagen
- mangelhafte Pflege der öffentlichen Anlagen
- fehlende Gestaltungsqualität auf Plätzen
- kaum Spielmöglichkeiten für Kinder
- Pflasterung am Marienplatz ist qualitativ minderwertig und beinhaltet Stolperfallen
- starke Ausprägung des „Schilderwaldes“

Marktplatz

Positives

- Cafés am Markt, in der Markt- und Bahnhofstraße
- Evangelische Hauptkirche und historisches Rathaus

Negatives

- Vermüllung des Marktplatzes
- Hauptkirche ist städtebaulich nicht eingebunden
- Lärmbelästigung durch lange Öffnungszeiten der dort ansässigen Gastronomie
- Nutzung des Marktes als Abkürzung und als zusätzliche Parkfläche für Autofahrer durch fehlende Poller

Einzelhandel

Positives

- Vielfalt des Angebots
- Verbindung verschiedener Straßen durch die Passagen
- Bestehen kleiner Einzelhändler neben Kaufhausketten

Negatives

- untransparente Öffnungszeiten
- überhöhte Mieten
- leere Ladenlokale und Schaufenster
- Benachteiligung der Hauptstraße durch Stärkung der Achse Moses-Stern-Straße mit Real
- unattraktive Passage zwischen Karstadt und Rathaus
- Geschäfte auf der Mittelstraße (Aldi, Lidl, Marktkauf, Plus)

Verkehr

Positives

- gute Erreichbarkeit der Rheydter Innenstadt
- gute Verteilung der Parkhäuser
- abgestimmter Busverkehr am Marienplatz

Negatives

- Orientierung für Autofahrer nicht ausreichend
- starker Verkehr in der Bahnhofstraße
- lange Wartezeiten auf die Busse
- Busbahnhof am Hauptbahnhof funktioniert nicht

Auswahl einiger Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Ideen und Anregungen

Allgemeines

- Schaffung eines größeren Kulturangebotes
- Förderung von Initiativen zur besseren Identifikation mit dem Stadtteil
- Aufwertung des Erscheinungsbildes der Innenstadt durch gestalterische und städtebauliche Einheitlichkeit

Öffentlicher Raum

- Ansiedlung weiterer Bistros, Cafés, Kneipen und Diskos
- Aufstellung weiterer Mülltonnen, nach Möglichkeit mit integriertem Aschenbecher
- Öffnung der Fußgängerzone in den Abendstunden für den Taxiverkehr
- bessere Beschilderung zum Schmölderpark, Spielplatz und Stadttheater
- Aufwertung der Straßen und Plätze durch Sitzmöglichkeiten, Bäume und Spielgeräte
- Aufstellen weiterer Sitzgelegenheiten
- alternative Finanzierungsmöglichkeiten wie Sponsoring oder Patenschaften für Grünflächen
- mehr Polizeikräfte zu Fuß oder Fahrradstreifen zum verbesserten Sicherheitsempfinden der Bürger
- Wasserweg an der Wilhelm-Strater-Straße durch Bäume ersetzen

Marktplatz

- Schaffung eines Treffpunktes außerhalb des Marktplatzes für Obdachlose und Drogenabhängige
- kleine Bühne für Events
- ständiger Wochenmarkt
- Erweiterung des Wochenmarktes auf die Hauptstraße
- Abriss der Pavillons und Ersatz durch Bäume
- Straßenbegleitgrün ebenfalls im Bereich der Marktstraße
- Umbau des Marktplatzes unter behindertengerechten Gesichtspunkten

Einzelhandel

- temporäre Nutzung der Schaufenster der leerstehenden Ladenlokale als Ausstellungsräume für Vereine oder Wanderausstellungen
- Umbau Rheydts zu einem Factory Outlet Center nach dem Roemonder Vorbild mit hochwertiger Ware
- Erweiterung der Überdachungen zur Möglichkeit des „Schlechtwettereinkaufs“
- mehr verkaufsoffene Sonntage und besondere Öffnungszeiten (z.B. bis 24 Uhr)
- Bildung von Themenschwerpunkten, die noch nicht von Mönchengladbach besetzt sind, um das Profil von Rheydt zu schärfen und eine Konkurrenzsituation zu vermeiden

Verkehr

- Abstimmung der Einbahnstraßenregelungen
- Öffnung Mühlenstraße für beide Fahrrichtungen
- Nutzung von „leisen“ Straßenbelägen
- Fußgängerzone in der Bahnhofstraße
- kostenloses Parken an Samstagen
- Radwegeplan für den gesamten Innenstadtbereich
- Priorisierung des Fußgängerverkehrs auf der Stresemannstraße

Rheydt

05

Leitlinien und
Handlungsfelder

Leitlinien und Handlungsfelder

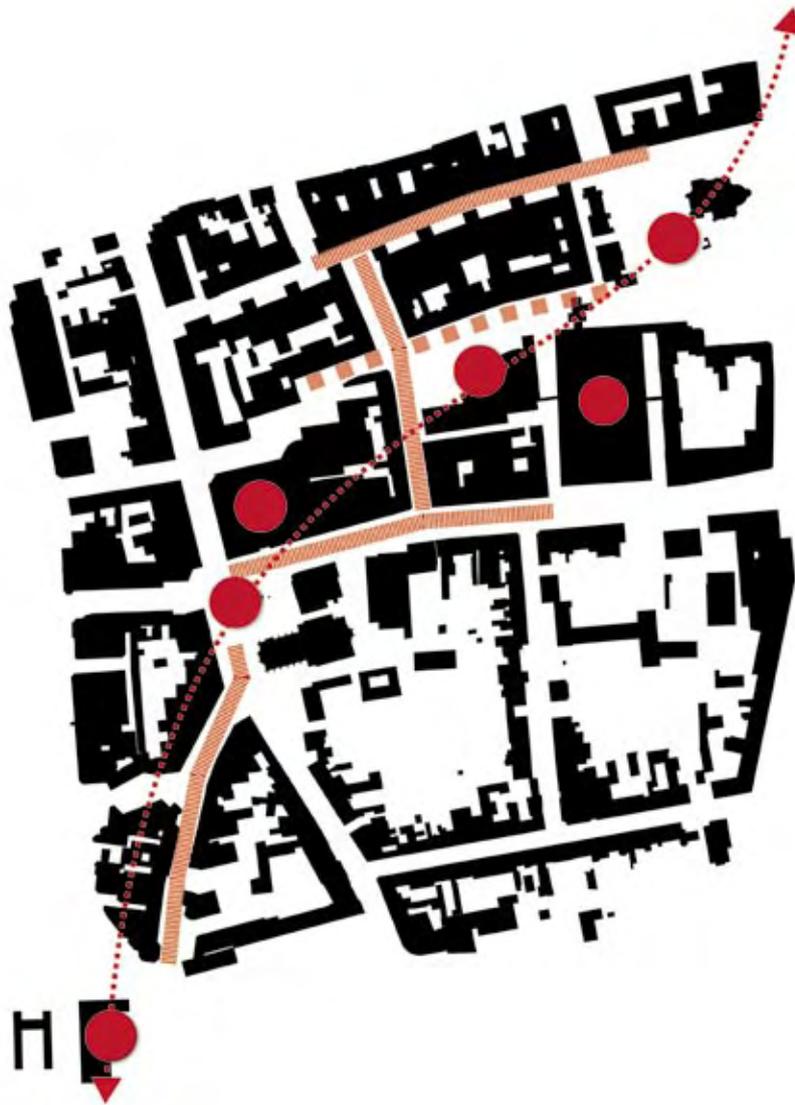
Das räumliche Leitbild für die Aufwertung und Entwicklung der Innenstadt von Rheydt besitzt im Wesentlichen drei Bestandteile. Erstens bündelt eine fast diagonal die Innenstadt durchlaufende Verbindung zwischen dem Marktplatz und dem Bahnhof mit kleineren Verzweigungen die innerstädtischen Kernfunktionen in gestalterisch aufgewerteten Stadträumen. Zweitens werden diese Kernräume im Nordwesten sowie im Südosten von Stadtquartieren flankiert, die in unterschiedlichem Umfang innerstädtische Mischnutzungen mit einem deutlichen Vorrang für innerstädtisches Wohnen aufweisen. Und drittens wird das Außenbild der Innenstadt von Rheydt durch eine Attraktivierung und partielle Schließung der Ränder verbessert.

Die Diagonalverbindung ergibt sich aus der Verknüpfung derjenigen Stadträume, die bereits heute höhere Fußgänger- und Nutzerfrequenzen aufweisen, einen stabileren Besatz mit Geschäften, gastronomischen Angeboten und privaten wie öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen haben und die ein besonderes stadträumliches Entwicklungspotenzial besitzen. Als besonders stark frequentiert haben sich bei einer Fußgängererhebung die Bahnhofstraße, der Marienplatz und der westliche Teil der Stresemannstraße erwiesen. Von dort geht es über die Harmoniestraße bis zum Platz vor der Sparkasse und über die Marktstraße bis zum Marktplatz. In die „Logik der Diagonale“ würde sich auch noch der östliche Teil der Hauptstraße einfügen. So ergeben sich aus der diagonalen Verknüpfung Stadträume, die sich eher für die Konzentration innerstädtischer Funktionen eignen als andere.

Als besonders geeignet gilt der westliche Teil der Stresemannstraße sowie die Marktstraße. Gezielt zu stärken ist zudem der östliche Teil der Hauptstraße als Fußgängerzone und Standort vieler inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte, ganz im Gegensatz zu dem hohen Filialisierungsgrad auf der Stresemannstraße.

Das Gebiet rund um die Waisenhausstraße und die Hugo-Preuss-Straße hingegen ist ein attraktives Wohnquartier, das auch in dieser Nutzung gestärkt werden sollte, liegt es

doch nicht an der zentralen innerstädtischen Wegebeziehung. Langfristig ist auch der westliche Teil der Hauptstraße nicht als Handelslage zu halten. Die in der Rheydter Innenstadt vorhandenen Flächenpotenziale für den Einzelhandel überschreiten den tatsächlichen Bedarf. Daher sollte man auch hier die Wohnfunktion fördern, um den Stadtraum nachhaltig zu beleben.



Legende

- Frequenzbringer
- Hauptlaufwege
- Nebelaufwege
- zu stärkende Diagonalverbindung

Grundlage für die Entwicklung der „Diagonalen“ waren die vorhandenen Laufwege in der Rheydter Innenstadt. Diese werden durch den Fußverkehr und demnach durch die Kunden des unmittelbaren Innenstadtbereiches dominiert. Begründet sind diese Wegebeziehungen durch die „Frequenzbringer“, wie Bahnhof, Marienplatz mit Marienkirche, der angrenzenden Shopping Galerie und dem zentralen Busumsteigeplatz, Sparkasse sowie Marktplatz mit Rathaus, evangelischer Hauptkirche und Karstadt.

Ergänzend zu dem räumlichen Leitbild gibt es thematische Handlungsschwerpunkte. Zur Stärkung und Attraktivierung der Rheydter Innenstadt lassen sich folgende Leitlinien definieren:

Profil ausbilden!

Innenstädte nehmen in der Regel eine „Stellvertreter-Funktion“ für die Gesamtstadt ein. An ihrem Erscheinungsbild misst sich demzufolge die Wahrnehmung einer Stadt. Der Positionierung der Stadt über ein spezifisches Profil kommt dabei ein spezieller Stellenwert zu. Es hilft dabei, sich in dem zunehmenden Konkurrenzkampf zwischen den Städten zu behaupten.

Für die Rheydter Innenstadt ergeben sich dabei ganz besondere Herausforderungen. Diese bedingen sich einerseits aus der Bipolarität von Mönchengladbach mit den beiden Zentren Mönchengladbach Stadtmitte und Rheydt Mitte. Andererseits aber auch aus dem schleichenden Funktionsverlust der Rheydter Innenstadt. Bei der Bewältigung der Herausforderungen sind insbesondere die weichen Standortfaktoren, wie das Image, städtebauliche, landschaftliche und historische Qualitäten oder freizeitbezogene und kulturelle Angebote, zu berücksichtigen. Sie haben zunehmend Einfluss auf Unternehmensansiedlungen und die Wahl des Wohnstandortes. Umso wichtiger ist es, sich über das Image der Rheydter Innenstadt bewusst zu werden und aktiv an der Ausarbeitung eines eigenen Profils zu arbeiten.

Grundbausteine dafür finden sich in der Vielfältigkeit der Rheydter Innenstadt und der Verbundenheit der Rheydter Bürgerinnen und Bürgern mit ihrer Innenstadt. Sie ist überschaubar und kleinteilig und weist zahlreiche übersichtliche Raumabfolgen mit unterschiedlichem Erlebnischarakter auf. Sie kann in ihrer Anlage als Karree mit Haupt- und Stresemannstraße in Zusammenwirken mit dem Marktplatz und der Harmonie- bzw. Friedrich-Ebert-Straße einen interessanten Rundlauf bieten.

Zur Akzentuierung eines Profils der Rheydter Innenstadt bedarf es eines breiten Spektrums von Maßnahmen. Wichtig

ist dabei zu beachten, dass nicht nur die Außenwahrnehmung, sprich das Image der Rheydter Innenstadt, verbessert werden muss. Auch die Innenwahrnehmung, d.h. die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Innenstadt bedarf zusätzlicher Impulse. Für die Profilstärkung sollte Rheydt künftig wie eine Marke entwickelt und so inszeniert werden, dass eine dauerhafte Wirkung entfaltet wird. Aufbauen kann man dabei auf den charakteristischen und bereits kultivierten Eigenschaften Rheydts, die mit dem Markt, dem Theater, der Mode und den Blumen stichwortartig verbunden sind. Es gilt diese Themen aufzugreifen und auf ein gehobenes Qualitätsniveau zu bringen. So können Bilder für die künftige Entwicklung entstehen, die positiv assoziiert werden wie beispielsweise unter dem Motto „Marktstadt Rheydt“.

Einzelhandel stärken!

Die innerstädtischen Strukturen im Einzelhandel stehen vor einer tief greifenden Umbruchsituation. Besonders betroffen sind vielfach die alten Geschäftszentren, die aufgrund begrenzter räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten und veränderter Angebots- und Nachfragestrukturen vor großen, mitunter unlösbaren Herausforderungen stehen. Umgekehrt wächst der Druck auf gut erschlossene Standorte für flächenintensive Einzelhandelsangebote.

Die Umbruchsituation drückt sich in Rheydt in einem schleichenden Funktionsverlust im Einzelhandel aus. Die Innenstadt von Rheydt übernimmt inzwischen eher eine lokale Funktion, während der Stadtmitte von Mönchengladbach regionale Bedeutung zukommt. Der Bedeutungsunterschied fällt zum Beispiel anhand des Filialisierungsgrades und des Einzelhandelsbesatzes auf. Letzterer ist in Rheydt eher dem preisorientierten und Standard-Segment zuzuordnen. Hochwertige Waren sind vielfach unterrepräsentiert. Die Art des Einzelhandels trägt ebenso wie die zunehmenden Ladenleerstände, die unattraktiven öffentlichen Räume, die stellenweise stark vernachlässigten Fassaden und fehlendes Grün zu einer eher negativen Selbstwahrnehmung der Rheydter Bevölkerung bezüglich ihrer Innenstadt bei.

Die Bereitstellung neuer Flächenangebote muss kritisch geprüft und die Stärkung der zentralen Einzelhandelsfunktion mit System erfolgen. Vorrangig sind solche Standorte zu entwickeln, die für die Einzelhandelszentralität in der Innenstadt am meisten strukturwirksame Erfolge versprechen und nicht solche, die Kundenströme aus der Innenstadt herausziehen. Und es sind Vereinbarungen über die Tragfähigkeit von attraktiven Auflagen zu treffen und nur die erfolgsversprechenden Lagen und Adressen aktiv und mit der Unterstützung aller an der Innenstadtentwicklung beteiligten Akteure zu fördern. Dies gilt im besonderen Maße für den westlichen Bereich der Stresemannstraße sowie den östlichen Teil der Hauptstraße mit der Diagonalverbindung über den Sparkassenvorplatz und die daran angrenzende Marktstraße. Insgesamt muss also eher eine qualitätsorientierte Konzentration als eine Ausweitung der Lagen das Ziel sein.

Hierzu ist eine vorausschauende Flächen- und Ansiedlungspolitik von Einzelhandelsvorhaben eine unabdingbare Voraussetzung. Von Bedeutung ist auch eine realistische Profilentwicklung im Einzelhandel mit Blick auf die vorhandene Bipolarität, die vorhandenen Alleinstellungsmerkmale und lokalen Besonderheiten.

Wohnqualität stärken!

Innenstädte sollen nicht nur der Ort für Handel und Dienstleistung sein, sondern haben insbesondere durch den demographischen Wandel auch als Wohnstandort wieder eine besondere Bedeutung. Das Potenzial der Innenstadtlage gilt es zu nutzen und differenzierte Wohnangebote zu schaffen. Das Wohnen fördert auch die Belebung der Innenstadt. Das Stärken des Wohnens ist für die Entwicklung der Rheydter Innenstadt eine wenn auch nicht kurzfristig einlösbare, aber nachhaltig strategische Aufgabe. Für eine Stabilisierung und Aufwertung der Rheydter Innenstadt ist ein ausgewogenes Angebot an unterschiedlichen Wohnformen zu schaffen. Dazu gehören sowohl altengerechte und studentische Wohnangebote als auch großzügige Stadtwohnungen, intelligente Angebote zur Nutzungsmischung sowie Angebote in den verschiedenen Preissegmenten.

Ziel ist es, die Vielfalt und Qualität urbanen Wohnens sind herauszustellen.

Die Rheydter Innenstadt besitzt zurzeit recht kontrastreiche Wohnangebote. In diesem Zusammenhang zu nennen sind das gründerzeitlich geprägte Wohnquartier im Süden sowie die 1950er Jahre Bausubstanz in den nördlichen Teilen. Ziel muss es sein, die Attraktivität des Wohnstandortes Innenstadt insgesamt zu steigern. Dafür muss entweder über eine umfassende Sanierung oder in Teilen sogar radikale Anpassung von Gebäuden nachgedacht werden. Dies gilt im Besonderen für die Bestände und den öffentlichen Raum im Norden der Innenstadt. Die Bestände müssen langfristig attraktiviert werden, um einem schleichenden Entleerungsprozess entgegenzuwirken. Auch ist es für die Innenstadt wichtig, eine Durchmischung einkommensstarker und -schwacher Haushalte zu erreichen.

Allerdings erfordern gewachsene und eingespielte Strukturen, Heimatgefühl und das Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger einen behutsamen Umgang beim Umbau städtischer Quartiere. Insbesondere die in der Innenstadt vorhandenen mindergenutzten Flächen bergen Potenziale, neue, bislang nichtausreichend vorhandene Angebote zu schaffen. Es bietet sich die Chance zu zeigen, dass dem Ort und den Bedarfen angemessene Neubauten zu einer nachhaltigen Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt beitragen können. Die Entwicklung qualitätvoller Wohnquartiere auf den vorhandenen Potenzialflächen wird in diesem Zusammenhang zum Impuls für die Akzeptanz und Bewertung des Wohn- und Lebensstandortes Innenstadt.

Für gehobenes innerstädtisches Wohnen in Kombination mit anderen innerstädtischen Nutzungen eignet sich das Entwicklungsareal „Alte Post“ in besonderer Weise. Mit dem Gebäude der Post befindet sich hier ein historisches Gebäude mit einem hohen emotionalen Wert. Solche Strukturen eignen sich besonders gut, um eine Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnumfeld herzustellen. Auch bietet die bereits vorhandene Blockstruktur die Möglichkeit, die Hofsituation zu nutzen und in Kombination mit anderen innerstädtischen Angeboten ein besonderes Flair zu erzeugen.



Die Profilbildung der Rheydter Innenstadt könnte durch die Inszenierung der unterschiedlichen „Türme“ als markante Wegweiser im Stadtgefüge unterstützt werden.

Stadtgestalt fördern!

Die Kultur des Bauens ist mehr als eine bloße Funktion. Vielmehr sind die gebauten Strukturen ein sichtbares „Markenzeichen“, das die Außen- und Innenwahrnehmung einer Innenstadt entscheidend beeinflusst. Demnach ist es von besonderer Bedeutung, bauliche Qualitäten hervorzuheben und entsprechend zu präsentieren. Schwächen müssen kreativ aufgearbeitet werden.

Die Rheydter Innenstadt besitzt hochwertige bauliche Strukturen, doch werden diese Qualitäten momentan vielfach nicht genutzt. Hervorzuheben ist dabei insbesondere die durch Alfons Leitl im Rahmen der Wiederaufbauplanung entworfene Architektur aus den 1950er Jahren. Diese dominiert den gesamten nördlichen Bereich der Innenstadt sowie die östlich angrenzende Bebauung an der Limitenstraße. Dennoch wirken diese Bereiche größtenteils unansehnlich. Dies ist insbesondere auf vernachlässigte Fassadengestaltungen sowie die Uneinheitlichkeit in der Präsentation zurückzuführen. Auch die vorhandenen innerstädtischen Plätze bleiben gestalterisch weit hinter ihren Möglichkeiten zurück. An dieser Stelle müsste mit einer Gestaltungsleitlinie für den öffentlichen Raum gearbeitet werden. Als positives Beispiel in der Gesamtstadt ist die Aufwertung des Alten Marktes in Mönchengladbach durch einheitliches Außenmobiliar zu nennen. Ähnliches ist auch für die Rheydter Innenstadt notwendig, möchte man eine gewisse Hochwertigkeit etablieren.

Das gründerzeitlich geprägte Wohnquartier im südlichen Innenstadtbereich gilt es zu sichern und zu pflegen. Die dort vorhandenen Qualitäten können positive Ausstrahlungseffekte auf die Umgebung haben. Identifikationsstiftende Gebäude wie die beiden Kirchen, das historische Rathaus sowie das alte Postgebäude sollten aufgewertet und deutlicher für den Stadtraum wirksam in Szene gesetzt werden. Insbesondere die alte Post mit ihrem Umfeld muss sorgfältig entwickelt werden.

Ziel muss es sein, über hohe Standards in der Gestaltung und Architektur besondere Qualitäten zu erzeugen, die den Charakter der Rheydter Innenstadt prägen. Dabei gilt es,

auf die unterschiedlichen Raumprägungen zu reagieren und teilträumlich differenzierte Gestaltungsbilder zu entwickeln. Auch ist es notwendig, bei allen öffentlichen Investitionen gestalterisch hochwertig vorzugehen, um der städtischen Vorbildfunktion gerecht zu werden. Ein gutes Beispiel für die Umgestaltung des Gebäudebestandes aus den 1950er Jahre ist das Rossini am Rheydter Marktplatz. Durch einen Anstrich der Fassade sowie eine dezente und hochwertige Bewerbung des Lokals hat sich das äußere Erscheinungsbild positiv gewandelt und trägt zur Attraktivierung des angrenzenden Stadtraumes bei. Ähnliche Veränderungen wären auch für den Hauptstraßenzug begrüßenswert. Häufig sind es schon einfache Maßnahmen, die große Wirkung erzielen können.

Verkehr lenken!

Den Fragen des Verkehrs und der Mobilität wird in der Stadtentwicklung meistens eine zentrale Bedeutung beigemessen. Hiervon betroffen sind sowohl Aspekte der Verkehrslenkung, der Reduzierung von Verkehrsbelastungen, der Sicherung der Erreichbarkeit, der Schaffung von Orientierung sowie der Benutzerfreundlichkeit der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs.

Für Rheydt ist es oberstes Ziel, den Verkehr funktionsgerecht zu organisieren und ihn seiner dienenden Funktion entsprechend der Entfaltung von innenstadtrelevanten Nutzungen unterzuordnen. Dabei gilt es ein verträgliches Nebeneinander der unterschiedlichen Verkehrsarten herzustellen, Verkehrsbelastungen, insbesondere durch Durchgangsverkehr zu vermeiden, die Bewegungsfreiheit von Fußgängern und Radfahrern zu steigern, Orientierung innerhalb des Rheydter Ringes zu schaffen und Gestaltungsdefizite zu beseitigen. Gerade für die Bereiche, die aufgrund ihrer Funktion als Andienungs- und Zufahrtsstraßen zu den innerstädtischen Parkmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr befahrbar bleiben müssen, bedarf es verträglicher Lösungen. Dies gilt sowohl für die verschiedenen Nutzungsarten, die in der Innenstadt aufeinander treffen, als auch die unterschiedlichen Verkehrsarten.

Der motorisierte Verkehr muss zukünftig stärker als bisher durch den Rheydter Ring abgefangen werden. Durch Optimierung der Zu- und Abfahrtsituation der verschiedenen Parkhäuser sowie Attraktivierung der Fußwege in die Handelslagen für Besucher der Innenstadt wäre es möglich, derzeit eher unattraktive Parkmöglichkeiten zu stärken. Außerdem ist über eine Nutzung der Parkhäuser für Anwohner und Arbeitnehmer nachzudenken. Öffnungszeiten und Preise müssten dementsprechend angepasst werden. Weiterhin gewährleistet bleiben muss die Erreichbarkeit der zentralen Stellplätze im Innenstadtbereich. Dies betrifft vor allem den Parkplatz der Sparkasse sowie das Parkhaus der Shopping Galerie Marienplatz.

Der öffentliche Nahverkehr ist vor allem bezüglich der Routenführung im Innenstadtbereich zu überarbeiten. Zu prüfen ist beispielsweise die Installation einer Achse für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an der Friedrich-Ebert-Straße und Stresemannstraße mit dem zentralen Umsteigepunkt Marienplatz. Über die Herstellung eines solchen ÖPNV-Kreuzes wäre es möglich, den Fahrkomfort für die Fahrgäste zu erhöhen. Durch die Öffnung der Friedrich-Ebert-Straße ist es nicht länger notwendig, den „Schlenker“ auf die Wilhelm-Schiffer-Straße zu fahren, um wieder in die Friedrich-Ebert-Straße einzufahren.

Für den Radverkehr sollen die Zufahrten zur Innenstadt durch angemessene Radwege erleichtert und die uneingeschränkte Nutzung des Bereiches innerhalb des Rheydter Ringes ermöglicht werden. Dazu notwendige Maßnahmen wären beispielsweise die Öffnung der innerstädtischen Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr sowie die Öffnung des Marktplatzes und der Fußgängerzone für den Radverkehr. Für letzteres wäre allerdings eine Änderung der bisherigen Widmung erforderlich.

Insbesondere für den Fußverkehr muss die Erreichbarkeit der Rheydter Innenstadt attraktiviert werden. Dies betrifft vor allem Fußgänger, die aus westlicher Richtung kommen, da durch die Bahntrassen zwei Barrieren zu überwinden sind. Aber auch die Wohnquartiere nördlich der Mühlenstraße und östlich der Limitenstraße gilt es, genauso wie das Theater im Süden, attraktiv an die Innenstadt anzubinden.

An den Signalanlagen des Rheydter Ringes sind in jeder Phase angemessene Grünzeiten für querende Fußgänger vorzusehen, Anforderungstaster bieten hier kein ausreichendes Angebot. Die Wartezeiten für Fußgänger sind zu verkürzen.

Begleitet werden sollten die Maßnahmen mit einer Überprüfung der städtebaulichen Situation. Insbesondere die Gebäude an der Wilhelm-Schiffer-Straße präsentieren sich derzeit eher als Rückseiten, stellen zum Rheydter Ring aber eigentlich die Vorderseite dar. Insbesondere für auswärtige Besucher ist es wichtig, dass auf den Wegen über die sie in die Innenstadt einfahren, die Stadteinfahrten deutlich markiert werden. Auch an den wichtigen Verkehrstangenten muss Rheydt „Gesicht“ zeigen. Insgesamt ist im Innenbereich des Rheydter Ringes dem nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer ein höherer Stellenwert zuzusprechen als dem motorisierten Verkehrsteilnehmer. Verbunden mit entsprechenden verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Maßnahmen führt dies zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit, einer höheren Verweilqualität für Bewohner und Kunden und somit zu einer Stärkung der Innenstadt.

Zusammenleben fördern!

Das tolerante und respektvolle Zusammenleben der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen soll die Rheydter Stadtkultur ausmachen. Die Förderung der Qualität des Zusammenlebens, das Wecken von Verständnis und Neugier füreinander und die Etablierung gemeinsamer Aktivitäten ist letztlich von außerordentlicher Bedeutung für eine zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung. Denn die Frage der produktiven Gestaltung einer zunehmend internationaleren Stadtgesellschaft wird künftig einer der wesentlichen Prüfsteine leistungsfähiger Städte sein.

Im Stadtbezirk Rheydt-Mitte leben derzeit rund 41.000 Einwohner aus 48 Nationen zusammen, davon 12.500 im Stadtteil Rheydt. Insbesondere in der Innenstadt lebt ein hoher Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund (20,1%). Ziel muss es sein, das Miteinanderleben der einzelnen Bevölkerungsgruppen zu verbessern. Neben den



Der öffentliche Raum vor der Sparkasse könnte durch eine gezielte Umgestaltung dazu beitragen, die unterschiedlichen Verkehrsarten verträglich miteinander abzuwickeln. Gleichzeitig würde die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert, indem den angrenzenden Ladenlokalen mehr Vorfläche zur Verfügung stehen würde.

Vereinen, kirchlichen und sozialen Einrichtungen kommt insbesondere den Kindergärten und Schulen dabei ein sehr hoher Stellenwert zu. Diese übernehmen wichtige Integrationsaufgaben. Über sie entwickeln sich nachbarschaftliche Kontakte, lernen Kinder außerhalb ihrer familiären Kreise Rheydt kennen. Daher müssen diese Einrichtungen als Netzknoten innerhalb des räumlichen und sozialen Gefüges verstanden werden. Zur Unterstützung der Integration in der Geschäftswelt sollten gezielte Förderangebote für die ethnische Ökonomie entwickelt werden. So können formale und interkulturelle Hemmnisse durch Beratung abgebaut werden.

Wichtig ist es aber auch für die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen flexibel nutzbare Angebote und Treffpunkte im öffentlichen Raum zu schaffen. Nicht jeder Stadtraum sollte durchgängig vorstrukturiert sein. Flächen wie der Harmonieplatz oder auch der Marktplatz bieten dafür die Möglichkeit. Durch ansprechende Bepflanzungen sowie Spielmöglichkeiten für Kinder und ausreichend Sitzgelegenheiten können sich diese öffentlichen Räume als Orte der Begegnung und Kommunikation im städtischen Leben etablieren.

Grün schaffen!

Grünanlagen helfen, die Lebensqualität einer Stadt zu steigern. Dies betrifft insbesondere hoch verdichtete Räume wie die Innenstadt von Rheydt. Es sind die gebauten Strukturen, die das Bild der Innenstadt prägen, weniger die Grünräume. Deshalb ist sorgfältig zu überlegen, welche öffentlichen Räume begrünt werden können. Grüne Stadträume können die Qualität der Innenstadt aus stadttökologischer, klimatischer und atmosphärischer Sicht verbessern. Einige der innerstädtischen Plätze, aber auch Schulhöfe und Innenhöfe können zu wohnortnahen Treffpunkten und Spielorten ausgebildet und die Aufenthaltsqualität sowie den Wohnstandort Innenstadt verbessern. Bei sämtlichen Grüngestaltungsmaßnahmen gilt es darauf zu achten, dass diese gezielt gestalterisch eingesetzt werden.

Neben den innerstädtischen Freiflächen und Straßenzügen

gilt es, die Potenziale der vorhandenen Blockstrukturen aufzugreifen. Hofsituationen sollten ihrer Qualität nach genutzt werden. Für die Gebäudestrukturen, die keine Innenhöfe bereitstellen können, gilt es entsprechende Alternativen, z.B. durch die Schaffung von Dachgärten auf den auskragenden Erdgeschossflächen des Einzelhandels, zu entwickeln. Darüber hinaus ist der Innenstadtbereich durch attraktive Wegebeziehungen mit den vorhandenen öffentlichen Grünflächen zu verknüpfen. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen zum Schmölderpark und dem Park am Theater. Ebenfalls zu attraktivieren und zeitgemäß neu zu gestalten sind einige der vorhandenen Spielplätze. Es gilt aber auch die Stadtökologie zu verbessern. Durch Entsiegelungsmaßnahmen, Dach- und Fassadenbegrünungen sowie Baumpflanzungen auf stark versiegelten Flächen kann eine Verbesserung des Stadtklimas bewirkt werden. Diese Maßnahmen spielen insbesondere für so dicht bebaute Räume wie die Rheydter Innenstadt eine wichtige Rolle.



Die Innenstadt von Rheydt soll für alle Altersgruppen ein qualitätvoller Lebensraum sein. Um das Zusammenleben zu fördern, gilt es dementsprechend sowohl für Senioren als auch für Jugendliche und Familien mit Kindern interessante Angebote zu schaffen.

Eine Innenstadt ist lebenswert, wenn man sich gerne dort aufhält. Unterstützt werden kann dies durch die Schaffung von öffentlichen und privaten Grünanlagen.



06

Schlüssel- und
Impulsprojekte

Schlüssel- und Impulsprojekte

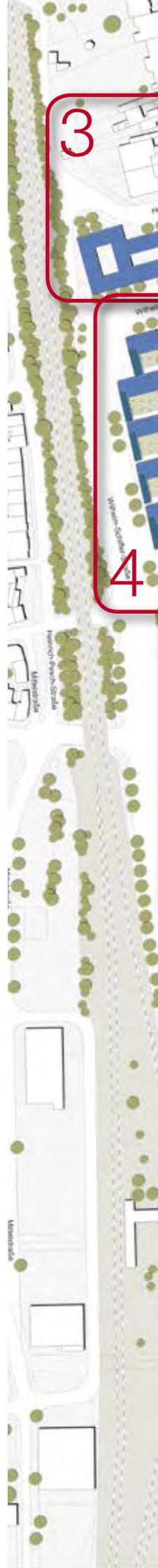
Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und den daraus resultierenden Leitlinien und Handlungsfeldern, bedarf es eines zukunftsfähigen Maßnahmenpakets zur Entwicklung der Rheydter Innenstadt. Dieses Maßnahmenpaket gilt es aus überschaubaren, wohlproportionierten Umsetzungsschritten, dem integrativen Zusammenwirken zahlreicher Akteure sowie dem aufeinander abgestimmten öffentlichen und privaten Engagement zu schnüren.

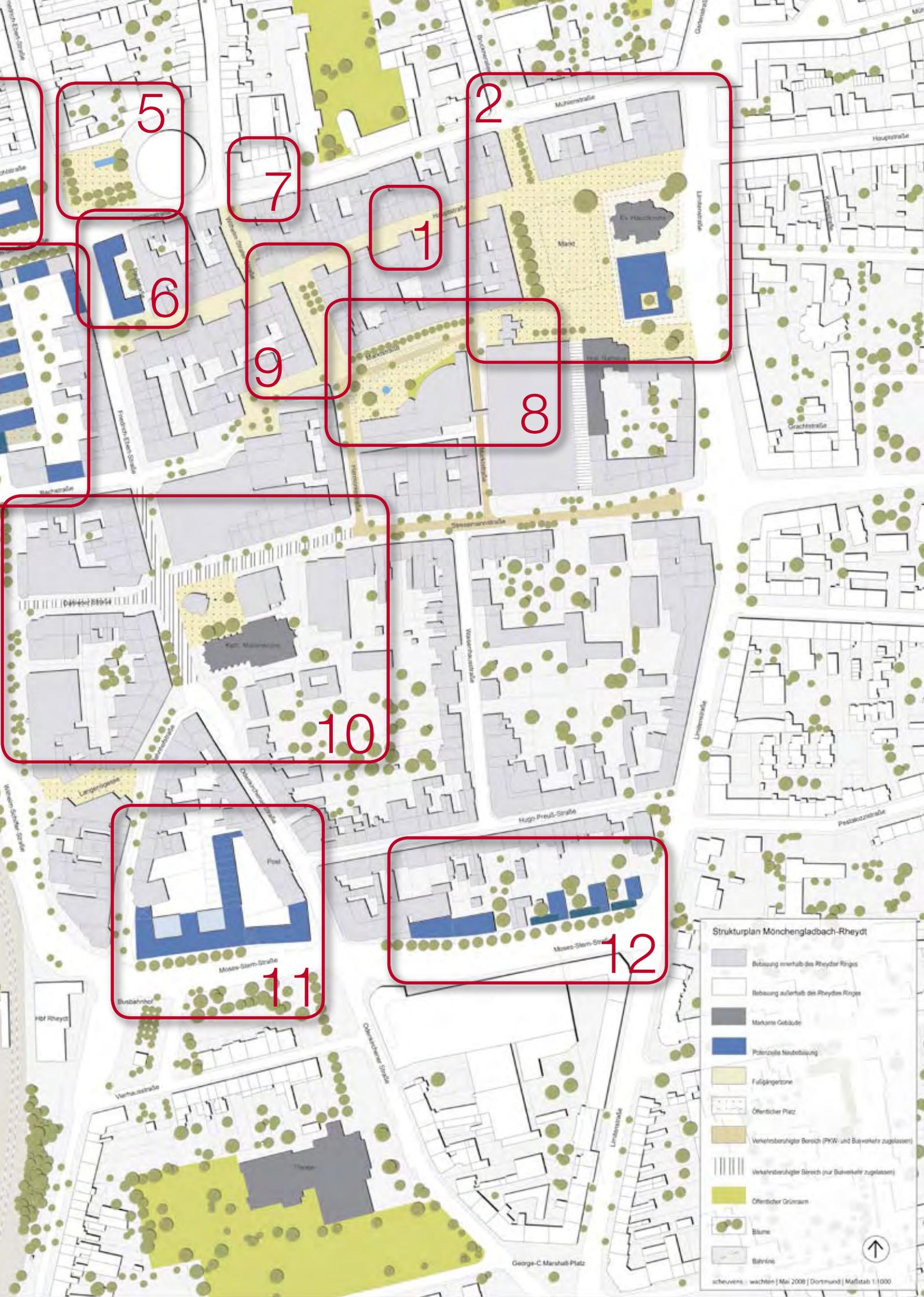
Damit man sich nicht in einer Vielzahl von Einzelprojekten verliert, ist es notwendig, diese zu koordinieren und in eine schlüssige Gesamtstrategie einzubinden. Auch vor dem Hintergrund immer knapper werdender Finanzmittel ist es notwendig, vorhandene Kräfte gezielt zu bündeln und in einen Zusammenhang zu stellen. Dabei wird es darauf ankommen, die Projekte zu identifizieren, von deren Umsetzung die meiste Strahlkraft ausgeht bzw. bei denen die Strukturwirksamkeit für die Innenstadt von Rheydt am größten ist. Nur so kann gewährleistet werden, dass punktuelle Maßnahmen eine möglichst große Impulskraft entfalten.

Der Stadtumbau stellt die Innenstadt von Rheydt vor große Herausforderungen. Es ist nun Aufgabe des Innenstadtkonzeptes konkrete Ideen zu liefern, wie mit diesen Herausforderungen umgegangen werden kann. Dabei müssen bestehende Überlegungen zu den Themen Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen ebenso wie die Kultur- und Freizeitentwicklung berücksichtigt werden. Man wird nicht alles in einem Zug leisten können. Für einen erfolgreichen Stadtumbauprozess ist es wichtig, Impulse für einzelne Entwicklungsbereiche zu setzen, die einen langfristigen Umstrukturierungseffekt auslösen und als Vorbild für weitere Entwicklungen gelten können. Im Rahmen der Arbeit am Innenstadtkonzept konnten während der vergangenen Monate bereits wichtige Weichen gestellt werden.

Die im Folgenden genannten Projektschwerpunkte stehen dabei in direkter Wechselwirkung zu den formulierten Leitlinien und Handlungsfeldern. So ist die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit des Entwicklungskonzeptes für die Rheydter Innenstadt gewährleistet.

1. Belebung der Hauptstraße
2. Gestaltung des Marktplatzes
3. Entwicklung des Lankes-Geländes
4. Arrondierung des Wohnblocks an der Kloetersgasse
5. Umgestaltung des City-Parkhaus Vorplatzes
6. Aufwertung des Standortes City Haus / ehemaliger Plus
7. Öffnung der Mühlenstraße
8. Attraktivierung der Marktstraße und des Sparkassenvorplatzes
9. Gestaltung des Harmonieplatzes
10. Gestaltung des Marienplatzes und der Stresemannstraße
11. Entwicklung des Postareals
12. Blockarrondierung entlang der Moses-Stern-Straße





Strukturplan Mönchengladbach-Rheydt

- Bebauung oberhalb des Rheydter Ringes
- Bebauung außerhalb des Rheydter Ringes
- Markante Gebäude
- Potenzielle Neubebauung
- Fußgängerzone
- Öffentlicher Platz
- Verkehrsberuhigter Bereich (PKW- und Bayverkehr zugelassen)
- Verkehrsberuhigter Bereich (nur Bayverkehr zugelassen)
- Öffentlicher Grünraum
- Bäume
- Bahnhöfe



Neuorganisation der Verkehrsführung

Dem Verkehr kommt innerhalb der Schlüsselprojekte eine „Sonderrolle“ zu. Diese liegt darin begründet, dass er die Aufgabe hat, die unterschiedlichen Stadträume miteinander zu verbinden. Dabei ist es wichtig zu beachten, dass der Verkehr alle Verkehrsarten umfasst. Dazu zählen sowohl der Fuß- und Radverkehr als auch der ÖPNV und MIV.

Die in dem Innenstadtkonzept Rheydt aufgeführten Verkehrslenkungsmaßnahmen sind als Diskussionsgrundlage zu verstehen. Diese sind noch auf ihre technische Umsetzung zu prüfen, aus städtebaulicher Sicht jedoch als grundsätzliche Zielsetzung zu verfolgen.

Anhand der in der Analyseuntersuchung festgestellten Mängel und in Abstimmung mit den städtebaulichen Zielen wurden zur Entwicklung eines integrierten Städtebau- und Verkehrskonzeptes folgende verkehrliche Ziele formuliert:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit durch sämtliche Verkehrsarten,
- gleichberechtigtes Nebeneinander der Verkehrsarten,
- Entlastung des inneren Ringbereichs vom Durchgangsverkehr,
- Schaffung eines leistungsfähigen Ringsystems für den Durchgangsverkehr,
- verträgliche Organisation des notwendigen Andienungsverkehrs,
- leichte und klare Orientierung für alle Verkehrsarten innerhalb des Rings,
- Reaktivierung einer Bushaltestelle auf der Friedrich-Ebert-Straße sowie
- sichere und attraktive Führung von Radfahrern und Fußgängern über den Rheydter Ring in die Innenstadt.

Ein attraktives, vitales und funktionsfähiges Stadtzentrum bedarf einer entsprechenden verkehrlichen Anbindung und die damit verbundene Erreichbarkeit. Hierbei bezieht sich die Erreichbarkeit auf sämtliche Verkehrsarten.

Während die Innenstadt von Rheydt durch fünf Parkhäuser und eine Tiefgarage, die das Parken in der City ermöglichen, für den Pkw-Verkehr prinzipiell gut angebunden ist, ist die Erreichbarkeit und Orientierung durch die nur als Einbahnstraße zu befahrende Mühlenstraße erschwert.

Auch die Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist insgesamt als gut zu bezeichnen. Bezüglich des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs besteht Handlungsbedarf. Insbesondere die Querungsmöglichkeiten des Rheydter Ringes für den Radverkehr und den Fußgänger sind derzeit als nicht zufriedenstellend zu beurteilen.

Neben der Gewährleistung der Erreichbarkeit durch sämtliche Verkehrsarten gilt es ebenso, ein gleichberechtigtes Nebeneinander der Verkehrsarten zu ermöglichen. Durchgangsverkehrsanteile von über einem Drittel der Verkehre, die das Straßennetz innerhalb des Rheydter Ringes benutzen, erschweren die verträgliche Abwicklung der Verkehrsarten untereinander.

Aus der verkehrlichen Bestands- und Mängelanalyse ergeben sich im Wesentlichen folgende Aspekte, die im Zuge einer Neuorganisation der Verkehrsführung im Bereich der Rheydter Innenstadt zu berücksichtigen sind:

- spürbare Verringerung bzw. Vermeidung des Durchgangsverkehrs innerhalb des Rheydter Rings beispielsweise durch Schleifenerschließung,
- Verbesserung der Orientierbarkeit für den Pkw-Verkehr auf dem Rheydter Ring,
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr über den Rheydter Ring,



Schematische Darstellung des Verkehrssystems mit der Einrichtung des Buskreuzes, Schließung des Rheydter Ringes sowie Einführung eines Schleifensystems

Legende

-  zentrale Busknotenpunkte am Bahnhof und dem Marienplatz
 -  Verlagerung der Bushaltestelle von der Wilhelm-Schiffer-Straße an die Friedrich-Ebert-Straße
 -  Errichtung eines "Buskreuzes" zur Vereinfachung der Trassenführung für die Buslinien
 -  Rheydter Ring
-  Zufahrten auf die Rheydter Innenstadt
 -  Öffnung der Mühlenstraße für den Zwei-Richtungs-Verkehr zur Schließung des Rheydter Ringes
 -  Installation eines „Schleifensystems“ zur Verbesserung der Orientierbarkeit in der Rheydter Innenstadt

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr im Bereich des Marienplatzes durch deutliche Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen,
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch eine neue Bushaltestelle in der Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe Hauptstraße in Verbindung mit gleichzeitiger Beschleunigung des Busverkehrs sowie Entlastung des Ringverkehrs.

Untersuchungen zur Verkehrsführung im Bereich der Rheydter Innenstadt führen zu dem Ergebnis, dass durch die derzeitige Verkehrsregelung innerhalb des Rheydter Ringes ein erheblicher Anteil des Durchgangsverkehrs in Ost-West-Richtung nicht auf den Rheydter Ring umgelenkt wird. Die derzeitige Verkehrsführung führt lediglich dazu, dass die Durchgangsverkehre in Nord-Süd-Richtung auf den Rheydter Ring verlagert werden. Eine Untersuchung von verschiedenen Konzepten zur Verkehrsführung innerhalb und im Zuge des Rheydter Ringes zeigen auf, dass die Durchgangsverkehre in Ost-West-Richtung ebenfalls bei einer entsprechenden Verkehrsführung auf den Rheydter Ring umgelenkt werden können. Untersucht wurden dabei verschiedenste Konzepte von der Öffnung der Mühlenstraße für den Pkw-Verkehr in beide Fahrtrichtungen über eine teilweise Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeit der Stresemannstraße für den Pkw-Verkehr bis zu einer vollständigen Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeiten innerhalb des Rheydter Ringes für den Pkw-Verkehr.

Bei sämtlichen betrachteten Konzepten zur Verkehrsführung konnte die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Rheydter Ringes nachgewiesen werden. Allerdings bedarf es zur Gewährleistung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit an einigen Knotenpunkten im Zuge des Rheydter Ringes einiger Umbau- und Anpassungsmaßnahmen.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs kann die Erreichbarkeit der Rheydter Innenstadt, die derzeit schon insgesamt als gut bezeichnet werden kann, durch die Begradigung der Linienführung der Linien 1, 2 und SB 1 verbessert werden. Die genannten Linien könnten zukünftig

komplett über die Friedrich-Ebert-Straße geführt werden. Das bedeutet, die Haltestelle am Ring würde ersetzt durch eine Haltestelle auf der Friedrich-Ebert-Straße in Höhe der Hauptstraße. Um diese Linienführung zu ermöglichen, wäre jedoch ein Umbau der Knotenpunkte Friedrich-Ebert-Straße/Wilhelm-Schiffer-Straße/Mühlenstraße und Wilhelm-Schiffer-Straße/ Hohlstraße erforderlich.

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr über den Rheydter Ring beschränken sich im Wesentlichen auf die Optimierung der Signalschaltungen für den Fußgängerverkehr. Hier gilt es, bei Umsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes bei der Anpassung der Signalschaltungen die Wartezeiten für die querenden Fußgänger- und Radverkehre nach Möglichkeit zu minimieren.

Innerhalb des Ringes ist eine weitgehend freigestellte Nutzung aller Straßen (auch Fußgängerbereiche) für den Radverkehr angestrebt. Das ist durch die gemeinsame Führung des Radfahrers und des Busses auf Busfahrspuren möglich. Für alle übrigen Straßen innerhalb des Ringes gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 oder 30 km/h, so dass eine problemlose gleichberechtigte Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr möglich ist.

Mit der Öffnung der Mühlenstraße in beide Fahrtrichtungen und der geradlinigen Führung des Busverkehrs über die Friedrich-Ebert-Straße in Verbindung mit einer eindeutigen Schleifenerschließung der Rheydter Innenstadt könnten sowohl die verkehrlichen als auch die städtebaulichen Ziele erreicht werden.



Radstation am Rheydter Hauptbahnhof, an der Fahrräder kontrolliert abgestellt werden können



Der Busbahnhof am Rheydter Hauptbahnhof, der neben dem Marienplatz als zentraler Umstiegsplatz genutzt wird

Mönchengladbach ist deutschlandweit die einzige Stadt mit zwei Hauptbahnhöfen:
Mönchengladbach Hauptbahnhof und
Rheydt Hauptbahnhof



Nördliche Innenstadt

Der nördliche Innenstadtbereich bedarf besonderer Aufmerksamkeit, kommt es hier doch zu einer Häufung städtebaulicher Probleme. Dies liegt zum Teil in der Baustruktur der Wiederaufbauphase begründet. Zudem befindet sich in diesem Bereich mit der Hauptstraße die Fußgängerzone, die seit einigen Jahren mit einem erheblichen Funktionsverlust zu kämpfen hat und in der aktuell funktional und baulich unbefriedigenden Situation des Marktplatzes endet. Zudem liegen das Lankes-Gelände und die daran angrenzenden Flächen brach oder sind untergenutzt. Das bedeutet, dass die „Pole“ der Hauptstraße ebenfalls schwach sind. Ergänzend zu den baulichen Missständen ist auch die verkehrliche Situation durch den fehlenden Ringchluss in der Mühlenstraße unbefriedigend. Impulse für die nördliche Innenstadt sind nur durch das Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen zu erwarten.

01. Belebung der Hauptstraße

Fußgängerzonen nehmen innerhalb des innerstädtischen Gefüges eine Sonderstellung ein. Diese Sonderrolle birgt neben zahlreichen Chancen auch vielfältige Restriktionen. Häufig werden sie als reine Einkaufsstraßen wahrgenommen. Insbesondere in Innenstädten mit schwindender Vitalität, wie in der Rheydter Innenstadt, kann dieser Vitalitätsverlust schnell dazu führen, dass der Stadtraum verödet. Die Hauptstraße als historisches Rückgrat der Stadtentwicklung hat den Funktionsverlust der Rheydter Innenstadt besonders stark zu spüren bekommen. Durch ihre zentrale Lage und räumliche Anlage bietet sie aber das Potenzial, gemischte innerstädtische Nutzungen und vor allem neues innerstädtisches Wohnen aufzunehmen. Die vorhandene Bausubstanz der 1950er Jahre kann durch entsprechende Maßnahmen zur Wohnraumaufwertung den heutigen Wohnansprüchen angepasst und die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort gesteigert werden.

Wohnqualität stärken!

Aus diesem Grund sind Funktionen wie das Wohnen systematisch zu stärken. In Rheydt gilt es insbesondere die Qua-

litäten der Architektur des Wiederaufbaus für das Wohnen neu zu entdecken und gezielt in Szene zu setzen. Dabei kommt der Hauptstraße eine besondere Rolle zu, denn

- in diesem Stadtraum kann das Wohnen in einem innerstädtischen 1950er Jahre Quartier modellhaft aufgearbeitet werden, ein Projekt dieses Umfangs ist bundesweit bisher noch nicht realisiert worden und würde dementsprechend eine Art Pilotcharakter aufweisen,
- die Bausubstanz ist stellenweise zwar stark vernachlässigt, die ursprünglichen Ideen und der ehemalige Charme der Bebauung sind dennoch spürbar.

Neben der Aufwertung des Fassadenbildes muss eine umfangreiche Bestandssanierung durchgeführt werden. Dazu zählt neben der Anpassung von Gebäudehöhen auch die Nachrüstung mit Balkonen oder Dachterrassen. Diese sind für die Steigerung der Wohnqualität notwendig, bieten doch die Blockstrukturen entlang der Hauptstraße keine Möglichkeit, Innenhöfe zu bilden. Auch die Bildung attraktiver Grundrisse und barrierefreier Wohnformen, die auch die Nachrüstung von Fahrstühlen impliziert, sind für gehobenes innerstädtisches Wohnen unerlässlich. Die Stärkung der Wohnqualität ist aufgrund der kritischen Einzelhandelsituation zur Aufwertung der Innenstadt zwingend notwendig. So kann die für eine Innenstadt wichtige Vitalität wiedererlangt werden, die im Zuge des Strukturwandels in diesem Stadtraum verloren gegangen ist.

Attraktivität steigern!

Es sind verschiedene Maßnahmen zu ergreifen, die der Verödung der Hauptstraße entgegenwirken. Es gilt die Attraktivität der Hauptstraße durch hochwertiges Straßenmobiliar, eine einheitliche Pflasterung sowie gezielt gestaltete Grünstrukturen zu steigern. Die sich bereits dort befindliche Baumreihe stellt einen guten Ansatz dar. Von Bedeutung erscheint es auch, den Straßenraum von überflüssigen Werbetafeln, Pollern und Straßenschildern zu befreien. Wichtig ist es Ruhe zonen mit ausreichend Sitzgelegenheiten einzurichten.



Die Hauptstraße ist in vielen Bereichen in die Jahre gekommen und bedarf an verschiedene Stellen der „Reparatur“. Die Fotomontagen zeigen zwei Gestaltungsbeispiele.

02. Gestaltung des Marktplatzes

Innerstädtische Plätze bestimmen in ihrer abwechselnden Folge die Gestalt und den Erlebniswert der Stadt. Die Gestaltung und Ausprägung öffentlicher Räume hat entscheidende Bedeutung für die Sicherung der Lebensqualität. Der Marktplatz soll in seiner Funktion als zentraler städtischer Raum gestärkt werden.

Identität stiften!

Der Marktplatz nimmt in Rheydt eine besondere Rolle innerhalb des Stadtgefüges ein, denn

- er ist einer der ältesten Plätze im Rheydter Stadtgefüge und besitzt somit eine lange, traditionsreiche Geschichte,
- an ihm befinden sich mit dem historischen Rathaus und der evangelischen Hauptkirche zwei wichtige, identitätsstiftende Gebäude und
- er ist in seiner Anlegung und seinem Flächenangebot der größte und am vielfältigsten nutzbare innerstädtische Platz.

Es gilt diesen Platz seiner Bedeutung und seiner Lage im Raum entsprechend wiederzubeleben. Durch seine Geschichte besitzt der Rheydter Marktplatz ein sehr hohes Identifikationspotenzial. Unterstützt wird dieses durch die historisch wertvollen Gebäude des Rathauses und der evangelischen Hauptkirche. Insgesamt bietet der Platz die Chance, Rheydt einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Freiraum zu geben, der gleichzeitig eine Stellvertreterrolle für die Innenstadt übernehmen kann. Dies würde den Gedanken unterstützen, die Platzentwicklung an dieser Stelle voranzutreiben, gilt es doch eine „Marke“ zu entwickeln, die von der Bevölkerung mitgetragen wird. Nur so kann eine solche Strategie erfolgreich sein und vor allem langfristig Wirkung entfalten.

Aufenthaltsqualität schaffen!

Der innerstädtische Platz als wichtige Bühne der Stadtgesellschaft und Stadtkultur, als Spiegelbild des Gemein-

wesens „Stadt“ und als lebendige Quartiersmitte kann in einem erheblichen Umfang zum positiven Erscheinungsbild des Stadtraumes beitragen. Ein positives Innenstadtbild kann jedoch nur erzeugt werden, wenn der Platz entsprechend gestaltet ist. Dies impliziert qualitativ hochwertige Straßenmöblierungen und Bodenbeläge, räumlich strukturierte und gepflegte Grünanlagen sowie eine attraktive Architektur mit einem einladenden Einzelhandels- und Gastronomieangebot. Der Rheydter Marktplatz soll wieder zum Verweilen einladen, sind Plätze doch auch immer Ruheräume. Demnach müssen ausreichend Sitzgelegenheiten, auch außerhalb der gastronomischen Einrichtungen, angeboten werden.

Baulich benötigt der Markt vor allem klar definierte Platzkanten. Vorstellbar ist demzufolge, die Platzseite hin zur Limitenstraße durch ein Gebäude zu schließen und dem Markt so vier Raumkanten mit platzbelebenden Nutzungen zu geben.

Auch der Rückbau der Pavillons muss eingeleitet werden. Durch den Abriss würde sich die Platzfläche zunächst vergrößern und könnte durch Gestaltung mit einer Baumreihe zu einem attraktiven Stadtraum werden, der zum Verweilen einlädt. Wichtigstes Ziel der Entwicklung der westlichen Platzflanke ist jedoch, auch die in den Pavillons bestehenden gut funktionierende Einrichtungen zu halten. Es gilt demnach bereits im Vorfeld mit den Mietern Gespräche zu führen, um ihr Engagement an den Standort zu binden.

Zur Attraktivierung der nördlichen und somit vierten Platzflanke wird überlegt, den Pkw-Verkehr aus der Hauptstraße zu nehmen und die Platzfläche bis zur Mühlenstraße zu erweitern. Die dort an den Platz angrenzenden Geschäfte können stärker ins Marktplatzgeschehen einbezogen werden. Damit kann die nördliche Platzseite belebt und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger erhöht werden.

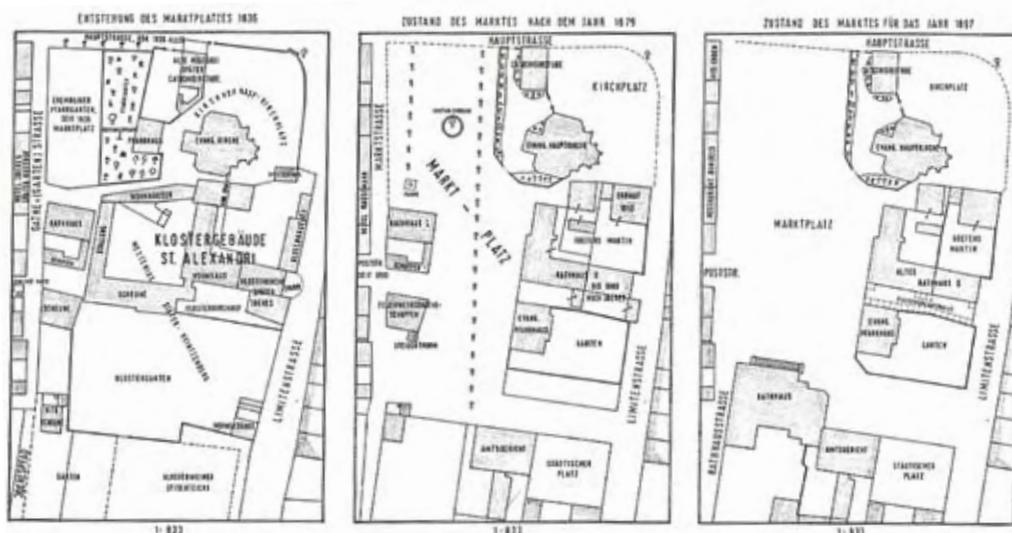
Vielfalt erhalten!

Doch fungiert der Rheydter Marktplatz nicht nur als reiner Ruheort. Durch eine Zunahme der Mobilität in den vergangenen Jahrzehnten ist es der Bevölkerung möglich, zwischen vielen verschiedenen Orten und Aktivitäten zu wäh-

len. Daher ist neben einer ansprechenden Gestaltung auch die Nutzung des Marktes für die Belebung und Attraktivierung von Rheydt von besonderer Bedeutung. Durch seine Lage, die Platzgröße und –form, bietet der Markt bereits jetzt mannigfaltige Nutzungsmöglichkeiten. Er beherbergt den Wochenmarkt, ist Veranstaltungsort für Großevents, bietet aber auch „Nischen“ für kleinere Feste.

Bei einem öffentlichen Platz handelt es sich immer um einen Ort der Begegnung und Kommunikation. Wichtig ist dabei, den Anforderungen aller Altersgruppen gerecht

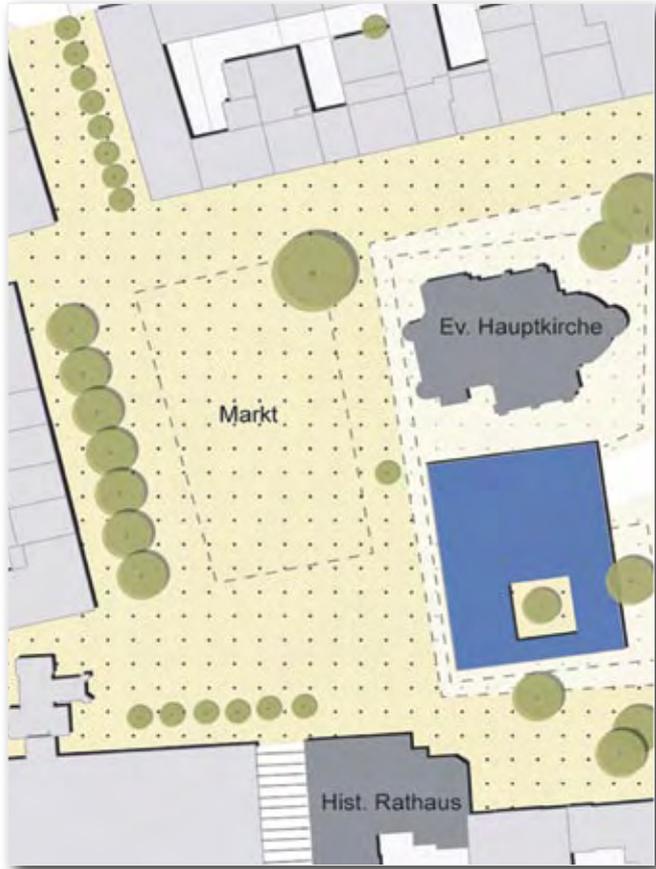
zu werden. Dazu zählen sowohl die älteren Bürgerinnen und Bürger, die sich gerne auf dem Marktplatz ausruhen möchten, als auch Kinder und Jugendliche, die attraktive Treffpunkte in der Innenstadt suchen. Daher bedarf es neben einer ansprechenden Platzgestaltung auch der Bereithaltung interessanter Nutzungsangebote. Ein Denkmodell wäre beispielsweise die Verlagerung der Musik- und Volkshochschule an einen zentralen Ort wie den Markt. Er stellt den zentralen Platz im Stadtgefüge dar und muss in seiner Nutzungsflexibilität und Variabilität entsprechend darauf reagieren.



links:
Entwicklung des Marktplatzes
zwischen 1836 und 1897

unten:
Historische Bilder des Rheydter
Marktplatzes





links:

Der Marktplatz ist der zentrale Stadtraum in Rheydt, an dem die aktuelle Situation der Innenstadt sehr gut ablesbar ist: Sie verfügt über zahlreiche Potenziale, Vieles ist jedoch in die Jahre gekommen und bedarf dringend einer Aufwertung.

unten:

Die Fotomontage zeigt exemplarisch und stark vereinfacht, welche Wirkung der Abriss der Betonpavillons auf den Raumeindruck haben könnte.



03. Gestaltung des Lankes-Geländes

Eine Innenstadt lebt von der Vielfalt und Lebendigkeit seiner unterschiedlichen Stadträume. Es gibt jedoch Räume, die im Laufe der Zeit einen Funktionsverlust bzw. -wandel verzeichnen mussten. Dazu zählt in der Rheydter Innenstadt auch das Lankes-Gelände mit den umgebenden Flächen. Dort bietet sich eine gesamtheitliche Überplanung an. Hierdurch könnten gerade im Nordwesten der Rheydter Innenstadt wichtige Entwicklungsimpulse gesetzt werden.

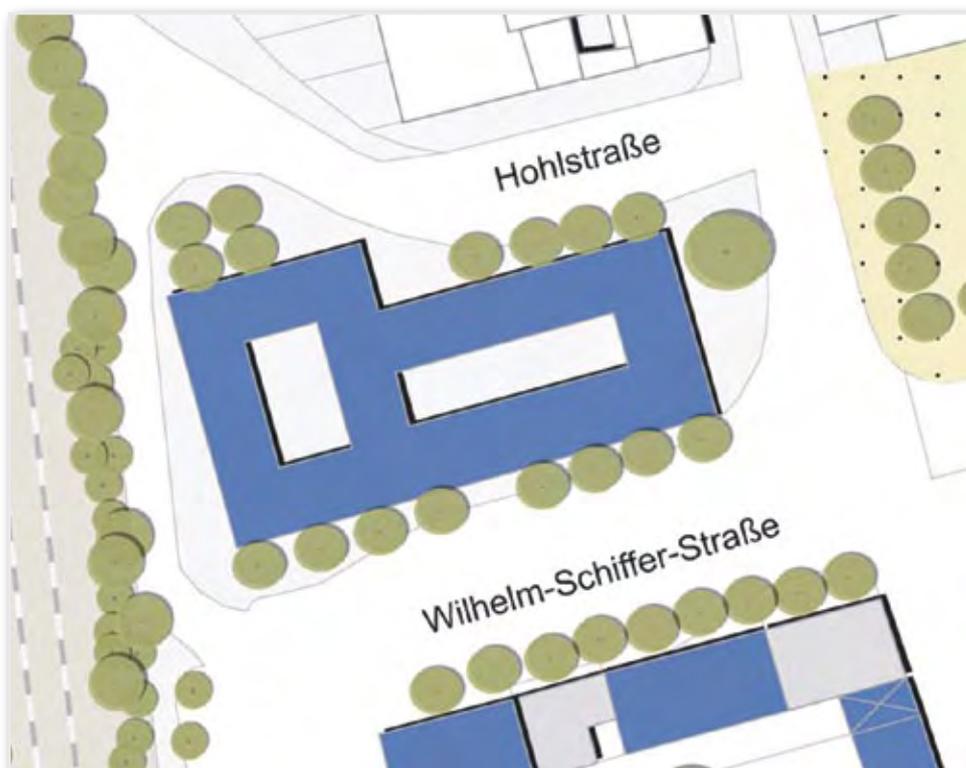
Identität stiften!

Um die für eine Innenstadt notwendige Dynamik wieder zu erlangen, gilt es den vom Funktionsverlust betroffenen Stadträumen ein neues „Gesicht“ zu geben. Für diesen Prozess eignet sich der Standort Lankes-Gelände in besonderem Maße, denn

- das Areal stellt die Eingangssituation zur Innenstadt dar und hat einem dementsprechend repräsentativen Charakter,

- es handelt sich um ein klassisches innerstädtisches Quartier, das eine Mischnutzung aufnehmen kann und
- die Stadt kann als Eigentümerin der Fläche die Entwicklungsrichtung mit beeinflussen.

Die Entwicklung eines hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandortes könnte dazu beitragen, dieses Areal zu einem attraktiven Standort zu entwickeln, das durch gezielt platzierte Baukörper die Stadteinfahrt deutlich markieren würde. Die unmittelbare Lage an Wilhelm-Schiffer-Straße und Friedrich-Ebert-Straße als eine der beiden Hauptverkehrsverbindungen zwischen Rheydt und Mönchengladbach, die sehr gute fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt und die Stellplätze im angrenzenden City-Parkhaus sind als Stärken des Standortes hervorzuheben.



Die momentan ungenutzte Fläche des ehemaligen Lankes-Geländes birgt zahlreiche Potenziale, die es zukünftig entsprechend zu nutzen gilt. Die Verkehrsgünstige Lage würde die Etablierung eines Büro- und Dienstleistungsstandortes unterstützen.

04. Arrondierung des Wohnblocks an der Kloetersgasse

Der Block muss baulich arrondiert werden, um einen ruhigen Wohnblock entstehen zu lassen. Dabei sind insbesondere die vorhandenen Baulücken zu schließen, bei Bedarf sollte auch über gezielten Rückbau nachgedacht werden und es gilt die stadträumlich unbefriedigende Situation des Parkhauses an der Wilhelm-Schiffer-Straße zu lösen. Dieses passt sich momentan der Gefällegage des Straßenraumes an und bildet dementsprechend keine klar definierte Raumkante. Damit fehlt auch an dieser Stelle die Fassung der Innenstadt nach Außen. Vielmehr lässt es zu, dass die Lärmemissionen des Rheydter Ringes und der westlich verlaufenden Bahntrasse ungehindert in den Blockinnenbereich eindringen können.

Langfristiges Ziel muss sein, einen attraktiven innerstädtischen Wohnstandort mit begrünten Innenhöfen zu schaffen, der insbesondere für ältere Menschen interessant sein kann.

Vitalität erzeugen!

Lebendigkeit erreicht man in der Innenstadt zum einen über eine funktionierende Einzelhandelsstruktur, zum anderen über qualitativvolles Wohnen. Die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass der Standort in nordwestlicher Innenstadtlage nicht allein als Handelsstandort funktioniert. Vielmehr sollte auch ein Schwerpunkt auf das Wohnen gelegt werden, um so die notwendige Vitalität zu erzeugen. Mit dem Bestand umgehen bzw. „auffüllen“ ist die Herangehensweise im Bereich Kloetersgasse.

Einheitlichkeit schaffen!

Trotz der Unterschiedlichkeit der bisherigen Baustruktur ist es von entscheidender Bedeutung, eine homogene Entwicklung für diesen Standort zu erreichen. Nur so können die angestrebte Imagebildung und die notwendige Vitalität erreicht werden. Dafür bedarf es einer gemeinsamen Zielsetzung und einer einheitlichen Vorgehensweise.



Der Wohnblock an der Kloetersgasse birgt die Chance, einen Innenhof auszubilden. Dieser würde den gesamten Block als Wohnquartier deutlich aufwerten und positive Ausstrahlungseffekte für den Umfeld erzeugen.

05. Umgestaltung des City-Parkhaus Vorplatzes

Ziel ist es, einen städtischen Raum auszubilden, der attraktiv und übersichtlich gestaltet ist. So werden die bislang vorhandenen „dunklen Ecken“ gemieden. Eine städtische Platzfläche an dieser Stelle könnte eine kontrastreiche räumliche Ergänzung zu der Neubebauung auf dem Lankes-Gelände darstellen, dem architektonisch interessanten Parkhausrundbau entsprechend Raum lassen und das hochwertige Einrichtungshaus Tellmann ins Blickfeld rücken. Dafür sollten in einem ersten Schritt vor allem die Hochbeete einer offenen, freundlichen Gestaltung weichen.

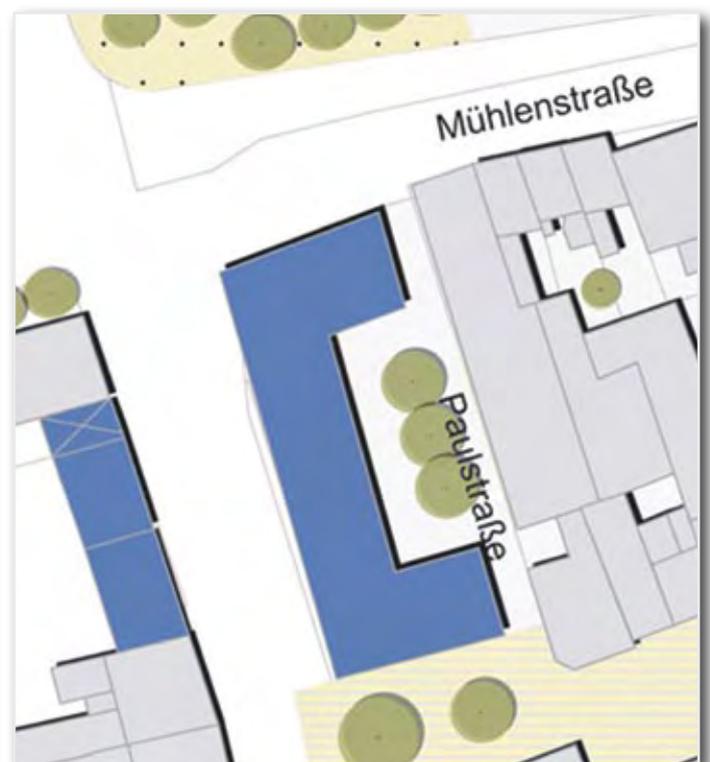
Der Vorplatz des City-Parkhauses an der Mühlenstraße könnte als städtisch ausgebildete Platzfläche die Stadteinfahrt in die Rheydter Innenstadt deutlich markieren und für den einfahrenden Besucher kennzeichnen.



07. Aufwertung des Standortes City Haus/ ehemaliger Plus

Die Entwicklung eines hochwertigen Innenstadtbausteins mit Wohn- und Dienstleistungsangeboten kann dazu beitragen, eine attraktive Eingangssituation zum unmittelbaren Innenstadtbereich zu schaffen, markiert er doch den Beginn der Fußgängerzone. Dafür könnte es notwendig werden, sowohl das Gebäude des ehemaligen Plus als auch das City-Haus durch heutigen Anforderungen gewachsenen Neubauten zu ersetzen. Denn beide entsprechen funktional und baulich nicht mehr den Anforderungen, die an einen solchen innerstädtischen Standort gestellt werden.

Das Areal des City-Hauses und des ehemaligen Ladenlokals von Plus könnte gemeinsam mit den umliegenden Flächen einen attraktiven Stadteingang darstellen. Zu diesem Zweck wäre über Rückbau der derzeitigen Bausubstanz und einen Neubau nachzudenken.



04. Öffnung der Mühlenstraße

Um die mit dem Rheydter Ring begonnene Logik der Verkehrsführung konsequent zu Ende zu führen, bedarf es der Öffnung der Mühlenstraße für den Zwei-Richtungs-Verkehr. Nur so ist es möglich, die Orientierung für den Pkw-Verkehr zu verbessern. Dies kann selbstverständlich nur in einem der Mühlenstraße angemessenen Profil und wohl dosiert geleistet werden. Gleichzeitig zieht diese Veränderung auch notwendige verkehrliche Umstrukturierungsmaßnahmen rund um das Lankes-Gelände (Wilhelm-Schiffer-Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Hohlstraße) und den Knotenpunkt an der Limitenstraße nach sich.

Marktstraße und Umfeld

Der in Ost-West-Richtung verlaufende Abschnitt der Marktstraße gilt neben Haupt- und Stresemannstraße als wichtiger Standort für den Einzelhandel und hat sich vor allem in den vergangenen Monaten kräftig „gemausert“. Einige Geschäfte sind neu eröffnet worden, andere wurden oder werden derzeit saniert. Insgesamt befinden sich hier vor allem Immobilien mit einem hochwertigen Einzelhandelsangebot und ansprechend gestalteten Fassaden und Schaufensterfronten. Um diese Qualitäten zu unterstützen und langfristig zu sichern, bedarf es jedoch einer Neuorganisation des Straßenraumes und Aufwertung der angrenzenden Platzflächen. So kann die Marktstraße auch künftig die notwendige Verknüpfung zwischen Markt- und Marienplatz darstellen.

05. Attraktivierung der Marktstraße und des Sparkassenvorplatzes

Öffentliche Plätze dienen der Verbindung von Stadträumen und bieten der Bevölkerung Aufenthaltsmöglichkeiten. Die zentrale Lage der Stadtparkasse sowie ihre Funktion als Frequenzbringer erfordern eine gestalterische Aufwertung des Vorplatzes. Bisher ist die Platzfläche lediglich Verbindungsstück zwischen Stresemannstraße und Marktplatz. Zukünftig könnte sie durch eine ansprechende Gestaltung verstärkt als Stadtraum mit eigenen Qualitäten genutzt wer-

den. Gleiches gilt für den öffentlichen Raum des Marktstraße als Präsentationsfläche der angrenzenden Geschäfte.

Aufenthaltsqualität erzeugen!

Der Sparkassenvorplatz und der nordöstliche Bereich der Marktstraße erfüllen bisher lediglich eine verbindende Funktion, bergen jedoch das Potenzial als Aufenthaltsort angenommen zu werden, denn

- sie liegen sehr zentral im innerstädtischen Gefüge,
- der Teilabschnitt der Marktstraße zählt mit zu den am stärksten frequentierten Fußgängerbereichen in der gesamten Innenstadt und
- der Sparkassenvorplatz stellt die Eingangssituation zur stark frequentierten Sparkassenfiliale dar und muss dementsprechend repräsentative Aufgaben erfüllen.

Um allerdings eine höhere Aufenthaltsqualität zu erzeugen, ist der gesamte Stadtraum neu zu gliedern. Zur Attraktivierung des Marktstraße als Präsentations- und Aufenthaltsfläche sowie des Sparkassenvorplatzes wäre es sinnvoll, die Parkplatzfläche mit dem Straßenraum zusammenzulegen. Dadurch würde sich die Verkehrsfläche insgesamt verringern und der verfügbare öffentliche Raum entsprechend vergrößern. So könnte dem gesamten Stadtraum ein stark separierender Charakter genommen werden.

Durch eine größere Transparenz der gesamten Platzsituation, würde die Fläche deutlich an Aufenthaltsqualität gewinnen. Es wären nicht mehr die Kfz-Verkehrsflächen, die den Stadtraum dominieren, sondern die dem Fußgänger vorbehaltenen Bereiche.

Verkehr lenken!

Um die erwünschten Aufenthaltsqualitäten für den Stadtraum zu erhalten ist es notwendig, die verschiedenen Verkehrsarten gezielt zu lenken. Für den Fußverkehr gilt es nicht nur die Verbindung zwischen Stresemannstraße und Marktplatz zu optimieren, sondern auch die Verweildauer zu erhöhen. Denkbar wäre eine Umgestaltung des Bereiches der Marktstraße und des Sparkassenvorplatzes. Dabei soll

eine Reduzierung der Flächen für den fließenden MIV und eine Maximierung der Fußgängerbereiche im Vordergrund stehen. Wie die genaue Verkehrsabwicklung (Erschließen, Parken und Liefern) verlaufen könnte, wäre unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse noch im Detail zu planen. Bei den Überlegungen gilt es zu beachten, dass sich in unmittelbarer Platznähe die verwaltungsinterne Tiefgaragenzufahrt befindet. Zu Stoßzeiten ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Die zu ergreifenden Maßnahmen müssten das reibungslose Abfließen dieses Verkehrs auch zu diesen Zeiten gewährleisten, würde es doch ansonsten zu einer erheblichen Beeinträchtigung für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität in diesem Stadtraum kommen.

Neben einer veränderten Verkehrsführung des MIV im Bereich des Sparkassenvorplatzes wäre es daher denkbar, die verwaltungsinterne Tiefgarageneinfahrt an die Stresemannstraße zu verlegen. Die topographischen Gegebenheiten würden keine Restriktion darstellen und auch das Straßenprofil der Stresemannstraße könnte die durch die Zufahrt entstehende Verkehrsbelastung problemlos aufnehmen. Vorteil dieser Lösung wäre eine weitere Qualitätssteigerung für Fußgänger im Bereich Marktstraße, da die Tiefgaragenzufahrt mit einer ebenerdigen Fläche überbaut werden könnte. Mit dieser Maßnahmen einhergehen könnte demzufolge der Rückbau des eingeschossigen Baukörpers des überdimensionierten Erschließungsturms zum Rathaus. So würden die Sicht- und Wegebeziehungen zwischen Marktstraße und Marktplatz deutlich verbessert, da die derzeitige Gassensituation aufgelöst werden könnte und die innerstädtische „Diagonale“ unterstützt würde.

Um das Abfließen des Verkehrs zu gewährleisten, sieht das Konzept die Umdrehung der heutigen Fahrtrichtung

Der Raum vor der Sparkasse ist zentrales Bindeglied im innerstädtischen Gefüge und sollte dieser Funktion nach gestaltet sein. Dies bedeutet, dass den Fußgängern Vorrang vor dem Autoverkehr eingeräumt und die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert wird.

in der Harmoniestraße vor. So kann der Pkw-Verkehr problemlos vom Parkplatz der Sparkasse über die Stresemannstraße abfließen und beeinträchtigt nicht die empfindlichen und stärker frequentierten Innenstadtbereiche.

Innenstadtfunktionen stärken!

Neben der Attraktivierung des öffentlichen Raumes würden auch die angrenzenden Innenstadtfunktionen von einer Umgestaltung des Sparkassenvorplatzes profitieren. Insbesondere die im nördlichen Bereich angrenzenden Ladenlokale und Gastronomiebetriebe könnten ihre Auslage bzw. Außengastronomie erweitern und dementsprechend besser präsentieren. Die Passantenzählung Ende 2007 hat gezeigt, dass dieser Stadtraum bereits jetzt zahlreiche fußläufige Beziehungen aufweist und entsprechend stark frequentiert ist. Diese Zahlen sprechen für eine Attraktivierung des öffentlichen Raumes und die damit einhergehende Stärkung der innerstädtischen Einzelhandels- und Dienstleistungssituation unterstützen. Durch die große Anlage der Sparkasse und die in dem Gebäude mit enthaltenen Einrichtungen der Stadtverwaltung, profiliert sich der Stadtraum rund um den Sparkassenvorplatz nicht als Wohnstandort. Aus diesem Grund erscheint es noch wichtiger, die anderen Innenstadtfunktionen wie Handel, Dienstleistung und Gastronomie entsprechend zu stärken.



06. Gestaltung des Harmonieplatzes

Öffentlichen Räume sind Orte des Treffens und dienen der Orientierung, der Identifikation und Integration. Der Harmonieplatz bildet als Stadtplatz gemeinsam mit der Harmoniestraße die wichtigste Verbindung zwischen Stresemann-, Markt- und Hauptstraße. Gestalterisch bleibt er allerdings weit hinter seinen Möglichkeiten zurück. Die Fläche wirkt wenig einladend. Vor allem eine hochwertige Grüngestaltung könnte die Platzsituation attraktiver machen und einen eigenen Charakter herausbilden.

Aufenthaltsqualität schaffen!

Der Harmonieplatz eignet sich von seiner Anlage her besonders gut für die Installation eines Begegnungsraumes, denn

- er ist von östlicher und westlicher Seite durch die geschlossene Blockrandbebauung begrenzt und demnach in seiner Ausformung bereits definiert,
- das Verkehrsaufkommen ist durch die Fußgängerzone Hauptstraße im Norden und die Marktstraße als reine Erschließungsstraße im Süden wesentlich geringer als an den anderen innerstädtischen Plätzen,
- der Harmonieplatz wird durch die sehr gut erhaltenen Eckgebäude der Leitl-Bebauung dominiert. Somit befinden sich hier zwei identitätsstiftende Gebäude, die dem Platz ein eigenes „Gesicht“ geben.

Der Harmonieplatz eignet sich von seiner Anlage besonders gut als städtischer Aufenthaltsort, ist er doch wesentlich kleiner und dadurch überschaubarer als der Marktplatz. Zudem ist er durch seine sehr zentrale Lage im Raum stark in das städtische Gefüge eingebunden.

Um die gestalterischen Defizite des Platzes auszugleichen, bedarf es einer ansprechenden Gestaltung. Einladend wirkende Sitzmöglichkeiten in Nähe zu kindgerechten innerstädtischen Spielgeräten sollten mit einer hochwertigen Grüngestaltung kombiniert werden. Dabei wären insbesondere Baumpflanzungen vorstellbar, die die vorhandene Blockrandbebauung gestalterisch unterstützen und den gegenwärtigen Platzcharakter unterstreichen.

Transparenz herstellen!

Ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität bedarf attraktiver Randnutzungen. Ein wichtiges Kriterium ist daher, eine Transparenz hinsichtlich dieser Nutzungen herzustellen. Besonders gut für die Bespielung von Räumen wie dem Harmonieplatz eignen sich gastronomische Einrichtungen. Diese bieten Aufenthaltsmöglichkeiten für den Publikumsverkehr der Innenstadt, erzeugen durch außergastronomische Anlagen Lebendigkeit auf dem Platz. Durch eine solche offensive Belebung der Fläche wird Angsträumen offensiv entgegengewirkt. Zur Belebung können auch Schaufensterfronten als Auslage der angrenzenden Einzelhändler beitragen. Tagsüber entsteht so ein Gefühl der Geschäftigkeit und Vitalität. Nachts können große Fensterflächen den Raum beleuchten und dadurch beleben.



Südliche Innenstadt

Neben dem Marktplatz stellt der Bahnhof den zweiten wichtigen Ankerpunkt für die fußläufige Verbindung durch die Innenstadt dar. Die dabei entstehende diagonale Lauflage trifft momentan auf dem Marienplatz und der westlichen Stresemannstraße auf erhebliche Verkehrsprobleme. Aufgrund der Knotenpunktsituation dieses Bereiches, insbesondere für den öffentlichen Verkehr, sind bei der hohen Frequentierung zahlreiche Konflikte erlebbar. Ziel muss es deshalb sein, die Übersichtlichkeit und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger deutlich zu steigern. Mit dem Postareal befindet sich in der Rheydter Innenstadt ein deutlich untergenutzter Standort, der aber große Potenziale aufweist. Auch für dieses Areal gilt es eine neue Funktion zu finden und attraktive Verknüpfungen mit den innenstadtrelevanten Stadträumen herzustellen.

07. Gestaltung Marienplatz und Stresemannstraße

Wie in jeder anderen Innenstadt gilt es auch in Rheydt, die unterschiedlichen Verkehrsarten verträglich miteinander zu organisieren. Dies gilt speziell für den Bereich rund um den Marienplatz. An dieser Stelle treffen sich die verschiedenen Verkehrsarten und müssen verteilt werden. Der Marienplatz ist der „Knotenpunkt“ in der Innenstadt schlechthin. Er muss „entfrachtet“ und so gestaltet werden, dass die Marienkirche wie die Platzränder zur Geltung kommen und die vielzähligen Funktionsabläufe an diesem Standort übersichtlich werden.

Verkehr lenken!

Der Bereich rund um den Marienplatz eignet sich besonders gut, um die Funktionen einer Innenstadt aus verkehrlicher Sicht zu unterstützen, denn

- der Marienplatz hat eine lange Tradition als Verkehrsknotenpunkt,
- hier bündeln sich alle relevanten Verkehrsarten und können ihrer Priorität nach organisiert werden.

Bisher gibt es eine eher unbefriedigende Priorisierung der verschiedenen Verkehrsarten. Dem motorisierten Verkehr wird gegenüber dem Fuß- und Radverkehr ein zu hoher Stellenwert eingeräumt. Diese Situation gilt es zu verbessern, indem speziell dem Fußverkehr mehr Rechte gewährt werden. Die Lichtsignalanlagen für Fußgänger, die teilweise noch als Bedarfsampeln geschaltet sind, müssten modifiziert werden. Die Kreuzung am Marienplatz muss für den Fußverkehr ohne größere Verzögerungen zu überqueren sein, stellt dieser doch die innerstädtisch zu priorisierende Verkehrsart dar. Des Weiteren gilt es den motorisierten Individualverkehr durch entsprechende Straßenführungen und Verkehrslenkungsmaßnahmen bereits am Rheydter Ring abzufangen und nicht erst bis in die eigentlichen Innenstadtbereiche vordringen zu lassen. Es lässt sich sagen, dass dem Fuß- und auch Radverkehr am Marienplatz ein deutlich höherer Stellenwert eingeräumt werden muss als dem motorisierten Verkehr.

Denkbar wäre ein Verkehrsmodell, das die Kreuzungssituation am Marienplatz neu organisiert, indem dem Pkw-Verkehr die direkte Durchfahrt verwehrt bleibt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass dieser nicht mehr in die Innenstadt einfahren kann. Eher das Gegenteil ist der Fall. Der Pkw-Verkehr wird durch ein Schleifensystem dort rausgelenkt, wo er in die Innenstadt eingefahren ist. Dadurch wird die Orientierung für den Autofahrer deutlich leichter und der Marienplatz würde nicht vom Durchgangsverkehr belastet. Dies käme auch dem stark frequentierten Fußgängerbereich am westlichen Teil der Stresemannstraße entgegen. Der mit 20.000 Fußgängern pro Tag extrem stark frequentierte Bereich rund um den Marienplatz könnte so attraktiviert und der in der Stresemannstraße nachgewiesenen Durchgangsverkehr verhindert werden. Busse und Taxen könnten als Frequenzbringer den Bereich selbstverständlich nach wie vor durchfahren. Gleiches gilt für den Lieferverkehr.

Stadtraum bilden!

Neben den verkehrlichen Problemen gibt es auch städtebauliche Missstände, die zu beheben sind. Insbesondere die Marienkirche mit ihrem Stadtraum prägenden Charakter ist stärker in den Vordergrund zu holen. Dafür bedarf

es einer gezielten Aufwertung des Kirchemfeldes. Die Schrankenanlage seitlich des Kirchenportals beispielsweise stellt eine optische Barriere dar, die entfernt werden müsste. Auch die ungestalteten Grünstrukturen rund um das Kirchengebäude wirken eher störend, da hierdurch verschiedene schlecht einsehbare und dadurch sozial nur schwer kontrollierbare Räume entstehen.

In Teilbereichen sollte vor allem nicht nur über eine Bestandssanierung und Umfeldverbesserung sondern auch über den gezielten Rückbau nachgedacht werden. Dies betrifft insbesondere die seit einigen Monaten vakanten Ladenlokale östlich der Marienkirche. Auch der Straßenraum muss an einigen Stellen „entrümpelt“ werden, um wieder eine ansprechende Raumwirkung zu erzielen.

Der Marienplatz ist einer der zentralen Plätze im Innenstadtbereich. Gekennzeichnet wird er durch die Marienkirche und starke Fußgängerströme. Diesen gilt es zukünftig mehr Raum und Aufenthaltsqualitäten zu geben, befindet sich an dieser Stelle doch auch einer der beiden zentralen Busumsteigepunkte.



08. Entwicklung des Postareals

Viele Städte haben aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels, demographischer Entwicklungen sowie der Privatisierung ehemals öffentlicher „Unternehmen“ Einrichtungen und Nutzungen in häufig hervorragenden innerstädtischen Lagen verloren. Diese Brachflächen stellen für die Innenstädte oft ein großes Entwicklungspotenzial dar. Auch der Bereich rund um die Alte Post in der Rheydter Innenstadt weist funktionale und gestalterische Defizite auf. Das vorhandene Postgelände wird nicht mehr in vollem Umfang genutzt und insbesondere die Randbereiche zur Moses-Stern-Straße präsentieren sich unattraktiv. Aufgrund seiner Lage und des historischen Postgebäudes weist der Bereich ein Entwicklungspotenzial mit hoher Symbol- und Identitätskraft auf. Das Potenzial dieses Standortes lässt sich sinnvoll nur nutzen, wenn auch die städtische Fläche an der Moses-Stern-Straße und die benachbarte Hotel-Liegenschaft an der Bahnhofstraße konzeptionell mit eingebunden werden muss. Denn es gilt, die Standortentwicklung zu nutzen, um zu funktionalen Stärkungen und gestalterischen Aufwertungen auch im engeren Umfeld beizutragen.

Urbanität erzeugen!

Der Standort ist aufgrund seiner Lagebedingungen und des Flairs, das von dem alten Postgebäude ausgeht, besonders gut für eine gehobene innerstädtische Entwicklung mit einem vielfältigen Nutzungsspektrum geeignet. Ein wohl dosiertes Maß an Einzelhandel orientiert zur Bahnhofstraße, Büros und Dienstleistungseinrichtungen zur Moses-Stern-Straße können den Rahmen mit weniger empfindlichen Nutzungen für ein innerstädtisches Wohnen auf dem Posthof und im Postgebäude in Kombination mit kleinteiligem Handel und Gastronomie bilden.

Wohnnutzungen etablieren!

Zur Aufwertung der Rheydter Innenstadt spielt qualitativ volles Wohnen eine besondere Rolle. Der Standort der Alten Post ist dafür in besonderer Weise qualifiziert, denn

- er grenzt unmittelbar an die attraktiven Wohnquartiere um die Waisenhausstraße an,

- der Standort liegt in günstiger Lage zum Bahnhof wie zum Umsteigepunkt Marienplatz und
- auch die Nähe zum Theater ist gegeben.
- Vor allem hat die Alte Post mit ihrem historischen Gebäude ein identitätsstiftendes Gebäudeimage.

Das Potenzial hochwertiges Wohnen in Kombination mit anderen innerstädtischen Nutzungen unterzubringen, lässt sich an diesem Standort ausschöpfen. Denn es ist Ziel, durch qualitativ hochwertiges Wohnen, einer dadurch angehobenen Sozialstruktur und einer Erhöhung der Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnumfeld, die potenzielle Kundschaft der Innenstadt zu vermehren.

Stadtraum bilden!

Bei der Entwicklung des Postgrundstückes sind der städtische Parkplatz sowie das Areal des Posthotels mit einzu beziehen, um den Stadtraum an der Moses-Stern-Straße baulich zu markieren und den Übergang zwischen dem Vorfeld des Stadttheaters und dem Süden der Odenkirchener Straße so schmal wie möglich zu gestalten. So können die stadtfunktionalen Beziehungen auch stadträumlich ausgedrückt werden. Auf dem Posthof kann eine Struktur innerstädtischer Höfe entwickelt werden, über die auch Beziehungen zur Bahnhofstraße aufgebaut werden können. Der repräsentative Eindruck des Postgebäudes mit seinen großzügigen Ein- und Durchgängen ist ein idealer Auftakt für ein innerstädtisches Ensemble beispielsweise von Höfen – „Die Posthöfe“.

Verkehrsintensive Nutzungen vermeiden!

Für die stadtfunktionale und stadträumliche Verknüpfung der Rheydter Innenstadt mit ihrem teilweise hochwertigen Wohnumfeld ist die Minderung der Barrierewirkung durch den Rheydter Ring ein wichtiger Handlungsansatz. Alle Frequenzerhöhungen in den einzelnen Abschnitten des Rheydter Rings erschweren die stadträumliche Integration der vorhandenen Verkehrsanlagen und funktionalen Verflechtungsbereiche. Dies gilt es bei einer Standortentwicklung des Postareals zu bedenken.



Blick auf das Postareal von der Moses-Stern-Straße in die Odenkirchener Straße



Durch die vorhandene historische Bausubstanz des Postgebäudes kann das gesamte Areal ein eigenes „Gesicht“ entwickeln und gleichzeitig positive Entwicklungen im Umfeld anstoßen. Die Strukturen entlang der Waisenhaus- und Hugo-Preuss-Straße sollten aufgegriffen und in qualitativ hochwertiger Architektur fortgeführt werden.

09. Blockarrondierung entlang der Moses-Stern-Straße

Im Rahmen der Innenstadtentwicklung sind nicht nur neue Wohnnutzungen zu etablieren, sondern auch bereits vorhandene Wohnquartiere zu verbessern. Der bisher als Grünfläche ausgestaltete Bereich an der Moses-Stern-Straße wirkt teilweise wie ein Verlegenheitsgrün an der stark befahrenen Kreuzung zur Limitenstraße. Eine Bebauung bietet die Chance der stadträumlichen Verbesserung. Zudem würde ein städtisches Pendant zur Arge und dem Realkauf zur Markierung der Stadteinfahrt entstehen.

Wohnqualität steigern!

Die Arrondierung entlang der Moses-Stern-Straße eignet sich in besondere Weise die Stadteinfahrt zu markieren und die vorhandenen Wohnqualitäten zu steigern, denn

- in unmittelbarer Nähe befinden sich mit dem Stadttheater und der alten Post zwei prominente Gebäude, die dem Standort ein Gesicht geben können,
- nördlich dieser Straße befindet sich bereits qualitativ hochwertiges innerstädtisches Wohnen,

- es sind mit der Grünfläche an der Kreuzung Moses-Stern-Straße und Limitenstraße freie Entwicklungsflächen vorhanden.

Durch eine bauliche Blockrandschließung entlang der Moses-Stern-Straße ist die Wohnqualität der dahinter liegenden Wohnquartiere, vor allem entlang der Hugo-Preuß-Straße, erheblich zu verbessern. Durch eine Arrondierung der Blöcke kann der Lärmeintrag durch die angrenzenden stärker befahrenen Straßen deutlich verringert werden. Zudem würden Innenhofsituationen ausgebildet, die den Ansprüchen des innerstädtischen Wohnens gerecht werden. Durch die unmittelbare Lage an der Moses-Stern-Straße wären Büronutzungen und die Ansiedlung von Dienstleistern denkbar.

Die Schließung der Raumkante entlang der Moses-Stern-Straße kann dazu beitragen, den Lärmeintrag in die angrenzende Wohnbebauung zu verringern und die südöstliche Stadteinfahrt zu markieren.





07

Weitere Projekte und
Maßnahmenbereiche

01. Attraktivierung der Wilhelm-Strater-Straße

Jede Innenstadt benötigt attraktive Stadteingänge, um die Besucher gezielt in die Handelsbereiche zu lenken. Die Wilhelm-Strater-Straße bildet dabei eine funktional wichtige Verbindung zwischen dem City-Parkhaus an der Mühlenstraße und der Hauptstraße.

Eingangssituationen schaffen!

Die Wilhelm-Strater-Straße eignet sich besonders gut, eine solche Eingangssituation zu gestalten, denn

- durch ihre Lage im Raum präsentiert sie sich als Eingangstor zur Innenstadt,
- sie stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem Innenstadtbereich und den angrenzenden Quartieren dar,
- in ihrer Funktion als Fußgängerzone ist sie nur für den Fußverkehr freigegeben und besitzt demnach besondere Aufenthaltsqualitäten.

Dennoch bleibt dieser Stadtraum hinter seinen Möglichkeiten zurück. Wie die anderen öffentlichen Räume auch, sollte die Wilhelm-Strater-Straße durch gezielt platzierte Grünstrukturen, hochwertiges Straßenmobiliar und einen einheitlichen Bodenbelag gestalterisch aufgewertet werden. Die angrenzenden Nutzungen bestehen aus kleinteiligen Einzelhandelsstrukturen, die es stärker in Szene zu setzen gilt. Dazu zählen neben der Hochwertigkeit des öffentlichen Raumes auch eine qualitativ ansprechende Ladengestaltung und Bewerbung.

02. Attraktivierung der Zugänge zu den öffentlichen Grünanlagen

Die allgemeine Entwicklung der zunehmenden Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr verschärft die Konflikte um die Flächennutzungen. Wohnen, Arbeiten, Fortbewegung, Erholung und Umweltschutz konkurrieren insbesondere in Stadtgebieten um unbebaute Grünräume. Urbane Grünräume sind neben innerstädtischen Funktionen wie dem Einzelhandel und kulturellen Einrichtungen von besonderer Bedeutung, erfüllen sie doch soziale, ästhetische, stadtklimatische und ökologische Funktionen, die es im Zuge einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu sichern und zu entwickeln gilt.

Zugänglichkeit gewährleisten!

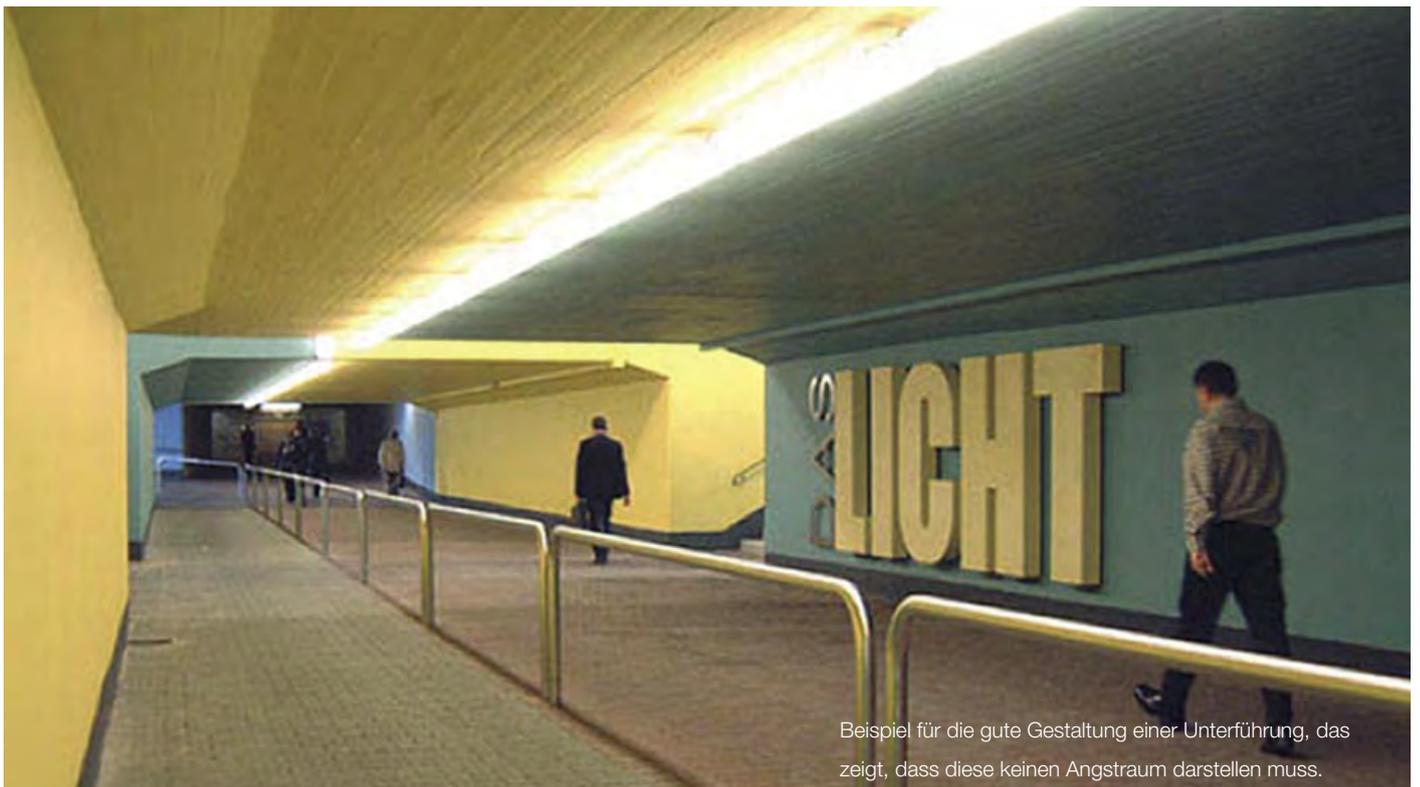
Der Schutz natürlicher Ressourcen ist gerade in Stadtgebieten eng mit der Sicherung der sozialen Funktionen verbunden. Aus diesem Grund spielt die Zugänglichkeit zu den Grünanlagen eine entscheidende Rolle. In Rheydt handelt es sich demnach um

- die Aufwertung der beiden Fußgängerunterführungen zum Schmölderpark,
- die optische Aufwertung der Zugänge zum Hugo-Junkers Park sowie
- die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Park des Maria- Lenssen-Parks.

Eine attraktive Zuwegung in die innenstadtnahen Grünanlagen trägt zu einer Attraktivierung des Wohnumfeldes bei und steigert die Lebensqualität in den innerstädtischen Quartieren.



Beispiel für eine innerstädtisches Spielstation, die bei Bedarf mit Wasser gespeist werden kann.



Beispiel für die gute Gestaltung einer Unterführung, das zeigt, dass diese keinen Angstraum darstellen muss.

Kinderspielplatz



STADT
MÖNCHENGLADBACH
DER OBERSTADTDIREKTOR



08

Weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen

01. Durchführung eines (städtebaulichen) Wettbewerbes zur Neugestaltung des Marktplatzes

Die Rheydter Innenstadt braucht Impulse. Es gibt zahlreiche Stadträume, die unbedingt einer Aufwertung bedürfen. Denn sie bestimmen in ihrer abwechselnden Folge ganz deutlich die Gestalt und den Erlebniswert der Stadt. Die Gestaltung und Ausprägung öffentlicher Räume hat demnach eine entscheidende Bedeutung für die Sicherung der Lebensqualität.

In Rheydt ist der Marktplatz von besonderer, beinahe symbolischer Bedeutung. Liegt er auch nicht im „Herzen“ der Innenstadt, so stellt er doch den Mittelpunkt des städtischen Lebens dar und erzählt die Geschichte. Rathaus und evangelische Hauptkirche prägen das Bild. Die verschiedenen Veranstaltungen sowie der regelmäßig stattfindende Wochenmarkt beleben ihn zumindest temporär.

In zahlreichen Gesprächen hat sich immer wieder herausgestellt, dass der Marktplatz in seiner derzeitigen Ausgestaltung die an einen solchen Platz gestellten Anforderungen nicht erfüllt. Intensiv diskutiert wurde über den Marktplatz vor allem in zwei eigens zu diesem Thema durchgeführten Werkstattgesprächen. Eingeladen waren sowohl Einzelhändler, Gastronomen, Eigentümervertreter, Personen aus Politik und Verwaltung als auch weitere innenstadtrelevante Akteure wie die evangelische Hauptkirche, der Bezirksvorsteher und die Q-Park als Betreiber der Tiefgarage. Gemeinsam wurden an den Platz gestellte Ansprüche formuliert und Ziele definiert.

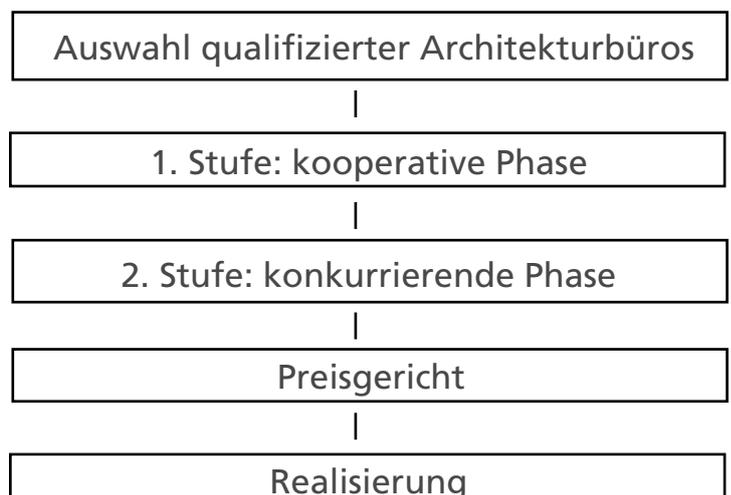
Alle waren darin einig, dass der Marktplatz die Qualitäten eines lebendigen, zentralen Stadtplatzes aufweisen soll. Dafür braucht er eine attraktive Flächengestaltung und belebte Platzränder auf allen Seiten, die auf den Platz wirken. Daher bedarf es neben einer ansprechenden Platzgestaltung auch der Bereithaltung interessanter und vielfältiger Nutzungsangebote.

Konkret sollen die innerhalb der Werkstattgespräche entwickelten Ziele und Maßnahmen in einem Wettbewerb ausgestaltet werden. Denn es wird empfohlen, einen städtebaulichen Wettbewerb zur Neugestaltung des Rheydter Marktplatzes auszuloben. Im Rahmen dieses Wettbewerbes sollen Entwürfe von verschiedenen Architektur- und Landschaftsplanungsbüros unter Berücksichtigung der vorher gemeinsam definierten Ziele entwickelt werden. Denn Qualität entsteht nicht von allein, sondern nur im Diskurs, im Wettstreit um die beste Lösung. Auf diese Weise kann ein Austausch von Ideen entstehen, bei dem auch Transparenz gewährleistet sein soll. Bürgerinnen und Bürger können zu gegebener Zeit Arbeitsstände einsehen und Ergebnisse begutachten.

Die Ideen zur Umgestaltung entwickeln sich für die Bevölkerung in einem nachvollziehbaren Prozess, was zu einer erhöhten Transparenz und somit größeren Akzeptanz der Ergebnisse führen soll. In diesem Sinne wird der bereits mit dem Innenstadtkonzept eingeschlagene kooperative Weg bei allen weiteren Verfahren fortgeführt.

Zweistufiges

Wettbewerbsverfahren am Marktplatz



02. Initiierung eines „Modellprojektes Hauptstraße“

War die Stadtfucht der bestimmende Trend der Stadtentwicklung in den vergangenen Jahrzehnten, scheint nun eine Trendwende eingeläutet worden zu sein. Innenstadt-nahe Quartiere werden mehr und mehr als Wohnstandort wiederentdeckt. Bemerkenswert an dieser Entwicklung ist insbesondere die Tatsache, dass sich die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum nicht auf eine bestimmte Lebensstilgruppe bezieht, sondern von verschiedenen Personenkreisen nachgefragt wird. Dazu zählen sowohl Senioren als auch Studenten aber auch zunehmend Familien, galten diese bisher doch als die klassischen „Stadtlüchtlinge“. Sie alle suchen die Nähe zu den relevanten Versorgungseinrichtungen, Kultur- und Bildungsangeboten. Dabei sind die kurzen Wege der Innenstadt und die Angebotsvielfalt die bestimmenden Faktoren für die Rückkehr in die Innenstädte. Es zeigt sich immer deutlicher, dass die Stadtrandlagen nur für einen relativ kurzen Zeitraum und wenige Lebensmodelle Qualitäten bieten. Diese momentan vergleichsweise günstigen Voraussetzungen zur Entwicklung attraktiver innerstädtischer Wohnstandorte bzw. –angebote stellen für Städte eine große Chance dar. Sie können dazu genutzt werden, dass Stadtzentren eine Revitalisierung erfahren und einen guten Standort für ihre eigene Kundschaft bieten.

Für die Innenstadt von Rheydt gibt es verschiedene Standorte, denen dabei eine Schlüsselfunktion zukommt. Dazu zählt neben dem alten Postareal insbesondere die Hauptstraße, war diese doch das Rückgrat der Wiederaufbauplanung und galt als Vorbild für viele Nachkriegspläne anderer deutscher Innenstädte. Mittlerweile ist die Hauptstraße durch den zunehmenden Leerstand sowie den vielfach defizitären Zustand der Gebäude sowie des öffentlichen Raumes gekennzeichnet. Dies ist umso schmerzlicher, besitzt die Hauptstraße durch ihren Bekanntheitsgrad doch einen hohen Stellenwert im Gesamtbild der Rheydter Innenstadt.

Ziel aktueller Überlegungen ist es, durch ein „Modellprojekt Hauptstraße“ eine vorbildliche Stadtentwicklungsmaßnahme einzuleiten und zu realisieren.

In Rheydt zeigt sich die Problematik der Entwicklungsfähigkeit der Gebäudebestände aus den 1950er Jahren besonders deutlich, wenn auch vielerorts in kriegszerstörten und wiederaufgebauten Innenstädten die Fragen der zukunftsfähigen Erneuerung der Wohnungsbestände aus dieser Zeit zu beantworten sind. Es gibt bundesweit kaum gute Vorlagen, wie diese zumeist sehr kleinen ausstattungsarmen und nicht heutigen Standards entsprechenden Wohnungen so umgebaut werden können, dass sie gute innerstädtische Wohnqualitäten bieten und als besonders zeitgeschichtliche Zeugnisse ihren Charakter nicht völlig einbüßen. Rheydt könnte zu einem Modellprojekt im Umgang mit dieser Problematik werden, weil das gute innerstädtische Wohnen für die Revitalisierung der Rheydter Innenstadt eine zentrale Rolle spielt und die Bauten aus den 1950er Jahren in einigen Bereichen prägend für das Stadtbild sind.

Demnach ist die dringend erforderliche Aufwertung der Hauptstraße als förderfähiges Modellprojekt zu gestalten. Dabei ist von besonderer Bedeutung, dass sich Hauseigentümer finden, die in Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand zu den notwendigen Sanierungsarbeiten bereit sind. Das Ziel dieser kooperativen Vorgehensweise ist die schnelle Umsetzung qualitätvoller „Modellsanierungen“, insbesondere in Gebäuden, die zum Auftakt als „Initialzündung“ für weitere Sanierungsmaßnahmen dienen können. Hierbei spielen die charakteristischen viergeschossigen „Kammgebäude“ auf der Südseite der Hauptstraße eine wichtige Rolle.

Bei einem derartigen Projekt müssen die Maßnahmen sinnvoll aufeinander abgestimmt sein, privates und öffentliches Engagement Hand in Hand gehen.

03. Bildung von Immobilien- und Standortgemeinschaften

Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) bestehen aus einem Zusammenschluss privater Grund- und Immobilienbesitzer mit öffentlichen Planungsträgern. Es bestehen bezüglich der Anzahl der Akteure allerdings keine verbindlichen Regelungen. ISG dienen dem stadtentwicklungspolitischen Ziel der Stärkung privater Initiativen, die einen Beitrag zur städtebaulichen Verbesserung von Stadtquartieren in funktionaler, wirtschaftlicher und gestalterischer Hinsicht leisten können. Voraussetzung ist die Eigeninitiative und das freiwillige Engagement der Grundeigentümer und Gewerbetreibenden. Den Antrag stellt die Kommune.

Am 19. Juni 2007 hat die Landesregierung Düsseldorf den Gesetzentwurf für ein nordrhein-westfälisches BID Gesetz (ISGG NRW) vorgestellt, welches am 4. Juni 2008 durch den Landtag beschlossen worden ist. Dieses Gesetz versteht sich als Rahmengesetz. Grundlage für den Antrag auf Gründung einer ISG bildet ein Konzept, das die Entwicklungsperspektiven definiert. Alle Grundstückseigentümer werden dann von der Kommune über Absichten und Ziele der geplanten Immobilien- und Standortgemeinschaft informiert. In NRW kommt eine ISG mit einer Abgabepflicht aller betroffenen Grundeigentümer nur zustande, wenn nicht mehr als 25% der Eigentümer (nach Zahl oder Fläche) widersprechen. Das Abgabenaufkommen abzüglich einer Verwaltungspauschale steht der ISG zur Durchführung des Maßnahmen- und Finanzierungskonzeptes zu. Durch die gesetzliche Regelung soll verhindert werden, dass es zu viele Trittbrettfahrer gibt, die von den Maßnahmen profitieren, sich jedoch nicht selbst einbringen. Zur Besonderheit des Gesetzes in NRW zählt, dass die ISG mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet wird und selbst Vertragspartner der Gemeinde werden kann. Außerdem können neben den Gewerbetreibenden auch Freiberufler und Dritte Mitglieder in der ISG werden, wobei diese selber die Beiträge und die damit verbundenen Stimmrechte regelt.

Für die Rheydter Innenstadt würde sich die Installation einer oder bei Bedarf auch verschiedener ISG besonders für den Bereich der Hauptstraße anbieten, besteht an diesem

Standort aufgrund der vorhandenen Bausubstanz und des Vitalitätsverlustes der vergangenen Jahre besonderer Handlungsbedarf. Dennoch besteht hier aufgrund der Einheitlichkeit der Bebauung und den noch vorhandenen inhabergeführten Einzelhandelsgeschäften ein hohes Identifikationspotenzial mit dem Stadtraum, was die Bildung einer ISG positiv unterstützen könnte.

Zur Initiierung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft bedarf es folgender Schritte:

- Bildung einer privaten Initiative als ISG, bei der die Beteiligung der Grundeigentümer und Erbbauberechtigten der im Gebiet gelegenen Grundstücke und der in dem Gebiet ansässigen Gewerbetreibenden, freiberuflich tätigen und Dritten zu ermöglichen ist. Die Initiative kann sowohl von der öffentlichen Hand als auch einem privatwirtschaftlichen Engagement ausgehen.
- Schriftliche Beantragung auf Erlass einer Gebietssatzung durch die ISG bei der zuständigen Gemeinde.
- Mit Einleitung des Satzungsverfahrens schriftliche Information der Grundeigentümer sowie Erbbauberechtigten der im Gebiet gelegenen Grundstücke über das geplante Vorhaben durch die Gemeinde.
- Die Gemeinde hat die Öffentlichkeit und sonstige Träger öffentlicher Belange vor Erlass der Satzung in geeigneter Weise zu informieren.
- Innerhalb eines Monats ab Zugang der Information kann Widerspruch gegen das Vorhaben eingelegt werden.
- Bei einem positiven Ergebnis (Widerspruch von weniger als 25 von 100% der Widerspruchsberechtigten), ist die Satzung rechtsgültig.

04. Kleinteiliges Management des Erneuerungs- und Umbauprozesses

Viele der notwendigen Maßnahmen zur Entwicklung der Bestandssituation in der Rheydter Innenstadt fokussieren auf privaten Investitionen und Aktivitäten; so beispielsweise in der Sanierung und Modernisierung der vorhandenen Bausubstanz, in der Entwicklung des direkten Wohnumfeldes oder in der Gestaltung von Höfen. Der zum Teil erhebliche Nachholbedarf an Wohnungs- und Gebäudemodernisierungen ist sicherlich eines der großen strukturellen Probleme der Innenstadt.

Um hier wirksame Lösungen zu erzielen, muss eine enge Zusammenarbeit von Verwaltung, Wohnungsbaugesellschaften und Eigentümern etabliert werden, welche aufbauend auf Impulsprojekten für die vielen privaten Eigner Anreize schafft, wieder in ihre Bestandsimmobilien zu investieren. Das kooperative Handeln aller Akteure wird zu einem unabdingbaren Muss einer erfolgreichen Stadterneuerung. Die Aufgabe der Stadt Mönchengladbach wird sich darauf konzentrieren müssen, über den Einsatz entsprechender Instrumente und Methoden, diesen Erneuerungsprozess zu stimulieren und die Vielzahl an privaten Eigentümern und Nutzern in der Aufwertung ihrer Bestände fachlich zu begleiten und zu beraten.

Bausteine dafür sind:

- Modernisierungsratgeber mit Informationen zu baulich/architektonischen Möglichkeiten, zu Kostenpositionen und Fördermöglichkeiten und zu Ansprechpartnern in der Verwaltung,
- persönliche Beratungsangebote für investitionsbereite Eigentümer,
- maßgeschneiderte Förderprogramme für die gestalterische Aufwertung des privaten Wohnumfeldes.

05. Etablierung eines Stadtumbaumanagements

Um Öffentlich-Private-Partnerschaften zu entwickeln wird es seitens der Stadt wichtig sein, frühzeitig auf private Akteure und deren Entwicklungsabsichten zuzugehen. Aber auch privaten Akteuren sollten einen Ansprechpartner für ihre Ideen finden können. Daher wird die Installation eines Stadtumbaumanagements empfohlen, das eine aufsuchende Beratung der Einzeleigentümer zur Immobilie bzw. dem Grundstück in Bezug auf Gestaltung und Inwertsetzung vornimmt.

Darüber hinaus sollte dieser „Kümmerer“ verwaltungsintern die Möglichkeit haben, den Umbauprozess ressort- und fachübergreifend zu begleiten, um für einen direkten Informationsaustausch zu sorgen. Für die Steuerung des Umbauprozesses wird angeregt, dass der Stadtumbau-manager in klar definierten Organisationsstrukturen und Zuständigkeiten agiert, so dass Einzelmaßnahmen in eine zielgerichtete und vernetzte wirkende Innenstadtentwicklung übersetzt werden können.

Der Aufgabenbereich des Stadtumbaumanagers umfasst dabei die Steuerung und Koordination der verschiedenen Projekte. Gleichzeitig ist er Anlaufstelle für alle Innenstadt relevanten Entwicklungsfragen, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Partnern sowie für den Aufbau eines Akteursnetzwerkes.



06. Einrichtung eines Fachbeirates

Aus den Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten wird empfohlen, den weiteren Prozess zur Innenstadtentwicklung über einen Fachbeirat kritisch und konstruktiv begleiten und beraten zu lassen.

Der Vielschichtigkeit des Umbauprozesses Rechnung tragend, sollen dem Kreis der Beiratsmitglieder ausgewiesene externe Fachleute der Disziplinen „Städtebau/Architektur“, „Landschaftsarchitektur“, „Verkehr“ sowie „Immobilienökonomie“ und „Kommunikation“ angehören.

Die Sitzungen des Beirates sollten in einem halbjährlichen Turnus stattfinden. Bei Bedarf wären zusätzliche Sitzungen einzuberufen.

07. Organisation des Entwicklungsprozesses

Zur Verstetigung des Prozesses und zur intensiven Weiterbearbeitung des Innenstadtkonzeptes für Rheydt wird die Durchführung eines vierten Innenstadtforums empfohlen. So können der Öffentlichkeit die Ergebnisse der aktuell laufenden Projekte, wie die Beiträge des Wettbewerbs zur Neugestaltung des Marktplatzes präsentiert sowie erste Aussagen zu potenziellen Fördermitteln getätigt werden.

Im weiteren Verlauf der Arbeit zur Innenstadtentwicklung bedarf es einer Organisationsstruktur, über die gewährleistet ist, dass Dialog und Kommunikation aufrechterhalten werden.

Es bedarf, wie bereits unter dem Aspekt „Etablierung eines Stadtumbaumanagements“ angesprochen, eines Kümmerers. Dies gilt insbesondere für einige arbeitsintensive Projekte wie die Revitalisierung der Hauptstraße.

Im weiteren Vorgehen ist es wichtig, dass die einzelnen Projekte aufeinander abgestimmt, aber unabhängig voneinander umsetzbar sind. Dies gilt sowohl für Projekte der öffentlichen Hand als auch privater Investitionen.

08. Akquirierung geeigneter Fördermittel

Bei allen Besonderheiten und bei aller Brisanz, die die Problemlage in der Rheydter Innenstadt darstellt, ist die Situation doch nicht untypisch. Viele Städte in der Bundesrepublik Deutschland zeigen dieses Gemisch aus leerstehenden Ladenlokalen, unattraktiven öffentlichen Räumen, sanierungsbedürftigen Fassaden, großen innerstädtischen Brachflächen und einem damit einhergehenden deutlichen Vitalitätsverlust.

Aus diesem Grund hat der Bund entschieden, ein Förderprogramm zu etablieren, das sich genau dieser Problemlage annimmt und speziell mit den Stadt- und Ortsteilzentren beschäftigt.

„Die Finanzhilfen des Bundes zur Förderung von „Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren“ sind bestimmt für die Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverlust, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder betroffen sind. Sie werden eingesetzt zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie Orte zum Wohnen, Arbeiten, Leben. {...}

Die Fördermittel können eingesetzt werden für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung, insbesondere für

- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze),
- Instandsetzung und Modernisierung von den Stadtbild prägenden Gebäuden (einschließlich der energetischen Erneuerung),
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden und von Brachflächen einschließlich städtebaulich vertretbarer Zwischennutzungen,

- Citymanagement und die Beteiligung von Nutzungsberechtigten und von deren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften, {...}.“

(Entwurf einer Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung)

Wichtig ist bei allen Maßnahmen, dass ein dialogorientierter Ansatz gewählt wird. Daher ist es nicht nur wegen der in der Rheydter Innenstadt vorherrschenden städtebaulichen Situation sinnvoll, an diesem Programm zu partizipieren. Auch der im Rahmen des Innenstadtkonzeptes gewählte Weg der umfassenden Bürgerbeteiligung entspricht den durch das Programm an die Kommunen gestellten Erwartungen in vollem Umfang. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von kooperativen Wettbewerbsverfahren, wie es für den Marktplatz angedacht ist, die Bildung von Immobilien- und Standortgemeinschaften, die Etablierung eines Stadtumbaumanagements sowie die umfassende Information und Beteiligung der breiten Öffentlichkeit. Die Innenstadtforen, die City-Werkstatt und die Bürgerzeitungen sind diesen Anforderungen bereits in vorbildlicher Weise nachgekommen.

Das Vorgehen, das im Rahmen des Innenstadtkonzeptes für Rheydt gewählt worden ist, findet in dem Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ seine Bestätigung.



09

Tabellarische Übersicht
der Maßnahmen und
Projekte

Tabellarische Übersicht der Maßnahmen und Projekte

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen zur Entwicklung der Rheydter Innenstadt. Die Priorisierung zeigt die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen an: I bedeutet eine hohe Dringlichkeit, II eine mittlere und III eine geringere Dringlichkeit. Der mögliche Realisierungszeitraum kurzfristig bedeutet bis zu 2 Jahre, mittelfristig bis zu 5 Jahre und langfristig bis zu 10 Jahre.

	Kenndaten	Ziele	Maßnahmen	Träger	Priorität	Zeitachse
1	Mühlenstraße	Optimierung der Erreichbarkeit der Rheydter Innenstadt; verbesserte Orientierung für den Pkw-Verkehr	Öffnung der Mühlenstraße für den Zwei-Richtungs-Verkehr zur Schließung des Rheydter Ringes	ÖH	I	kurzfristig
2	Marktplatz (inclusive Hauptstraße und Brucknerallee bis Mühlenstraße)	Entwicklung einer vitalen und lebendigen Stadtmitte; Stärkung des öffentlichen Raumes in seiner zentralen innerstädtischen Funktion; Schaffung einer attraktiven Adresse; deutliche Impulswirkung für die gesamte Innenstadt	Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs Marktplatz und umgebener Bereich	ÖH	I	
			Durchführung eines Hochbauwettbewerbs über Tiefgaragenabfahrt	PPP	I	
			Realisierung der Neugestaltung des Platzraumes bis an die Blockränder und Mühlenstraße (Pflaster/Grün/Sitzmöglichkeiten); Wegfall der Ampelanlage; Ausweitung der Fußgängerzone	ÖH	II	
			Realisierung des Hochbaus über der Tiefgaragenabfahrt	PPP	II	
			Aufwertung der Randbebauung (Fassaden/Shopgestaltung)	PPP	II	
			Etablierung belebender Funktionen (Gastronomie, VHS, Musikschule, Gemeindeeinrichtungen der ev. Hauptkirche)	PPP	III	
3	Marienplatz (Bereich bis Bahnhofstraße, Friedrich-Ebert-Straße bis Bachstraße, Dahlener Straße bis Wilhelm-Schiffer-Straße, Stresemannstraße bis Harmoniestraße)	Stärkung der zentralen Handels- und Einkaufslage durch Entflechtung der belastenden Verkehrsströme; Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV im unmittelbaren Innenstadtbereich; Aufwertung der Platzsituation in Hinblick auf eine erhöhte Aufenthaltsqualität, Durchlässigkeit und der wichtigen stadtfunktionalen Rolle entsprechend als Haupteinkaufslage von Rheydt; sichere und sichtbare Querung für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen	Sperrung des Kreuzungsbereiches und auf den anliegenden Straßenbereichen für den MIV; Wegnahme der Lichtsignalanlage; Entrümpelung und Ummöblierung des Straßenraums	ÖH	I	
			Gestaltung der Platzfläche	ÖH	III	
4	Kreuzung Bachstraße Friedrich-Ebert-Straße	Durchlässigkeit und der wichtigen stadtfunktionalen Rolle entsprechend als Haupteinkaufslage von Rheydt; sichere und sichtbare Querung für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen	Anwendung des shared-space-Systems als Pilotprojekt	ÖH	III	

Kenndaten		Ziele	Maßnahmen	Träger	Priorität	Zeitachse
5	Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße Wilhelm-Schiffer-Straße Hohlstraße	Schließung des Rheydter Ringes mit Busschleuse; Zwei-Richtungs-Verkehr für Busse in die Friedrich-Ebert Straße, zur Optimierung des ÖPNV und des Quell- und Zielverkehrs	Umbau der Kreuzung für Busverkehr in zwei Richtungen	ÖH	I	kurzfristig
6	Friedrich-Ebert-Straße	Zwei-Richtungs-Verkehr für Busse in die Friedrich-Ebert Straße, zur Optimierung des ÖPNV und des Quell- und Zielverkehrs	Umbau der Friedrich-Ebert Straße für Busverkehr in zwei Richtungen; Einrichtung einer Bushaltestelle auf Höhe Hauptstraße	ÖH	I	
7	Sparkassenvorplatz (Marktstraße)	Attraktivierung des öffentlichen Raumes für den Fußverkehr; Aufwertung der angrenzenden Handelslagen; Optimierung der Verkehrssituation für den MIV	Neuordnung der Platzsituation; Umverteilung der derzeitigen Flächeninanspruchnahme durch die unterschiedlichen Funktionen	PPP	II	
8	Harmoniestraße	Stärkung der zentralen Handels- und Einkaufslage; Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs im unmittelbaren Innenstadtbereich; Aufwertung des Straßenraums in Hinblick auf eine erhöhte Aufenthaltsqualität, Durchlässigkeit und der wichtigen stadtfunktionalen Rolle entsprechend als Haupteinkaufslage von Rheydt; sicheres und sichtbares Queren für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen	Raumgewinn vor den Geschäftslagen; Entrümpelung und Ummöblierung des Straßenraums	ÖH	III	mittelfristig
9	Harmonieplatz (zwischen Haupt- und Marktstraße)	Aufwertung des öffentlichen Raumes zu einem attraktiven Stadtplatz; Attraktivierung und Kenntlichmachung der Verbindung zwischen den einzelnen Handelslagen (Haupt-, Markt- und Stresemannstraße)	Umgestaltung der Platzfläche (Grün/Sitz- und Spielmöglichkeiten)	ÖH	III	
10	Hauptstraße (Fußgängerzone)	Aufwertung der Wohnungsbausubstanz der 1950ziger Jahre Bebauung; Schaffung ansprechender (hochwertiger) Wohnangebote	Substanzaufwertung der 1950er Jahre Bebauung (Balkone zum Innenhof, energetische Aufwertung, partielle Aufstockungen)	PPP	I	
		Aufwertung des Straßenraumes; Ausbildung einer attraktiven Adresse; Inszenierung der unterschiedlichen Straßenabschnitte; Verhinderung weiterer „Trading Down“-Effekte; Aufwertung und Stabilisierung der östlichen Geschäftslagen; deutliche Impulswirkung für den gesamten Innenstadtbereich	Initiierung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) sowohl für die östliche als auch die westliche Hauptstraße	PPP	I	
			Pflege der vorhandenen Grünstrukturen; Schaffung von Sitzgelegenheiten	ÖH	II	
		Attraktivierung von Handelslagen durch Umgestaltung der Geschäftsfassaden	PPP	II		
11	ehemaliges Lankes-Gelände (Wilhelm-Schiffer-Straße, Mühlenstraße, Hohlstraße)	Steigerung der Attraktivität des nordwestlichen Stadteingangs; Entwicklung eines Büro- und Dienstleistungsstandortes in hochwertiger Architektur; Verhinderung des weiteren „Trading Down“-Effekts; deutliche Impulswirkung für den Innenstadtbereich	Erste Ideenentwicklung im Rahmen einer Diplomarbeit an der RWTH Aachen	ÖH	I	
			Realisierung einer Hochbaumaßnahme	P	III	
12	City-Haus / ehem. Plus (Haupt-, Mühlenstraße)	Schaffung einer attraktiven städtebaulichen Eingangssituation zur Innenstadt	Entwicklung von Wohn- und Dienstleistungsangeboten	P	II	

Kenndaten	Ziele	Maßnahmen	Träger	Priorität	Zeitachse	
13	Postareal (Moses-Stern-Straße, Odenkirchener Straße, Bahnhofstraße)	Imagebildung durch Inszenierung des historischen Postgebäudes; Inwertsetzung einer Immobilie mit hoher Symbolkraft für die Innenstadt; gestalterische Aufwertung des südwestlichen Stadteingangs;	Entwicklung der Immobilie und zugehöriger Grundstücksfläche im Zusammenhang mit dem Hotelgebäude sowie der städtischen Parkplatzfläche	P	I	mittelfristig
		Etablierung hochwertiger Wohnnutzung mit einem angepassten Einzelhandels- und Gastronomieangebot; positive Synergiewirkung für benachbarte Projekte und Immobilien; Stärkung der Anbindung an das Theater; deutliche Impulswirkung für die gesamte Innenstadt	Anpassung der Verkehrssituation, insbesondere in Hinblick auf die Anbindung an Bahnhof und Theater sowie die Entwicklung des Real-Markts an der Moses-Stern-Straße	ÖH	I	
14	Kloetersgasse Wilhelm-Schiffer-Straße	Städtebauliche und funktionale Aufwertung des innerstädtischen Baublocks zu einem hochwertigen Wohnstandort; Steigerung der Wohnqualität; räumliche Fassung des Rheydter Ringes; Impulswirkung für angrenzende Stadträume	Arrondierung des Baublocks zum Schutz vor Emissionen (Bahntrasse, Rheydter Ring) und zur Schaffung einer qualitativvollen Innenhofsituation	P	II	langfristig
15	Vorplatz City-Parkhaus (Mühlen-, Friedrich-Ebert-Straße)	Betonung der Einfahrssituation in die Innenstadt im Zusammenspiel mit den angrenzenden Entwicklungsflächen; Transformation einer informellen in eine nutzbare Platzfläche	Aufwertung der Platzsituation (Pflaster/Grün/Sitzmöglichkeiten)	ÖH	II	
16	Langengasse	Revitalisierung des öffentlichen Raumes; Belebung der Platzränder; Aufwertung der angrenzenden Wohnblöcke; Impulswirkung für den angrenzenden Stadtraum	Gestaltung der Platzfläche (Pflaster/Grün)	ÖH	II	
			Etablierung belebender Nutzungen im Zusammenspiel mit bereits vorhandenen Funktionen, insbesondere der Gastronomie in der Bahnhofstraße	P	II	
			Neubebauung altes Hotel und Innenhof; Sanierung des Gebäudebestandes; Schaffung von Innenhofsituationen	P	III	
17	Wilhelm-Strater-Straße	Attraktivierung des Straßenraumes; Inszenierung eines ansprechenden Stadtentrées	Gestaltung der Platzfläche (Grün/Sitz- und Spielmöglichkeiten)	ÖH	II	langfristig
18	Theater Mönchengladbach (Odenkirchener Straße)	Verbesserte Anbindung an das Theater aus der Innenstadt heraus; Inszenierung dieser gesamtstädtisch einmaligen Kultureinrichtung; Impulswirkung für den gesamten Innenstadtbereich	Gestaltung der Überwegung Moses-Stern-Straße und der Wegeverbindung über die Odenkirchener Straße	ÖH	II	
19	Unterführung Vierhausstraße und Goethestraße	Attraktivierung der Verbindung zwischen Innenstadt und Schmölderpark	Aufwertung der Unterführung (Licht, Bodenbeläge, Farbgestaltung); Wegeausbau	ÖH	III	

Weitere Projekte und Maßnahmen

20	Beteiligung und Organisation	Städtebauliche Beratung zu baulichen Missständen, Fassadengestaltung, Wärmedämmung, Immobilienberatung bezüglich (Minder-)Nutzung und Inwertsetzung; Beteiligung der breiten Öffentlichkeit	Installierung eines Koordinators / „Kümmers“ mit Vorortpräsenz in Betreuung und persönlicher Ansprache der Eigentümer (ggf. Beratung durch externe Fachleute); Informationsveranstaltungen; Flyer; Weiterführung der Projektzeitung; Infobroschüren	ÖH	I	kurzfristig
21	Gestaltungsleitfaden und Gestaltungssatzung	Attraktivierung des öffentlichen und des angrenzenden privaten Eigentums (Immobilien, Freiflächen)	Erarbeitung eines einheitlichen Gestaltungsleitfadens sowie einer entsprechenden Gestaltungssatzung für die Innenstadt von Rheydt	ÖH	I	mittelfristig
22	Fahrradwegenetz	Verbesserung der Anbindung; Gestaltqualität und Funktionalität der Fahrradinfrastruktur in der City erhöhen; Durchlässigkeit des unmittelbaren Innenstadtbereichs erhöhen	Radwegenetz miteinander verknüpfen; zentrale Fahrradabstellanlagen optimieren	ÖH	II	
23	Spielstation	Aufenthaltsqualität in der Innenstadt für Kinder erhöhen	Attraktivierung vorhandener Spielstationen; Schaffung neuer geeigneter Plätze	PPP	II	
24	Lichtkonzept	Attraktivierung der Innenstadt; Inszenierung wichtiger Gebäude und Akzentuierung besonderer Orte; Förderung der Erlebnisvielfalt; Schaffung eines Lichtweges zur / in die Innenstadt als markante Orientierung unter Einbeziehung der Ladenlokale	Erarbeitung eines integrierten Lichtkonzeptes	PPP	III	langfristig

Impressum

Herausgeber

Stadt Mönchengladbach
Der Oberbürgermeister
41050 Mönchengladbach

Vertretungsberechtigter:
Tech. Beigeordneter Helmut Hormes

Planungsteam

Stadt Mönchengladbach

Tech. Beigeordneter Helmut Hormes
Jürgen Beckmann
Rolf Beierling-Hémonet

scheuvens + wachten, Dortmund

Prof. Kunibert Wachten
Martin Ritscherle
Patricia Schulte

Ingenieurgesellschaft Stolz, Kaarst

Richard Dohmen
Michael Vieten

Gestaltung und Layout

scheuvens + wachten, Dortmund

Redaktion und Fotos

Jürgen Beckmann
Rolf Beierling-Hémonet
Simone Bleser
Jörg Clages
Patricia Schulte
Torsten Stamm
Kunibert Wachten

Druck

POMP Druckerei und Verlag

Druckauflage

1.000 Exemplare

Dortmund | Mönchengladbach,
August 2008

