



Journal

Thema Planen mit Anschluss

10
Schöner ankommen in NRW
20 Empfangsgebäude
werden aufgewertet

32
Brachflächen entwickeln
Bau.Land.Partner schafft
Perspektiven

16
Die 15-Minuten-Stadt
Wohnen und Arbeiten in
Bahnhofsnahe

01
23



NRW.URBAN
Gemeinsam lebendige Räume schaffen



10 **Schöner ankommen in NRW**
20 Empfangsgebäude werden aufgewertet



16 **Die 15-Minuten-Stadt**
Wohnen und Arbeiten in Bahnhofsnähe



32 **Brachflächen entwickeln**
Bau.Land.Partner schafft Perspektiven

- 03 **Editorial**
- 04 **Mobilitätsdrehscheibe und Tor zur Stadt**
Ein Rundgang mit Stephan Boleslawsky, Regionalbereichsleiter West der DB Station&Service AG, und Henk Brockmeyer, Geschäftsführer von NRW.URBAN, im Bahnhof Schwerte
- 10 **Schöner ankommen in NRW**
20 Empfangsgebäude werden aufgewertet
- 12 **Intelligente Kombination aus Fördermitteln**
Die Initiative „Schöner ankommen in NRW“ im Überblick
- 16 **Die 15-Minuten-Stadt**
Wohnen und Arbeiten in Bahnhofsnähe
- 18 **Stadt der kurzen Wege**
Troisdorf schafft mit dem Carré verde attraktiven Wohnraum an der Schiene
- 24 **Das Programm „Bauland an der Schiene“**
Eine Zwischenbilanz
- 28 **Lüdenscheid legt rasantes Tempo vor**
An der Wiesenstraße entstehen ein Gesundheitscampus und ein Wohnpark für alle Generationen
- 32 **Brachflächen entwickeln**
„Bau.Land.Partner“ schafft Perspektiven
- 34 **Wissen, Raum und Synergien im Windecker Ländchen**
Das Projekt „Landfabrik“ in Schladern
- 38 **Projekt mit Signalwirkung**
Neue Perspektiven für das Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck
- 42 **Von der Industrie zur Idylle**
In Kerpen entsteht ein familienfreundliches Wohngebiet



Ludger Kloidt und Henk Brockmeyer
Geschäftsführer von NRW.URBAN

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

gemeinsam die Trendwende beim Flächenverbrauch in Nordrhein-Westfalen schaffen – und das, obwohl wir weiteres Bauland vor allem für den Wohnungsbau benötigen. Wie gelingt es, gewachsene Natur- und Landschaftsräume zu erhalten, um die Biodiversität nicht weiter zu gefährden, gleichzeitig aber auch Raum zu schaffen – für bezahlbare Wohnungen, für wirtschaftliche Entwicklung, für die Zukunft unseres Landes? Unsere Antworten: Brachen entwickeln, Siedlungen qualitativ verdichten und alle Voraussetzungen für Städte und Regionen der kurzen Wege schaffen.

Nur wenn Siedlungsbau, Quartiersentwicklung und Mobilitätskonzepte intelligent verknüpft werden, sind die Voraussetzungen gegeben, dass wir das Auto immer häufiger stehen lassen oder sogar ganz abschaffen. Wenn der Weg zur Arbeit und zur Uni, zur Schule und zum Kindergarten, zum Supermarkt und ins Theater in kurzer Zeit zu bewältigen ist, dann fällt es nicht schwer, aufs Fahrrad umzusatteln oder zu Fuß zu gehen. Wesentliche Elemente einer Stadt oder auch einer Region der kurzen Wege sind eine kompakte Siedlungsstruktur, Nutzungsmischungen sowie die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume und Wegeverbindungen.

Mit Programmen wie Bau.Land.Partner, Bauland an der Schiene und dem neuen Programm „Schöner ankommen in NRW“ beschleunigt die Landesregierung Entwicklungen in diese Richtung. In diesem NRW.URBAN-Journal haben wir wieder beispielhafte Projekte ausgewählt, die Ihnen verdeutlichen, wie Kommunen in Nordrhein-Westfalen mit Unterstützung unserer interdisziplinären Expertenteams von BEG und NRW.URBAN innovativ Stadtraum gestalten. Informieren Sie sich auch über das neue Programm „Schöner ankommen in NRW“ – wir nehmen Sie gern mit auf eine Reise durch unser Bundesland! ■

Ein Gespräch mit
Stephan Boleslawsky
und Henk Brockmeyer
im Bahnhof Schwerte

Mobilitäts- drehscheibe und Tor zur Stadt

Mit dem Programm „Schöner Ankommen in NRW“ im Rahmen der Initiative Bau.Land.Bahn bietet das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen Kommunen ein Unterstützungsangebot, das die Sanierung von Empfangsgebäuden mit einer städtebaulichen Entwicklung im Bahnhofsumfeld verknüpft. Welche Entwicklungspotenziale bestehen auf den Bahnliegenschaften? Welche Fördermittel-Kombinationen aus den Bereichen Stadtentwicklung und Verkehr können zum Einsatz kommen? Welche Gutachten und technischen Analysen sind erforderlich, um einen Projektplan aufzustellen? Bei all diesen Fragen unterstützen BEG und NRW.URBAN die Kommunen in enger Kooperation mit der DB Station&Service AG. In Schwerte trafen sich Stephan Boleslawsky, Regionalbereichsleiter West der DB Station&Service AG, und Henk Brockmeyer, Geschäftsführer von BEG und NRW.URBAN, um sich vor Ort ein Bild vom Bahnhofsgebäude und Bahnhofsumfeld zu machen. Über eine Städtebauförderung wurde bereits der Vorplatz des Bahnhofs neu gestaltet, jetzt soll das Empfangsgebäude von 1905 herausgeputzt und für vielfältige Nutzungen hergerichtet werden. Das NRW.URBAN-Journal sprach mit Stephan Boleslawsky und Henk Brockmeyer über das kooperative Fördermodell.

Herr Boleslawsky, Sie sind als Regionalbereichsleiter West bei der DB Station&Service AG verantwortlich für über 700 Personen-Bahnhöfe und Haltepunkte in NRW, welche Kriterien muss Ihrer Ansicht nach ein moderner Bahnhof erfüllen?
Stephan Boleslawsky: Bahnhöfe vernetzen Menschen – Bahnhöfe verknüpfen ländliche Kommunen mit den Metropolen und Städte untereinander. Sie dienen aber auch als Mobilitätsdrehscheibe in der Kommune selbst. Mobilitätsangebote jenseits der Bahn müssen hier direkt andocken: Fahrradstationen, Park & Ride-Zonen, Zugänge zu Bussen und Stadtbahnen. Ein moderner Bahnhof ist in meinen Augen Sinnbild integrierter Mobilität. Hierfür brauchen Reisende verlässliche Systeme zur Reiseinformation und zur Orientierung im Bahnhof. Alle Angebote müssen möglichst barrierefrei sein. In Nordrhein-Westfalen haben wir bereits eine große Anzahl an Empfangsgebäuden saniert und modernisiert. Durch die Neugestaltung weiterer Standorte sowie der Quartiere wird gleichzeitig die Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof insgesamt erhöht. Kurzum: Die Bürgerinnen und Bürger und die Gäste einer Stadt oder Gemeinde sollen sich an und in ihrem Bahnhof wohlfühlen. Auch Nachhaltigkeit ist für die Bahnhöfe ein wichtiger Faktor: Es gibt viele Angebote und Produkte in unseren Bahnhöfen, die immer nachhalti-



Henk Brockmeyer (l.) und Stephan Boleslawsky im Dachstuhl des Schwerter Bahnhofsgebäudes: Der ursprüngliche Charakter soll wieder hergestellt werden.



„Ein moderner Bahnhof ist in meinen Augen Sinnbild integrierter Mobilität.“

Stephan Boleslawsky,
Regionalbereichsleiter West,
DB Station&Service AG

ger werden. So sparen wir durch den Einsatz erneuerbarer Energien bei der Versorgung der Bahnhöfe jährlich rund 35.000 Tonnen CO₂ ein. Auch das gehört zu einem modernen Bahnhof dazu. An vielen Orten, auch hier in Schwerte, wollen wir darüber hinaus das Raumpotenzial nutzen, um beispielsweise attraktiven Büroraum zu schaffen.

Herr Brockmeyer, die Landesregierung Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn haben gemeinsam das Modernisierungsprogramm „Schöner ankommen in NRW“ gestaltet. Was war die Motivation?



Henk Brockmeyer: Seit Ende der 1990er Jahre wurden verschiedene Initiativen vom Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn angestoßen, um Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder attraktiver zu machen. Die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft (BEG) hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Entwicklungen von nicht mehr benötigten Bahnflächen projektiert. Über 120 zum Verkauf bestimmte Bahnhöfe haben von den in Nordrhein-Westfalen vereinbarten Empfangsgebäude-Paketen profitiert. Über diese Pakete fanden die Bahnhöfe neue Eigentümerinnen und Eigentümer – fast drei Viertel der Objekte bieten nach der Sanierung wieder fahrgastorientierten Service wie Kiosk, Bäckerei oder öffentlich zugängliche Nutzungen im gastronomischen oder kulturellen Bereich an. Das Programm „Schöner ankommen in NRW“ knüpft an diese Aktivitäten an und führt weiter zum Ziel, Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen zu Visitenkarten einer Stadt zu machen. Zudem stützt der integrative Ansatz, also die Verknüpfung mit der Städtebauförderung sowie mit weiteren Mobilitätsangeboten, die Leitlinien von BEG und NRW.URBAN, Städte und Kommunen nachhaltig und klimaangepasst zu entwickeln.

In einem ersten Schritt wurden 19 Kommunen mit insgesamt 20 Standorten für das Programm „Schöner ankommen in NRW“ priorisiert. Warum fiel die Wahl auf diese Standorte?

Henk Brockmeyer: Das Land Nordrhein-Westfalen und DB Station&Service AG haben zunächst die noch nicht sanierten Empfangsgebäude ausgewählt, die denkmalgeschützt oder stadtbildprägend sind. Durch Um- und Rückbauten ist an diesen Standorten manchmal kaum noch ersichtlich, welche Raumpotenziale in den Gebäuden vorhanden sind. Auch die Vorplätze warten vielerorts noch darauf, moderner gestaltet und an heutige Anforderungen und Standards angepasst zu werden, zum Beispiel in den Bereichen Energie- und Klimaeffizienz, Zukunftsmobilität oder Barrierefreiheit. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens hat dies erkannt und unterstützt Kommunen deshalb gemeinsam mit der DB Station&Service AG bei der Sanierung und städtebaulichen Attraktivierung. Das passt exakt in das Portfolio von BEG und NRW.URBAN. Wichtiges Auswahlkriterium war, dass die Bahnhöfe in einem Städtebaufördergebiet liegen.

Was sind die übergeordneten Ziele des Programms „Schöner ankommen in NRW“ aus Sicht der Deutschen Bahn?

Stephan Boleslawsky: Wir möchten den Empfangsgebäuden und Umfeldern wieder den „Glanz“ verleihen, den sie einmal hatten – als Tor zur Stadt, durch architektonische und emotionale Akzente. Bürgerinnen und Bürger sollen sich gern im und am Bahnhof aufhalten, die Mobilitätsangebote verstärkt nutzen, den Bahnhof als Repräsentanz ihrer Stadt sehen. Reisenden von auswärts – Touristen und Gästen – wollen wir ein positives Begrüßungsgefühl vermitteln. Das gelingt nur, wenn Service, Sicherheit und Aufenthaltsqualität gewährleistet und offensichtlich sind – also wenn sich im Erscheinungsbild die positiven Funktionen des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe spiegeln.

Aber es geht ja nicht darum, ein historisches Gebäude wieder in den Ursprungszustand zu versetzen?

Stephan Boleslawsky: Nein, das würde ja mit den heutigen Ansprüchen an die Funktionalität von Bahnhöfen nicht kompatibel sein. Vor 100 Jahren gab es Wartebereiche für bis zu vier Fahrgastklassen, eine Gepäckabfertigung, einen Fahrkartenschalter. Heute ist der Fahrkartenschalter weitgehend digitalisiert und auf Selbstbedienung ausgerichtet. Insgesamt haben sich die Bedürfnisse der Reisenden und Besucher verändert. Wir versuchen, mit gezielten Interventionen



Der Vorplatz des Schwerter Bahnhofs wurde bereits neu gestaltet.

und strategischen Umbaumaßnahmen eine positive Atmosphäre in unseren Bahnhöfen zu schaffen und die Räume, die in den Gebäuden über die Empfangshalle hinaus existieren, sinnvoll zu beleben.

Wie ergänzt das Programm „Schöner ankommen in NRW“ die Aktivitäten, was die Gestaltung des Stadtraums angeht?

Henk Brockmeyer: Ein wichtiges Anliegen des Programms ist, die Anbindung der Bahnhöfe an die Stadtteile zu verbessern, den Stadtraum „Bahnhofsquartier“ aufzuwerten – als lebendigen, urbanen Ort inmitten der Stadt. Diese Schlüsselräume bergen besonders viel Potenzial für zukünftige Entwicklungen. Werden Brachen oder untergenutzte Grundstücke beseitigt, Räume im Bahnhof oder in sanierungsbedürftigen Gebäuden im Umfeld neu genutzt oder auch unansehnliche Rückseiten verändert, können moderne Quartiere entstehen, die allen Ansprüchen an Urbanität im positiven Sinne entsprechen.

Wie gestaltet sich der Prozess für die Kommunen weiter?

Henk Brockmeyer: Wir bieten konzeptionelle und planerische Unterstützung an. Was wir heute hier in Schwerte im Schnelldurchgang gemacht haben, das Empfangsgebäude in allen Geschossen zu besichtigen, erfolgt mit einem multidisziplinären Team aus Expertinnen und Experten der DB Station&Service AG, von NRW.URBAN sowie externen Gutachter- und Architekturbüros. Auf Basis der Analyse entwickeln wir ein Konzept für die Sanierung und Entwicklung des Empfangsgebäudes und des Umfelds. Diese Phase beinhaltet Baugutachten, Planungsleistungen und Kostenschätzungen und mündet in der Erarbeitung von Umsetzungsmodellen und Vertragsentwürfen. NRW.URBAN steht im weiteren Verfahren beratend und steuernd zur Seite. Die Steuerungs-, Beratungs- und Planungsleistungen sind für die Kommunen kostenlos.



Das zweite Obergeschoss des als Turm bezeichneten Gebäudeteils wurde zuletzt als Wohnung genutzt und wird nun komplett saniert.



„Ein wichtiges Anliegen von ‚Schöner ankommen in NRW‘ ist, den Stadtraum ‚Bahnhofsquartier‘ aufzuwerten – als lebendigen, urbanen Ort inmitten der Stadt.“

Henk Brockmeyer, Geschäftsführer NRW.URBAN

Welche baulichen Maßnahmen können über die Förderung von „Schöner ankommen in NRW“ konkret finanziert werden?

Stephan Boleslawsky: Die investive Unterstützung umfasst die Sanierung der Fassaden und Empfangshallen der Empfangsgebäude. Wir haben großes Interesse daran, dass alle Gebäudeteile mit Leben gefüllt werden, zum

Beispiel sollen Räumlichkeiten für kommunale Gemeinbedarfseinrichtungen geschaffen werden. Und natürlich werden Maßnahmen gefördert, die der Aufwertung der Bahnhofsvorplätze sowie der Anbindung der Bahnhöfe an die Stadtteile dienen. Diese investiven Maßnahmen werden über die Städtebaufördermittel finanziert. Das heißt, für die Baumaßnahmen muss die Kommune einen Mindesteigenanteil von zehn Prozent tragen. Die Deutsche Bahn beteiligt sich ebenfalls mit Eigenmitteln.

Ist die Kombination mit weiteren Fördermitteln möglich?

Stephan Boleslawsky: Ja, das macht das Programm für die Kommunen besonders interessant. Kommunen können die Maßnahmen mit anderen Förderprogrammen für den Verkehrsausbau kombinieren und auf diese Weise viel für die Attraktivität ihrer Städte erreichen. Selbstverständlich dürfen keine Förderungen für gleiche Sachverhalte beantragt werden, aber es macht in jedem Fall Sinn, die Kombination unterschiedlicher Förderprogramme intelligent zu nutzen. Denn die DB Station&Service AG kann diese Mittel als Finanzierungsbaustein einbringen und mit den Städtebaufördermitteln bündeln.

Lieber Herr Boleslawsky, lieber Herr Brockmeyer, vielen Dank für das Gespräch!

Schöner ankommen in NRW

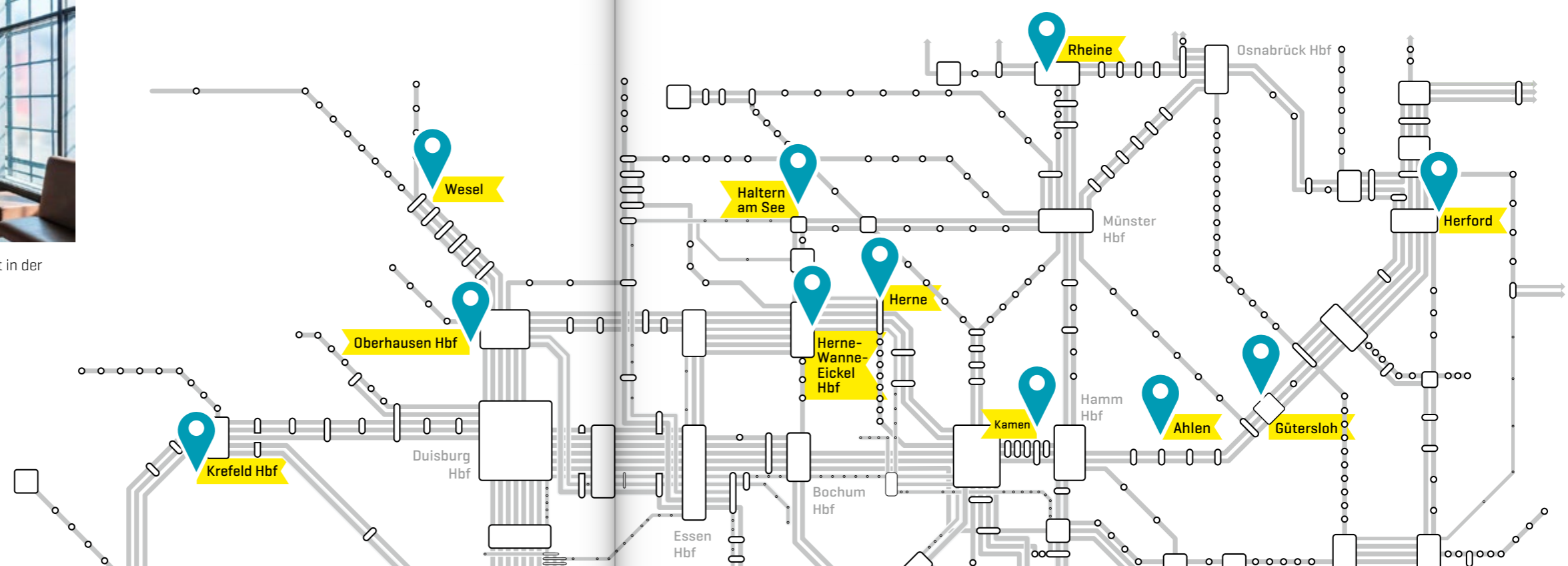
Die Landesregierung fördert die Sanierung stadtbildprägender Empfangsgebäude und die Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen in zahlreichen Städten Nordrhein-Westfalens, um im Bahnhofsumfeld lebendige Quartiere zu schaffen und das Bahnfahren attraktiver zu machen. „Schöner ankommen in NRW“, der Name ist Programm. Das Programm knüpft an die „EmpfangsgebäudePakete NRW“ an. Über diese Förderung wurden bereits unter Federführung der BEG über 100 Gebäude saniert. Neue Nutzungen ergänzen die Funktion der Bahnhöfe als Mobilitätsdrehscheibe: Ob Fitnessstudio, Boulebahn, Friseur-Salon oder Ausstellungsraum – die sanierten Bahnhofsgebäude erweitern so ihre Funktion als Verkehrsknotenpunkt um wichtige Angebote des Stadtlebens.

Landesregierung und
DB Station&Service AG
setzen neues
Programm aufs Gleis

Eine intelligente Kombination von Fördermitteln



Das Bahnhofscafé in Werdohl hat sich als beliebter Treffpunkt in der Stadt etabliert – nicht nur für Bahnreisende.



Das gibt es bisher in keinem anderen Bundesland: Land, Kommunen und die Deutsche Bahn AG bringen gemeinsam ihre Kompetenzen ein, um Empfangsgebäude und die Bahnhofsumfelder städtebaulich und verkehrlich attraktiver zu machen – damit die Menschen in Nordrhein-Westfalen „schöner ankommen“. Ina Scharrenbach, Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen: „Das Programm wendet sich an Kommunen, deren Empfangsgebäude im Besitz der Deutschen Bahn verbleiben und Potenzial für Sanierung und neue Nutzung aufweisen. Gemeinsam mit den Kommunen und für die Kommunen wollen wir Bahnhöfe und ihre Umfelder mit Mitteln der Städtebauförderung in vielen Städten aufwerten.“

Das Förderprogramm leistet demnach nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende, sondern auch zur Verbesserung der sozialen Infrastruktur in den Innenstädten. Denn neben der Gestaltung der Empfangshallen geht es auch um die Attraktivierung von Vorplätzen und die neue Nutzung von Nebengebäuden. So sollen zum Beispiel auch bürgernahe Dienstleistungsangebote in die Bahnhofsgebäude einziehen. „Die überwiegende Zahl der Empfangsgebäude stammt aus der Gründerzeit und ist in



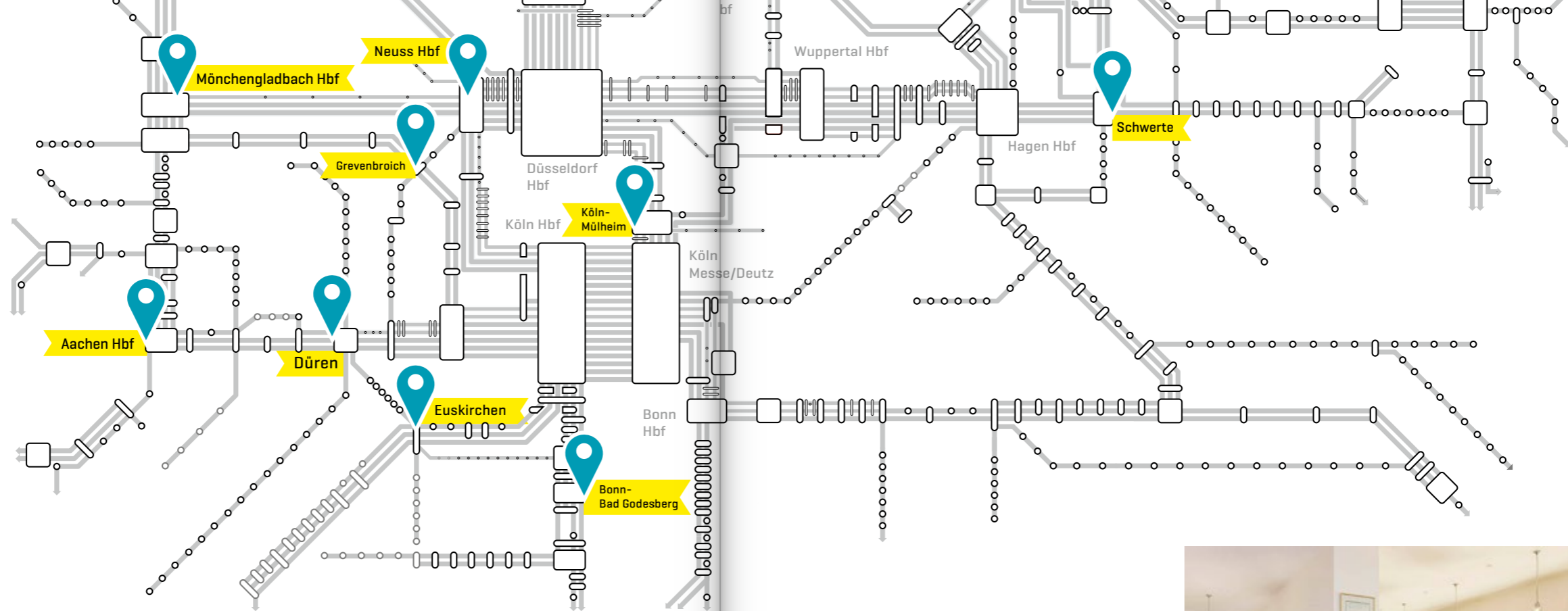
In den Bahnhof in Lennestadt-Grevenbrück, der Bahnhaltepunkt, Gastronomie und Kulturbahnhof ist, ist eine interaktive Dauerausstellung eingezogen.

aufwendiger Architektur errichtet worden. Im Laufe der Zeit haben die Gebäude durch Um- und Einbauten im Inneren ihren prägenden Charakter verloren – das Programm eröffnet die Möglichkeit, diese einzigartige Architektur wieder in Szene zu setzen“, sagt Carsten Kirchhoff, der die „EmpfangsgebäudePakete NRW“ für die BEG geleitet hat und die neue Initiative steuert. „Die Deutsche Bahn, die Kommunen und das Land Nordrhein-Westfalen haben erkannt, wie wichtig es ist, Stadtentwicklung und Bahnhofsanierungen eng zu verzahnen und die erfolgreiche Arbeit fortzusetzen“, ergänzt

Thomas Machulla, im Bereich Projektmanagement bei NRW.URBAN tätig. Bei über 100 Gebäuden ist dies bereits mit „EmpfangsgebäudePakete NRW“ gelungen: Kommunen und private Investoren haben unter Steuerung der BEG die Chance zum Erwerb ergriffen, viele Kommunen haben im Zuge dieser Sanierungen auch ihre Bahnhofsumfelder entwickelt. Mit dem Programm „Schöner ankommen in NRW“ eröffnet sich nun weiteren Kommunen die Möglichkeit, Sanierung und Entwicklung gemeinsam mit der Städtebauförderung des Landes Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn anzugehen. Auch die Nutzung leerstehender Flächen in den Bahnhöfen steht im Fokus.



Im Bahnhof in Arnsberg ist inzwischen auch ein Bürgerzentrum beheimatet.



Französisches Flair im Sauerland: die Boule-Bahn am Bahnhof Letmathe, beliebter Treffpunkt und Kommunikationsort.

Kontakt:
Carsten Kirchhoff
0201 74766-16
Carsten.Kirchhoff@
nrw-urban.de

Thomas Machulla
0211 5423-8317
Thomas.Machulla@
nrw-urban.de

Auf den Weg gebracht

Im September 2021 unterzeichneten die DB Station&Service AG und das Land Nordrhein-Westfalen einen Letter of Intent (LOI) zur Unterstützung von Kommunen, die Bahnhöfe und Vorplätze sanieren und modernisieren wollen. Das Novum: Für die Maßnahmen erhalten die Städte Zuschüsse aus der Städtebauförderung, je nach kommunalem Fördersatz sind das zwischen 50 und 80 Prozent der Kosten. Die Bahn

bleibt Eigentümerin, beteiligt sich aber am Eigenanteil der Kommune, der verbleibende Mindesteigenanteil der Kommune beträgt zehn Prozent. In einem ersten Schritt wurden 20 Empfangsgebäude für das Programm ausgewählt.

Die Standorte, die in den Jahren zuvor über das Empfangsgebäude-Paket entwickelt wurden, zeigen deutlich, welche Stärken ein ästhetisch ansprechend sanierter und zugleich modernste Ansprüche an Mobilität erfüllender Bahnhof entfalten kann. Alle Angebote sind barrierefrei erreichbar. Fahrradstationen und intelligente Verbindungen zu weiteren öffentlichen Verkehrsträgern motivieren, das Auto immer häufiger stehen zu lassen. Leerstände sind schicken Cafés, öffentlichen Einrichtungen oder ungewöhnlichen Gewerbeangeboten gewichen.

Gut unterwegs

„Schöner ankommen in NRW“ beinhaltet zwei Leistungspakete: Zum einen erhalten die Städte Unterstützung für Konzeption und Planung, zum anderen können sie konkrete Investitionen auf den Weg bringen.

Beispielsweise stehen den Kommunen interdisziplinäre Teams mit Experten von DB Station&Service AG und NRW.URBAN sowie Gutachtern und Architekten zur Seite, wenn es um die Bestandsaufnahme der Gebäude und die Analyse des Umfelds geht. Diese Teams entwickeln Konzepte für die Sanierung, erstellen erste Grobkostenschätzungen, erarbeiten Modelle zur Umsetzung, liefern Vertragsentwürfe und unterstützen die Kommunen bei Ausschreibungen und Verfahrenssteuerung. Das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn teilen sich die Kosten der Steuerungs-, Beratungs- und Planungsleistungen einschließlich der Entwurfsplanung und der Kostenberechnungen, die dann Grundlage der Städtebauförderanträge der Kommunen werden.

Fördermittel fließen zudem in die Sanierung der Empfangsgebäude und die Aufwertung der Bahnhofsvorplätze inklusive der Anbindung des Bahnhofs an die umliegenden Stadtteile. Werden im Empfangsgebäude weitere Räume geschaffen, die der Stadtgesellschaft dienen – sogenannte kommunale Gemeinbedarfseinrichtungen – dann sind auch diese förderfähig.



In das historische Bahnhofsgebäude in Bestwig ist unter anderem ein moderner Friseursalon eingezogen.


Bereits angekommen

In vielen der 20 Empfangsgebäuden ist der Prozess bereits gestartet. Auftakttermine haben stattgefunden, Bestanderfassungen laufen, die Beteiligten arbeiten in Workshops an Zielkonzepten für die Sanierung und Nutzung.

Alles folgt einem übergeordneten Ziel: Attraktive Mobilitätsknotenpunkte sollen in Zukunft dafür sorgen, dass Bahnreisende in Nordrhein-Westfalen nicht nur „schöner ankommen“, sondern auch gern bleiben. ■



Am Bahnhof in Dormagen können Radlerinnen und Radler nicht nur direkt auf den Zug umsteigen, sondern ihre Zweiräder auch sicher unterstellen, warten und reparieren lassen.

An aerial photograph of a construction site. A large yellow tower crane is the central focus, extending from the bottom left towards the top right. The ground is a mix of dirt, concrete, and construction materials. Scaffolding is visible on several buildings in the background. The scene is brightly lit, suggesting a clear day.

Die 15-Minuten-Stadt

Carlos Moreno, Professor für komplexe Systeme und intelligente Städte an der Sorbonne in Paris, hat den Begriff „15-Minuten-Stadt“ geprägt. Moreno erforscht, wie Städte geplant und gebaut sein sollten, um die Bedürfnisse ihrer Bewohnerinnen und Bewohner möglichst perfekt zu erfüllen. Was meinen Planerinnen und Planer, wenn sie über die „15-Minuten-Stadt“ sprechen? Die Menschen sollen an ihrem Heimatort in maximal 15 Minuten die wichtigsten Anlaufstellen des Alltags erreichen können: ihre Arbeitsstelle, den Lebensmittelmarkt, eine Arztpraxis, die Schule oder den Kindergarten. Und das zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Mit dem Programm „Bauland an der Schiene“ entstehen Quartiere, die diesen Anspruch in vielen Bereichen erfüllen.

Troisdorf schafft
Bauland an
der Schiene

Stadt der kurzen Wege

Beate Schlich steht im großen Wohnzimmer ihrer Staffelgeschosswohnung im „Carré verde“ in Troisdorf und strahlt. „Bei diesem Wetter zeigt sich, wie hell es in meiner Wohnung ist“, sagt sie und blinzelt in die Sonne. Noch befindet sich das neue Heim im Rohbau. Aber schon im Sommer wird Beate Schlich umziehen. Aus einem Altbau-Eigenheim in diese moderne Wohnung mit Aufzug, barrierefreien Bädern und großem Balkon. Im Quartier „Carré verde“ in Troisdorf entstehen auf einer ehemaligen Brachfläche der Deutschen Bahn AG insgesamt 80 Wohnungen in unterschiedlichen Größen – in direkter Nähe zur Bahn. Mit Unterstützung der Initiative „Bauland an der Schiene“ des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen fand die Stadt Troisdorf einen ortsansässigen Investor, der hier einen Mix aus 56 Prozent geförderten Wohnungen und 44 Prozent Eigentumswohnungen baut – innenstadtnah und mit guter Verkehrsanbindung.

Traumwohnung mit bester Perspektive
Die Wohnungen verteilen sich auf sieben Mehrfamilienhäuser. Ursprünglich waren im Haus, in dem Beate Schlich nun das Staffelgeschoss bezieht, acht Wohneinheiten geplant. „Als ich auf den Investor Eric Schütz zugeht, waren bis auf wenige kleinere Wohnungen bereits alle Wohnungen vermarktet. Im gemeinsamen Gespräch mit dem Architekten Joachim Kneutgen entstand

die Idee, zwei Staffelgeschosswohnungen zusammenzulegen – und so habe ich nun meine Traumwohnung mit bester Perspektive gefunden“, erzählt Beate Schlich. Zirka 90 Quadratmeter, zwei Bäder, ein Home-Office, ein lichtdurchfluteter Wohnraum mit offener Küche und ein großes Badezimmer – das sei purer Luxus, so die Diplom-Verwaltungswirtin. Lange Zeit hat sie eine Wohnung im elterlichen Dreifamilienhaus bewohnt, zuletzt den pflegebedürftigen Vater mitversorgt. „Das hat mir noch einmal die Augen geöffnet. Mein Elternhaus ist nicht das Haus, in dem ich alt werden möchte“, sagt die heute 56-Jährige.

Und so machte sie sich auf die Suche nach einer Immobilie, die folgende Kriterien erfüllen sollte: barrierefrei, hell, energetisch

„Wir planen hier
durchaus in einem
Spannungsfeld,
auf das man mit
besonderen Ideen
eingehen muss.“

Joachim Kneutgen, Architekt





auf dem neuesten Stand, kein pflegeintensiver Garten, aber dennoch ein schöner Balkon, mit guter Verkehrsanbindung und Nahversorgung.

All diese Kriterien erfüllt die Wohnung im „Carré verde“. „Das Zusammenlegen von zwei Wohnungen hat zudem den Vorteil, dass ich die Verbindung jederzeit zurückbauen lassen kann“, sagt Beate Schlich. „Sollte es einmal notwendig sein, könnte sogar eine Pflegekraft direkt nebenan einziehen.“ Noch ist diese Situation glücklicherweise in weiter Ferne. Beate Schlich wird wie gewohnt bei trockenem Wetter mit dem Fahrrad über einen gut ausgebauten Radweg entlang der Bahnlinie zur Arbeit ins rund fünf Kilometer entfernte Siegburg fahren, wenn sie nicht in ihrem neuen Homeoffice mit Blick auf die Kirche, in der sie getauft wurde, arbeitet. Oder ihr Lieblingscafé um die Ecke besucht. Auch die Bahn ist eine gute Alternative für die Wege zur Arbeit oder zu Freunden: Das „Carré verde“ liegt in

direkter Nähe zum Bahnhof, zwei S-Bahnlinien verbinden Troisdorf mit der Kreisstadt und auch mit dem ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn mit Anschluss an den Fernverkehr.

Stadt der kurzen Wege

Einst galt Troisdorf als unbedeutende kleine Schwester von Siegburg, auch was das Preisgefüge für Immobilien anging. Das hat sich inzwischen geändert. „Die Menschen haben erkannt, dass Troisdorf verkehrstechnisch sehr gut liegt, die Stadt hat sich von einer Arbeiterstadt zu einem Standort gewandelt, an dem viele mittelständische Unternehmen hochwertige Arbeitsplätze in der IT-Branche und kunststoffverarbeitenden Industrie geschaffen haben“, sagt Investor Eric Schütz. Das zieht Neubürgerinnen und Neubürger nach Troisdorf. Mit rund 77.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Troisdorf inzwischen die bevölkerungsreichste Stadt im Rhein-Sieg-Kreis. Viele Menschen, die in Köln oder Bonn arbeiten, leben in der Stadt, die mit dem Motto „eine Familien-

„Die Menschen haben erkannt, dass Troisdorf verkehrstechnisch sehr gut liegt, die Stadt hat sich von einer Arbeiterstadt zu einem Standort mit hochwertigen Arbeitsplätzen gewandelt.“

Eric Schütz, Investor

Architekt Joachim Kneutgen, Wohnungsbesitzerin Beate Schlich und Investor Eric Schütz (v.l.n.r.) beim Baustellengespräch – der Rohbau steht, im Sommer möchte Beate Schlich einziehen.





angelegenheit“ wirbt. Weil Wohnungen bezahlbar, die Wege kurz und die Atmosphäre entspannt ist.

Dichte? Es kommt d'rauf an, wie man es macht ...

Die schnellen Vermarktungserfolge zeigen zudem, dass auch eine ungewöhnlich dicht bebaute Citylage in direkter Nähe zu einer Bahnstrecke die Menschen nicht abschreckt, sondern sogar anzieht. „Die Frage ist eben, wie man es macht“, sagt Beate Schlich. Architekt Joachim Kneutgen hat mit seinem Büro den städtebaulichen Wettbewerb gewonnen. „Wir planen hier durchaus in einem Spannungsfeld, auf das man mit besonderen Ideen eingehen muss“, sagt er. So sind die Wohnungen hauptsächlich zu einem begrünten Innenhof ausgerichtet, der als Gemeinschaftsfläche ein verbindendes Element bildet.

Zur Bahnlinie bilden drei Gebäude mit einer dreigeschossigen Riegelbebauung und einer außergewöhnlichen Fassadenbegrünung Wohnraum und gleichzeitig Schallschutz, vier weitere Gebäude mit Staffelgeschossen reihen sich um den Innenhof. Eine Dämmung aus nachhaltiger Mineralwolle in Kombination mit einer Luft-Wasser-Wärmepumpe und Photovoltaik-Anlagen auf den begrünten Dächern sichern moderne Baustandards und einen hohen KfW55-Energiestandard. „80 Wohneinheiten auf dieser eher kleinen Fläche sind durchaus ambitioniert“, sagt Joachim Kneutgen. Umso wichtiger, dass die Grünanlage sowie die Dach- und Fassadenbegrünung für ein gutes Mikroklima sorgen. Ungewöhnlich auch der geringe Stellplatzschlüssel: Mit lediglich 80 Autoparkplätzen, dafür aber 136 Fahrrad-Abstellplätzen setzen die Planerinnen und Planer ein eindeutiges Zeichen. ■

Beate Schlich erledigt viele Wege mit dem Rad – der Bahnhof befindet sich in direkter Nähe. Ihr neuer Wohnort ist perfekt angebunden.



Unsere neue Podcast-Folge ist online!

Sie beschäftigt sich mit der 15-Minuten-Stadt, die stark im Trend liegt. Alles ist zum Greifen nah und in rund einer Viertelstunde erreichbar, ob Büros, Geschäfte, Schulen oder Schwimmbad. In einer solchen Stadt gibt es weniger motorisierten Verkehr, bessere Luft und mehr Zeit zum Leben – kurzum eine bessere Lebensqualität.



Drei Fragen an ...

„Carré verde“-Investor Eric Schütz

Für die Umsetzung der vorangegangenen Rahmenplanung haben Sie als ortsansässiger Immobilienentwickler das Verfahren und den Grunderwerb gemeinsam mit der Stadt sowie BEG und NRW.URBAN gestemmt.

Was hat Sie an dem Projekt gereizt?

Wir sind seit 2002 am Markt und vor allem im Rhein-Sieg-Kreis, vornehmlich in meiner Heimatstadt Troisdorf, engagiert, aber auch in den Metropolen Bonn und Köln. Die Immobilienpreisentwicklung im Rheinland mit den Großstädten Köln, Bonn und Düsseldorf führt zu einer wachsenden Suburbanisierung. Auf der Suche nach bezahlbarem Wohnraum schauen sich die Menschen zunehmend im Umland um. Troisdorf ist ein prosperierender Investmentstandort.

Haben Sie bereits Projekte in ähnlicher Dimension umgesetzt?

In Troisdorf haben wir mit einigen Bauvorhaben Zeichen gesetzt: Die Kombination aus öffentlich gefördertem und frei finanziertem Wohnungsbau ist unserer Ansicht nach wichtig, um lebendige Quartiere zu schaffen. Einerseits garantiert das stets eine gute Qualität für die geförderten Wohnungen, andererseits ist nur ein ausgewogener Klientel-Mix zukunftsfähig und vermeidet Ghettoisierungen. Nachhaltig bauen wir aus Überzeugung: In Alfter haben wir zum Beispiel im vergangenen Jahr auf dem Campus der Alanus Hochschule 122 Studentenappartements errichtet – in Holzbauweise und mit einer 900 Quadratmeter großen Photovoltaikanlage auf den Dachflächen, im Ergebnis maximal energiesparend.

Wie wichtig war die Unterstützung durch die BEG?

Bezahlbaren Wohnraum ohne Förderprogramme wie „Bauland an der Schiene“ zu schaffen, ist für Investoren kaum noch möglich: Bauland ist rar, Förderrichtlinien sind kompliziert, allein die Ausschreibung für die Gewerke stellt immer wieder eine große Herausforderung dar. Bei diesem Projekt haben wir gemeinsam mit dem Architekten Joachim Kneutgen und seinem Architektenteam auf Augenhöhe mit den Expertinnen und Experten von BEG und NRW.URBAN und den Fachleuten in der Troisdorfer Stadtverwaltung zusammengearbeitet – das gute Ergebnis spricht für sich.

Bauland an der
Schiene – eine
Zwischenbilanz

52 Kommunen setzen innovative Wohnprojekte aufs Gleis

Im Oktober 2018 ging die Landesinitiative „Bauland an der Schiene“ des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen an den Start. 254 Städte und Gemeinden erhielten eine Einladung, 101 Bauland-Gespräche konnten BEG und NRW.URBAN bisher im Auftrag des Ministeriums führen, 52 Kommunen haben eine Planung für insgesamt 1.250 Hektar beauftragt. So vielfältig die Standorte und regionalen Besonderheiten sind – in den zahlreichen Gesprächen, die NRW.URBAN mit den kommunalen Vertreterinnen und Vertretern geführt hat, tauchten einige Fragen immer wieder auf: Welche Dichte ist im regionalen Kontext angemessen? Wie können neue Wohngebiete unter Berücksichtigung der Klimafolgenanpassung in die Landschaft eingebunden werden? Wie gelingt es, die Nähe zur Schiene optimal zu nutzen und den SPNV mit weiteren nachhaltigen Mobilitätsangeboten sinnvoll zu verknüpfen? Und wie schaffen es Planerinnen und Planer, eine hohe Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürger für die neuen Wohnviertel zu schaffen? Vier Beispiele.

„Wir benötigen dringend senioren- gerechte Wohnungen, die vielfältigen Möglichkeiten für gemeinschaftliches Wohnen mit mehreren Generationen sowie die im ländlichen Raum sehr seltenen Single-Wohnungen interessieren auch die Jüngeren in Altenbeken.“

Marvin Göbel,
Projektverantwortlicher im Fachbereich
Planen und Bauen in Altenbeken



1. Dichte im ländlichen Raum

Der Wohnpark Egge in Altenbeken

In Altenbekens Ortszentrum an der Christian-Schütze-Straße soll ein Modellprojekt im Bereich Wohnen im Rahmen der REGIONALE realisiert werden. Mit Unterstützung der Landesinitiative „Bauland an der Schiene“ konnte die Gemeinde das Büro für Architektur- und Städtebau „De Zwarte Hond“ mit einer Rahmenplanung beauftragen.

Die Ausarbeitungen sehen ein gemischtes Quartier mit Patio-Wohnungen, Mehrgenerationenhäusern und einer Senioren-WG vor. Auf einem rund 1,1 Hektar großen Gelände in Bahnhofsnahe, idyllisch an der Beke gelegen, sollen circa 60 Wohneinheiten entstehen. Das ist für die ländlich geprägte Region eine ungewohnt hohe Dichte. Rund 50 Interessierte kamen Ende 2021 zu einer Bürgerversammlung ins Altenbekener Schulzentrum und zeigten sich beeindruckt von den vorgestellten Planungen. „Wir benötigen dringend seniorenerechte Wohnungen, die vielfältigen Möglichkeiten für gemein-

schaftliches Wohnen mit mehreren Generationen sowie die im ländlichen Raum sehr seltenen Single-Wohnungen interessieren auch die Jüngeren in Altenbeken“, sagt Marvin Göbel, Projektverantwortlicher im Fachbereich Planen und Bauen in Altenbeken. Alle waren sich einig, dass die Gemeinde eine dichtere Bebauung auf diesem Areal gut verträgt. „Die Gebäude sind maximal 2,5-geschossig und fügen sich harmonisch in die Topografie ein“, ergänzt Thomas Säger, Leiter des Fachbereichs Planen und Bauen in Altenbeken. „Das überzeugte die Politik und die Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen.“ Das neue Wohngebiet liegt nicht nur in direkter Bahnhofsnahe, es wird auch über eine Bushaltestelle direkt an das ÖPNV-Netz angebunden. Erste Investoren haben bereits ihr Interesse bekundet. Thomas Säger: „Wir werden die europaweite Ausschreibung im Sommer 2023 veröffentlichen, parallel startet das Bebauungsplanverfahren.“



2. Klimaanpassung durch Hochwasserschutz

Die alte Weserwerft in Minden

Im Rahmen einer Förderung durch „Bauland an der Schiene“ lässt die Stadt Minden Voruntersuchungen auf dem Gelände der ehemaligen Weserwerft, das in direkter Nachbarschaft zum Hauptbahnhof liegt, durchführen. Dort soll ein neues Wohnquartier entstehen – direkt am Wasser, mit Blick auf die historische Altstadt und die Fischerstadt. Mittels der Untersuchungen soll geklärt werden, welche Art der Bebauung und Nutzungsmischung sich für den Standort am besten eignet. Insbesondere der Hochwasserschutz spielt eine wesentliche Rolle, da sich die gesamte Fläche der ehemaligen Weserwerft in einem überschwemmungsgefährdeten Gebiet befindet. Über die Landesinitiative konnte die Stadt Minden das interdisziplinär arbeitende Büro für nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung MUST mit Sitz in Köln und Amsterdam beauftragen – ein niederländisches Planungsbüro mit Expertise im Bereich Bauen und Wohnen am Wasser. Außerdem beschäftigen sich die Planerinnen und Planer mit der infrastrukturellen Anbindung an die Schiene. Lars Bursian, Beigeordneter für Städtebau und Feuerschutz bei der Stadt Minden: „Wir erwarten innovative und attraktive Ideen für die Entwicklung dieses besonderen Standortes.“



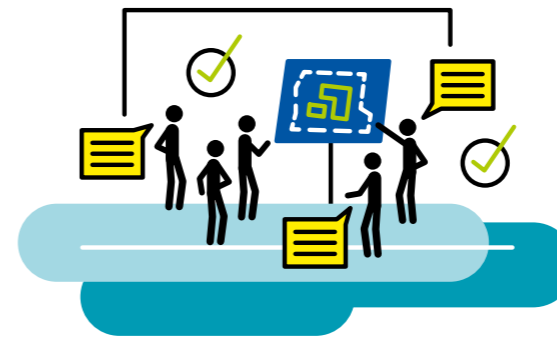
3. Mobilität nachhaltig gestalten

Projekte an der Schiene in Troisdorf

Nachdem in der Stadt Troisdorf 2019 ein neues Empfangsgebäude am Hauptbahnhof mit angegliedertem 6-geschössigen Geschäftshaus und Hotel sowie Mobilitätszentrale eröffnet wurde und die Fertigstellung des Bauland-an-der-Schiene-Projekts „Carré verde“ (siehe Seite 18) in Sicht ist, möchte die Kommune nun noch weitere Flächen im Stadtgebiet mit NRW.URBAN im Rahmen des Landesprogramms „Bauland an der Schiene“ entwickeln.

Aktuell beschäftigt sich die Stadt mit dem Ortsteil „Friedrich-Wilhelms-Hütte“. In unmittelbarer Nähe zum „Carré verde“ ist eine weitere Bauland-an-der-Schiene-Entwicklung in Troisdorf geplant. Bislang dominieren kleinteiliges Gewerbe, ältere Wohnbebauung und untergenutzte Flächen das Areal. Direkt am Bahnhof Haltepunkt „Friedrich-Wilhelms-Hütte“, der derzeit von der Deutschen Bahn AG ausgebaut wird, sollen das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufgewertet und innovative Konzepte der Mobilitätsverknüpfung umgesetzt werden. Die Planung sieht eine Nachverdichtung unter Berücksichtigung der Bestandsnutzungen vor. Aktuell qualifiziert und verfeinert die Stadt Troisdorf mit unterschiedlichen Akteuren die Planungen.

In direkter Nähe zum Bahnhof Troisdorf besteht auf einem 2,5 Hektar großen Gebiet oberhalb der Bahnstraße langfristig weiteres Potenzial für ein neues Quartier.



4. Bürgerwünsche bestimmen Planungen

Individualität und Gemeinschaft in Havixbeck

Die Gemeinde Havixbeck entwickelt im Ortsteil Masbeck dringend benötigte Wohnbaufläche. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof hat die Gemeinde im Rahmen des Förderprogramms „Bauland an der Schiene“ den Zuschlag für eine städtebauliche Rahmenplanung erhalten. Der erste Vorschlag eines Planungsbüros wurde auf politischer Ebene nicht befürwortet. Daraufhin trat die Gemeinde mit dem Wunsch an NRW.URBAN heran, ein Teilnahmeverfahren zu konzipieren und zu begleiten, um die Fläche im Bottom-up-Verfahren zu qualifizieren.

Im September 2021 startete das kooperative Gutachterverfahren, an dem sich die Havixbecker Bürgerinnen und Bürger mittels hybrider Veranstaltungen entweder in Präsenz oder digital über die Crossiety-App beteiligen konnten. Im Rahmen des Werkstattverfahrens lieferten Fachleute aus Städtebau, Mobilität und Energie Input. Die Teilnehmenden beschäftigten sich in einer Auftaktveranstaltung, einem Zwischen-Kolloquium und einem Abschlussforum mit neuen Formen der Energieversorgung, nachhaltigen Mobilitätskonzepten und der Bedeutung von gefördertem Wohnungsbau. Mit den Wünschen und Ideen der Havixbecker setzten sich vier Planungsbüros auseinander. Eine Auswahlkommission empfahl den Entwurf des Architektur- und Stadtplanungsbüros „Pesch Partner“. Die Arbeit zeichnete sich durch ein robustes Grundgerüst von öffentlichen

„Wir werden diese Vorlage nutzen, um ein neues Quartier zu schaffen, das zeitgemäße Antworten auf die Herausforderungen des Klimaschutzes, der Nachhaltigkeit und der Mobilitätswende gibt und in dem viele Menschen mit den unterschiedlichsten Anforderungen für sich ein neues Zuhause finden können.“

Jörn Möltgen, Bürgermeister Havixbeck

Räumen, Grünraum und Bebauungsstruktur aus und verknüpfe vorbildlich neue und nachhaltige Ansätze mit der bestehenden Siedlungsstruktur und den existierenden Landschaftsräumen, so die Jury-Begründung. Der Entwurf sieht fuß- und radläufige Verbindungen zum Bahnhof, eine zeitgemäße städtebauliche Dichte sowie sieben Energie- und Mobilitätsscheunen vor.

„Wir werden diese Vorlage nutzen, um ein neues Quartier zu schaffen, das zeitgemäße Antworten auf die Herausforderungen des Klimaschutzes, der Nachhaltigkeit und der Mobilitätswende gibt und in dem viele Menschen mit den unterschiedlichsten Anforderungen für sich ein neues Zuhause finden können. Es war unser gemeinsames Ziel, ein besonderes Wohngebiet zu entwickeln, welches neue Maßstäbe setzt und besondere Wohnformate mit Nachhaltigkeit verbindet. Das ist dank der intensiven Mitwirkung vieler Havixbeckerinnen und Havixbecker gelungen“, so Bürgermeister Jörn Möltgen. ■

Gesundheitscampus
und Wohnpark
für alle Generationen

Lüdenscheid legt rasantes Tempo vor

In Lüdenscheid entsteht in Innenstadt- und Bahnhofsnähe auf einer ehemaligen Industriebrache das Quartier an der Wiesenstraße, eine Kombination aus Gesundheitscampus und Wohnpark. Mit Fördermitteln aus dem Programm „Bauland an der Schiene“ und Unterstützung von BEG und NRW.URBAN konnte die Stadt Lüdenscheid das Projekt in Kooperation mit zwei Investoren in kürzester Zeit in die Umsetzung bringen.

Rasantes Tempo

„Als sich 2019 abzeichnete, dass der Hersteller von Aluminium-Erzeugnissen Novelis seinen Standort aufgeben würde, hat sich die Stadt Lüdenscheid unverzüglich das Vorkaufsrecht für diesen integrierten Standort nahe des Bahnhofs gesichert“, berichtet Stephan Kritzler vom Fachdienst Bauleitplanung und Städtebau der Stadt Lüdenscheid. Parallel nahmen die Lüdenscheider Gespräche mit BEG und NRW.URBAN auf, um eine Unterstützung seitens des Landes Nordrhein-Westfalen auszuloten. 2020 besiegelte die Stadt Lüdenscheid die Zusammenarbeit mit BEG und NRW.URBAN. Kurz darauf folgten erste Investorengespräche. „Im rasanten Tempo haben wir eine spannende und erfreuliche Entwicklung erlebt“, sagt

Martin Bärwolf, Fachbereichsleiter Planen und Bauen bei der Stadt Lüdenscheid. „Bereits Mitte 2021 lag der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan vor. Seit Mitte 2022 werden im südlichen Bereich des Areals die ersten Wohnkomplexe errichtet.“

Beste Rahmenbedingungen

Möglich machten dies erfahrene und kompetente Planungsbüros, innovative Konzepte der Investoren und die guten Rahmenbedingungen, die über die Landesinitiative „Bauland an der Schiene“ gewährleistet werden. Stephan Kritzler: „Die Organisation des Prozesses, vor allem in der Rahmenplanungsphase durch BEG und NRW.URBAN war extrem hilfreich.“ Martin Bärwolf ergänzt: „Uns kam zugute, dass die über die Landesinitiative beauftragten Büros viel Erfahrung mit ähnlich gelagerten Projekten mitbringen.“

200 neue Wohnungen

So entsteht nun im Süden des Areals ein Wohnpark mit einem Angebot für verschiedene Lebensphasen und Familienmodelle – im westlichen Bereich werden eine Rehabilitationsklinik, ein Pflegeheim und ein Ausbildungszentrum für Pflegefachkräfte errichtet. Rund 200 neue Wohnungen,

Rückbau alter Industriegebäude
in Lüdenscheid

„Die 200 neuen Wohnungen im Quartier Wiesenstraße plus der Pflege- und Rehaplätze sind ein Meilenstein für die Erreichung unserer quantitativen Ziele.“

Stephan Kritzler, Fachdienst Bauleitplanung und Städtebau, Stadt Lüdenscheid



Während der Rückbau im westlichen Bereich auf Hochtouren läuft, werden im südlichen Bereich des Areals schon die ersten Wohngebäude errichtet [Bild rechts.]



davon 50 Prozent öffentlich gefördert, fügen sich mit unterschiedlichen Gebäudetypen ins hügelige Gelände. Mehrfamilienhäuser, Reihenhäuser, altengerechte Wohnungen und eine Kita bilden den Wohnpark, der zwar dicht bebaut, aber durch die vom Büro RHA Reicher Haase Assoziierte vorgeschlagene intelligente Terrassierung aufgelockert wird. Ein zentraler öffentlicher Platz an der Wiesenstraße soll sich als Treffpunkt im Quartier etablieren. Durch die Hanglage ist es möglich, alle Autostellplätze unterirdisch anzulegen. Der Wohnpark zählt auf das 2016 vom Rat der Stadt verabschiedete Handlungskonzept Wohnen (HKW) ein, das bis 2025 einen jährlichen Bedarf von circa 100 bis 130 neuen Wohneinheiten für Lüdenscheid identifiziert hat. „Die 200 neuen Wohnungen im Quartier Wiesenstraße plus der Pflege- und Rehaplätze sind ein Meilenstein für die Erreichung unserer quantitativen Ziele“, sagt Stephan Kritzler.

Profil als Gesundheitsstandort schärfen
Mit dem Bau eines Gesundheitscampus' im westlichen Plangebiet will die Stadt Lüdenscheid ihr Profil als Präventions- und Medizin-Standort schärfen. Schon heute ist die Kreisstadt als Wohnort bei Älteren sehr beliebt, da die medizinischen Versorgungsleistungen in Lüdenscheid überdurchschnittlich gut sind und die Region Sauerland stark vom demografischen Wandel betroffen ist. Eine Empirica-Studie hat ergeben, dass in rund 200 Lüdenscheider Haushalten Menschen in nicht-altersgerechten Wohnungen leben. Das neue Quartier mit barrierefreien Wohnungen, einer Reha-Klinik und einem Pflegeheim sowie einer Schnittstelle zwischen ambulanter und stationärer Pflege bietet schon bald attraktiven Wohnraum für alle Bedarfe im höheren Lebensalter.

Die Wessel-Gruppe, die das Pflegeheim mit 80 Plätzen baut, plant auch ein Ausbildungszentrum für Pflegeberufe. Die

Pflegefachschule ergänzt die Angebote von Bildung und Weiterbildung, die es bereits in Lüdenscheid gibt. Die Fachhochschule Südwestfalen zum Beispiel bietet neben zahlreichen anderen Studiengängen auch den Studiengang Medizintechnik an. Die Stadt steht in Verhandlungen mit der Hochschule, die Zahl der Präsenzstudiengänge noch zu erhöhen, Kooperationen mit dem Gesundheitscampus sind denkbar. Der Investor sieht deshalb Wohnkontingente für Auszubildende und Studierende vor. Wenn junge Menschen nach Lüdenscheid zur Ausbildung kommen und auch ihren Lebensmittelpunkt im Quartier finden, ginge der Wunsch der Planer in Erfüllung, im Quartier an der Wiesenstraße einen lebendigen Generationenmix zu schaffen.

Mobilität für alle Generationen
Lüdenscheid liegt im Sauerland, dem Land der 1.000 Berge. Wer gut zu Fuß ist, über-

windet mit Leichtigkeit die neuen Fußwege mit seichten Steigungen und wenigen Treppenstufen, die das Quartier mit der City und dem Bahnhof verbinden werden. Aber wie sieht es mit älteren und in der Mobilität beeinträchtigten Menschen aus? „An zentraler Stelle wird es auf jeden Fall eine Bushaltestelle geben, die Nahversorgung im Quartier ist ebenfalls gesichert. Alle neu zu erschließenden Straßen werden von breiten E-Bike-tauglichen Fahrradwegen gesäumt“, so Martin Bärwolf. Der Lüdenscheider Projektentwickler Roland Rothmann, der mit der Baufirma Gebrüder Schmidt das Ex-Novelis-Gelände gekauft hat, erarbeite aktuell ein Mobilitätskonzept. Eine Vorgabe der Stadt für das Konzept ist, ausreichend E-Bike-Stellplätze zu schaffen. Auch innovative Ideen, wie in bewegter Topografie Alternativen zum Auto geschaffen werden können, erhoffen sich die Verantwortlichen. ■



Brachen entwickeln

Im idyllischen Windeck-Schladern hat ein findiger Unternehmer auf dem Gelände eines ehemaligen Kabel- und Metallwerks die „Landfabrik“ gegründet, eine Innovationsschmiede zur Nachwuchsförderung und Entfaltung für mehr Wirtschaftskraft. Direkt angrenzend ist ein Wohngebiet in Planung, das allen Generationen beste Perspektiven bietet. In Gelsenkirchen-Bismarck überführt ein zukunftsorientiertes Bahntechnikunternehmen das Areal eines historischen Bahnbetriebswerkes in eine neue Nutzung. Und in Kerpen vermarktet die Deutsche Reihenhaus AG kleine und größere Wohnräume auf einer 3,4 Hektar großen ehemals gewerblich genutzten Fläche. Mit dem Programm Bau.Land.Partner hat NRW.URBAN die Kommunen unterstützt und in Kooperation mit weiteren Partnern den Weg für Investoren geebnet.

Das Projekt
„Landfabrik“
in Schladern

Wissen, Raum und Synergien im Windecker Ländchen

In mitten der Naturregion Sieg liegt die „Landfabrik“ – eine Innovationsschmiede, die junge Menschen für unterschiedliche Berufsbilder begeistern und Wirtschaftskreisläufe in der Region aktivieren soll. Die Idee zu dem ungewöhnlichen Vorhaben stammt von Arndt Schäfer, Geschäftsführer der Arndt Schäfer Chemie und Umwelt GmbH (ascem) sowie Gründer der Landfabrik GmbH. In einer 220 Meter langen und fast 9.000 Quadratmeter großen Halle, die Arndt Schäfer aus dem ehemaligen Kabelmetal/Elmores-Komplex in Windeck-Schladern erworben hat und in der seine Firma Ascem bereits produziert, will der Unternehmer noch weitere Betriebe ansiedeln. Zudem dient die Landfabrik als Produktionscampus, auf dem sich Unternehmen, Forschungsinstitutionen und Bildungseinrichtungen in gemeinsamen Projekten und Initiativen verbinden.

Urban Village für alle Generationen
Über das Förderinstrument Bau.Land.Partner entwickelt die Gemeinde Windeck jetzt eine direkt angrenzende Fläche zum „Urban

Village“. Bezahlbarer Wohnraum für junge Familien sowie Mehrfamilienhäuser mit kleineren Wohnungen für Singles und Paare – zum Teil barrierefrei ausgebaut für Senioren – sind geplant.

„Diese Planung harmonisiert hervorragend mit den außergewöhnlichen Projekten, die in der „Landfabrik“ in Kooperation mit dem Fraunhofer Institut laufen“, sagt Thomas Becher, Beigeordneter der Gemeinde Windeck. Seine Gemeinde, so Thomas Becher, stehe vor großen gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen. Die 19.000 Windeckerinnen und Windecker leben auf einem stark zersiedelten Gemeindegebiet von circa 100 Quadratkilometern Fläche. Insbesondere die Ortschaften in den Höhenlagen leiden unter dem demografischen Wandel. Die Nachfrage nach kleineren, seniorenrechtlichen Wohnungen mit gesicherter Versorgungslage steigt. „Wir möchten den Wandel schaffen, dass Familien mit Kindern in die zunehmend freiwerdenden Häuser in den Höhenlagen ziehen, während die älteren Menschen



Arndt Schäfer, Thomas Becher, Guido Eßer, Lukas Espei und David Hahlbrock (v.l.n.r.) beim Ortstermin



Thomas Becher und Arndt Schäfer schauen vom benachbarten Kulturzentrum Kabelmetall auf das Projektgebiet.

„Wir können jüngere Menschen nur dann in der Gemeinde halten, wenn wir kleinere, bezahlbare Wohnungen mit gutem Anschluss ans Schienennetz anbieten können.“

Thomas Becher,
Beigeordneter Gemeinde Windeck



möglichst lange selbstständig in kleineren ortsnahen Wohnungen leben können“, sagt Becher. „Gleichzeitig können wir jüngere Menschen – Singles und Paare – nur in der Gemeinde halten, wenn wir kleinere, bezahlbare Wohnungen mit gutem Anschluss ans Schienennetz anbieten können“, ergänzt er. All diese Kriterien sollen zwei Bau.Land.Partner-Projekte abbilden – eines im Ortsteil Rosbach und das im Umfeld der „Landfabrik“ in Schladern.

Wirtschaft im ländlichen Raum stärken

„Windeck liegt in unmittelbarer Nähe der Hochschulstädte Köln, Bonn, Siegen und Gummersbach – Schladern ist direkt ans Schienennetz angebunden“, erläutert Arndt Schäfer. Dies habe seine Kaufentscheidung maßgeblich beeinflusst. Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation in Berlin, gefördert durch das Bundesministerium für Forschung und Entwicklung, verwirklicht Schäfer in Schladern nun seinen Traum von einer „Fabrik für Zukünfte“. Mit wissenschaftlicher Begleitung ermittelt sein Innovationsteam die Bedarfe in der Region, etabliert Austausch- und Transferformate und Methoden der Verstärkung. Alles dient dazu, die Wirtschaftskraft im ländlichen Raum zu stärken.

Ein erstes Projekt brachte über 100 junge Menschen aus Windeck zusammen, die sich in einer Ideenwerkstatt mit den Schwerpunkten „Nachhaltig Wohnen und Leben“, „Digitales Arbeiten“ und „Lebendige Ortschaften“ auseinandergesetzt haben. David Hahlbrock, Künstler und Designer, und in der Landfabrik zuständig für Innovation und Entwicklung: „Bei der Landfabrik geht es nicht nur um die Entwicklung einer Immobilie, sondern um die Struktur und Infrastruktur in der Region, darum, Impulse von den Menschen in der Region zu einem Konzept zu verdichten, mit dem Zukunft gestaltet werden kann.“ Lukas Espei, Innovationsassistent in der „Landfabrik“, ergänzt: „Ich bin in Windeck aufgewachsen, habe einen Handwerksberuf erlernt und Handwerksmanagement studiert. Ein Anliegen von mir ist, die versteckte Wirtschaftskraft des Handwerks wieder offenzulegen und zu helfen, junge Menschen für eine Ausbildung im Handwerk zu begeistern.“

Professionelle Begleitung

„Wir sind sehr dankbar über ein Unternehmen, das in unserer Region investiert – und das nicht nur aus Eigeninteresse, sondern auch zum Allgemeinwohl“, sagt Thomas Becher. Hand in Hand mit Arndt Schäfer wolle

die Gemeinde nun das Quartier entwickeln und die Stärken der Region nach vorne stellen: die schöne Landschaft mit Waldgebieten und Siegwasserfall, die günstige Verkehrsanbindung und die multifunktionale Quartierslösung. Deshalb habe sich die Gemeinde auch proaktiv ans Ministerium gewandt, um das passende Förderprogramm auszuwählen und die Möglichkeiten für das Areal durch professionelle Begleitung des Expertenteams von NRW.URBAN voll auszuschöpfen.

NRW.URBAN trat mit einem multiprofessionellen Team an: Bei Guido Eßer und Jonas Schwarz vom Projektmanagement liefen die Fäden zusammen, Stadtplaner Jens Kohnen brachte sein Know-how ebenso ein wie Michael Harms als Tiefbauingenieur. Nach der Bestandanalyse entwickelte das Team ein Nutzungskonzept für das urbane Quartier und erstellte eine Kostenanalyse. Guido Eßer: „Gern unterstützen wir solche engagierte Kommunen und Flächeneigentümer – die konstruktiven Gespräche und der Austausch über innovative Gewerbe- und Quartiersformate sind ganz im Sinne der Leitlinien von NRW.URBAN.“



Kontakt:
Guido Eßer
0211 54238-340
Guido.Esser@
nrw-urban.de

Jonas Schwarz
0211 54238-478
Jonas.Schwarz@
nrw-urban.de

Projekt mit Signal- wirkung

Manchmal passt einfach alles: Die Stadt Gelsenkirchen möchte ein schon seit langer Zeit untergenutztes Gelände entwickeln. Der Eigentümer des Geländes, der Regionalverband Ruhr (RVR), hat großes Interesse, die wirtschaftliche Attraktivität der Region zu steigern. Das Land NRW steigt mit dem Unterstützungsinstrument Bau.Land.Partner ein. Und ein potenzieller Investor gewinnt eine Ausschreibung, die eine langfristige wirtschaftliche Perspektive sichert, den Standort zu entwickeln.

Batterieelektrische Fahrzeuge für die Schiene

Am 11. Januar 2023 hat das spanische Eisenbahnunternehmen CAF die Schlüssel für das zehn Hektar große Areal des ehemaligen Bahnbetriebswerks Gelsenkirchen-Bismarck übernommen. Samt aller Gebäude, die zum Teil – wie der architektonisch markante Ringlokschuppen – unter Denkmalschutz stehen. Ab 2025 wird CAF hier im Auftrag der Verkehrsverbände VRR und NWL 76 hochmoderne batteriebetriebene Triebzüge für das Niederrhein-Münsterland-Netz mehr als 30 Jahre lang warten und instand halten. Weitere Wartungsverträge für andere Streckenbetreiber sollen noch hinzukommen.

„Im Zuge der Ausschreibung hat CAF entlang des Streckennetzes einen geeigneten Standort für die Instandhaltungsanlage

gesucht“, sagt Christian Tellkamp, Projektleiter Architektur und Bauwesen bei CAF. „Von mehr als 50 Standorten, die wir analysiert haben, stand Gelsenkirchen-Bismarck eindeutig auf unserer Favoritenliste.“ Das Gelände ist beidseitig ans Schienennetz angebunden, das vereinfacht viele bahnbetriebliche Vorgänge. Über eine derartige Standortqualität verfügen nicht mehr viele Liegenschaften, zumal zahlreiche historische Standorte der Deutschen Bahn mittlerweile anderen Nutzungen zugeführt wurden oder bereits infrastrukturelle Folgenutzungen aufweisen. Gänzlich neue Infrastrukturen einzurichten ist immens zeitintensiv und teuer, eine brachliegende Fläche mit Gleisanschluss zu entwickeln, hingegen ein großes Glück für das Unternehmen.

Ansiedlung weiterer bahnaffiner Unternehmen

Das erklärt den Optimismus, den Christian Tellkamp bei einer Begehung ausstrahlt. Kaum vorstellbar, dass auf dem brachliegenden Bahngelände schon in Kürze digital gesteuerte Wartungsanlagen für Fahrzeuge der jüngsten Generation Platz finden sollen. Das Gelände wurde in den 1980er Jahren aufgegeben, als Zwischennutzung pflegten hier Eisenbahnfreunde ihre Dampflokomotiven. Das Konzept von CAF sieht nun einen Teilabbruch der Gebäude im westlichen Bereich vor, um dort eine moderne

Kontakt:

Beate Preihs
0231 4341-368
Beate.Preihs@
nrw-urban.de

Konstantinos Kanelis
0231 4341-234
Konstantinos.Kanelis@
nrw-urban.de



Das ehemalige Bahnbetriebswerk Bismarck in Gelsenkirchen wird bald Standort für modernste Bahntechnik.

Werkstatt neu zu bauen. Der Ringlokschuppen sowie eine Verbindungshalle und die Drehscheibe bleiben als Hauptgebäude des Denkmalensembles erhalten. Dort will CAF eine Gleisanbindung reaktivieren, um weitere bahnaffine Unternehmen ansiedeln zu können. „Wir führen aktuell zahlreiche Gespräche, in der Region gibt es noch viele Betreiber von Lokomotiven und wichtige Gleisbauunternehmen, auch Schienensonderfahrzeuge könnten hier instand gesetzt werden“, erläutert Christian Tellkamp.

Wirtschaftliche Impulse für die Ruhrregion
Tobias Brill, Teamleiter Grundstücksverkehr und Liegenschaftenbewirtschaftung beim RVR, teilt den Optimismus des Investors: „Für Gelsenkirchen, aber auch für die Region, ist es immens wichtig, zukunftsfähige und nachhaltig agierende Unternehmen wie die CAF anzusiedeln. Unsere früheren Ideen, das Gelände zu entwickeln, erwiesen sich als wirtschaftlich nicht tragfähig.“ 2001 war das Areal ins Eigentum des RVR übergegangen. Ursprüngliche Planungen, den Standort für touristische Zwecke zu nutzen, musste der Verband verwerfen. In engem Austausch mit der Stadt Gelsenkirchen organisierte Thomas Huttny aus



Konstantinos Kanelis, Christian Tellkamp, Oliver Seidel und Beate Preihs [v.l.n.r.] auf dem Außen-
gelände des Bahnbetriebswerks Bismarck



Tobias Brill [l.] und Thomas Huttny vom RVR

„Wir leisten einen wichtigen Beitrag zusätzlichen Flächenverbrauch zu vermeiden und gleichzeitig die Mobilitätswende auf dem Weg zur klimaneutralen Metropole Ruhr voranzutreiben.“

Oliver Seidel, Referatsleiter
Liegenschaften und Hochbau, RVR

dem Team für Grundstücksverkehr und Liegenschaftenbewirtschaftung beim RVR das Vertragsmanagement mit den Alt-Pächtern und die Übergabe an CAF. Bei Oliver Seidel, Referatsleiter Liegenschaften und Hochbau beim RVR, liefen alle Fäden zum Projekt zusammen. „Die Unterstützung von NRW.URBAN bei der Bestandsaufnahme und die systematische Vorgehensweise der Expertinnen und Experten der Landesgesellschaft waren für den Kriterienkatalog des Interessenbekundungsverfahrens sehr hilfreich“, sagt Oliver Seidel. Der RVR sei in der Immobilienbewirtschaftung und in Verfahrensabläufen zwar sehr versiert, die Zusammenarbeit mit NRW.URBAN habe den Prozess jedoch enorm beschleunigt. Und im Fall des Bahnbetriebswerks bedeutete Zeit nicht nur Geld, sondern auch Zukunft. „Mit dem Verkauf ist es uns gelungen, eine brachgefallene Fläche zu reaktivieren. Die Wiedernutzung ehemals industriell oder gewerblich genutzter Flächen entspricht der Zielsetzung des RVR. Während wir

seit vielen Jahren ehemalige Bahntrassen zu Radwegen und Halden zum Beispiel zur Naherholung und für den Tourismus entwickeln, freuen wir uns besonders, dass es uns am Bahnbetriebswerk gelungen ist, wieder eine wirtschaftliche Nutzung zu ermöglichen“, sagt Oliver Seidel. Der RVR sehe die Entwicklung als wichtigen Beitrag, einen zusätzlichen Flächenverbrauch zu vermeiden und gleichzeitig die Mobilitätswende auf dem Weg zur klimaneutralen Metropole Ruhr voranzutreiben.

Wertvolle Expertise interdisziplinärer Teams
Beate Preihs und Konstantinos Kanelis von NRW.URBAN haben das Projekt im Tandem betreut – mit wertvoller Unterstützung von Kolleginnen und Kollegen, die über ihre langjährige Tätigkeit bei der Bahnentwicklungsgesellschaft (BEG) Know-how zum Eisenbahnrecht einbrachten. Gemeinsam dokumentierten sie den Zustand von Gebäuden und Gleisanlagen, analysierten die Erschließungssituation

und führten Gespräche mit diversen Akteuren. „Das Programm Bau.Land.Partner ist dialogorientiert – dazu gehört nicht nur, den Austausch von Eigentümern, Kommune und Investoren zu moderieren, sondern auch Anrainer mit ins Boot zu holen“, sagt Konstantinos Kanelis. So flossen in die Standorteinschätzung auch die Interessen der Emschergenossenschaft und eines Eigentümers angrenzender Parkplatzflächen ein. Beate Preihs: „Als die Wirtschaftsförderung Gelsenkirchen uns mitteilte, dass CAF das Gelände kauft, fühlten wir uns in unserer Arbeit bestätigt. Es ist der Idealfall, dass unsere Vorbereitungen so gut und exakt sind, dass ein späteres Nachsteuern nicht mehr nötig ist.“ Mit CAF lässt sich in Gelsenkirchen ein Unternehmen nieder, dass in einem ersten Schritt rund 50 langfristige Arbeitsplätze direkt vor Ort schafft, darüber hinaus aber auch regionale Strahlkraft entwickeln will – zum Beispiel für Lieferanten von Bahntechnikkomponenten. Bis zum Start

ist allerdings noch eine Menge zu tun: In der ersten Ausbaustufe wird die Gleisinfrastruktur komplett instand gesetzt. Eine dreigleisige Werkstatthalle inklusive Hebebockanlage, Instandhaltungsgruppen und Dacharbeitsbühnen sowie eine Halle mit Unterflurradatzdrehbank zur Wartung von Radreifen werden gebaut. Eine geschlossene Außenreinigungsanlage für die automatische Wäsche von Schienenfahrzeugen und weitere Anlagen im Bereich der Abstell- und Rangiergleise werden errichtet. Es ist das erste Projekt des spanischen Unternehmens in dieser Größenordnung in Deutschland. CAF hat Mitte 2022 Teile der Produktion der Bombardier-Zugsparte von Alstom übernommen und erwartet den Zuschlag für weitere Wartungsverträge mit SPNV- und ÖPNV-Anbietern aus der Region. „Wir haben noch große Pläne für diesen Standort und für Deutschland“, sagt Christian Tellkamp. ■

In Kerpen entsteht ein
familienfreundliches
Wohngebiet

Von der Industrie zur Idylle

Die Wohnbaukonzepte der Deutschen
Reihenhaus AG vereinen ökonomisches
und ökologisches Bauen.



Sie leben nahe an der Eifel zwischen Köln und Aachen. Genießen eine gute Zeit und werden aktiv beim Reiten oder Wandern an der Erft. Vom neuen Eigenheim geht es so schnell zum glücklich machenden Naturerlebnis. „Zu schön, um wahr zu sein? Schenkt man dem Vermarktungstext der Deutschen Reihenhaus AG für den Standort „Maximilianstraße“ in Kerpen-Türnich Glauben, steht dem Glück im eigenen Heim nichts im Wege.“

Von der Industriebrache zum gefragten Wohngebiet

Das hätte 2014, als sich die Kolpingstadt Kerpen im ersten Aufrufverfahren des Flächenpool NRW (heute: Bau.Land.Partner) – einer Initiative des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung – mit zwei Flächen für die Unterstützungsinitiative des Landes NRW beworben hat, niemand gedacht. Die 3,4 Hektar große Fläche wurde gewerblich genutzt, bis 1985 durch Rheinbraun als Standort für einen Bohrbetrieb und die Wasserwirtschaft (BoWa), danach von

unterschiedlichen Eigentümern, die das Gelände zum Teil brachfallen ließen. Von Idylle und trautem Heim keine Spur ...

NRW.URBAN überzeugte mit Nutzungskonzepten

Nach einem Auftaktgespräch mit der Stadt Kerpen nahm NRW.URBAN Gespräche mit den Eigentümern auf – mit allen beteiligten Eigentümern konnten Konsensvereinbarungen getroffen werden. Eine umfassende Standortinventur folgte. Bestandsgebäude wurden erfasst, Bodenuntersuchungen durchgeführt, die bestehende Infrastruktur analysiert und die Einbettung des Gebiets in die Landschaft, an einen angrenzenden Wald sowie weitere Grünzonen, dokumentiert. Den geologischen Verhältnissen galt zudem ein besonderes Augenmerk: Durch das Gebiet verläuft eine tektonische Störung, der „Erftsprung“, der zu Bodenbewegungen führen kann. Dieser Bereich darf daher nicht mit Wohnhäusern bebaut werden. Eine Altlast aus dem Bergbau, der „Hoensbroichstollen“, der einst zur Entwässerung kleinerer Tagebaue diente, und

noch heute als Abwasserkanal genutzt wird, erlaubt ebenfalls keine Bebauung. In beiden Bereichen ist jedoch die Anlage von Grünflächen, Straßen und Spielplätzen möglich, so zeigen es von NRW.URBAN beauftragte Gutachten.

Der „Standortabschluss“ von NRW.URBAN hält fest: „Da sich die Vorstellungen der Eigentümer mit denen der Stadt Kerpen deckten, entwickelte NRW.URBAN nach eingehender Standort-Analyse ein Nutzungskonzept in zwei Varianten und bot den Eigentümern Unterstützung bei der Umsetzung an.“ Beide Varianten sahen die Entwicklung eines Wohngebietes auf den rund 2,3 Hektar vor. NRW.URBAN kam dabei dem Wunsch der Stadt nach, ein Bedarfsgrundstück für eine Kindertagesstätte zu berücksichtigen. Die Varianten der Planung weisen einmal eine Sondernutzung für einen Neubau im nördlichen Teil des Gebiets aus, Variante B schlägt den Umbau einer Bestandshalle zur KiTa vor. NRW.URBAN übergab die Planungen sowie eine grobe Kostenschätzung noch im Jahr 2016 an die Stadt.

Investor sieht beste Potenziale

Auf dieser Basis entwickelte die Stadt Kerpen den Bebauungsplan, der 2019 offengelegt wurde. Die Deutsche Reihenhaus AG kaufte schließlich die Fläche an und entwickelte diese nach einer leicht modifizierten Planung gemäß der entwickelten Variante B. Heute vermarktet das Unternehmen den Standort unter dem Namen „Maximilianstraße“ und bietet drei Reihentypen zwischen 120 und 160 Quadratmetern Wohnfläche an. Das Unternehmen hatte die Fläche schon eine Weile im Auge. Als die Ampel nach der Standortanalyse auf Grün stand, ging die Deutsche Reihenhaus AG sofort in die Verhandlungen. Bis Ende 2023 wird das Unternehmen 1.800 Wohneinheiten im Rheinland errichtet haben. „Allein für die Region Kerpen stehen mehrere hundert Familien auf der Interessentenliste. Zudem verzeichnen wir in den vergangenen Jahren einen großen Zustrom von Familien aus den Städten Köln und Bonn in den suburbanen Raum. So ist unsere Entscheidung pro Kerpen schnell gefallen“, sagt Achim Behn, Sprecher der Deutschen Reihenhaus AG. „Unsere Kundenberaterinnen konnten schon zahlreiche Reservierungen für die neuen Eigenheime verbuchen.“

Zukunftssicher bauen

Wie muss man heute bauen, um zukunftssicher am Markt agieren zu können? „Ökologisch und ökonomisch sinnvoll“, sagt Achim Behn. Das Versorgungskonzept der Reihenhaussiedlung in Kerpen ist zu einhundert Prozent regenerativ – dank des Einsatzes von Photovoltaik, Wärmepumpen und Bio-Gas für die Spitzenzeiten. Über eine Technikzentrale wird der gesamte Wohnpark versorgt. So bleibt die nachhaltige Versorgung auch für junge Familien bezahlbar. Offensichtlich kommen die in Serie günstig gebauten Hausmodelle für unterschiedlich große Familien und die durch Landschaftsarchitektinnen und -architekten gestalteten Außenanlagen gut an. Achim Behn ergänzt: „Wir beteiligen über Eigentümergemeinschaften alle Hausbesitzer an den Gemeinschaftsflächen, an Kinderspielplätzen und der Technikzentrale – das sorgt für Achtsamkeit untereinander und eine stabile Nachbarschaft.“ ■

Kontakt:
Peter Driesch
0211 54238-316
Peter.Driesch@
nrw-urban.de

IMPRESSUM: HERAUSGEBER NRW.URBAN Service GmbH, Fritz-Vornfelde-Straße 10, 40547 Düsseldorf, Tel. 0211 54238-0, Fax 0211 54238-430 | REDAKTION Aurélie Ölbej (V.i.S.d.P.), NRW.URBAN, K02B – Agentur für Kommunikation, Dortmund | VISUELLE KONZEPTION UND LAYOUT Oktober Kommunikationsdesign GmbH, Bochum | FOTOS Christoph Kniel [Titel, 2, 16-22, 28-31], Christian Nielinger [2, 5-11], Frank Vinken [2, 32-37], Martin Steffen [39-41, Rückseite], Stefan Klink [12-15], Franklin Berger [3], Gerling & Schütz Immobilien- und Beteiligungsgesellschaft mbH [23], Deutsche Reihenhaus AG [42] | DRUCK Druckverlag Kettler GmbH, Bönen | AUFLAGE 1.400

Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichten Lesbarkeit nur die männliche oder nur die weibliche Form verwendet wird.

ADRESSEN / SERVICE

NRW.URBAN

DÜSSELDORF

Fritz-Vomfelde-Str. 10
40547 Düsseldorf
Tel. 0211 54238-0
Fax 0211 54238-430
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

NRW.URBAN

DORTMUND

Revierstraße 3
44379 Dortmund
Tel. 0231 4341-0
Fax 0231 4341-325
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

NRW.URBAN

ESSEN

An der Reichsbank 8
45127 Essen
Tel. 0201 747-660
info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

