

InHK Overath



Interkommunales Integriertes Handlungskonzept Overath

Bericht

Stadt Overath

Der Bürgermeister

Hauptstraße 10

51491 Overath

Bearbeitung

Stadt Overath

Planungs- und Bauordnungsamt

Nicole Mirgeler, Stadtplanerin AKNW

mit Unterstützung durch **Planungsgruppe MWM**

Bernd Niedermeier, Dipl.-Ing.

Julian Ueckert, M. Sc.

In enger Abstimmung und mit tatkräftiger Unterstützung durch die Verwaltung und die engagierte Bürgerschaft der Stadt Overath

September 2019

Für eine bessere Lesbarkeit wird im folgenden Bericht nicht stets die weibliche und männliche Form einer Formulierung verwendet. Gleichwohl wird auf die Gleichberechtigung von Männern und Frauen hingewiesen und dementsprechend darauf, dass in den Fällen der Wiedergabe der männlichen Form auch die der weiblichen gemeint ist.

INHALTSÜBERSICHT

Abbildungsverzeichnis	5
1 Vorbemerkungen	7
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung	7
1.2 Planungsmethodik	12
2 Räumliche Einordnung und Entwicklung	14
2.1 Regionale und stadträumliche Einordnung	14
2.2 Historische Entwicklung	15
2.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	18
3 Analyse Demographie	19
3.1 Bevölkerungsentwicklung	19
3.2 Altersstruktur	20
3.3 Bevölkerungsprognose	20
4 Analyse Wirtschaftsstandort	22
4.1 Wirtschaftsstruktur	22
4.1.1 Beschäftigtenstruktur	22
4.1.2 Pendlerbewegungen	23
4.1.3 Tourismus	23
4.1.4 Kultur	23
4.2 Einzelhandels- und Zentrenkonzept	23
4.2.1 Analyse Hauptstraße	24
5 Vorgaben, Bindungen und Planungen	26
5.1 Geltendes Planungsrecht	26
5.2 Tangierende Projekte und Planungen	27
6 Städtebauliche Bestandserhebung und -analyse	29
6.1 Stadtteolfunktionen und Nutzungsstruktur	29
6.2 Bestandsanalyse Verkehr	30
6.3 Stadtstruktur und Stadtbild	31
7 Städtebauliche Stärken-Schwächen-Analyse	33
7.1 Handlungsräume	34
7.1.1 Handlungsraum 1: Overath West	35
7.1.2 Handlungsraum 2: Historische Mitte	36
7.1.3 Handlungsraum 3: Overath Ost	37
7.1.4 Handlungsraum 4: "Cyriax" - Bildungs-, Sport-, Freizeitzentrum	39
7.1.5 Schwerpunktbereich Grün- und Freiraum	41

8	Konzeptionelle Aussagen sektoraler Planungen	42
8.1	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	42
9	Städtebauliche Konzeption	44
9.1	Handlungsraum 1: Overath West	47
9.2	Handlungsraum 2: historische Mitte	48
9.3	Handlungsraum 3: Overath Ost	49
9.4	Handlungsraum 4: "Cyriax" - Bildungs-, Sport-, Freizeitzentrum	50
9.5	Schwerpunktbereich Grün- und Freiraum	51
	Gesamtmaßnahme und Umsetzungsfahrplan	52
10	Zusammenfassung	56
	Anlagen und Pläne	69

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Wappen der Stadt Overath	7
Abb. 2:	Lage im Raum	7
Abb. 3:	Projektraum Charta	9
Abb. 4:	Charta Gemeinsame Zukunftsstrategien	9
Abb. 5:	Unterzeichnung Charta	10
Abb. 6:	Hauptstraße	13
Abb. 7:	Regionalplan	14
Abb. 8:	Tranchot 1801 – 1828	15
Abb. 9:	Uraufnahme 1836 – 1850	16
Abb. 10:	TK25 1936 – 1945	16
Abb. 11:	Luftbild 1971	17
Abb. 12:	u. l.: Luftbild 1992	17
Abb. 13:	u. r.: Luftbild 2003	17
Abb. 14:	Untersuchungsgebiet 2016	18
Abb. 15:	Untersuchungsgebiet 2018	18
Abb. 16:	Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2017	19
Abb. 17:	l.: Bevölkerungsentwicklung 1986 – 2016	19
Abb. 18:	Altersstruktur Hauptort 2017	20
Abb. 19:	l.: Gemeindemodellrechnung nach Altersgruppen	20
Abb. 20:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	22
Abb. 21:	Bahnhof Überführung	23
Abb. 22:	Hauptstraße	24
Abb. 23:	Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot in der Innenstadt von Overath und angrenzenden Bereichen	25
Abb. 24:	Hauptstraße	25
Abb. 25:	Hauptstraße	25
Abb. 26:	Flächennutzung	26
Abb. 27:	Bahnübergang Dr. Ringens-Straße	27
Abb. 28:	KennenLernenUmwelt, Gut Eichthal	28
Abb. 29:	Ausschnitt aus Plan 5, Gebäude- und Flächennutzung	29
Abb. 30:	Bahnhof mit Blick nach Südosten	29
Abb. 31:	Hauptstraße	30
Abb. 32:	Ausschnitt aus Plan 2 Baustruktur	31
Abb. 33:	Einkaufszentrum	32
Abb. 34:	Bahnhof	32
Abb. 35:	Legendenauszug Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil	33
Abb. 36:	Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil	33
Abb. 37:	Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen	35
Abb. 38:	Bahnübergang Siegburger Str.	35
Abb. 39:	Weberstraße	35
Abb. 40:	Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen	36
Abb. 41:	Eimündung Propsteistraße	36
Abb. 42:	Kemenat	36
Abb. 43:	Unterführung Propsteistr.	36
Abb. 44:	Bürgerhaus	36
Abb. 45:	Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil	37
Abb. 46:	Eindruck Overath Ost	37
Abb. 47:	Eindruck Overath Ost	37
Abb. 48:	Eindruck Overath Ost	37
Abb. 49:	Eindruck Overath Ost	38

Abb. 50:	Eindruck Overath Ost	38
Abb. 51:	Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil	39
Abb. 52:	Brückenschlag Agger Cyriax- Wiesenaue	39
Abb. 53:	Zugang Agger Nähe Badino	39
Abb. 54:	Skateplatz Schulzentrum	39
Abb. 55:	Brückenschlag	40
Abb. 56:	Schulzentrum u. Anbindung	40
Abb. 57:	Schulzentrum u. Anbindung	40
Abb. 58:	Schulzentrum u. Anbindung	40
Abb. 59:	Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil	41
Abb. 60:	Grün- und Freiraum	41
Abb. 61:	Grün- und Freiraum	41
Abb. 62:	Grün- und Freiraum	41
Abb. 63:	Grün- und Freiraum	41
Abb. 64:	Grün- und Freiraum	41
Abb. 65:	Blick Parkweg Richtung Hauptstraße	42
Abb. 66:	Steinhofplatz	43
Abb. 67:	Ausschnitt Plan 7 Gesamträumliches Strukturkonzept, Ausschnitt Cyriyx	44
Abb. 68:	Legendenausschnitt Plan 7	44
Abb. 69:	Blick auf Overath	46
Abb. 70:	Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept	47
Abb. 71:	Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept	48
Abb. 72:	Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept	49
Abb. 73:	Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept	50
Abb. 74:	Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept	51
Abb. 75:	Eindruck Grün- u. Freiraum	51
Abb. 76:	Eindruck Grün- u. Freiraum	51
Abb. 77:	Eindruck Grün- u. Freiraum	51
Abb. 78:	Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept	52
Abb. 79:	Ausschnitt Plan 9 Maßnahmenplan Gesamtübersicht	52
Abb. 80:	Plan Nr. 1 – Luftbild	58
Abb. 81:	Plan Nr. 2 – Baustruktur	59
Abb. 82:	Plan Nr. 3 – Verkehrsnetz	60
Abb. 83:	Plan Nr. 4 – Freiraum- / Grünstrukturen	61
Abb. 84:	Plan Nr. 5 – Gebäude- und Flächennutzung	62
Abb. 85:	Plan Nr. 6 – Stärken-Schwächen-Profil	63
Abb. 86:	Plan Nr. 7 – Strukturkonzept	64
Abb. 87:	Plan Nr. 8 – Zielkonzept	65
Abb. 88:	Plan Nr. 9 – Maßnahmenplan Gesamtübersicht	66
Abb. 89:	Plan Nr. 10 – Umsetzungsfahrplan	67
Abb. 90:	Plan Nr. 11 – Abgrenzung Stadtumbaugebiet	68

1 VORBEMERKUNGEN

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Overath, erstmalig 1064 erwähnt, ist eine kreisangehörige Kommune im Rheinisch-Bergischen-Kreis mit ca. 27.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Stadtwerdung erfolgte am 01.01.1997.



Abb. 1: Wappen der Stadt Overath

Der Hauptort liegt etwa 25 Kilometer östlich von Köln im Aggertal im Bergischen Land. Die weiteren Ortsteile befinden sich im Aggertal (Vilkerath), im angrenzenden Sülztal (Steinenbrück, Untereschbach, Immekeppel und Brombach) und auf den umliegenden Anhöhen (Marialinden und Heiligenhaus).

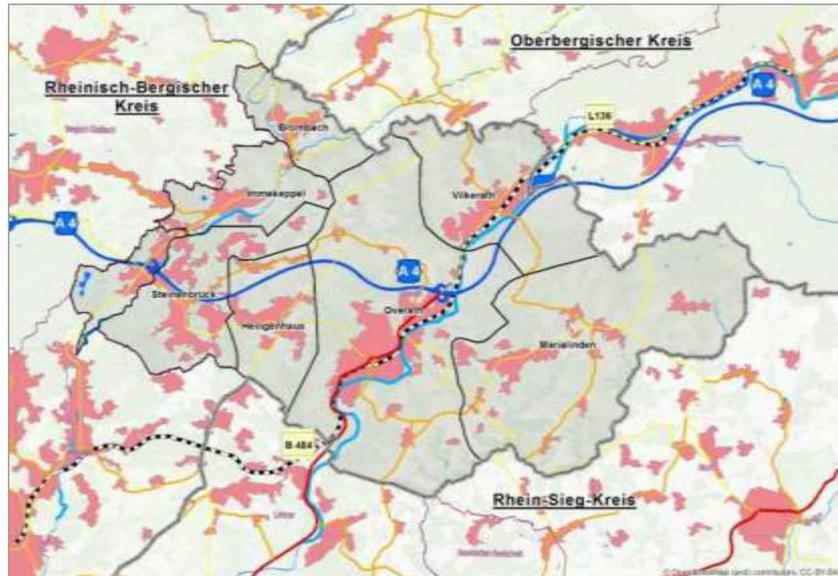


Abb. 2: Lage im Raum
Quelle: Kartengrundlage: OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA; eigene Darstellung

Das Stadtgebiet umfasst knapp 69 km² und grenzt an die Städte/Gemeinden Lohmar, Much und Neunkirchen-Seelscheid (Rhein-Sieg-Kreis), Engelskirchen und Lindlar (Oberbergischer Kreis) sowie Rösraht, Bergisch Gladbach und Kürten (Rheinisch Bergischer Kreis). Höchster Punkt des Stadtgebietes, und auch des gesamten Rheinisch-Bergischen Kreises, ist mit 348 Metern der Kleine Heckberg bei Federath. Die Autobahn 4 (Köln Olpe) erschließt das Stadtgebiet mit 2 Anschlussstellen. Weiterhin führen die Landstraßen 284 und 136 sowie die Bundesstraße 484 durch die Stadt. Die Bahnlinie RB 25 verbindet Overath direkt mit Köln und dem Oberbergischen und Märkischen Kreis.

In den Jahren 1998 bis 2004 wurden in allen Stadtteilen Planungswerkstätten durchgeführt. Die Handlungsfelder Städtebau, Verkehr, Soziale Infrastruktur sowie Einzelhandel wurden untersucht und Empfehlungen ausgesprochen, die in Teilen in den vergangenen Jahren umgesetzt wurden. Insbesondere für den Hauptort sowie das verkehrsdominierend gelegene Untereschbach wurden städtebauliche Missstände konstatiert.

Aufgrund der Lage des Hauptorts Overaths beidseits der Agger sowie der trennenden Bahnlinie, des enormen Wachstums von Wohnbebauung seit den 1970er Jahren, dem Umbau der Schullandschaft, den Auswirkungen des demografischen Wandels sowie des Strukturwandels im Einzelhandel haben sich eine Vielzahl von Problemlagen in dieser begrenzten Tal-lage angesammelt.

Insbesondere sind an dieser Stelle zu nennen:

- Dominanz des motorisierten Verkehrs, Trennwirkung von Verkehrsstrassen
- funktionale Defizite in der Vernetzung der Versorgungsbereiche (Einzelhandel, Gesundheitswesen),
- mangelnde Aufenthaltsqualität im historischen Zentrum um Steinhofplatz, Kirche, Kemenat,
- unklare Nutzungs- und Sanierungsperspektiven für öffentliche/private Liegenschaften, z. B. im Schulbereich, Gewerbebereich,
- hohe Verkehrsbelastungen in z. T. sensiblen Stadträumen (Schulzentrum) sowie insbesondere entlang der Hauptstraße,
- eine unzureichende Erschließung bzw. schlechte Erreichbarkeit von (vorhandenen, attraktiven) Grün- und Naherholungsräumen,
- eine mangelhafte stadträumliche Vernetzung der zentralen Bereiche untereinander und eine schwierige Orientierung für Besucher
- fehlende Angebote generationsübergreifender Treffpunkte im Freiraum z. B. Generationenpark.

Als Reaktion auf diese Ausgangslage sind in den letzten Jahren verschiedene Projektanstöße und planerische Handlungsbedarfe formuliert und z. T. auch verwirklicht worden.

Im Rahmen der Regionale 2010 haben die vier Städte Lohmar, Overath, Rösrath und Troisdorf das Projekt KennenLernenUmwelt (KLU) entwickelt. KLU qualifiziert vier besondere, teils kulturell bedeutsame Orte in den beteiligten Kommunen zu außerschulischen Bildungswerkstätten. Die Archäologiewerkstatt Gut Eichthal in Overath bearbeitet in enger Kooperation mit dem dort ansässigen LVR-Amt für Bodendenkmalpflege die Themen Zeit, Kultur und Archäologie. Hier sind aufgrund eines Wettbewerbsergebnisses in einem gestalteten Landschaftspark 3 „Lern“-Pavillons sowie 2 Freiluft-Klassenzimmer entstanden, die über Fuß- und Radfahrerbrücken an das Schulzentrum Cyriax sowie in Richtung Lohmar angebunden sind.

Das historische Bahnhofsgebäude wurde zu einem Kulturbahnhof umgebaut und der Bahnhof barrierefrei ausgebaut. Die Entwicklungen der letzten Jahre in der Schullandschaft haben Auswirkungen auf das Zentrum von Overath – das Gelände der ehemaligen Hauptschule steht zur Disposition; im Schulzentrum hat nun neben dem Gymnasium die Sekundarschule Einzug gefunden. Ein in 2009 durchgeführter Wettbewerb hat sich insbesondere mit dem Freiraum des Schulzentrums sowie der ergänzenden Bebauung (Fachraumgebäude, Mensa) beschäftigt. Seine Umsetzung des Außenraums steht noch aus.

Im Frühjahr 2015 wurde der Beschluss gefasst, für den Hauptort Overath ein integriertes Handlungskonzept zu erstellen, um die verschiedenen Aktivitäten und Handlungsansätze der Vorjahre zu bündeln und ein ganzheitliches Konzept für die Zukunft zu entwickeln.

Die weiteren Entwicklungen ab 2017 in der Region mit der Erstellung des Agglomerationskonzeptes für die Region Köln/Bonn, dem Zuschlag zur Regionale 2025 sowie den Ergebnissen der Wohnraumbedarfsanalyse für den Rheinisch-Bergischen-Kreis – aber auch der weiteren Kreise um die Großstädte Köln und Bonn – bietet weitere Handlungsoptionen für die zukünftige Entwicklung der Stadt.

Im Sozialbereich sind aus den Ergebnissen des Sozialberichts 2017 weitere Handlungsbedarfe für Untereschbach und den Hauptort ablesbar.

Lage im Raum

Die Städte Overath und Hennef/Sieg liegen in dem für die Regionalentwicklung insbesondere als Wohnstandort an Bedeutung gewinnenden weiteren Umland der Großstädte Köln und Bonn. Erste Auswirkungen sind bereits heute schon in den Flächenorten Hennef und Overath wahrnehmbar, denn beide verbindet die Lagegunst mit Bahnanschluss in die Rheinschiene.

Es wird deshalb zu einer verstärkten Wohnungs- und Wohneigentum- Nachfrage kommen, die sich darüber hinaus auch noch weiter in den landschaftlich reizvoll angrenzenden Zwischenraum (Happerschoß, Heisterschoß, Neunkirchen, Seelscheid, Much, Ruppichteroth) ausdehnen wird.

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist ebenfalls heute schon überstrapaziert, zumal Verbindungen in die Großstädte hauptsächlich radial erfolgen und insbesondere Orte mit Haltepunkten zugunsten des Umweltverbundes weiter belastet werden.

Diese künftigen Herausforderungen können deshalb nur durch gemeinsame Konzepte auf breiter Basis gelöst werden, eröffnen dadurch andererseits aber Projektmöglichkeiten, die im Alleingang nicht umzusetzen wären.

Hier macht sich die Stadt Overath mit der Stadt Hennef/Sieg sowie den Gemeinden Neunkirchen-Seelscheid, Much und Ruppichteroth auf den Weg, die Herausforderungen der Zukunft in interkommunaler Kooperation gemeinsam anzugehen.

Charta

Im Herbst 2018 wurde in den vorgenannten fünf Stadt- und Gemeinderäten in allen Fällen der einstimmige Beschluss gefasst, die gemeinsame Charta (Anlage 1) zu unterzeichnen.

Die Unterzeichnung fand im Rahmen einer Klausurtagung zum InHK am 03. November 2018 in Overath statt.

Sie bildet die Basis der künftigen Zusammenarbeit mit dem Ziel, ganzheitliche interkommunale Ansätze für die Zukunft in den Handlungsfeldern Wohnen, Infrastruktur, Mobilität, Bildung, Tourismus und Kultur zu entwickeln.



Abb. 3: Projektraum Charta
Quelle: Jung Stadtkonzepte, Köln 2018



Abb. 4: Charta Gemeinsame Zukunftsstrategien
Quelle: Jung Stadtkonzepte, Köln, 2018



Abb. 5: Unterzeichnung Charta
v.l.n.r:
Mario Loskill
Bürgermeister Gemeinde Ruppichteroth,
Norbert Büscher
Bürgermeister Gemeinde Much,
Nicole Sander
Bürgermeisterin Gemeinde
Neunkirchen-Seelscheid
Klaus Pipke
Bürgermeister Stadt Hennef/Sieg,
Jörg Weigt
Bürgermeister Stadt Overath
Quelle: eigene Bilder

Gemeinsame Zukunftsstrategie

Eine interkommunale Arbeitsgruppe auf der Verwaltungsebene wurde gegründet. Die verschiedenen Themenschwerpunkte der Charta sollen künftig gemeinsam bearbeitet werden, sodass Synergien optimal genutzt werden können. Insbesondere sollen zeitnah mögliche Projektierungen im Rahmen der Regionale 2025 gesammelt werden. Das wichtige Thema „Mobilität“ ist bereits in eine Projektidee: „Mobilität in einer neuen Ebene“ eingeflossen. Dieser Projektbogen ist Anfang 2019 bei der Regionale 2025-Agentur eingereicht worden. Am parallelen Projektauftrag des BMBF: „MobilitätsWerkStadt2025“ hat das Projektkonsortium erfolgreich teilgenommen. Ein Förderbescheid wird in den kommenden Monaten erwartet.

Die Stadt Overath ist im März 2019 dem Zukunftsnetz Mobilität beigetreten. Die Stadt Hennef/Sieg sowie die Gemeinde Much sind hier bereits Mitglied. In einem solchen Zusammenschluss werden weitere Potenziale für die gemeinsame Zukunft gesehen.

Regionale 2025 - Bergisches Rheinland

Die im Rahmen der Erstellung des InHK's erarbeiteten Handlungsbereiche und Maßnahmen erfolgten im Vorfeld der erfolgreichen Regionale 2025 - Bewerbung. Mit dem Projekt KLU und dem im Maßnahmengebiet befindlichen Baustein Gut Eichthal war der Regionale Gedanke bereits bei der InHK - Erstellung präsent. Im Kulturkorridor entlang von Agger und Bahnlinie konzentrieren sich im Hauptort Overath zahlreiche Handlungsherausforderungen aufgrund von sich ändernden Werten und Lebensentwürfen, aber auch infolge struktureller Umwandlungen von Flächen.



Vorrangiges Ziel des InHK Overath ist die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität für einen mobilitätsbelasteten Standort bei gleichzeitiger Schaffung neuer Wohnflächen.

Im InHK Overath spiegeln sich verschiedene Themenbereiche der Regionale 2025 in den Maßnahmen wieder: die städtebauliche Einbindung des Wassers in die Stadt, neues Wohnen an der Schiene, moderne Infrastruktureinrichtungen, integrierte Mobilität. Insofern konnte nunmehr für einen Teil der Maßnahmen der Regionale Bezug konstatiert werden. Im Maßnahmengebiet befinden sich derzeit 3 aktuelle Regionale-Projekte mit A- (Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis), B- (Agger-Sülz-Radweg) bzw. C-Status (Agger erleben).

Vorgenannte Projektidee „Mobilität in einer neuen Ebene“ wurde durch den Lenkungsausschuss der Regionale 2025 im April 2019 in die neu eingeführte Kategorie der „Projektvorbereitenden Formate/Konzepte bzw. Studien/Untersuchungen“ aufgenommen.

Bereits mit A-Status versehen ist das Regionale 2025 Projekt MOBILSTATIONEN im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem. Mithilfe des Förderprogramms Kommunaler Klimaschutz.NRW wird der Standort Overath Bahnhof zur Mobilstation.

Die Stadt Overath gehört zudem mit zum Projektkonsortium des Projektes „Agger-Sülz-Radweg“, welches sich im B-Status befindet. Mit dem Projekt „Agger erleben“ (C-Status) (Projektbogen s. Anlage 2) sollen bereits im Erstellungsprozess des InHK Overath erarbeitete Maßnahmenideen mit selbem Zielfokus in Abstimmung mit der Regionale Agentur nun zielgerichtet weiter entwickelt werden.

Für die Regionale 2025 Agentur GmbH ist insbesondere die Potenzialfläche Wohnen südlich des Bahnhofs Overath im Rahmen des Handlungsfeldes Wohnen und Leben interessant und soll in diesem Kontext qualifiziert werden.

Auswirkungen auf die Einzelorte

Neben vorgenannten interkommunalen Projektierungen und strategischen Überlegungen müssen sich die einzelnen Orte den künftigen Wachstumsprognosen und entsprechenden Herausforderungen stellen. Hier sind es insbesondere die Hauptorte, die im Wettbewerb mit den Nachbarn ihr unverwechselbares Profil herausarbeiten und den künftigen Bedarfen angepasst entwickeln müssen. Integrierte städtebauliche Handlungskonzepte sind in gesamten Charta-Projektraum in Erstellung, um diese Orte entsprechend zu stärken.

Insbesondere Orten mit Schienenanschluss wird in Zukunft besondere Bedeutung zukommen. Dies ist nicht zuletzt sehr eindringliches Thema auch im derzeitigen Überarbeitungsprozess des Regionalplans Köln.

Overath Hauptort

Mit dem vorliegenden Konzept will die Stadt Overath die nötigen Weichenstellungen für die Zukunft – insbesondere aufgrund der Lage des Bahnhofs – zunächst im Hauptort vornehmen. Vorrangiges Ziel ist die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität an einem mobilitätsbelasteten Standort bei gleichzeitiger Entwicklung weiterer Wohnbauflächen. Die Zielausrichtung ist darüber hinaus fokussiert auf den Gesamtort und Charta-Projektraum.

Im Vorfeld und auch parallel zur Erstellung des InHK sind weitere Planungen erfolgt. Die eingangs erwähnte Dominanz des motorisierten Verkehrs wirkt sich insbesondere auf der B 484 im Hauptort in Bezug auf Lärm und Luft negativ aus. Hier sind mit dem Lärmaktions- und dem Luftreinhalteplan Maßnahmenpakete für eine Verbesserung geschnürt worden. Der Masterplan „Gestaltung von nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Overath“, erstellt im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“, zielt insbesondere darauf ab, die Stickstoffdioxide zu reduzieren. Beim landesweiten Wettbewerb um einen professionellen Fußverkehrs-Check, ein Angebot des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ gefördert vom Land NRW, hat die Stadt den Zuschlag erhalten.

Bezüglich der zu erwartenden Bedarfe im Rahmen der Wohnraum- und Bevölkerungsentwicklung wurde eine Sonderauswertung der Wohnraumbedarfsanalyse des Rheinisch-Bergischen-Kreises für den Ort Overath in Auftrag gegeben, um auf die zu erwartenden Bedarfe noch zielgerichteter eingehen zu können.

1.2 Planungsmethodik

Hauptaufgabe eines integrierten Handlungskonzeptes ist es, die verschiedenen Themenstellungen und Herausforderungen im städtischen Raum in ganzheitlichem Ansatz in sozialer, gesellschaftlicher, städtebaulicher, kultureller, naturräumlicher etc. Hinsicht sowie in Bezug auf Bildung, Einzelhandel, Gewerbe, Wohnen, Arbeiten mit den Akteuren aus Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft, Vereinen usw. zu beleuchten, analysieren, zu Handlungsfeldern zusammenfassen und hieraus aufeinander abgestimmte Maßnahmen für eine zukunftsfähige Entwicklung zu erarbeiten.

Das vorliegende Handlungskonzept für den Hauptort Overath wurde in einem komplexen Planungsprozess erarbeitet. Um die öffentlichen und privaten Belange frühzeitig berücksichtigen zu können, war ein umfangreicher Beteiligungs- und Dialogprozess Kernbaustein der Planung. So haben verschiedenste Partizipationsformate nach der im letzten Quartal 2015 erfolgten Bestandsanalyse stattgefunden: Lenkungsgruppentreffen, Auftaktveranstaltung, Bürgerworkshop. Das Anfang 2018 den politischen Vertreterinnen und Vertretern zur Kenntnis gegebene Ergebnis dieses Prozesses wurde im Laufe des Jahre 2018 und 2019 vertieft, die Maßnahmenvorschläge konkretisiert und ergänzt sowie in einer Gesamtschau mit weiteren privaten wie städtischen Vorhaben zusammengestellt.

Zeitplan

Beschluss zur Erstellung InHK	14.04.2015
Erste Analyse	September 2015
1. Lenkungsgruppe	29.09.2015
Auftaktveranstaltung	10.11.2015
2. Lenkungsgruppe	17.02.2016
Bürgerworkshop	13.04.2016
Ergebnisbericht Beteiligung	August 2017
Strategie/Programmentwicklung	Mai - Oktober 2018
Erstabstimmung interkommunale Zusammenarbeit	Juni 2018
Ratsbeschlüsse Charta	19.09.18 (Neunkirchen-Seelscheid), 01.10.18 (Hennef/Sieg), 02.10.18 (Much, Ruppichterath),

	10.10.18 (Overath)
Klausurtagung zum InHK Unterzeichnung interkommunale Charta	03.11.2018
Maßnahmen/Umsetzungsfahrplan	Dezember 2018
Antragstellung Förderung	September 2019

Der Ansatz, die Hauptorte im interkommunalen Kontext zu stärken, wirkt doppelt integriert:

Für die **Einzelmaßnahme** bedeutet dieser Ansatz Sicherung – Erhalt – In-Funktion-setzen von Stadträumen. Im direkt anschließenden Umfeld zielt er auf Anstoßwirkung – Aufwertung – Schaffung funktional-räumlich vernetzter Stadtbausteine.

Für den **Hauptort Overath** bedeutet er Attraktivierung – Herstellung von Bezügen, Vernetzungen – Schaffung lebenswerter Räume für die Öffentlichkeit und Privatheit – Erhalt, Inwertsetzung der historischen Wurzeln.

Für die **Stadt Overath** und den **Projektraum** bedeutet der Ansatz Stabilisierung der zentralen Funktionen – Erhöhung des Lebenswerts für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Besucherinnen und Besucher – Steigerung der Attraktivität als Wirtschafts- und Einzelhandelsstandort – Identitätsstiftung.



Abb. 6: Hauptstraße
Quelle: eigene Bilder

Das vorliegende Konzept dient nicht nur als kommunales Arbeitsinstrument, sondern insbesondere als Nachweis des integrierten Planungs- und Handlungsansatzes der Stadt Overath gegenüber potenziellen Fördermittelgebern.

2 RÄUMLICHE EINORDNUNG UND ENTWICKLUNG

2.1 Regionale und stadträumliche Einordnung

Der Hauptort Overath liegt etwa 25 Kilometer östlich von Köln sowie ebenso ca. 25 km nord-östlich von Bonn im Aggertal im Bergischen Land. Die weiteren Ortsteile befinden sich im Aggertal (Vilkerath), im angrenzenden Sülztal (Steinenbrück, Untereschbach, Immekeppel und Brombach) und auf den umliegenden Anhöhen (Marialinden und Heiligenhaus).

Das Stadtgebiet umfasst knapp 69 km² und grenzt an die Städte/Gemeinden Lohmar, Much und Neunkirchen-Seelscheid (Rhein-Sieg-Kreis), Engelskirchen und Lindlar (Oberbergischer Kreis) sowie Rösrath, Bergisch Gladbach und Kürten (Rheinisch Bergischer Kreis). Höchster Punkt des Stadtgebietes, und auch des gesamten Rheinisch-Bergischen Kreises, ist mit 348 Metern der Kleine Heckberg bei Federath.

Gemäß der zentralörtlichen Gliederung des Landesentwicklungsplanes NRW (LEP NRW) ist die Stadt Overath als Grundzentrum ausgewiesen. Im Regionalplan sind neben dem Hauptort Overath auch die Orte Marialinden, Heiligenhaus/Untereschbach/Steinenbrück sowie Vilkerath als Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) dargestellt.

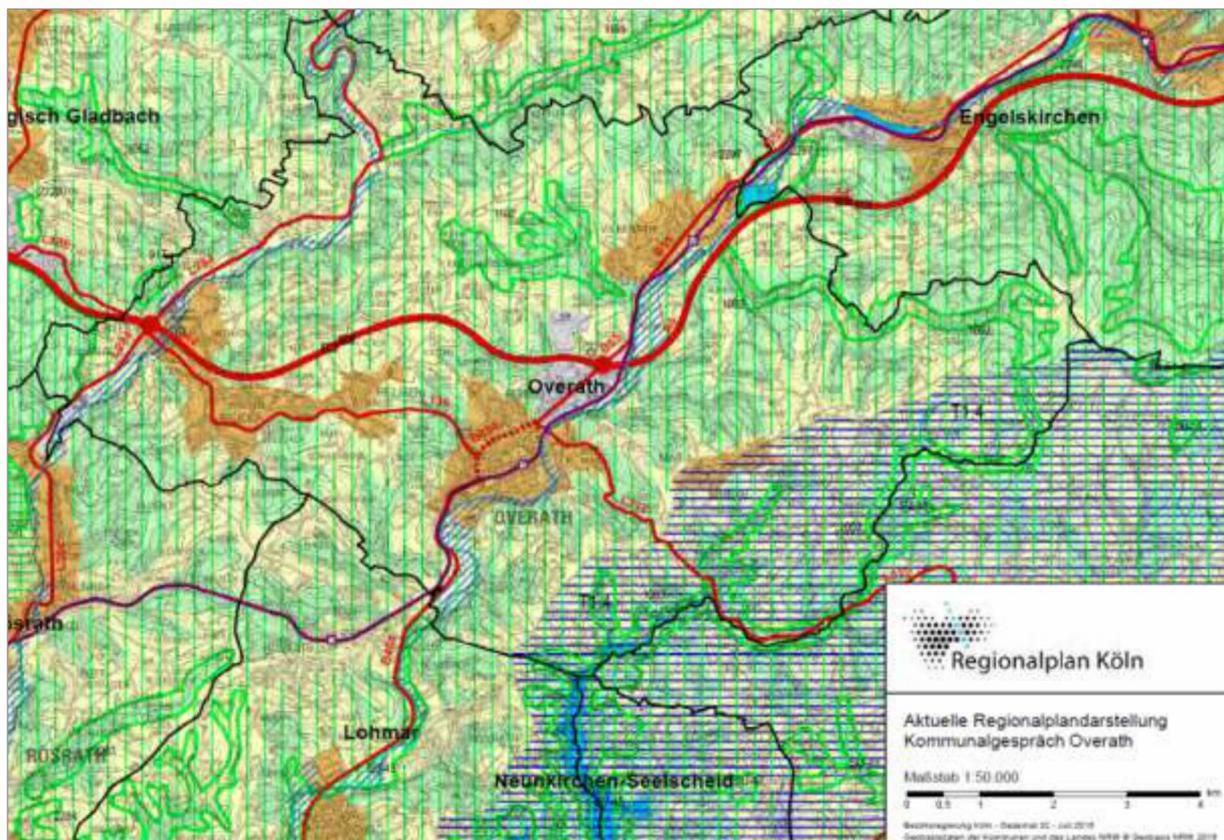


Abb. 7: Regionalplan
Quelle: Bezirksregierung Köln

Der Einzelhandelsschwerpunkt liegt im Hauptort entlang der B 484 (Hauptstraße) und ist durch ein überwiegend gut ausgestattetes kurzfristiges Angebot (Drogerie, Apotheke, etc.) gekennzeichnet. Lediglich der Bereich Nahrungsmittel ist derzeit unterrepräsentiert. Auch im

Bereich des mittelfristigen Bedarfs (Bekleidung, Bücher, Spielwaren) sind Angebotslücken zu verzeichnen. Auf dem Bahnhofplatz findet zweimal wöchentlich (donnerstags und samstags) der Wochenmarkt statt.

Die Autobahn 4 (Köln Olpe) erschließt das Stadtgebiet mit 2 Anschlussstellen (Untereschbach sowie Overath Hauptort). Weiterhin führen die Landstraßen 284 und 136 sowie die Bundesstraße 484 durch das Stadtgebiet und treffen sich im Hauptort Overath. Die Bahnlinie RB 25 verbindet Overath direkt mit Köln und dem Oberbergischen und Märkischen Kreis. Sie stellt das Rückgrat der künftigen Entwicklung dar, da sich der motorisierte Individualverkehr dem Limit nähert. Für die RB 25 befindet sich derzeit eine Machbarkeitsstudie in Erarbeitung u. a. für den zweispurigen Ausbau. Ein weiterer Haltepunkt soll in Overath-Vilkerath entstehen.

Naturräumlich liegt Overath im Naturpark Bergisches Land. Das Stadtgebiet ist gekennzeichnet durch eine bewegte Topografie und wird von den Flüssen Sülz und Agger durchquert. Das vorhandene Wander- und Radwegenetz soll in den nächsten Jahren insbesondere im Rahmen der regionale 2025 weiter ausgebaut und ergänzt werden.

2.2 Historische Entwicklung

Viel Bewegung hat es ab 1830 schon gegeben, als Overath Postwechselstation war und der gesamte Personen- und Güterverkehr zwischen Köln und dem Sauerland bis hin nach Siegen durch Overath gesteuert wurde. Im Ort wurden damals eine große Zahl Pferde eingestallt, nicht eben selten 100 am Tage. Die Post fuhr Tag und Nacht. Auf der vielbefahrenen, relativ schlechten Straße mussten häufig die Pferde gewechselt werden. Die Fuhrleute fanden in Overath in 15 Gasthäusern Bewirtung und Unterkunft.

Erst 1886 mit dem Bau der Siegburger-Derschlager Bahn und 1910 mit Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Köln-Hoffnungsthal-Overath hörten die Pferdetransporte auf, gewann der Schienenverkehr zunehmend an Bedeutung. Die derzeitige Regionalbahnverbindung nach Köln bewährt sich immer mehr als Verkehrsmittel der Zukunft. Die ersten Siedler

in Overath allerdings ließen sich von der Agger als Wegweiser leiten, siedelten an der "Achera", ursprüngliche Ortsbezeichnung (erstmal 1060 so genannt). Dass sie den Wohnplatz in der Aue-Rodung an der Agger



Abb. 8: Tranchot 1801 – 1828
Quelle: Land NRW (2018) - Lizenz dl-de/by-2-
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

gewählt hatten, war offensichtlich Grund für die spätere Ortsbezeichnung "Ouerode" (um 1280) über "Ovverode" (1304) und "Overadt" (1582) bis zum heutigen Overath. Der Ort wuchs um die im älteren Teil aus dem 12. Jahrhundert stammende Kirche herum. Sie ist der Hl. Walburga geweiht, birgt allerhand Sehenswürdigkeiten und ist die Mutterkirche der umliegenden Dorfkirchen der Gemeinde. 1953 wurde sie um einen modernen Kirchenraum erweitert. 1353 wurde die Pfarrkirche der Propstei St. Cyriakus einverleibt. Benediktinermönche vom Michelsberg in Siegburg wirkten fortan in Overath als Pfarrherrn und prägten nicht nur das religiöse Leben. 1803 wurde die Klostersniederlassung Cyriax aufgehoben.

Ältester Ortsteil von Overath ist die Kemenat,



Abb. 10: TK25 1936 – 1945
Quelle: Land NRW (2018) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

1946 bei gerade 10.593, so hat sie sich bis heute fast verdreifacht (27.316 in 2017, Einwohnerstatistik der Stadt Overath).



Abb. 9: Uraufnahme 1836 – 1850
Quelle: Land NRW (2018) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

ein altes gräfliches Gut an der Kirche. Die älteste Niederlassung in Overath aber dürfte der Steinhof (jetziges Gebäude von 1662) gegenüber der Kirche sein, ein ehemaliger Herrnsitz, heute verbunden mit dem Bürgerhaus. Kemenat, Kirche und Steinhof sind bis heute der zentrale Bereich von Overath, lebendige Geschichte aus vielen Jahrhunderten.

Geschichtliche Bedeutung für Overath hatte auch die Burg Bernsau, von der im heutigen Gewerbegebiet Hammermühle noch Mauerreste zu sehen sind.

Overath ist ab dem Zweiten Weltkrieg bis heute deutlich gewachsen. Lag die Einwohnerzahl



Insbesondere im Hauptort sind Wohnbaugelände entstanden mit überwiegender Einfamilienhausbebauung. Damit einhergehend wurde in den 1970er Jahren südlich des Hauptortes mit der Errichtung eines Schul-Sport- und Freizeitzentrums begonnen.

Abb. 11: Luftbild 1971

Quelle: © Rheinisch-Bergischer-Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation - © BezReg Köln GEObasis.nrw

Abb. 12: u. l.: Luftbild 1992

Quelle: © Rheinisch-Bergischer-Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation - © BezReg Köln GEObasis.nrw

Abb. 13: u. r.: Luftbild 2003

Quelle: © Rheinisch-Bergischer-Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation - © BezReg Köln GEObasis.nrw



2.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Overath hat bereits in den Jahren 1998 bis 2004 mit Planungswerkstätten in allen Stadtteilen erste Überlegungen in Richtung einer integrierten Entwicklung angestellt.

Für den Hauptort erfolgten ab 2015 Überlegungen und Untersuchungen in einem partizipativem Prozess insbesondere entlang des zentralen Versorgungsbereichs bis zum Schulzentrum sowie Gut Eichthal.

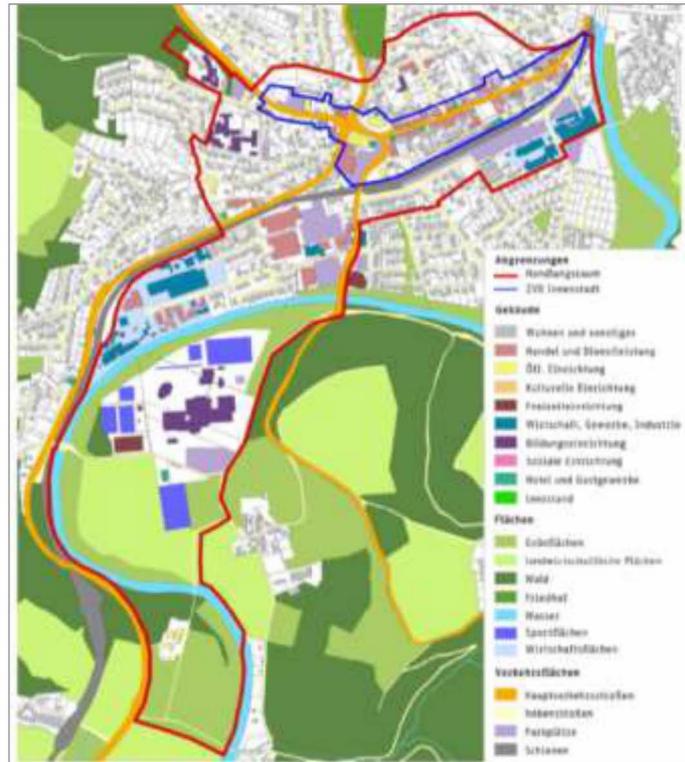
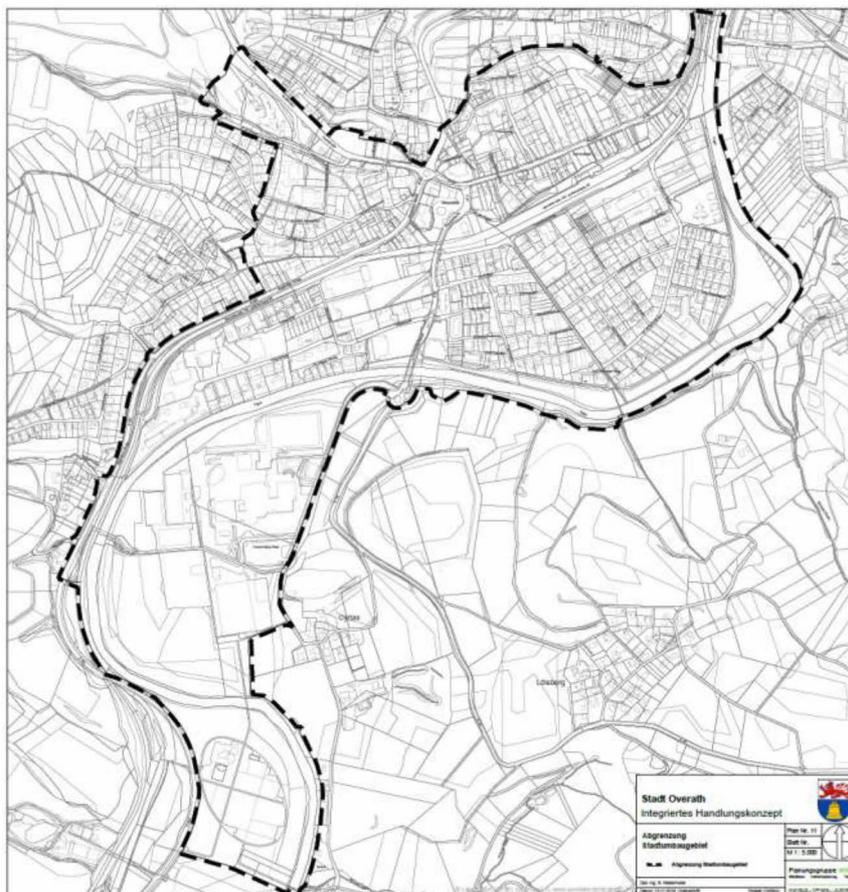


Abb. 14: Untersuchungsgebiet 2016
 Quelle: Dr. Donato Acocella, Stadt- und Regionalentwicklung, Lörrach; Kartengrundlage: Stadt Overath



Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurde der Untersuchungsbereich um die auch in Bezug auf muskelbasierte Mobilität wichtige naturräumliche Anbindung bis über die Agger ergänzt sowie im westlichen Bereich um die Anbindung des Schulzentrums an die B 484.

Abb. 15: Untersuchungsgebiet 2018
 Quelle: MWM, Aachen

3 ANALYSE DEMOGRAPHIE

3.1 Bevölkerungsentwicklung

In den letzten Jahren wurde im Zuge der Erstellung des Agglomerationskonzeptes für die Region Köln/Bonn sowie der Entstehung von Gebietsverbänden durch den Stadt.Umland Aufruf in den die Großstädte Köln und Bonn umgebenden Kreise Wohnraumbedarfsanalysen erstellt. Overath ist hierbei mit Rösrath dem Teilraum Süd im Rheinisch-Bergischen-Kreis zugeordnet. Diesem Teilraum wird stärkstes Bevölkerungswachstum durch weiteres „Überschwappen“ prognostiziert. Hier gibt es einen hohen Anteil junger Bevölkerung (besonders viele Familien und Kinder). Es ist der einzige Teilraum mit ausgeglichenem Geburtensaldo. Der Wohnungsbestand ist sehr jung: 30 % aller Wohnungen wurden nach 1990 gebaut, insbesondere Mitte der 2000er Jahre und seit 2014.

Die Bevölkerungsentwicklung der Gesamtstadt sowie des Hauptortes zeigen die nachfolgenden Grafiken.

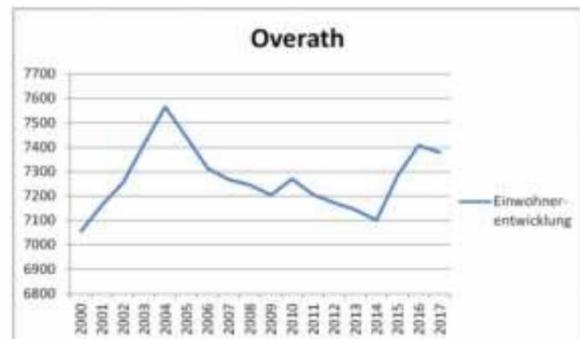


Abb. 16: Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2017

Quelle: Einwohnerdatei der Stadt Overath

Abb. 17: I.: Bevölkerungsentwicklung 1986 – 2016

Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank

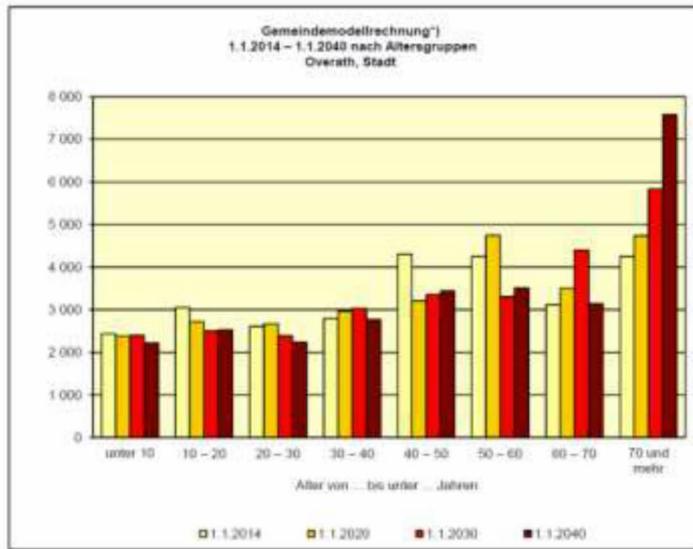
Overath ist in den vergangenen Jahren demografisch gewachsen, vor allem durch den Zu- zug von Familien. Der ausbildungsbedingte Fortzug junger Erwachsener wurde dadurch in den meisten Jahren kompensiert. In der Betrachtungsperiode 2007 – 2011 ist der Familien- zug allerdings so gering, dass er in diesem Zeitraum den Fortzug junger Menschen nicht mehr kompensiert, sondern die Einwohnerzahl vorübergehend sinkt. In den Jahren 2011 bis 2014 ziehen wieder mehr Familien nach Overath zu und die Einwohnerzahl steigt wieder – also auch schon vor dem Flüchtlingszu- zug in 2015.¹

Die aktuelle Prognose zur Bevölkerungsentwicklung bis 2040 durch IT.NRW aus Juli 2019 geht von einer Veränderung in Overath von -5,1 % aus. Ein Wohnbauflächenkonzept zur künftigen Steuerung der Siedlungsentwicklung im Kontext zu den Orientierungswerten seitens IT.NRW sowie den Bedarfsberechnungen der Bezirksregierung Köln im Rahmen der Überarbeitung des Regionallplans Köln wird derzeit erarbeitet.

¹ Quelle: Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rheinischen Bergischen Kreis und den Teilraum Süd, hier: Sonderauswertung für die Stadt Overath, empirica ag, Bonn, 2018.

3.2 Altersstruktur

Für die städtebauliche Entwicklung einer Kommune sind neben der Bevölkerungsentwicklung auch die Bevölkerungsstruktur und hierbei insbesondere die Altersstruktur von Bedeutung. Die folgenden Abbildungen zeigen deutlich die künftigen Auswirkungen des demografischen Wandels und somit im Umkehrschluss die Herausforderungen an die städtebauliche Entwicklung.



*) Modellrechnung zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung für kreisangehörige Gemeinden - Die absoluten Werte wurden aus methodischen Gründen auf die 10-er Stelle gerundet.

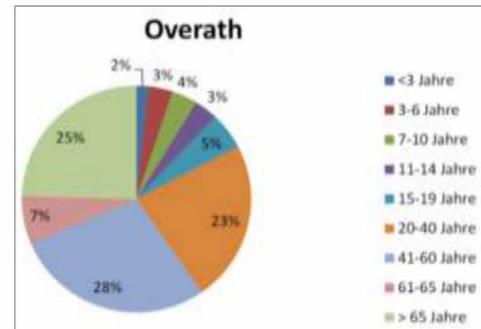


Abb. 18: Altersstruktur Hauptort 2017
Quelle: Einwohnerdatei der Stadt Overath

Abb. 19: l.: Gemeindemodellrechnung nach Altersgruppen
Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank

Die Wanderungen der letzten Jahre haben dazu geführt, dass Overath eine vergleichsweise junge Altersstruktur hat. Entsprechend ist auch die zukünftige Altersstruktur in Overath weitgehend vorhersehbar.²

3.3 Bevölkerungsprognose

Die Einwohnerzahl in Overath kann im positivsten Modell (Expansionsszenario bei hohem Neubauanteil in Overath) von heute rd. 28.000 auf über 30.000 im Jahr 2031 steigen. Im ungünstigsten Modell (Schrumpfungsszenario bei niedrigem Neubauanteil in Overath) wird die Einwohnerzahl sinken, und zwar auf etwa 27.000 Einwohner im Jahr 2031.

Wichtiger aber ist noch der Einfluss auf die Altersstruktur: Der stärkste Altersjahrgang in Overath (Babyboomer) wird 2031 der Jahrgang der fast 70-Jährigen (!) sein. Das lässt sich selbst durch eine starke Zuwanderung junger Menschen nicht mehr verhindern. Denn der zweitstärkste Jahrgang (Babyboomer-Kinder) ist schon nur noch etwa halb so stark. Zusätzlich wird auch die Zahl der Über-80-Jährigen noch steigen. Auch das ist sicher. Denn sie leben ja heute schon in Overath.

Junge Familien können mit Neubauprojekten gewonnen werden. Junge Familien mildern die negativen Folgen des demografischen Wandels in Overath doppelt: Sie sind selbst noch jung

² Quelle: Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rheinisch-Bergischen Kreis und den Teilraum Süd, hier: Sonderauswertung für die Stadt Overath, empirica ag, Bonn, 2018.

- und zusätzlich haben und bekommen sie Kinder. Beides erhöht die Einwohnerzahl, und beides verjüngt eine ansonsten auf jeden Fall weiter alternde Bevölkerung.

Kommunale Entwicklungsstrategien werden vor allem dann erfolgreich sein, wenn sie die demografischen Auswirkungen von vornherein mitdenken.³

³ Quelle. Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rheinisch-Bergischen Kreis und den Teilraum Süd, hier: Sonderauswertung für die Stadt Overath, empirica ag, Bonn, 2018.

4 ANALYSE WIRTSCHAFTSSTANDORT

4.1 Wirtschaftsstruktur

4.1.1 Beschäftigtenstruktur

Die Stadt Overath ist wie der gesamte Rheinisch-Bergische Kreis von einem wirtschaftlichen Strukturwandel betroffen. Besondere Bedeutung hatte lange Zeit der Erzbergbau. Mit der Schließung der Gruben begann ein bis heute andauernder Strukturwandel. Aufgrund der positiven verkehrlichen Lagegunst hat sich Overath als Wirtschaftsstandort profiliert und ist heute Standort verschiedener moderner Dienstleistungsunternehmen. Der Schwerpunkt des verarbeitenden Gewerbes liegt in der Metall- und Kunststoffverarbeitung, daneben ist auch der Groß-, Einzel- und Versandhandel in Overath schwerpunktmäßig vertreten. Die Standorte der Gewerbegebiete orientieren sich an den Autobahnabfahrten der Autobahn A 4 und befinden sich insbesondere nördlich des Hauptortes sowie in den Stadtteilen Untereschbach und Vilkerath. Die Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die Wirtschaftszweige zeigt, dass die sonstigen Dienstleistungen (u. a. Finanzdienstleistung und Versicherungsdienstleistung, Grundstückswesen und Wohnungswesen, Freiberufliche, wissenschaftlich technische Dienstleistungen, sonstige Dienstleistungen, Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung, Erziehung und Unterricht, Kunst, Unterhaltung, Erholung, Private Haushalte) die anteilig größte Bedeutung für den Arbeitsmarkt haben, dicht gefolgt vom produzierenden Gewerbe. Insgesamt ist es über alle Wirtschaftszweige hinweg (mit Ausnahme von Land- und Forstwirtschaft, Fischerei) zwischen 2008 und 2014 zu einem Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gekommen.⁴

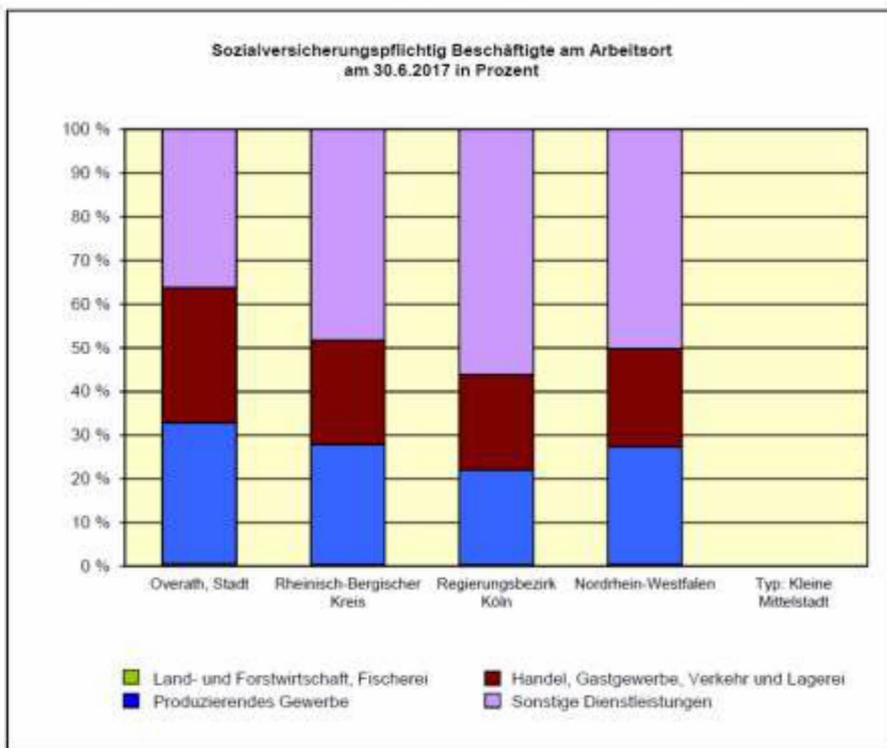


Abb. 20: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort
Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank

⁴ Dr. Donato Acocella. Stadt und Regionalentwicklung (2017): Integriertes Handlungskonzept für die Stadt Overath. Abschlussbericht.

4.1.2 Pendlerbewegungen

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage zu den Großstädten Köln und Bonn ist Overath beliebter Wohnort im Grünen. Dies belegen nicht zuletzt die Pendlerbewegungen, die deutlich höhere Zahlen bei den Auspendlern aufweisen. Rund 5.541 Personen pendeln von außerhalb in die Stadt Overath zur Arbeit (Einpendler), wohingegen 10.045 die Stadt auf ihrem Weg zur Arbeit verlassen (Auspendler). Insgesamt ist sowohl bei den Ein- als auch bei den Auspendlern ein Anstieg seit 2010 zu verzeichnen.⁵



Abb. 21: Bahnhof Überführung
Quelle: eigene Bilder

4.1.3 Tourismus

Auf dem noch jungen Stadtgebiet Overaths zeugen viele Bauwerke von einer langen Stadtgeschichte. Neben Kirchen prägen zahlreiche gut erhaltene Häuser im bergischen Fachwerkstil das Stadtbild.

Das Stadtgebiet ist eingebettet in eine reizvolle Landschaft, die geprägt ist von den Tälern der Flüsse Agger und Sülz. Die Parkanlage Gut Eichthal mit außerschulischem Lernstandort südlich des Hauptortes liegt inmitten eines gut ausgebauten Freizeitwegenetzes. Rund 45 km kombinierte Reit- und Wanderwege bieten Erholung.

4.1.4 Kultur

Das Kulturforum Overath e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, der sich die Förderung von Kunst und Kultur in Overath zum Ziel gesetzt hat. Die Schwerpunkte seiner Arbeit liegen in den Bereichen bildende Kunst, Literatur, Musik, insbesondere Klassik und Theater für Kinder und Jugendliche.

Das Kulturangebot wird ganz überwiegend ehrenamtlich von Bürgern organisiert, die sich in kulturtragenden Vereinen engagieren. Die örtliche Feuerwehr beteiligt sich mit Theateraufführungen am kulturellen Leben, karitative Organisationen mit Benefizveranstaltungen tragen ebenso wie die Schulen und Kindergärten mit zahlreichen Veranstaltungen dazu bei.

Aber auch die vielfältigen Brauchtumsveranstaltungen wie Karneval, Kirmes, Erntefeste und Weihnachtsmärkte erfreuen sich jedes Jahr riesigen Zuspruchs.

4.2 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Overath wird im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen als Grundzentrum eingestuft und zählt zum Mittelbereich der Stadt Bergisch Gladbach. Im Rahmen der Erhebung für das Gutachten als Grundlage für das Einzelhandelskonzept im November 2013 durch das Büro Acoccela wurden in der Stadt Overath 170 Einzelhandelsbetriebe erfasst. Auf einer Gesamt-

⁵ Quelle: IT.NRW, Stichtag 30.06.2017.

verkaufsfläche von rd. 43.175 m² erzielten diese einen Umsatz von rd. 146,4 Mio. Euro. Mit einer gesamtstädtischen Bindungsquote von rd. 92 % sind per Saldo Kaufkraftabflüsse aus Overath festzustellen.

- Im kurzfristigen Bereich verfügt Overath über eine insgesamt gute Angebotssituation. So sind z.B. bei dem für die Nahversorgung wichtigen Sortiment Nahrungs-/ Genussmittel per Saldo Kaufkraftzuflüsse zu verzeichnen, sodass in diesem Sortiment rein rechnerisch mehr als eine Vollversorgung in der Stadt Overath gegeben ist.
- Die per Saldo deutlichen Kaufkraftabflüsse in den Sortimenten des mittelfristigen Bedarfsbereiches sind u.a. durch die Nähe zum Oberzentrum Köln bedingt. Die Angebotssituation in Overath weist somit im mittelfristigen Bedarfsbereich deutliche Angebotslücken auf.⁶

4.2.1 Analyse Hauptstraße

Im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt befanden sich zum Erhebungszeitpunkt (November 2013) 60 der insgesamt 190 Einzelhandelsbetriebe (rd. 32 %). Diese Betriebe vereinen eine Verkaufsfläche von rd. 7.425 m² auf sich, was bezogen auf die Verkaufsfläche der Gesamtstadt (rd. 43.875 m²) einen Anteil von rd. 17 % ausmacht. Auf dieser Fläche wird ein Umsatz von rd. 31,8 Mio. EUR generiert, dies entspricht rd. 20 % des gesamtstädtischen Umsatzes. 2006 waren in der Innenstadt 59 Geschäfte mit rd. 7.150 m² Verkaufsfläche ermittelt worden, die einen Umsatz von rd. 25,9 Mio. Euro erzielten. Somit ergibt sich eine leichte Zunahme des Einzelhandels in der Innenstadt.⁷



Abb. 22: Hauptstraße
Quelle: eigene Bilder

⁶ Quelle: Dr. Donato Acocella. Stadt und Regionalentwicklung (2017): Integriertes Handlungskonzept für die Stadt Overath. Abschlussbericht.

⁷ Quelle: Gutachten als Grundlage für die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Overath, Acocella, 2014.

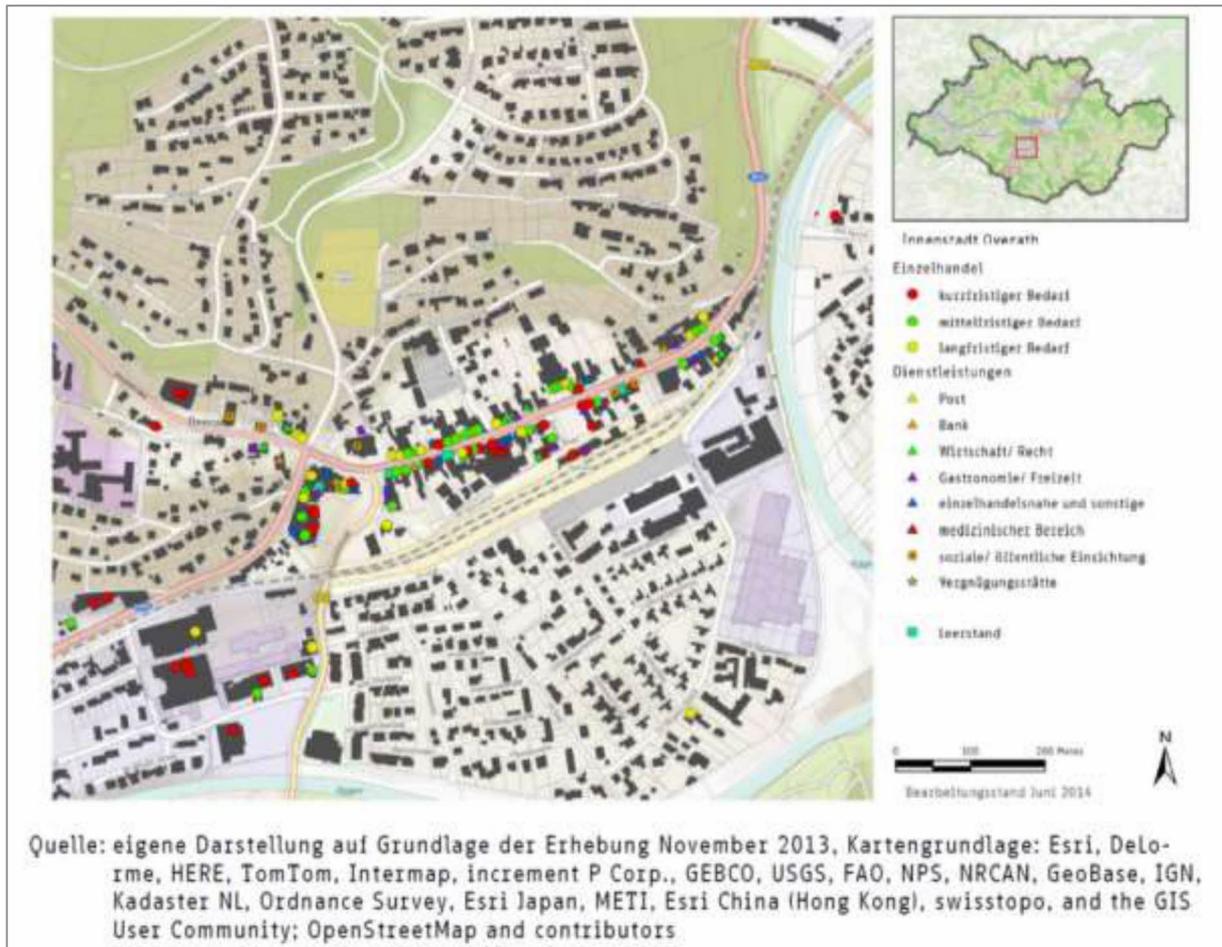


Abb. 23: Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot in der Innenstadt von Overath und angrenzenden Bereichen

Quelle: Gutachten als Grundlage für die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Overath, Accocella, 2014

Das Einzelhandelsangebot ist vielfältig, mit individuellen, inhabergeführten Fachgeschäften und Filialisten, die Einzelhandelsstruktur ist überwiegend kleinteilig, der Branchenmix gut. Wichtige Dienstleistungsbetriebe ergänzen den Funktionsmix (Post, Banken, Ärzte, Gastronomie). Das Nahversorgungsangebot hat sich seit der Erhebung deutlich verändert; nördlich der Bahntrasse befindet sich derzeit lediglich der Biomarkt.



Abb. 24: Hauptstraße
Quelle: eigene Bilder



Abb. 25: Hauptstraße
Quelle: eigene Bilder

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept wird derzeit überarbeitet und aktualisiert.

5 VORGABEN, BINDUNGEN UND PLANUNGEN

Für die konzeptionelle Arbeit ist die Kenntnis des vorhandenen Planungsrechts, von Bindungen aber auch von derzeitigen und künftigen Vorhaben und Entwicklungen von entscheidender Bedeutung.

5.1 Geltendes Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan der Stadt Overath ist seit 1980 rechtswirksam und seither durch 41 Änderungen fortgeschrieben worden. Seine Neuaufstellung ist bereits beschlossen und wird in den folgenden Jahren die Grundzüge für die weitere Entwicklung der Stadt festschreiben.

Der Hauptort und Allgemeiner Siedlungsschwerpunkt Overath ist geprägt von überwiegender Wohnbauflächendarstellung. Entlang des Einzelhandelsschwerpunkts an der Hauptstraße ist gemischte Baufläche dargestellt. Parallel dazu die deutlich erkennbaren Flächen für Bahnanlagen. Daneben gibt es gewerbliche Darstellungen entlang der historisch bedingt bedeutsamen Bahnstecke sowie zentral gelegene Sonderbauflächen. Mehrere Flächen für Gemeinbedarf insbesondere der große Komplex mit dem Schulzentrum zeigen die Bedeutung des Ortes im Bereich der sozialen und kirchlichen Infrastruktur auf.

Im Ortsteil regeln zahlreiche Bebauungspläne und Satzungen die städtebauliche Entwicklung. Insbesondere sind davon folgende für das InHK relevant:

- **BP 28/4 4. Änderung „Ortskern Nord“, Glockengießstraße**

Mit diesem Bebauungsplan werden die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern und die Einplanung einer Kindertagesstätte angestrebt. Es ist eine umwelt- und klimafreundliche Planung angestrebt.

- **BP 69 5. Änderung „Weberstraße / Wiesenauel“: Änderung von Gewerbe- zu Mischgebiet mit Wohnbebauung**

Ziel des Bebauungsplans ist die Neuordnung der gewachsenen Gemengelage sowie die Umstrukturierung eines überwiegend untergenutzten und in die Jahre gekommenen Gewerbegebiets in einen hochwertigen und zukunftsfähigen Wohn- und Arbeitsort. Hier stehen insbesondere die zentrale Lage des Plangebiets und die gute Anbin-



Abb. 26: Flächennutzung
Quelle: Geoportale Rheinisch-Bergischer-Kreis

dung an das Overather Zentrum, den Bahnhof, die Lage an der Agger im Vordergrund.

- **BP 146, Bahnübergang Dr.-Ringens-Straße**

Ziel der Bauleitplanung ist Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine gemischte bauliche Nutzung. Des Weiteren wird mit der Bauleitplanung einer Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation Rechnung getragen.



Abb. 27: Bahnübergang Dr. Ringens-Straße
Quelle: eigene Bilder

Daneben werden derzeit bzw. in naher Zukunft weitere relevante Projekte umgesetzt:

- Neubau Multifunktionshaus mit Unterbringung der Tafel
- Neubau Seniorenwohnen Aggerbogen
- Neubau Feuerwehr und damit einhergehend freiwerdendes Raumpotenzial am Steinhofplatz
- Neubau Kita Glockengießersstraße

Der schulische und gewerbliche Strukturwandel hat bzw. führt demnächst zu weiteren Flächenpotenzialen:

Mit dem Start der Sekundarschule wurden die Haupt- und Realschule aufgelöst; die Fläche der ehemaligen Hauptschule steht für eine Neuplanung zur Verfügung.

Vorgenannte Projekte sind im Maßnahmenplan (s. Plan 9) unter Punkt 6 nachrichtliche Darstellung verortet.

Im Bereich südlich der Bahntrasse gelegene gewerbliche Betriebsbereiche werden in Zukunft ebenfalls für eine Neuordnung zur Verfügung stehen. Aufgrund ihrer Lagequalität direkt am Bahnhof sollen sie im Rahmen des Regionale 2025 Handlungsfeldes Wohnen und Leben qualifiziert werden.

5.2 Tangierende Projekte und Planungen

In den vergangenen Jahren sind für das InHK Overath bedeutende Projekte in die Realisierung gegangen bzw. es wird in Kürze mit konkreten Planungen begonnen. Zu diesen Projekten, welche in den Gesamtkontext zu stellen sind, zählen auch interkommunale Projekte der öffentlichen Hand sowie private Projekte.

Projekte Regionale 2010:

- KennenLernenUmwelt - Gut Eichthal
- Agger-Sülz-Radweg

Weitere städtebauliche Entwicklungsprojekte:

- Kulturbahnhof
- barrierefreier Umbau Bahnhof und Busbahnhof, P&R-Anlage – Mobilstation
- Wettbewerb Schulzentrum
- Entwicklung Ortskernwohnen ehemalige Hauptschule
- Entwicklung Ortskernwohnen Mischgebiet Weberstraße/Wiesenauel

Planungsziele und Plankonzepte im Hinblick auf den Klimaschutz / Mobilität:

- Luftreinhalteplan
- Lärmaktionsplan
- MASTERPLAN im Bereich Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (DkV)
- Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem
- Klimaschutz-Teilkonzept MOBILITÄT für die Stadt Overath
- Radverkehrskonzept für Overath
- MobilitätsWerkStadt_2025 / MobilCharta 5
- Fußverkehrs-Check



Abb. 28: KennenLernenUmwelt, Gut Eichthal
Quelle: eigene Bilder

6 STÄDTEBAULICHE BESTANDSERHEBUNG UND -ANALYSE

6.1 Stadtteolfunktionen und Nutzungsstruktur

Anhand der kartographischen Darstellung der Gebäude- und Flächennutzung (Plan 5) lassen sich sowohl die städtebauliche Struktur als auch die räumlichen Nutzungsschwerpunkte erkennen.

Der Ort ist durch verschiedenen Trennlinien gekennzeichnet: die historische Achse der Hauptstraße, die Bahntrasse sowie die Agger.

Der überwiegende Anteil der Flächennutzung ist dem Wohnen zuzuordnen. Den zentralen historisch gewachsenen Kern bildet der Bereich um die Kirche mit Steinhof und Kemenat. Daran schließt sich nach Osten der zentrale Einzelhandelsbereich entlang der Hauptstraße sowie nach Süden der Steinhofplatz mit weiterem Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebot an. Seit dem Wegfall des Nahversorgers besteht hier nördlich der Gleise ein Versorgungsdefizit. Einzelne Leerstände sind auch entlang der Hauptstraße vorzufinden.

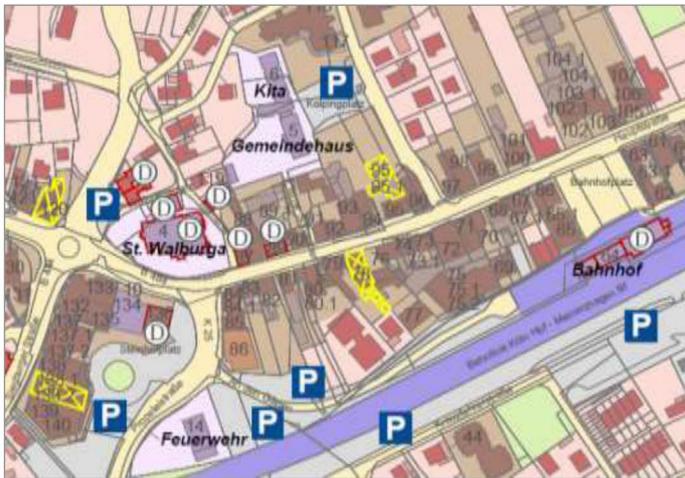


Abb. 29: Ausschnitt aus Plan 5, Gebäude- und Flächennutzung
Quelle: MWM Aachen, 2018

Südlich der Bahn schließen sich gewerbliche Bereiche, die im Beginn der Umwandlung begriffen sind (s. Plan 8 Zielkonzept Nachverdichtungsbereiche), großflächiger Einzelhandel sowie Wohnen und das für die Freizeitinfrastruktur wichtige Hallenbad "Badino" an. Einen gewissen Abschluss / Trennung bildet derzeit der Landschaftsraum der Agger, der die Wohnbereiche vom südlich angrenzenden Schulzentrum trennt.



Abb. 30: Bahnhof mit Blick nach Südosten
Quelle: eigene Bilder

Die Entwicklung dieser großflächigen Gemeinbedarfsfläche zu einem Bildungs-, Sport- und Freizeitzentrum ist noch nicht abgeschlossen. Hier befinden sich derzeit Gymnasium und Sekundarschule, eine Mensa, Sport- und Tennisplätze sowie -hallen. Im weiteren

Verlauf nach Süden schließt sich mit KennenLernenUmwelt Gut Eichthal ein außerschulischer in einem Landschaftspark gelegener Lernstandort an.

6.2 Bestandsanalyse Verkehr

Der Plan 3 zeigt den derzeitigen Stand des Verkehrsnetzes im Hauptort Overath auf.

Der Hauptort Overath ist gekennzeichnet durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen entlang der Hauptstraße, was zu einer Überschreitung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte führt. Eine umfangreiche verkehrstechnische Untersuchung im Jahre 2009 hat den Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Siegburger/Hauptstraße empfohlen. Gleichzeitig mit dem Bau des Kreisverkehrs wurde die Signalsteuerung an der Einmündung Propsteistraße/Hauptstraße optimiert. Die Messwerte konnten durch diese Maßnahme zwar verringert werden, liegen aber immer noch über dem Grenzwert. 2017 wurden weitere Verkehrserhebungen durchgeführt, die im Ergebnis deutliche Zunahmen der Verkehre aufzeigten.⁸ Dies deckt sich mit den Zahlen der Ein- und Auspendler, die ebenfalls angestiegen sind. Um die Situation nachhaltig zu verbessern, wurde die Erstellung eines umfassendes Verkehrskonzept empfohlen.



Abb. 31: Hauptstraße
Quelle: eigene Bilder

In diesem Zusammenhang wurde neben dem Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan aktuell auch ein Masterplan "Gestaltung von nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Overath" erstellt. Weitere Aktivitäten im Bereich Mobilität, Klima etc. s. S. 54-55.

Das Verkehrskonzept soll aufgrund der Dringlichkeit im Startjahr beantragt werden.

Das Verkehrskonzept soll aufgrund der Dringlichkeit im Startjahr beantragt werden.

Nichtmotorisierter Verkehr

Insbesondere der Rad- und Fußverkehr sind wesentliche Bestandteile einer zukunftsorientierten und emissionsarmen Mobilität. Bedenkt man, dass der überwiegende Teil der Autofahrten Strecken unter 5 km betrifft, so wird hier ein deutliches Umsteigepotenzial erkennbar. Voraussetzung hierfür ist allerdings ein gut ausgebautes Wegeinfrastrukturnetz sowie ein kompakter Siedlungskörper und die entsprechende Sensibilisierung der Bevölkerung.

Zu Fuß Gehende

Für den Fußverkehr sind die zentralen Einrichtungen weitestgehend gut erreichbar. Die Kennzeichnung und Ausweisung ist teilweise nicht vorhanden und somit eine Orientierung schwierig. Gleichzeitig können durch Ergänzung in der Wegeinfrastruktur weitere Anreize zur Nutzung geschaffen werden.

Entlang der Hauptstraße wurden in den letzten Jahren bereits Querungshilfen angelegt; hier gibt es lediglich im Osten noch ein Defizit. Aufgrund des historisch bedingt schmalen Stra-

⁸ Quelle: Brilon, Bondzio, Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum.

ßenraums sind hier teilweise sehr enge Gehwegquerschnitte. Da diese Bereiche größtenteil in Privateigentum bzw. im Eigentum des Landes Nordrhein-Westfalen liegen, sind der Gestaltung Grenzen gesetzt. Mit der Durchführung eines professionellen Fußverkehrs-Check an der Hauptstraße, ein Angebot des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ gefördert vom Land NRW, werden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung erwartet.

Radfahrende

Die Radwege werden im Hauptort bis auf die Bereiche Hauptstraße (B 484) und Landesstraße L 136 überwiegend auf der Fahrbahn geführt. Um auch hier eine Förderung in der Nahbereichsmobilität zu erzielen, ist die entsprechende Infrastruktur (Wegenetz, ausreichend dimensionierte Brücken etc.) erforderlich. Ein Radverkehrskonzept für Overath ist erstellt worden und soll in Kürze in den politischen Gremien vorgestellt werden.

Overath ist Teil der RadRegionRheinland. Zentral an der Kirche steht eine der Tafeln des Knotenpunktsystems, welches ca. 3000 km Wegelänge in der Region ausschildert.

6.3 Stadtstruktur und Stadtbild

Der Hauptort Overath ist in weiten Teilen durch eine neuzeitliche Baustruktur geprägt.

Zentral gelegen lässt sich jedoch deutlich die bereits unter 2.2 beschriebene historische Struktur ablesen: Der identitätsstiftende Bereich um die Kirche mit dem Steinhof und der historisch kleinteiligen Fachwerkbauung im Bereich Kemenat sind ebenso erkennbar wie die geschlossene enge Bebauung entlang des historischen Verlaufs der Hauptstraße. Insbesondere die Straße Kemenat wird ihrer geschichtsträchtigen Bedeutung in der derzeitigen Gestaltung nicht gerecht. Dem gegenüber steht der verkehrstechnisch angelegte Steinhofplatz mit lediglich rudimentär vorhandener Aufenthaltsqualität. Parallel zur Hauptstraße nach Süden ist mit dem Weißraum die Zerschneidung durch die Bahntrasse sichtbar. Entlang der Bahn bietet die Straße "An den Gärten" bis hin zum Bahnhofplatz das Potenzial für eine parallel zur verkehrdominierten Hauptstraße gelegenen Wegeverbindung, die ihr Aufenthaltspotenzial noch nicht ausschöpft.



Abb. 32: Ausschnitt aus Plan 2
Baustuktur
Quelle: MWM Aachen, 2018

Der im Norden des Untersuchungsraums gelegene Bereich der ehemaligen Hauptschule ist deutlich ablesbar; eingebettet in Wohnbebauung besteht hier ein innenstadtnahes Nachverdichtungspotenzial.

Deutlich erkennbar sind die gewerblichen Hallen südlich der Bahn - auch hier bietet sich zentrumsnaher Nachverdichtungsraum. Die vorgenannten Bereiche gilt es planerisch vorzubereiten, um eine in sich schlüssige gesamtstädtische Entwicklung zu erreichen.

Der organische Ortsabschluss ist durch den Verlauf der Agger bedingt, der einerseits ein Freiraumpotenzial in direktem Wohnumfeld darstellt, andererseits trennend wirkt.

Insofern abgetrennt stellt sich der noch unvollendete Ansatz des Bildungs-, Sport- und Freizeitzentrums dar. Der trist wirkende, wenig gestaltete Außenraum bietet kaum Aufenthaltsqualität. Eine optimierte Anbindung sowie Ergänzung (von Wegen und Ausstattung) und Attraktivierung insbesondere für Radfahrende und zu Fuß Gehende wirkt sich positiv auf die Verkehrssituation im Zentrum aus. Insbesondere die Änderung des Gewerbegebiets Wiesenauel/Weberstraße in ein Mischgebiet bietet sich als Brückenschlag an. Das hierin schlummernde Potenzial aufgrund der kurzen Entfernungen wird noch nicht annähernd ausgeschöpft.

Der sich südlich anschließende historische Landschaftsbereich Gut Eichthal bildet einerseits Abschluss, andererseits aber auch Anschluss an den angrenzenden Rhein-Sieg-Kreis. Die Erschließungssituation und insbesondere die Ausschilderung haben hier noch Defizite.



Abb. 33: Steinhofplatz
Quelle: eigene Bilder



Abb. 34: Bahnhof
Quelle: eigene Bilder

7 STÄDTEBAULICHE STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

Im Stärken-Schwächen-Profil wird anhand der Bestandsanalyse sowie des Partizipationsprozesses mit einer einfachen Symbolsprache ein Überblick über die im Untersuchungsraum ermittelten städtebaulichen Defizite und Potenziale gegeben. (s. Plan 6)

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass Overath eine gute Wohnattraktivität in zentraler Lage im 2. Ring um die Städte Köln und Bonn mit überdurchschnittlich guten Verkehrsverbindungen bietet.

Neben diesen positiven Standortfaktoren existieren im Untersuchungsraum jedoch auch deutliche Schwächen und Defizite, die einer nachhaltigen Entwicklung entgegen stehen.

Beispielhaft für die Gesamtbetrachtung im Stärken-Schwächen-Profil soll nachfolgend der zentrale Bereich um die Kirche näher betrachtet werden.

Stärken	Schwächen
gute Nahversorgung/ dichter Geschäftsbesatz	schlechte Nahversorgung
Treffpunkt/ Platzanlage	fehlende Orientierungsmöglichkeit
zentral geogene soziale Infrastruktur	fehlende Raumfassung
zentrumsnahe Naherholungs-/ Freizeinfunktion	gefährlicher Schulweg
signifikante Gestaltung	mangelnde Aufenthaltsqualität
stadtbildprägender historische Bausubstanz (z. T. Einzelelemente)	unattraktive/ fehlende bzw. nicht barrierefreie Gehwege/ Wegeverbindung
markante Sichtbeziehung	hohe Verkehrsbelastung
Nachentwicklungspotenzial	Stadtbildstörung/ unangepasste Architektur
bedeutende / prägende Grün- / Freiraumstruktur	stadträumliche Zäsur
Wasser in der Stadt	unattraktive o. undefinierte Ortseingangssituation
zentrale geogene Technische Infrastruktur (Bahnhof)	Gestaltungs- / Pflegedefizit
	Wasser/ Grünraum unterbetont
	ungeordnete Situation / funktionale Defizite

Abb. 35: Legendauszug Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil
Quelle: MWM Aachen, 2018

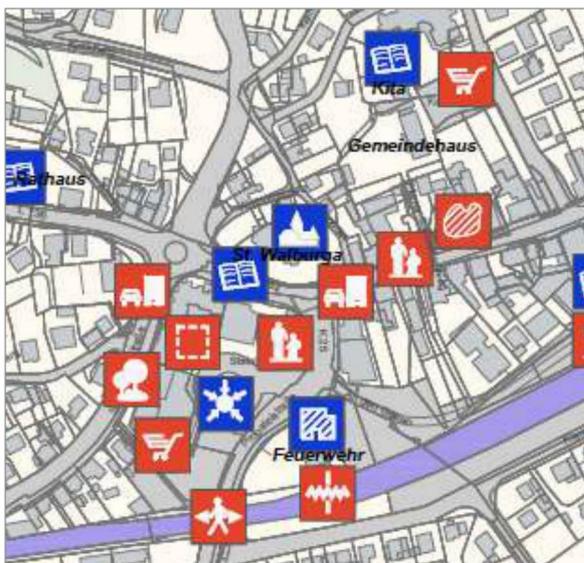


Abb. 36: Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil
Quelle: MWM Aachen, 2018

Im zentralen Stadtraum fällt die hohe Dichte städtebaulicher Potenziale auf. Insbesondere die denkmalwerte, prägende historische Bausubstanz mit der Kirche und dem Bereich Ke-Kemenat sowie dem Steinhof sind hier zu nennen, aber auch die vorhandenen Treffpunkt / Platzpotenziale.

Gleichzeitig kommt im Stärken-Schwächen-Profil zum Ausdruck, dass städtebauliche Missstände und Defizite die Potenzialentfaltung verhindern.

So fehlen z. B. insbesondere Aufenthaltsqualität und Raumkanten. Die hohe Verkehrsbelastung sowie funktionale und gestalterische Mängel im öffentlichen Raum wirken ebenfalls negativ ein.

Einen zusammenfassenden Überblick bietet die folgende Auflistung der Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken; daran anschließend werden einzelne Handlungsräume beleuchtet.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ✚ hohe Wohnattraktivität ✚ gute Verkehrsanbindung (A 4, SPNV) ✚ Stadtmarketingverein, etc. ✚ nahegelegener Natur-/ Landschaftsraum ✚ alle Stadtfunktionen in kurzen Distanzen ✚ denkmalwerte, prägende, historische Bausubstanz 	<ul style="list-style-type: none"> ✖ hohe Verkehrsbelastung B 484 ✖ fehlende Vernetzung einzelner Stadträume ✖ Trennwirkung B 484, Bahn, Agger ✖ Investitionsstau ✖ mangelnde Aufenthaltsqualität ✖ Landschaftsraum „Wasser in der Stadt“ wenig erlebbar
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ⬆ Ansiedlung „Magnetbetrieb“ Steinhofplatz ⬆ Potenziale Nachverdichtung ⬆ Profilschärfung, Identitätsentwicklung ⬆ attraktive Stadtmitte ⬆ Verkehrswende 	<ul style="list-style-type: none"> ⬇ überzogene Miet-/ Immobilienpreise ⬇ Fahrverbote ⬇ Wachstum von Leerständen ⬇ Fehlentwicklung bei Landinanspruchnahme

7.1 Handlungsräume

Der Hauptort Overath wird in mehrere Handlungsräume gegliedert, die nachfolgend näher charakterisiert werden, um eine detaillierte Betrachtung und Fokussierung zu erreichen und zielgerichtet Maßnahmen ableiten zu können. Der Frei- und Grünraum wird als eigenständiger Schwerpunktbereich behandelt.

7.1.1 Handlungsraum 1: Overath West



Abb. 37: Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen
Quelle: MWM Aachen, 2018



Abb. 38: Bahnübergang Siegburger Str.
Quelle: eigene Bilder

✚ Stärken und Potenziale

- Potenzial innerörtlicher Verdichtung
- geplante Renaturierung Agger
- Regionale 2025 Projekt „Agger erleben“

— Schwächen und Defizite

- nicht ablesbare, unattraktive Stadteingangssituation
- unzureichende Verkehrssicherheit am Bahnübergang
- starke Trennwirkung B 484, Bahn, Agger
- fehlender Brückenschlag Weberstraße - "Cyriax"
- zergliederte Raumeindruck, schwierige Orientierung, fehlende Wegeverbindung
- Gestaltungsdefizite - monotoner, trister Gesamteindruck
- hoher Anteil versigelter, dunkler Flächen
- quartiersbezogene „Turn“halle fehlt demnächst



Abb. 39: Weberstraße
Quelle: eigene Bilder

7.1.2 Handlungsraum 2: Historische Mitte

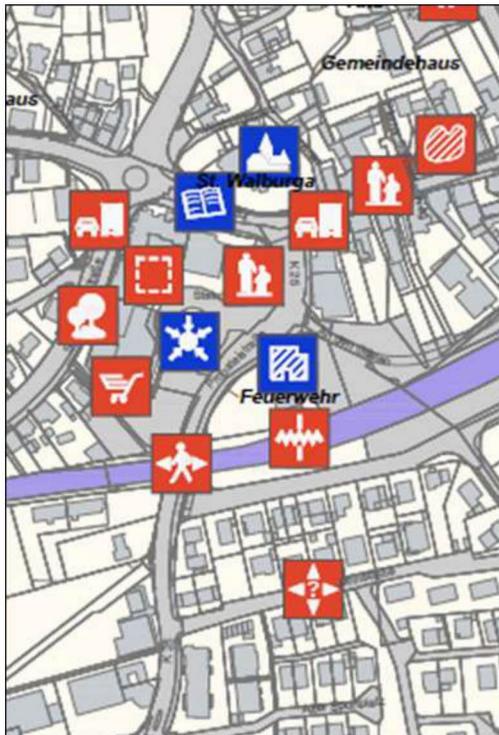


Abb. 40: Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen
Quelle: MWM Aachen, 2018

✚ Stärken und Potenziale

- prägende historische Bausubstanz
- Steinhofplatz als Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität im historischen Zentrum
- Flächenpotenzial Feuerwehr
- kulturelle Angebote (Bürgerhaus)

— Schwächen und Defizite

- historischer Ortskern eingeschränkt erlebbar - Gestaltungsdefizite
- Leerstand Steinhofplatz – fehlender Nahversorger
- fehlende Aufenthaltsqualität
- Dominanz MIV
- historisches Ensemble unzureichend in Wert gesetzt
- Verkehrslenkung P&R
- fehlende Raumfassungen, keine definierten Straßen-/Platzräume



Abb. 41: Eimündung Poppeistraße
Quelle: eigene Bilder



Abb. 42: Kernenat
Quelle: eigene Bilder



Abb. 43: Unterführung Proppestr.
Quelle: eigene Bilder



Abb. 44: Bürgerhaus
Quelle: eigene Bilder

7.1.3 Handlungsraum 3: Overath Ost



Abb. 45: Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil
Quelle: MWM Aachen, 2018

✚ Stärken und Potenziale

- großes Potenzial innerörtlicher Verdichtung
- Regionale 2025 Handlungsfeld: Wohnen und Leben südlich Bahnhof
- Mobilstation (Regionale 2025 – A-Status)
- kulturelle Angebote (Kulturbahnhof)
- Aufwertungspotenzial "An den Gärten" als Parallelverbindung zur Hauptstraße
- in weiten Teilen erhaltene Maßstäblichkeit der Bebauung entlang der Hauptstraße
- relativ guter Angebotsmix



Abb. 48: Eindruck Overath Ost
Quelle: eigene Bilder



Abb. 47: Eindruck Overath Ost
Quelle: eigene Bilder



Abb. 46: Eindruck Overath Ost
Quelle: eigene Bilder

■ **Schwächen und Defizite**

- unter-/fehlgenutzte Flächen in integrierter Lage (2./3. Reihe nördlich Hauptstraße)
- nicht ablesbare, unattraktive Stadteingangssituation
- Dominanz MIV Hauptstraße
- Störwirkung durch Kundenstopper, Werbeanlagen
- unzureichende Verkehrssicherheit Hauptstraße/Dr.-Ringens-Straße
- schwierige Orientierung Bahnhof - Landschaftsraum
- vorhandene Durchgänge Hauptstraße/An den Gärten in Privatbesitz



Abb. 49: Eindruck Overath Ost
Quelle: eigene Bilder



Abb. 50: Eindruck Overath Ost
Quelle: eigene Bilder

7.1.4 Handlungsraum 4: "Cyriax" - Bildungs-, Sport-, Freizeitzentrum

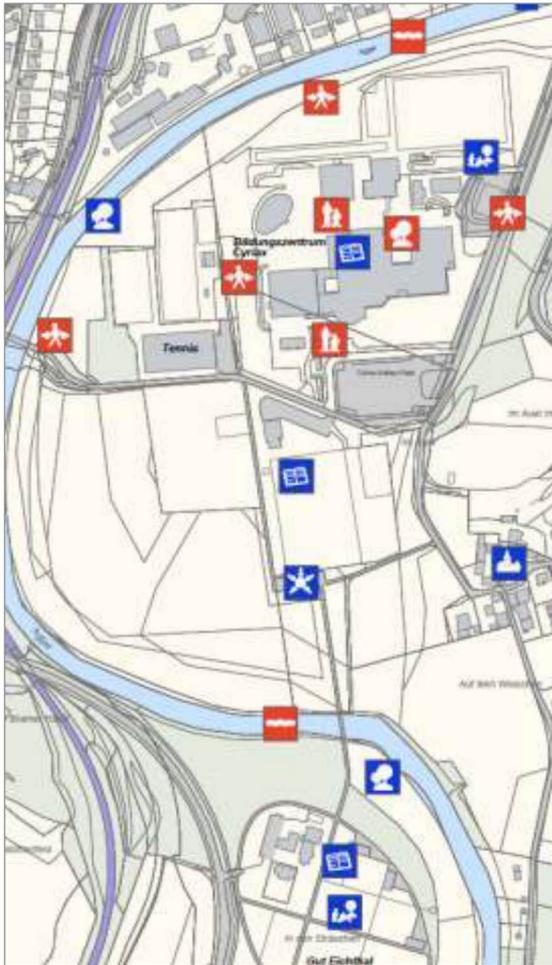


Abb. 51: Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil
Quelle: MWM Aachen, 2019

➤ Stärken und Potenziale

- Freizeitangebote (Badino), KLU Gut Eichthal (Regionale 2010)
- vorhandener Ansatz Bildungs-, Sport-, Freizeitzentrum
- überörtliche Rad-, Wanderwege
- geplante Renaturierung der Agger („Leben am Strom“)
- Regionale 2025 Projekt: Agger erleben (C-Status)
- Landschaftspark KLU
- Ergänzungspotenzial



Abb. 52: Brückenschlag Agger Cyriax-Wiesenaue
Quelle: eigene Bilder



Abb. 53: Zugang Agger Nähe Badino
Quelle: eigene Bilder



Abb. 54: Skateplatz Schulzentrum
Quelle: eigene Bilder

■ **Schwächen und Defizite**

- unzureichende Anbindung Stadt an Landschaftsraum
- fehlende Wegeverbindung
- Investitionstau
- starke Trennwirkung Agger
- fehlender Brückenschlag "Cyriax" - Weberstraße
- fehlende Parkplätze KLU
- unattraktive Außenraumgestaltung Schule
- "verbaute" Zuwegung Perenchiesstraße - Mensa
- kaum Aufenthaltsmöglichkeiten und Rastpunkte, fehlende generationengerechte Bewegungs-, Spielangebote



Abb. 55: Brückenschlag
Quelle: eigene Bilder



Abb. 56: Schulzentrum u. Anbindung



Abb. 57: Schulzentrum u. Anbindung



Abb. 58: Schulzentrum u. Anbindung
Quelle: eigene Bilder

7.1.5 Schwerpunktbereich Grün- und Freiraum



Abb. 59: Ausschnitt Plan 6 Stärken-Schwächen-Profil
Quelle: MWM Aachen, 2018



Abb. 60: Grün- und Freiraum

➤ Stärken und Potenziale

- Grün-, Freiraumverbund Agger-Sülz-Radweg (Regionale 2025 – B-Status)
- Potenzial (überörtliche) Anbindung Zentrum für zu Fuß gehende, Radfahrende
- überörtliche Rad-, Wanderwege
- Landschaftspark KLU
- geplante Renaturierung Agger
- "Leben am Strom"
- Regionale 2025 Projekt: Agger erleben



Abb. 61: Grün- und Freiraum

➤ Schwächen und Defizite

- fehlende Orientierung
- kaum Aufenthaltsmöglichkeiten / Rastpunkte
- fehlende Wegeverbindung
- Brücken für Rad/Fuß Begegnungsverkehr z. T. zu schmal
- fehlender Brückenschlag



Abb. 62: Grün- und Freiraum



Abb. 63: Grün- und Freiraum
Quelle: eigene Bilder



Abb. 64: Grün- und Freiraum

8 KONZEPTIONELLE AUSSAGEN SEKTORALER PLANUNGEN

8.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept⁹

Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt (Perspektive)

Die Attraktivität eines Zentrums ist neben städtebaulichen Qualitäten in erheblichem Umfang von einer bestimmten Nutzungsdichte, Frequenz und einer insgesamt lebendigen Atmosphäre abhängig. Sie wird darüber hinaus durch die Entfernungen, die innerhalb eines Zentrums zurückzulegen sind, bestimmt. Erfahrungsgemäß ist die Wahrnehmung von Entfernungen von der Ortsgröße und der Attraktivität des Besatzes abhängig: Mit abnehmender Ortsgröße und Attraktivität des Besatzes verringert sich die Bereitschaft, Distanzen zu überwinden.

Vor diesem Hintergrund sollte der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt in Overath keine wesentliche räumliche Ausdehnung erfahren. Vielmehr sollte versucht werden, räumliche Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der bestehenden Abgrenzung zu aktivieren.

Im Rahmen der Innenentwicklung und städtebaulichen Nachverdichtung sollten die vorhandenen Leerstände genutzt und aktiv Nachmieter gesucht werden. Ergänzend sollten Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen erfolgen, um attraktivere Verkaufsflächen zu schaffen. Es sollte geprüft werden, ob Möglichkeiten zur Zusammenlegung von Verkaufsflächen bestehen, um größere und somit auch attraktivere Flächen bereitstellen zu können.

Auch die Potenziale zur Entwicklung von untergenutzten Flächen sollten herausgestellt werden.



Abb. 65: Blick Parkweg Richtung Hauptstraße
Quelle: eigene Bilder

⁹ Gutachten als Grundlage für die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Overath, Acoccella, 2014.

Städtebaulich-funktionale Weiterentwicklung des Areals Steinhofplatz

Der Bereich rund um den Steinhofplatz sollte städtebaulich und funktional weiterentwickelt werden. Durch Überplanung des gesamten Bereiches, können zum einen großflächige moderne Betriebsformen ermöglicht, zum anderen kann die extrem lineare Struktur der Innenstadt aufgebrochen werden.

Gerade angesichts des hohen Verkehrsaufkommens entlang der Hauptstraße und der strukturellen Probleme auf Grund der Kleinteiligkeit sind solche, an die Hauptstraße angrenzenden Entwicklungsräume unabdingbar für die künftige städtebaulich-funktionale Entwicklung der Overather Innenstadt.



Abb. 66: Steinhofplatz
Quelle: eigene Bilder

Flächenpotenziale in der Hauptstraße und in den Seitenstraßen entwickeln

Der Erhalt der Hauptstraße als (Einzelhandels-)Innenstadt auf der gesamten bisherigen Länge wird schwierig, wenn es nicht gelingt, einen Entwicklungsimpuls hinsichtlich einer einzelhandelsbezogenen Innenstadtentwicklung auszulösen. Dies könnte einerseits durch eine Entwicklung am Steinhofareal gelingen, andererseits aber auch durch die Entwicklung von untergenutzten Flächen bzw. Brachflächen in der Hauptstraße selbst.

Weiterhin sollten auch Seitenstraßen bzw. Hinterhöfe hinsichtlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten geprüft werden. Je mehr es solche städtebaulich-funktional entwickelten "Seitenarme" entlang der Hauptstraße gibt, umso mehr kann sich die Innenstadt zu einem lebendigen Aufenthalts- und Kommunikationsraum entfalten.

Wochenmarkt stärken

Wochenmärkte übernehmen neben ihrer Funktion als Nahversorger gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Belebung der Innenstädte. Sie sind i.d.R. auch Frequenzbringer für die angrenzenden Geschäfte.

9 STÄDTEBAULICHE KONZEPTION

Die städtebaulichen Zielsetzungen wurden auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalysen, dem Stärke-Schwächen-Profil, der vertieften Betrachtung einzelner Handlungsräume sowie des Partizipationsprozesses entwickelt.

Das Strukturkonzept (s. Plan 7) stellt die städtebaulichen Zielsetzungen abstrahiert dar.

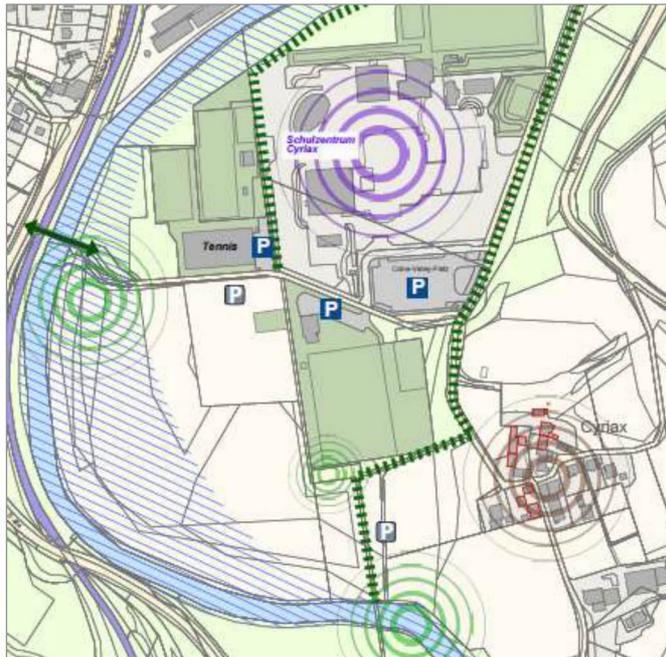


Abb. 67: Ausschnitt Plan 7 Gesamträumliches Strukturkonzept, Ausschnitt Cyriyx
Quelle: MWM Aachen, 2018

Deutlich ablesbar ist die polyzentrische Struktur des Hauptorts. Diese wird durch verschiedene Stadtbereiche besonderer Prägung definiert:

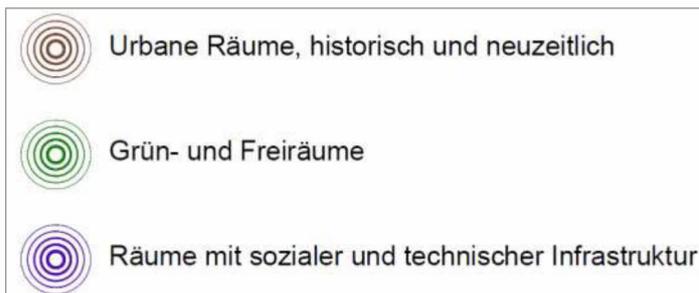


Abb. 68: Legendenausschnitt Plan 7
Quelle: MWM Aachen, 2018

Overath zeigt bedingt durch die naturräumliche Lage sowie die historische Entwicklung eine individuelle Stadtstruktur. Der Stadtkörper ist durch Zäsuren geprägt, wodurch die Teilbereiche z. T. isoliert und wenig miteinander vernetzt parallele Entwicklungen vollzogen.

Die verschiedenen Bereiche besitzen zwar bereits heute charakteristische Ausprägung, weisen aber verschieden starke Handlungsbedarfe auf. Diese müssen gesamtheitlich und gesamtstädtisch angegangen werden, um eine langfristig zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten.

Die zunächst als Nachteil wahrgenommenen Zäsuren gilt es als Potenzial zu begreifen und mit geeigneten Vernetzungsmaßnahmen und Entwicklungen in der Fläche zu begegnen. Der Bahnhof als zukünftige Mobilitätsdrehscheibe wird als wichtiger Standortfaktor enorm an Bedeutung gewinnen, ebenso wie die Verknüpfungen und Anbindungen von außerhalb auch mit alternativen Verkehrsmitteln sowie muskelbasiert.

Die historischen Qualitäten im Bereich Kemenat gilt es im Zusammenspiel mit den Gestaltungspotenzialen des Steinhofplatzes aufzugreifen und eine echte historische Stadtmitte zu entwickeln die gemeinsam mit dem Angebot der Hauptstraße und der Anbindung über die Straße "An den Gärten" zum Kulturbahnhof das lebendige Zentrum mit Aufenthalts- und Verweilqualität der Stadt bilden.

Hierzu gilt es insbesondere den Bereich Steinhofplatz und gegenüberliegendes Gelände der Feuerwehr freiraumplanerisch und städtebaulich aufzuwerten, Raumkanten und Platznutzungen neu zu definieren und somit Aufenthalts- und Verweilqualität zu schaffen.

Für den zentralen Stadtraum gilt es das vorhandene private Engagement aufzugreifen und zu stärken. Neben Unterstützungsmöglichkeiten für Vereine sind auch Maßnahmen zur gezielten Förderung privater Haus- und Grundeigentümer zu entwickeln, welche diese für tragfähige Nutzungen und nachhaltige Bestandsmodernisierungen sowie -aufwertungen interessieren und befähigen. Hier sollte eruiert werden, ob und wie die vorhandenen privaten Querverbindungen von der Hauptstraße zur Straße "An den Gärten" mehr ins Bewusstsein treten können.

Die Stadträume gilt es insbesondere entlang der Wegebeziehungen der Agger durch ein Leitsystem miteinander zu verbinden, zu ergänzen und aufzuwerten. Hierdurch wird der nichtmotorisierte Verkehr gestärkt und bildet im Gegensatz zum hohen Verkehrsaufkommen auf der Hauptstraße einen positiven Imagefaktor für die Stadt. Hier wird es vor allem auf ein tragfähiges (Rad)wegekonzept ankommen. Im Rahmen des Regionale 2010/2025 Projektes „Agger-Sülz-Radweg“ ist die Trassierung in einer Machbarkeitsstudie bereits definiert. Die Verbesserung der funktionalen als auch der räumlich-gestalterischen Vernetzung durch Schließung von Lücken sowie Brückenschlägen, der möglichst barrierefreie Ausbau mit Spiel- und Rastpunkten für alle Generationen ist ein großes Anliegen des vorliegenden Konzeptes. Eingebettet in das Regionale 2025 Projekt „Agger erleben“ mit Gebietskulisse u.a. im Bereich der Agger innerhalb der InHK Abgrenzung können die partizipativ entwickelten Maßnahmenideen weiter konzipiert und ausgearbeitet werden.

Durch die gezielte Entwicklung von weiteren Wohnstandorten insbesondere südlich der Bahn (Weberstraße/Wiesenaue, Gewerbestandorte Dr.-Ringens-Straße) werden diese Bereiche auch in den Abendstunden aufgrund kurzer Wege belebt und somit das Zentrum als lebendiges Quartier weiter gestärkt. Hier ist die weitere Qualifizierung im Rahmen des Regionale 2025 Handlungsfelds Wohnen und Leben angedacht und mit der Regionale Agentur vorabgestimmt.

Der noch nicht vollendete Ansatz im Bildungszentrum "Cyriax" ist fortzuführen. Für dieses Areal sind kurzfristige Maßnahmen vorgesehen (Gestaltung Freianlagen Schulhof, Ergän-

zung/Ausstattung Wegeverbindung), aber auch mittel- bis langfristig sind städtebauliche Perspektiven weiter zu entwickeln, die den Bereich zu einem echten Bildungs-, Sport- und Freizeitzentrum werden lassen. Mit der Weiterentwicklung des Standorts Overath-Cyriax bündelt die Stadt Overath mehrere Vorhaben in einem integrierten Gesamtansatz. Ziel ist die Erweiterung des Zentrums zu einem Bildungs- und Begegnungszentrum mit regionalem und nicht nur lokalem Charakter. In Zukunft werden Schule, Jugendarbeit, außerschulische Nutzung durch Vereine sowie die Kombination von außerschulischem Lernort für die Primarstufe (Gut Eichthal) und den weiterführenden Schulen ineinander übergreifen.¹⁰ Gleichzeitig soll der Bereich allen Generationen für die Freizeitnutzung offen stehen und ein entsprechendes Angebot mit Verweil- und Aufenthaltsqualität bieten. Das Öffnen dieses Aggerbereiches zum Quartier (Campus-Platz) sowie die Verknüpfung und Verbesserung der Erschließung zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im stark verkehrsbelasteten Hauptort der Stadt Overath sollen insbesondere im Kontext des Regionale 2025 Projektes „Agger erleben“ erfolgen. Hier bietet sich in Overath die Chance die Stadt ans Wasser zu holen bzw. umgekehrt, da u.a. die planerischen Vorgaben dies ermöglichen.

Zusammenfassend geht es in diesem Konzept also um:

- die Herstellung von Aufenthalts- und Verweilqualität im Stadtzentrum,
- die Neuausrichtung bzw. Anpassung der Infrastruktur an künftige Bedarfe,
- die Sicherung, Inwertsetzung prägender Bausubstanz,
- die Pflege und Aufwertung des Stadtbildes zur Stärkung der Identität,
- die Förderung stadtverträglichen Verkehrs,
- die Vernetzung der Stadträume untereinander,
- die städtebauliche Neuordnung von Quartieren zur Stärkung des Wohnstandortes,
- die Weiterentwicklung, Sicherung und Aufwertung der Frei- und Grünräume entlang der Agger sowie die Öffnung der Stadt zum Fluss,
- die Einbindung, Vernetzung und Motivation lokaler privater Akteure.

Neben den klassischen Stadterneuerungsaufgaben bietet die Regionale 2025 die Chance, Projektansätze interkommunal zu entwickeln und über die eigenen kommunalen Grenzen hinaus wirkende Maßnahmen umzusetzen. Die Stadt Overath ist wie vorgehend bereits genannt hierbei in verschiedenen Projektansätzen beteiligt.

Die formulierten Zielsetzungen werden nachfolgend für die einzelnen Handlungsräume präzisiert und vertiefend dargestellt.



Abb. 69: Blick auf Overath
Quelle: eigene Bilder

¹⁰ Auslobung Wettbewerb Erweiterung Schulzentrum Overath-Cyriax, 2009.

9.1 Handlungsraum 1: Overath West

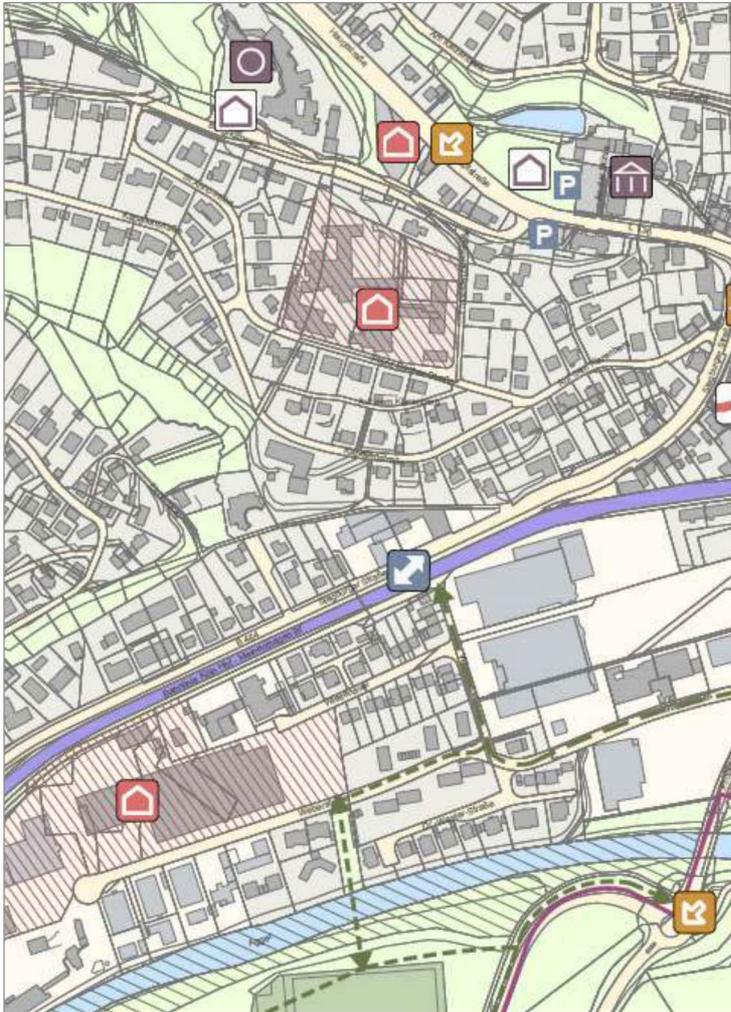


Abb. 70: Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept
Quelle: MWM Aachen, 2019

Ziele

- Nutzung des Flächenpotenzials zur baulichen Verdichtung bzw. Ergänzung
- Kennzeichnung der Stadteingänge
- Verbesserung der Anbindung an den Landschaftsraum (Agger erleben)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umbau Bahnübergang Siegburger Straße
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums
- Brückenschlag, Ergänzung der Verbindung der Stadträume zu Fuß / per Rad
- Verbesserung der Orientierung

- ergänzende Wohnbebauung stärkt das Zentrum, Multihalle für schulische sowie Quartiersnutzung
- neuer Zugang zum Erholungsraum, Verbindung Stadträume

9.2 Handlungsraum 2: historische Mitte



Abb. 71: Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept
Quelle: MWM Aachen, 2019

Ziele

- Bedeutungszuweisung / Aufwertung historisches Zentrum
- lebendiger Kommunikationsraum Steinhofplatz, Definition von Platz-/Raumkanten, Neuinszenierung
- verkehrskonzeptionelle Untersuchung zur Verbesserung des motorisierten Verkehrs
- Neuordnung ruhender Verkehr
- Kennzeichnung der Stadteingänge
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums durch Begrünung

- Neuordnung, -inszenierung, gestalterische Aufwertung

9.3 Handlungsraum 3: Overath Ost



Abb. 72: Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept
Quelle: MWM Aachen, 2019

Ziele

- ➔ Nutzung der Flächenpotenziale zur baulichen Verdichtung bzw. Ergänzung
- ➔ Aufwertung öffentlicher Straßenraum durch geänderte Straßenraumgliederung und Stärkung der Aufenthaltsqualität
- ➔ Kennzeichnung der Stadteingänge
- ➔ Verbesserung der Anbindung an den Landschaftsraum (Agger erleben)
- ➔ Verbesserung des Stadtbildes durch Motivation privater Akteure
- ➔ Verbesserung der Orientierung, Installation eines Informationsleitsystems
- ➔ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ➔ Aufwertung/Beseitigung störender Fassaden
- ➔ Entwicklung Stadtquartier am schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV)
Handlungsfeld Wohnen und Leben, Regionale 2025
- ➔ verkehrskonzeptionelle Untersuchung zur Verbesserung des motorisierten Verkehrs

- ➔ Motivation und Vernetzung privater Akteure
- ➔ städtebauliches Entwicklungspotenzial nutzen
- ➔ Schwerpunkt innerstädtisches Wohnen

9.4 Handlungsraum 4: "Cyriax" - Bildungs-, Sport-, Freizeitzentrum

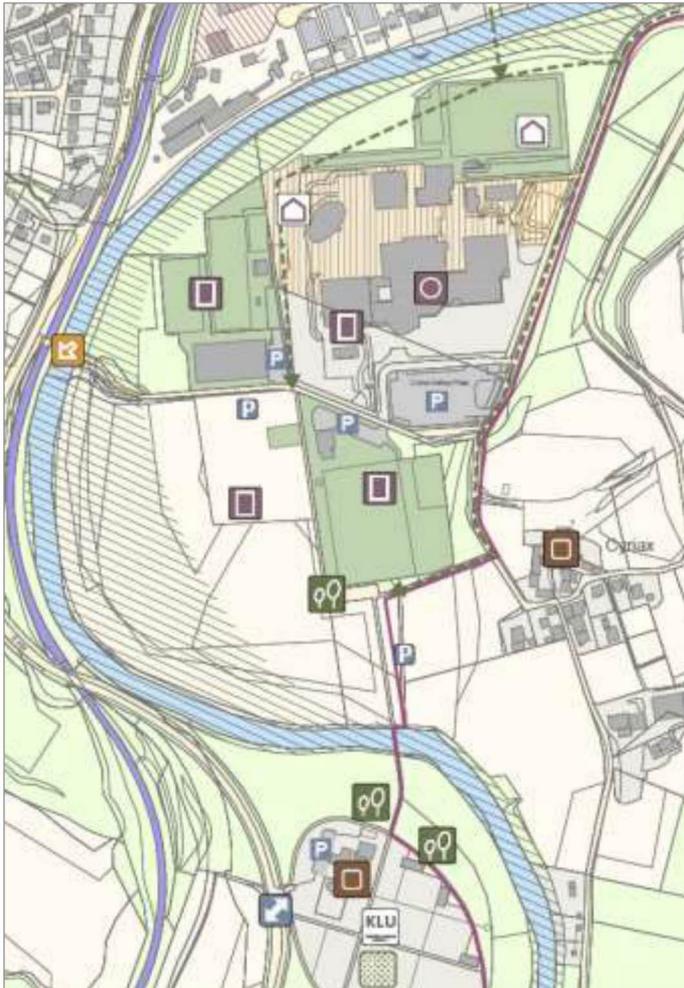


Abb. 73: Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept
Quelle: MWM Aachen, 2019

Ziele

- ➔ Anpassung des Schulzentrums an künftige Bedarfe und Umgestaltung im Hinblick auf Quartiersöffnung, Barrierefreiheit, energetische Aspekte
- ➔ Qualifizierung, Aufwertung, Ergänzung zu Bildungs-, Sport- und Freizeitzentrum
- ➔ Verbesserung der Anbindung an den Landschaftsraum (Agger erleben)
- ➔ Ergänzung Brückenschlag Agger - Vernetzung Stadträume
- ➔ Aufwertung und Ergänzung Bewegungs- und Spielangebote für alle Generationen

- ➔ Stärkung und Öffnung des Bildungszentrums im Quartier, Wettbewerbsergebnis „Campus-Platz“

9.5 Schwerpunktbereich Grün- und Freiraum



Abb. 74: Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept
Quelle: MWM Aachen, 2019

Ziele

- ➔ Verbesserung der Anbindung an den Landschaftsraum, Vernetzung der Stadträume
- ➔ Regionale 2025 Projekt Agger erleben
- ➔ Installation eines Informationsleitsystems
- ➔ Erhalt vorhandener Brücken bzw. Ergänzung/Ersatz bei unzureichendem Querschnitt (Begegnungsverkehr zu Fuß gehende, Radfahrende)
- ➔ Nutzung Freizeitpotenzial Agger – öffentlicher Kanueinstieg Badino
- ➔ Rast- und Ruhemöglichkeiten
- ➔ Aufwertung des Landschaftsraum - Renaturierung Aggerbogen Cyriax

- ➔ Quantität und Qualität des Grünraumverbundes stärken und zur Profilierung nutzen
- ➔ Info-/Leitsystem zur besseren Orientierung
- ➔ attraktive Wegeführung



Abb. 77: Eindruck Grün- u. Freiraum
Quelle: eigene Bilder



Abb. 75: Eindruck Grün- u. Freiraum
Quelle: eigene Bilder



Abb. 76: Eindruck Grün- u. Freiraum
Quelle: eigene Bilder

GESAMTMAßNAHME UND UMSETZUNGSFAHRPLAN

Im Zielkonzept (s. Plan 8) wurden in einer Gesamtschau die städtebaulichen Zielsetzungen abstrahiert dargestellt. Darauf aufbauend wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, die die vorhandenen Qualitäten sichern und fördern sowie den aufgezeigten Mängeln entgegenwirken.

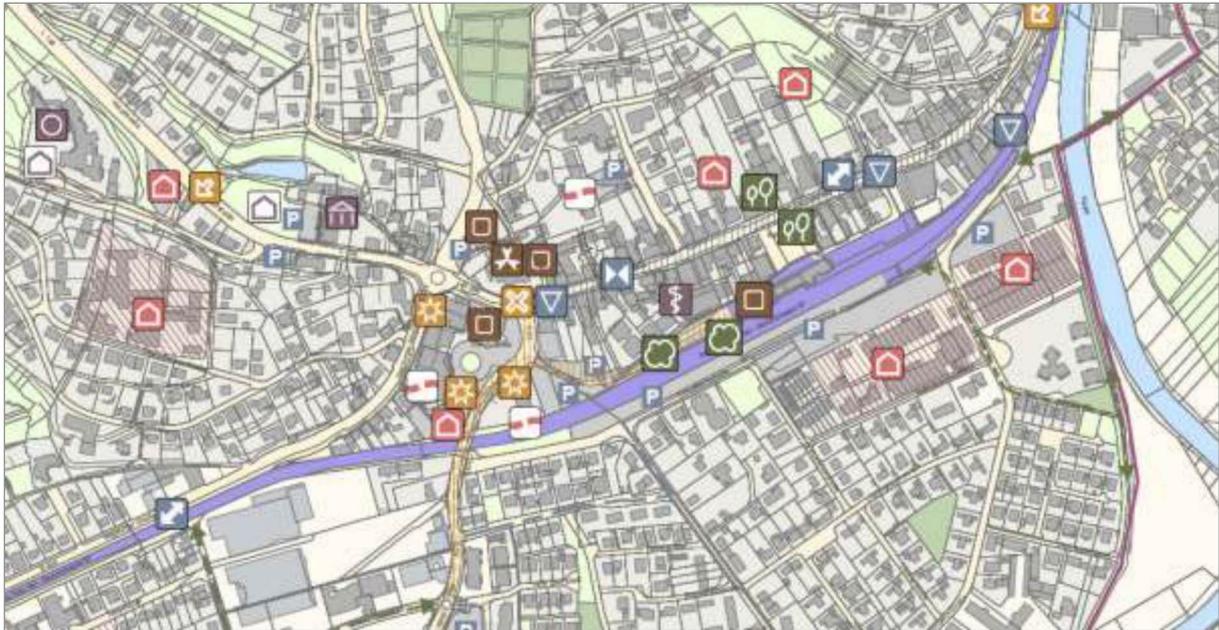


Abb. 78: Ausschnitt Plan 8 Zielkonzept
Quelle: MWM Aachen, 2019

Der Maßnahmenplan (s. Plan 9) verortet die einzelnen Maßnahmen und verdeutlicht den städtebaulichen Gesamtzusammenhang. Die hier aufgeführten Einzelmaßnahmen sind entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen in Themenfelder gegliedert und mit Ordnungsnummern versehen. Die Maßnahmen mit Bezug zur Regionale 2025 wurden als eigenständiges Themenfeld mit aufgenommen.



Abb. 79: Ausschnitt Plan 9 Maßnahmenplan Gesamtübersicht
Quelle: MWM Aachen, 2019

Zusätzlich wurde für jede Maßnahme ein sogenanntes Maßnahmenblatt mit detaillierter Beschreibung und den wichtigsten Fakten erstellt.

Es wurde ein vorläufiger Fahrplan für die Gesamtmaßnahme erarbeitet, aus dem die Abhängigkeiten der Einzelmaßnahmen untereinander als auch zu anderen (synergetischen) Maßnahmen sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommune ersichtlich sind.

Die Maßnahmen lassen sich prinzipiell in folgende Maßnahmenkategorien gliedern:

- Vorbereitende Maßnahmen (M 2. ff.)
- Ordnungsmaßnahmen (M 3. ff.)
- Baumaßnahmen (M 4. ff.)
- Besondere städtebauliche Maßnahmen (M 5. ff.)
- Ergänzende Maßnahmen (M 6. ff.)
- Regionale 2025 - Bezug

Zu den **Vorbereitenden Maßnahmen** (Punkte M 2) zählen städtebauliche Planungen und Gutachten, städtebauliche Wettbewerbe, Beratungsleistungen für private Bauherren und die Einrichtung eines Stadtteilmanagements. Außerdem werden hier Planungsleistungen aufgeführt, die als vorbereitende Untersuchungen vorliegen und die Voraussetzung für die Beantragung der Städtebauförderung sind. Diese sind mit der ersten konkreten Antragstellung refinanzierbar. Weiterer Punkt ist die Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation der Maßnahme.

Zu den **Ordnungsmaßnahmen** (Punkte M 3) zählen Erschließungsmaßnahmen sowie die Umgestaltung öffentlicher Räume wie beispielsweise die Umgestaltung im Bereich Steinhofplatz/Feuerwehr.

Zu den **Baumaßnahmen** (Punkte M 4) gehören private Baumaßnahmen wie Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten ebenso wie die energetische Sanierung von öffentlichen Hochbauten sowie Ergänzungen der öffentlichen Infrastruktur.

Zu den **besonderen städtebaulichen Maßnahmen** (Punkte M 5) Maßnahmen gehört der Verfügungsfond.

Als **ergänzende Maßnahmen** (Punkte M 6) werden private und kommunale Investitionen nachrichtlich dargestellt, die als flankierende Maßnahmen Teil des durch die Städtebauförderung ausgelösten Investitionsvolumens sind.

Die unter **Regionale 2025 – Bezug** aufgeführten Maßnahmen sind gem. der Kosten- und Finanzierungsübersicht Stadterneuerung NRW nummeriert, allerdings zusammengefasst unter Ziffer 8 dargestellt zur besseren Übersicht.

Die vorgesehenen Straßenmaßnahmen erfolgen bei Umsetzung vordergründig aus städtebaulicher und gestalterischer Motivation. Auslösend sind somit nicht verkehrstechnische Notwendigkeiten. Vielmehr steht hier das städtebauliche Gesamtkonzept im Fokus, welches natürlich auch Empfehlung für verkehrliche Optimierungen aufgreift. Es ist zu prüfen, inwieweit die im InHK Overath beinhalteten Straßenbaumaßnahmen wegen eines bestenfalls eingeschränkten Sondervorteils teilweise eine Beitragsbeteiligung der Anlieger nach den Vorgaben der örtlichen Straßenbaubeitragssatzung auslösen.

Im Rahmen des Umsetzungsmanagements sondiert die Kommune laufend Möglichkeiten, die Zielerreichung zu verbessern und entsprechende Förderungsmöglichkeiten auszuloten.

Antrag Multihalle

Im Rahmen des Förderaufrufs: „Sanierung kommunaler Einrichtungen 2018“ des BBSR wurde am 31.08.2018 ein Förderantrag eingereicht. Leider wurde Overath in diesem Programm

nicht berücksichtigt. Eine Antragstellung im Rahmen des Programms „Soziale Integration im Quartier“ ist angedacht.

Auf dem Gelände der Gemeinschaftsgrundschule (GGs) Overath soll eine Multihalle entstehen, die sowohl den Schulkindern Räumlichkeiten für den Schulsport und OGS-Betreuung bietet als auch darüber hinaus den weiteren Schulen, Vereinen etc. zur Verfügung steht. Aufgrund der Aufgabe des nahegelegenen Hauptschulkomplexes, dessen dem Grunde nach voll sanierungsbedürftige Halle derzeit noch von der GGS genutzt wird, ist ein Ersatzneubau nötig. Die Multihalle soll als stellvertretendes Beispiel für andere Orte die Öffnung einer primär dem Schulsport zuzuordnenden Anlage hin zum Quartier aufzeigen und somit einen Beitrag für die gesellschaftliche Integration leisten. Die Nutzungsmöglichkeiten sollen den gesellschaftlichen Zusammenhalt fördern, indem (Sport)Vereine, VHS etc. Raum zur Entfaltung erhalten. Durch das Angebot von Ladestationen für E-Bikes und E-Autos sollen Impulse zum Umstieg auf umweltfreundliche Fortbewegungsmittel gegeben werden. Gleichzeitig wird hermit sowie durch die Beheizung des Gebäudes durch ein BHKW ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Antrag MobilCharta5

Im Rahmen des Förderaufrufs „MobilitätsWerkStadt2025“ des BMBF wurde am 31.03.2019 eine Projektskizze eingereicht. Die Skizze wurde positiv bewertet und das Konsortium (Charta-Kommunen) aufgefordert, zum 31.07.2019 einen entsprechenden Förderantrag zu stellen. Mit einem Bescheid wird zum Jahreswechsel 2019/20 gerechnet. Auszug aus der Vorhabenbeschreibung: *Zusammenfassende Darstellung: Ziel des Projektes ist es, ein innovatives, nachhaltiges, flächensparendes, klimaschützendes und umweltschonendes Mobilitätssystem (kontinuierliches, barrierefreies, sicheres Transportmittel) zu entwickeln. Der Projektraum erstreckt sich in einer Tangentialspange ausgehend von Hennef (Bereich DB-Station mit Anbindung: Köln, Bonn: Mobilitätsdrehscheibe A) über die Orte Neunkirchen (Portal-Mobilstation) und Seelscheid (Portal-Mobilstation) nach Overath (Bereich DB-Station mit Anbindung Köln, Gummersbach: Mobilitätsdrehscheibe B). An diese Spange werden die weiter östlich liegenden Gemeinden Much und Ruppichterath angebunden. Die angestrebte Attraktivität der Projektidee soll ein Umdenken und eine Veränderung im Mobilitätsverhalten hin zu einer deutlich vermehrten bzw. tlw. ausschließlichen Nutzung des Umweltverbundes auslösen und helfen, die individuelle Mobilität sowie Lebensqualität zu sichern sowie die Verkehrsbewegungen nachhaltiger zu gestalten. Insbesondere können die Städte und Gemeinden im Projektraum damit einen aktiven Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstoßes und der Feinstaubbelastung auf lokaler und regionaler Ebene durch Verkehrsvermeidung leisten und tragen zum Erreichen der Klimaziele bei. Das Projekt bedient somit nicht monokausal ein Handlungsfeld (Mobilität), sondern wirkt positiv integrierend auf weitere Handlungsfelder (insbesondere Umwelt, Klima, CO₂-Einsparung, Wohnen, gesellschaftliche/individuelle Bedürfnisse etc.). Neben der Nutzung des neuen Mobilitätssystems zur Alltagsmobilität wird aufgrund der Lagegunst die touristische eine Rolle spielen. Ebenso dient die Projektidee der verbesserten Verbindung der Bildungsinfrastrukturen (Schullandschaft, Hochschulstandorte). In Phase 1 ist eine intensive Grundlagenermittlung der spezifischen Gegebenheiten vor Ort geplant mit Ermittlung der Verkehrsbewegungen, Mobilitätsbedürfnisse etc. der ansässigen Bevölkerung. In vergleichenden Szenarien sind mögliche technologische Zukunftsvisionen insbesondere im Hinblick auf die erwarteten Einwohnerzuwächse bzw. Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur zu entwickeln und in Bezug auf ihre ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen zu bewerten. Verschiedenste Akteure aus Zivilgesellschaft, Verwaltungen, Hochschulen, kommunalen Verkehrsverbänden sollen in dieser Phase zusammenarbeiten und den Prozess partizipativ gestalten. In Phase 2 sollen die Ergebnisse virtuell in Zusammenarbeit mit Wissenschaft/Hochschulen verschiedener Dis-*

ziplinen simuliert werden, um weitere Erkenntnisse über (Aus-)wirkungen des/der Mobilitätssysteme zu erhalten und diese zu evaluieren. Phase 3 stellt eine mögliche Umsetzung dar.

Mit dem Projekt soll insbesondere gezeigt werden, welche Prozesse für ein Umdenken im Mobilitätsverhalten notwendig sind und wie eine Sensibilisierung der Menschen für neue Technologien und schlussendlich die Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätssysteme funktionieren kann.

Antrag Klimaschutz-Teilkonzept MOBILITÄT für die Stadt Overath

Im Rahmen des Förderaufrufs „Saubere Luft 2017-2020“ des BMUB wurde der Zuwendungsbescheid zur Erstellung eines Klimaschutz-Teilkonzeptes Mobilität im September 2018 erteilt; die Ausschreibung ist erfolgt.

Fußverkehrs-Check NRW

Beim landesweiten Wettbewerb um einen professionellen Fußverkehrs-Check hat die Stadt den Zuschlag erhalten. In Düsseldorf verlieh Landesverkehrsminister Hendrik Wüst am Freitag, den 5. Juli 2019, die Gewinner-Urkunden. Fußverkehrs-Checks - gefördert vom Land NRW - sind ein Angebot des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, dem landesweiten Unterstützungsnetzwerk für nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Hauptstraße in Overath im Einkaufsbereich.

Im Rahmen der Veranstaltung IHK-Wirtschaftsgremium Overath am 12.09.2019 wurden die Overather Aktivitäten in den Bereichen Mobilität, Luftreinhaltung, Lärm- und Klimaschutz zusammenfassend dargestellt. Die Präsentation ist als Anlage 3 beigelegt.

10 ZUSAMMENFASSUNG

Overath als Hauptort der gleichnamigen Stadt ist mit rund 7.500 Einwohnerinnen und Einwohnern der größte Stadtteil der Stadt. Kennzeichnend ist eine polyzentrisch angelegte Stadtstruktur, die sich sowohl aufgrund der naturräumlichen Lage als auch bedingt durch unterschiedliche Entwicklungsschübe entwickelt hat. Neben dem historischen Kern um die Kirche erfolgte die Entwicklung zu Beginn entlang der Hauptstraße, damals wichtige Verbindung zwischen Köln und dem Sauerland. Eine erste Zäsur erlebte die Stadt mit dem Bau der Bahnlinie um 1886, die gleichwohl Bevölkerungswachstum mit sich brachte.

Dies erfolgte beidseits der Bahn; im Süden begrenzt durch den Verlauf der Agger. Diese wurde in den 1970er Jahren überquert und im Süden das Schulzentrum Cyrix gebaut, um den gestiegenen Bedarfen gerecht zu werden. Insbesondere die Neubebauung am Ferrenberg ließ die Einwohnerzahlen steigen. In den 1990er Jahren wurde der zwischen Bahn und Agger gelegene Sportplatz zugunsten weiterer Wohnbebauung aufgegeben. Ein Ersatz wurde bis heute nicht realisiert. Es ist zwar vordergründig ein gemeinsamer Siedlungskörper entstanden, deren versorgende Infrastruktur verteilt sich allerdings in der Fläche in verschiedene Räume, deren Vernetzungen nicht im gleichen Maße erfolgten und somit eine Orientierung schwierig ist. Zusammenfassend sind folgende Defizite zu nennen:

- Dominanz des motorisierten Verkehrs, Trennwirkung von Verkehrsstrassen,
- funktionale Defizite in der Vernetzung der Versorgungsbereiche (Einzelhandel, Gesundheitswesen, Bildung, Wohnen, Freizeit etc.),
- mangelnde Aufenthalts- und Verweilqualität im historischen Zentrum um Steinhofplatz, Kirche, Kemenat sowie im Bereich des Bildungs-, Sport- und Freizeitzentrum Cyriax
- unklare Nutzungs- und Sanierungsperspektiven für öffentliche/private Liegenschaften, z. B. im Schulbereich, Gewerbebereich,
- hohe Verkehrsbelastungen in z. T. sensiblen Stadträumen (Schulzentrum) sowie insbesondere entlang der Hauptstraße,
- eine unzureichende Erschließung bzw. schlechte Erreichbarkeit von (vorhandenen, attraktiven) Grün- und Naherholungsräumen,
- eine mangelhafte stadträumliche Vernetzung der zentralen Bereiche untereinander und eine schwierige Orientierung für Besucher,
- fehlende Angebote generationsübergreifender Treffpunkte im Freiraum z. B. Generationenpark.

Das in einem breit angelegten Beteiligungsprozess erarbeitete und abgestimmte InHK Overath skizziert eine Gesamtperspektive für die nachhaltige Entwicklung des Stadtteils. Ziel ist es, durch die entwickelten Maßnahmen den Funktions- und Strukturschwächen entgegenzuwirken und den Stadtteil als Versorgungs-, Kultur- und Wohnstandort zukunftsfähig zu gestalten. Weitere Wohnbedarfe sind für die Zukunft prognostiziert. Mit dem vorliegenden Konzept sollen die Weichenstellungen für die zukünftige nachhaltige städtebauliche Entwicklung gelegt werden. Im Kontext zur Regionale 2025 werden über die bereits bestehenden Projektierungen weitere Synergien erwartet. Über den aktuellen Sachstand wird in den politi-

schen Gremien fortlaufend berichtet; mit Bürgerinnen und Bürgern wird es im Herbst gemeinsame Begehungen im Rahmen des Fußverkehrs-Check geben.

Folgende Prämissen werden mit dem Konzept verfolgt:

- die Herstellung von Aufenthalts- und Verweilqualität im Stadtzentrum sowie Aggerbogen Cyriax,
- die Neuausrichtung bzw. Anpassung der Infrastruktur an künftige Bedarfe,
- die Sicherung, Inwertsetzung prägender Bausubstanz,
- die Pflege und Aufwertung des Stadtbildes zur Stärkung der Identität,
- die Förderung stadtverträglichen Verkehrs,
- die Vernetzung der Stadträume untereinander,
- die städtebauliche Neuordnung von Quartieren zur Stärkung des Wohnstandortes,
- die Weiterentwicklung, Sicherung und Aufwertung der Frei- und Grünräume entlang der Agger,
- die Einbindung, Vernetzung und Motivation lokaler privater Akteure.

Mit der Ausrichtung auf gemeinsame Ziele und der Bündelung der Aktivitäten werden knappe Ressourcen sinnvoll eingesetzt, privates Kapital mobilisiert und so eine größtmögliche Hebelwirkung erzielt.

Im Hinblick auf eine realistische Umsetzungsperspektive wurden die genannten Punkte mit konkreten Maßnahmen unterlegt. Diese sind soweit definiert, dass ein tragfähiges Kostengerüst aufgestellt und ein realistischer Umsetzungsfahrplan entwickelt werden konnte. Das Finanzierungskonzept ist zwar mit der mittelfristigen Finanzplanung der Kommune abgestimmt, allerdings ist die Stadt zur Umsetzung der umfangreichen Gesamtmaßnahme auf Unterstützung durch Bund und Land angewiesen, da Pflichtaufgaben zu einer hohen Belastung des kommunalen Kernhaushaltes führen.

Zusammen mit den intensiven politischen Beratungen, der vielfältigen Öffentlichkeitsbeteiligung, der Abstimmungen mit der Regionale 2025 Agentur und den erwarteten Investitionen von Privaten liegt ein abgestimmtes und breit getragenes zielgerichtetes Zukunftsprogramm für Overaths Hauptort vor, das es nun konsequent umzusetzen gilt.