Gemeinde Schermbeck

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN ORTSKERN UND BENACHBARTE QUARTIERE

unser Schermbeck

Gemeinde Schermbeck

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN ORTSKERN UND BENACHBARTE QUARTIERE

Hinweis
Soweit nicht einzeln angegeben, stammen alle Abbildungen bwz. deren Daten- und Planungsgrundlagen von der Gemeinde Schermbeck oder Junker + Kruse Stadtforschung Planung.

Die Projektsteckbriefe unterliegen dem Urheberrecht (§ 2 Absatz 2 sowie § 31 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutz der Urheberrechte). Soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart wird bzw. wurde, sind Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung (auch auszugsweise) nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt.

Junker + Kruse
Stadtforschung Planung
Markt 5
44137 Dortmund
Tel. 0231 557858-0
www.junker-kruse.de
info@junker-kruse.de

Rolf Junker
Andreas Mayer

mit
Runge IVP
Düsseldorfer Str. 132
40545 Düsseldorf

wbp Landschaftsarchitekten GmbH
Nordring 49
44787 Bochum

Im Auftrag der Gemeinde
Schermbeck
Dortmund, Mai 2022

Inhalt

1 Einleitung **6**
1.1 Ausgangssituation 7
1.2 Methodisches Vorgehen 8
1.3 Projektkommunikation, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit 8
1.4 Gebietsabgrenzung 10

2 Rahmenbedingungen **12**
2.1 Regionale Einordnung und Siedlungsstruktur 13
2.2 Demographische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen 15
2.3 Klimatische Rahmenbedingungen 16
2.4 Rahmengebende Planungen und Gutachten 18
2.5 Evaluation Integriertes Handlungskonzept 2015 21

3 Bestandsanalyse **24**
3.1 Siedlungsstruktur und Immobilien 25
3.2 Öffentlicher Raum, Frei- und Grünflächen 28
3.3 Verkehr 30
3.4 Nutzungen 34
3.5 Ergebnisse der Bürger*innen- und Akteur*innenbeteiligung 36

4 Stärken und Schwächen, Ziele und Leitbilder **40**
4.1 Stärken 41
4.2 Schwächen 43
4.3 Handlungsfelder und Ziele 44
4.4 Leitbild und Rahmenplan 53

5 Handlungskonzept **54**
5.1 Klimaschutz und Ökologie als Zukunftsaufgabe 55
5.2 Vorbereitende Planungen 56
5.3 Immobilienentwicklung 66
5.4 Verkehr und Freiraum 72
5.5 Instrumente, Steuerung und Management 83
5.6 Übersicht 86

6 Schlusswort **88**
6. Fazit und Ausblick 89

1 EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSSITUATION

Die Gemeinde Schermbeck hat in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe räumlicher und funktionaler Konzepte entwickelt. Hier ist insbesondere das Integrierte Handlungskonzept von 2015 zu nennen. Die verschiedenen Planungen sollen nun zusammengeführt werden, um die Weichen für die Entwicklung des Ortskerns neu zu stellen. Durch das ISEK wird der beabsichtigte Handlungsrahmen festgelegt. Es ist gleichzeitig die Grundvoraussetzung, um Anträge im Rahmen der Städtebauförderung oder anderer Förderkulissen stellen zu können.

Die aktuellen Herausforderungen des Ortskerns liegen vor allem darin, dass

- sich die Nutzungsstruktur im Ortskern verändert hat und aller Voraussicht nach weiter verändern wird,
- die Situation des fließenden Verkehrs als suboptimal einzuordnen ist,
- die vorhandenen guten Grün- und Landschaftselemente nicht ausreichend in Wert gesetzt bzw. nur begrenzt nutzbar sind und
- sich im Westen des Ortskerns Chancen für eine bauliche Nachverdichtung ergeben, deren Möglichkeiten bisher jedoch noch zu wenig eruiert worden sind.

In dieser Situation ist besonders hervorzuheben, dass seit Jahren an der Mittelstraße große Unzufriedenheit und dringender Handlungsbedarf bestehen. Die zentrale Achse des Ortes strahlt zum einen eine zu geringe Zentrumsfunktion aus und zum anderen produziert die bestehende Form der Verkehrsabwicklung immense Konflikte. Hinzu kommt, dass durch die strukturellen Veränderungen im Einzelhandel verstärkt Überlegungen hinsichtlich der Nutzungsstruktur der Straße angestellt werden. Gleichzeitig besitzen der Ortskern und die angrenzenden Gebiete enorme Stärken, die eine gute Basis für eine nachhaltige Weiterentwicklung bilden. Zu nennen sind hier insbesondere die gute Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungseinrichtungen, die vorhandene Grundversorgung, das Wohnen im Zentrum und die Nähe zu Frei-, Grün- und Landschaftsflächen in unmittelbarer Nähe.

Im vorliegenden ISEK sind die Herausforderungen zu analysieren, in einen Gesamtzusammenhang zu stellen und Lösungswege aufzuzeigen. Dabei ist in verschiedene Richtungen zu denken, Vor- und Nachteile unterschiedlicher Lösungen sind sorgfältig untereinander abzuwägen. Hierbei werden der Beteiligung, Einbeziehung und Mitnahme der Bewohner*innen Schermbecks eine besondere Bedeutung zugewiesen. Die Ideen, Ansprüche und Handlungsräume von Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und Stadtakteur*innen werden aufgenommen, diskutiert und möglichst weit in Einklang miteinander gebracht. Die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts auf „Augenhöhe“ mit Politik, Verwaltung und Bürgerschaft stellt sicher, dass nicht nur ein fachlich stringentes Produkt entsteht, sondern dass das Konzept auch als gemeinsam getragenes Leitbild der Stadtgesellschaft einen langfristigen Konsens für die Ortskernentwicklung stiftet.

Das Konzept dient, unter Einbeziehung der zunehmend komplexer werdenden Nutzungsansprüche, der Weiterentwicklung und der Stärkung des Ortskerns. Unmittelbar damit verbunden, werden auch (globale) Herausforderungen wie Klimawandel, Digitalisierung oder nachhaltige Mobilität einbezogen und bei der Planaufstellung berücksichtigt.

Im Laufe des Planungsprozesses wurde vereinbart, das vorliegende Planwerk, das als Rahmenplanung ausgeschrieben war, als Fortführung des Integrierten Handlungskonzeptes aus dem Jahr 2015 auf den Weg zu bringen. Die Komplexität der Aufgabenstellung erfordert ein Maßnahmenpaket, das sich nur durch ein solches Konzept und mit Hilfe der sich daraus ergebenden Fördermöglichkeiten umsetzen lässt.

1.2 METHODISCHES VORGEHEN

Wegen der besonderen Komplexität der verkehrlichen Situation wurde im Handlungskonzept sehr detaillierte Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Ähnliches gilt für die Entwicklung der Freiräume, die von großer Bedeutung für den Ortskern sind und entsprechend berücksichtigt wurden. Das ISEK wurde aus diesen Gründen in einer Arbeitsgemeinschaft aus drei Fachbüros erarbeitet. Es setzt auf einen dreistufigen Aufbau und sichert so die Entwicklung eines nachhaltigen Planwerks.

Analyse und Rahmenbedingungen
Eine sorgfältige und zielführende Analyse der Ausgangssituation bildet die Basis des Konzepts. Neben der Evaluation des Integrierten Handlunsgkonzepts aus 2015 werden zunächst die regionale, demographische sowie wirtschaftliche Ausgangssituation der Gemeinde beschrieben. Zudem werden vorhandene Gutachten, Konzepte und Planungen, die einen räumlich-thematischen Bezug zur Aufgabenstellung aufweisen, ausgewertet. Im Anschluss an diesen Schritt erfolgt eine detaillierte Bestandserhebung und -analyse der wichtigen Themen innerhalb der räumlichen Schwerpunkte wie die städtebauliche Struktur, der Verkehr, öffentliche Räume, Grün- und Freiflächen, Nutzungen, Kultur und Freizeit. Unterstützt werden diese Erhebungen durch Expert*innengespräche vor Ort.

Entwicklungsziele und Leitbild
Als Ergebnis des ersten Untersuchungsschritts werden die Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebiets abgeleitet. Nach dem Leitsatz: die Stärken ausbauen und die Schwächen minimieren, werden darauf aufbauend Entwicklungsziele und die wichtigen Handlungsfelder herausgearbeitet. Hieraus ergibt sich ein programmatisches und räumliches Leitbild, das die Richtung der zukünftigen Ortsentwicklung vorgibt, deren Korridor umreißt, so dass ausreichend Spielraum für die konkrete Ausformulierung der einzelnen Projekte verbleibt.

Maßnahmen und Konzept
Im dritten Schritt werden die Maßnahmen erarbeitet. Um den Schermbecker Ortskern für die Zukunft zu qualifizieren, werden baulich Projekte und Maßnahmen sowie Instrumente und Planungen für die fixierten Handlungsfelder entwickelt. Die einzelnen Bausteine werden beschrieben und räumlich eingeordnet. Umsetzungszeiträume, Prioritäten und Kosten werden aufgeführt. Dabei ist es wichtig, einen realistischen Rahmen aufzuzeigen, den die Gemeinde Schermbeck in der nächsten Dekade umsetzen kann. Die Beschreibungen lassen genügend Spielraum für eine Umsetzung in Schritten und mehreren Jahren sowie den damit einhergehenden möglichen Veränderungsbedarfen.

1.3 PROJEKTKOMMUNIKATION, BETEILIGUNG UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Um die Erarbeitung des ISEK transparent und konsensual ablaufen zu lassen, wurden Abstimmungstermine mit Behörden, Politik und Verwaltung sowie eine Vielzahl unterschiedlicher Beteiligungsformate durchgeführt. Durch Gespräche, Veranstaltungen, Pressearbeit und diverse Aktionen konnte das Interesse am Planungsprozess in breiter Form geweckt werden. Die durchgeführten Aktionen werden im Folgenden vorgestellt[1].

Abstimmungstermine mit Politik, Verwaltung und Behörden
Um eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung der Gemeinde Schermbeck sowie den Planungsbüros zu ermöglichen, fanden zahlreiche Abstimmungstermine statt. Hier wurden wichtige Planungsschritte besprochen sowie Inhalte und Ergebnisse diskutiert. Auch Vertreter*innen der Politik wurden in allen Arbeitsphasen involviert; dies geschah in Arbeitskreisen, in den dafür zuständigen Gremien und im Rahmen einer Sondersitzung. Darüber hinaus fanden Gespräche mit den Behörden auf Kreis- und Landesebene statt, um diese frühzeitig in den Prozess einzubinden und entscheidende Weichenstellungen zu ermöglichen.

Expert*innengespräche
Zu Beginn des Bearbeitungsprozesses wurden verschiedene Gespräche mit Vertreter*innen lokaler Initiativen und Verbände sowie aus der Bürgerschaft geführt. Dabei wurden die eigenen, fachlichen Analysen mit der Sicht der Dinge vor Ort abgeglichen.

Pressearbeit, Social Media und Printprodukte
Um das ISEK vor Ort bekannt zu machen, wurden verschiedene Kanäle bedient. So wurde auf eine intensive Begleitung durch die Medien gesetzt. In Zusammenarbeit mit der Schermbecker Wirtschaftsförderung wurden Presseinformationsveranstaltungen durchgeführt, Mitteilungen angeboten und verschiedene Anregungen gegeben, das Thema Stadtumbau zu erörtern. Diese Angebote wurden gerne angenommen.

Darüber hinaus wurden die lokalen Social-Media-Plattformen mit Informationen und Hinweisen auf Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten gefüttert. Parallel konnten über Mailverteiler lokale Initiativen und Verbände erreicht werden. Daneben wurden Printprodukte eingesetzt: Plakate im Stadtraum, Postkarten wurden in den Geschäften ausgelegt und an alle Haushalte verteilt. Auf den Karten konnten Bürger*innen Stärken, Schwächen und Verbesserungsvorschläge für den Ortskern festhalten. Sie sorgten für eine „niederschwellige" Beteiligungsmöglichkeit jenseits digitaler Medien.

Ideenmarkt Parkplatz Rewe-Markt

Bürger*innenveranstaltungen
Als offene Formate für alle Schermbecker Interessenten wurden im Bearbeitungszeitraum zwei Veranstaltungen als „Ideenmärkte" und ein Informationsabend angeboten: Am 22.8.2020 auf dem Parkplatz des Rewe-Marktes, am 5.9.2020 im Begegnungszentrum der Gemeinde Schermbeck, der Info-Abend am 25.8.2021 in der Gaststätte Ramirez. Interessierte Bürger*innen konnten sich mit Vertreter*innen der Verwaltung sowie dem Team der beauftragten Planer*innen über die anstehenden Themen austauschen und ihre Anregungen für die zukünftige Entwicklung des Ortskerns einbringen. Im Fokus standen dabei vor allem die verkehrliche Problematik auf der Mittelstraße, der Umgang mit Grün- und Freiräumen sowie das zukünftige Nutzungsprofil der Ortsmitte.

Die Veranstaltungen wurden durch eine Plakatausstellung illustriert, auf der die Eindrücke und die Analyseergebnisse der Planer*innen zum Ortskern dargestellt wurden. Zu den Veranstaltungen wurde mittels Plakate, Pressemitteilungen sowie über die sozialen Medien der Gemeinde Schermbeck eingeladen.

Händler*innen- und Anliegerwerkstatt
Am 24.09.2020 wurde ein Werkstattgespräch im Rathaus der Gemeinde Schermbeck durchgeführt, an dem Händler*innen und Eigentümer*innen der Mittelstraße teilgenommen haben. Nach einleitenden Präsentationen konnten die Teilnehmenden ihre Ideen und Vorschläge äußern und miteinander diskutieren.

[1] Die Beteiligung wurden unter den Bedingungen der Corona-Pandemie durchgeführt. Auf online-Formate wurde dabei besonderer Wert gelegt.

Beteiligung der Schulen
In der Gesamtschule in Schermbeck fand am 29.09.2020 die „Erdkunde Fachkonferenz“ statt. Dort wurde das Projekt ISEK vorgestellt und konnte dazu anregen, dass sich Jugendliche an der Umgestaltung und Entwicklung der Stadt beteiligen.

Beteiligung der Werbegemeinschaft
Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung hat auch die Werbegemeinschaft ihre Mitglieder*innen aufgefordert, Ideen und Anregungen einzubringen. Die Ergebnisse sind in den Beteiligungsprozess eingeflossen.

Online-Beteiligung INKA
Es wurden zwei Online-Beteiligungen über das INKA-System (Ineraktive Kartenanwendung) angeboten. Eine erste fand über einen Zeitraum von zwei Monaten im Herbst 2020 statt und diente dazu, die Stärken, Schwächen und Anregungen interessierter Bürger*innen abzufragen. Die zweite Runde wurde im Sommer 2021 durchgeführt. Hier waren Meinungen zu den in der Zwischenzeit entwickelten Projekten und konkreten Lösungsansätzen gefragt. Über soziale Medien, Plakate, Postkarten und auf der Homepage der Gemeinde Schermbeck wurde auf die Formate aufmerksam gemacht.

Insgesamt wurden über das INKA-System rund 3.400 Anregungen abgegeben. Die Ergebnisse wurden auf der Internetseite der Gemeinde Schermbeck veröffentlicht.

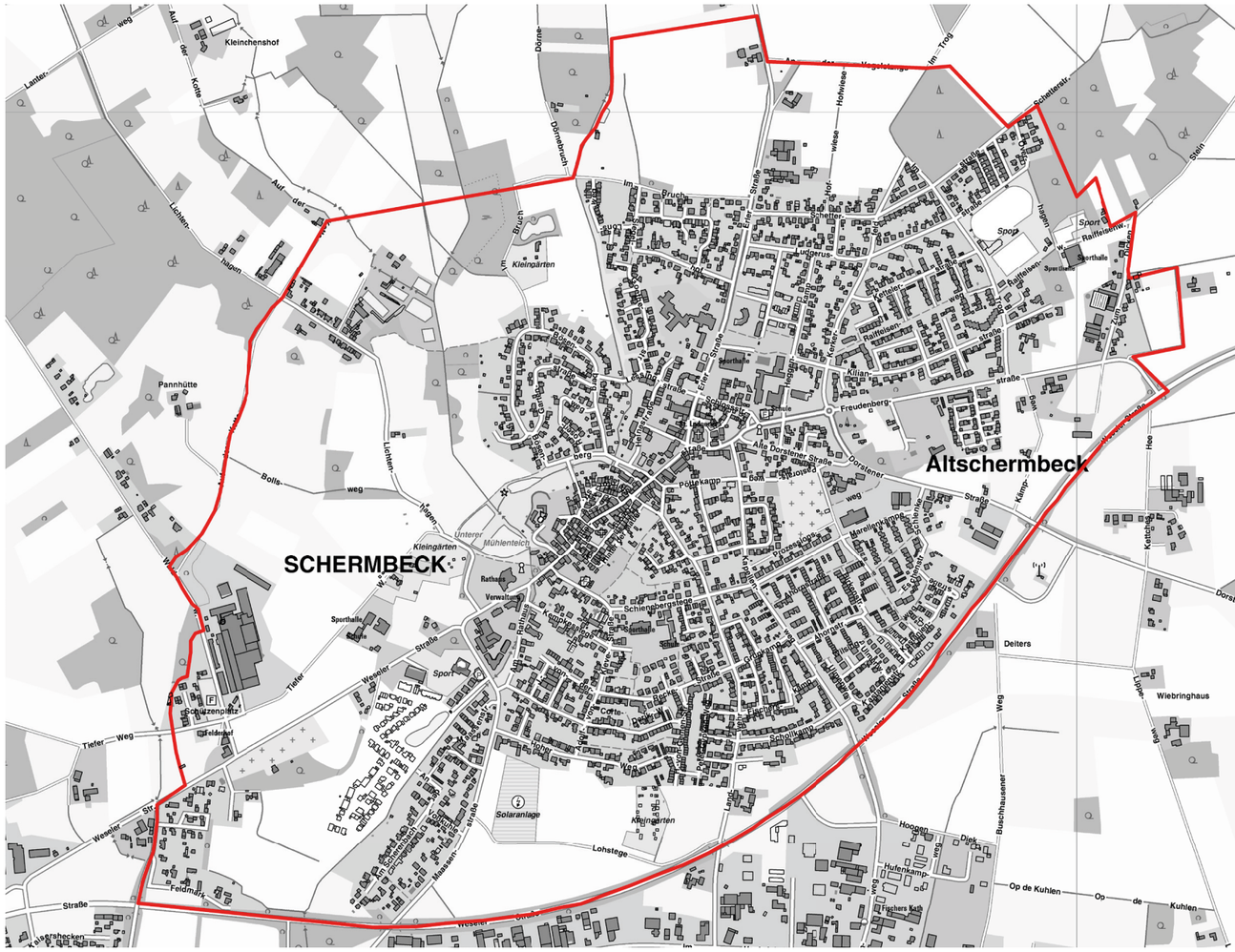
Bilanz
Durch die konsequente Öffentlichkeitsarbeit wurden viele Bürger*innen erreicht. Das große Interesse ist zum Teil auch darauf zurückzuführen, dass das Thema „Verkehr in der Mittelstraße“ in der Gemeinde eine besondere Brisanz hat und das bereits über viele Jahre hinweg. Im ersten Beteiligungsprozess sind fast 2.900 Beiträge zur zukünftigen Entwicklung des Ortskerns der Gemeinde Schermbeck eingereicht worden. Den thematischen Schwerpunkt bildetet dabei die Verkehrsführung und Mobilität auf der Mittelstraße mit über 1.200 Beiträgen. Im zweiten Beteiligungsverfahren sind über 900 Anregungen eingegangen. Im Fokus stand dabei die zukünftige Verkehrsführung der Mittelstraße sowie die Gestaltung der Grün- und Freiräume. Zusammen mit den Beiträgen aus der ersten Beteiligungsphase sind insgesamt über 3.800 Anregungen eingegangen.

1.4 GEBIETSABGRENZUNG

Da das Fördergebiet direkte Auswirkungen auf Entscheidungen und Prozesse haben wird, wird im ersten Schritt durch den Rat die Ausdehnung des Stadtumbaugebietes nach § 171 b, Abs. 1 wie nebenstehend dargestellt beschlossen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Kernort Schermbeck mit dem Ortskern, benachbarte Bereiche sowie Grün- und Freiflächen, die unmittelbar bis an den Ortskern reichen. Es umfasst somit alle relevanten Flächen wie z.B. auch den Grundschulstandort an der Weseler Straße, die für die Entwicklung Schermbecks von Bedeutung sind. Die dort verorteten Projekte kommen grundsätzlich für eine Städtebauförderung infrage. Hierzu gehören neben dem historischen Ortskern die Grünanlagen der Mühlenteiche, die Wallanlagen, die Bereiche um das Rathaus der Gemeinde Schermbeck sowie die Umgebung der St.-Ludgerus-Kirche. Teilweise kommen andere Fördertöpfe zum Tragen, teilweise werden Maßnahmen privat finanziert.

Abbildung 1: Stadtumbaugebiet



2 RAHMENBEDINGUNGEN

Um die Entwicklungschancen des Ortskerns einordnen zu können, werden zunächst die relevanten Rahmenbedingungen herausgearbeitet und die Ausgangssituation analysiert. Zwischen der regionalen und gemeindlichen Ebene bestehen vielfältige Wechselwirkungen, die sich auf die Stadtentwicklung auswirken.

2.1 REGIONALE EINORDNUNG UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

Die Gemeinde Schermbeck liegt im Kreis Wesel zwischen Niederrhein, dem Ruhrgebiet sowie dem Münsterland. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Essen und Gelsenkirchen; Nachbargemeinden sind Dorsten, Raesfeld, Hamminkeln, Hünxe und Bottrop (vgl. Abb. 2).

Die Gesamtfläche Schermbecks beträgt ca. 110 km², wovon über 80 % Vegetations- und Gewässerflächen darstellen[2]. Die Siedlungsstruktur ist durch eine zusammenhängende, zentrumsbildende Kerngemeinde, bestehend aus den Ortsteilen Altschermbeck und Schermbeck und Streusiedlungsbereichen wie Bricht, Damm, Dämmerwald, Gahlen, Overbeck, Üfte und Weselerwald gekennzeichnet.

Über die Bundesautobahnen 3 und 31 ist die Gemeinde Schermbeck sehr gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Die umliegenden Mittelzentren Wesel, Haltern, Borken und Dorsten sind durch die Bundesstraßen 58 und 224 gut zu erreichen. Schermbeck verfügt allerdings über keinen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Wesel, Dinslaken und Dorsten und können mit eingeschränkter Qualität über Buslinien

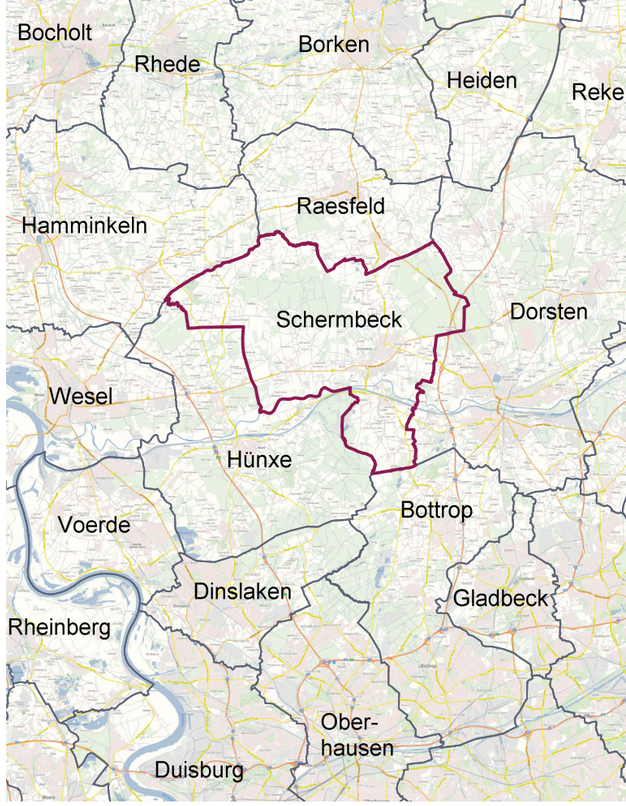


Abbildung 2: Lage Schermbecks in der Region

erreicht werden. Innerhalb Schermbecks sind die Ortsteile ebenfalls mit eingeschränkter Qualität miteinander verbunden, lediglich die dünn besiedelten Ortsteile Weselerwald und Dämmerwald sind nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen[3].

Das Gemeindegebiet liegt im Naturpark Hohe Mark, ist von Wald- und Grünflächen umschlossen und befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Lippe (vgl. Abb. 3). Die Lage Schermbecks bietet eine Vielzahl an Freizeitmöglichkeiten: Wandern, Radfahren, Reiten, Ballonfahren, Angeln u.v.m. Die Infrastruktur ist vor allem für Wanderungen und Radtouren ausgelegt. Neben diversen Radwanderwegen in und um Schermbeck herum, führen drei überregionale Radrouten durch den historischen Ortskern: „Römer-Lippe-Route“, „NiederRhein-Route“ und „3-Flüsse-Route“ (vgl. Abb. 3). Im Ortskern ist ein historischer Rundgang mit Hinweistafeln und einer Audiotour für Tourist*innen und Interessierte

[2] IT.NRW, Landesdatenbank, 2020: Kommunalprofil Schermbeck (Stichtag: 31.12.2019)

[3] Bauamt der Gemeinde Schermbeck: Integriertes Handlungskonzept für die Gemeinde Schermbeck. Schermbeck 2015

angelegt[4]. Informationen über Wanderwege und Radrouten sowie weitere touristische Angebote können direkt vor Ort in der Tourist-Info eingeholt werden.

An der Schnittstelle zwischen Ballungs- und Naturräumen gelegen, befindet sich die Gemeinde Schermbeck in einer günstigen Ausgangssituation, insbesondere in Bezug auf die Wohnfunktion und als Naherholungsort. Die Erschließung durch den ÖPNV ist demgegenüber nicht optimal.

[4] Gemeinde Schermbeck: Willkommen in Schermbeck. Zwischen Niederrhein, Münsterland, Ruhrgebiet und Westfalen. Schermbeck 2017, S.6, S.10-11 und S.22-23

Ortskern Schermbecks

2.2 DEMOGRAPHISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

In Schermbeck leben 13.487 Menschen (Stichtag 30.06.2021); davon die Mehrheit in den Ortsteilen Altschermbeck und Schermbeck[5]. Die Bevölkerungsdichte verdeutlicht den ländlichen Charakter der Gemeinde: Im Vergleich zum Kreis- (441) und Landesdurchschnitt (526) leben in Schermbeck lediglich 123 Einwohner*innen auf einem Quadratkilometer. Bis zum Jahr 2009 weist die Gemeinde einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs auf. Seitdem weist die Bevölkerungsentwicklung leichte Schwankungen auf. Prognosen zufolge wird die Einwohner*innenzahl bis zum Jahr 2040 um 0,3 % leicht ansteigen[6].

In Schermbeck arbeiten 3.471 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Davon sind 31 % im produzierenden Gewerbe tätig (Kreis Wesel 26 %). Im Bereich der Land- und Forstwirtschaft ist der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit 2,6 % mehr als dreimal so hoch wie im Kreis Wesel (0,7 %). Eine auf den Kreis bezogen unterdurchschnittliche Quote liegt mit 40,8 % im Dienstleistungssektor vor (Kreis Wesel 46,7 %). Das verfügbare pro Kopf-Einkommen lag 2017 mit 25.366 Euro deutlich über dem des Kreises (22.034 Euro) und weist damit auf eine gute finanzielle Ausstattung der privaten Haushalte hin[7].

Die Pendler*innenströme für Schermbeck weisen eine negative Bilanz auf. Für das Jahr 2017 wurden fast 5.000 Auspendler*innen verzeichnet, während rund 4.000 Einpendler*innen registriert wurden. Vor allem zwischen den nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren bestehen starke Pendlerbeziehungen: So kommen Einpendler*innen überwiegend aus Dorsten (927), Duisburg (431) und der Stadt Wesel (256). Auspendler*innen fahren insbesondere nach Dorsten (776), Wesel (445) und Essen (389)[8]. Die Zahlen der Pendler*innenstatistik zeigen, dass die größeren Städte über ein attraktiveres Arbeitsplatzangebot verfügen, während Schermbeck demgegenüber als wichtiger Wohnstandort fungiert.

Der Tourismus in Schermbeck ist ein nicht ganz unbedeutender Wirtschaftszweig; er wird vor allem durch Tages- und Kurzzeittouristen geprägt. Im Jahr 2012 gab es rund 54.000 Ankünfte und fast 88.000 Übernachtungen in elf Beherbergungsbetrieben (ab zehn Betten, inklusive Campingplätze ab zehn Stellplätzen)[9].

Die demographischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind im Bundesvergleich als leicht überdurchschnittlich und positiv einzuordnen.

[5] Bauamt der Gemeinde Schermbeck: Integriertes Handlungskonzept für die Gemeinde Schermbeck. Schermbeck 2015

[6] IT.NRW, Landesdatenbank, 2020: Kommunalprofil Schermbeck (Stichtag: 31.12.2019)

[7] IT.NRW, Landesdatenbank, 2020: Kommunalprofil Schermbeck (Stichtag: 31.12.2019)

[8] IT.NRW, Pressemeldung: Die jeweils 15 größten Ein- bzw. Auspendlerströme der Städte und Gemeinden NRWs 2017

[9] Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT: Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Gemeinde Schermbeck. Schermbeck und Oberhausen 2014, S.8

2.3 KLIMATISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Begriff Klima ist zu einem weltweit aktuellen und drängenden Thema geworden. Die Folgen der Klimaveränderungen sind bereits heute in Natur und Umwelt zu erkennen. Um den Handlungsbedarf vor dem Hintergrund sich verändernder klimatischer Rahmenbedingungen ableiten zu können, wird zunächst die klimatische Ist-Situation im Untersuchungsgebiet dargelegt.

Landesweit sind die folgenden Klimatrends zu verzeichnen: die Sommer werden heißer und trockener, die Winter werden nasser und milder, gleichzeitig nehmen Starkregenereignisse zu[10].

Im Vergleich zur Klimanormalperiode von 1881 bis 1910 werden in der aktuellen Klimaperiode von 1981 bis 2010 für das Niederrheinische Tiefland ein Anstieg der Jahresdurchschnittstemperatur von 9,3°C auf 10,5°C aufgezeichnet[11]. Klimatische Kenntage wie heiße Tage, Sommertage und Tropennächte haben in der Vergangenheit zugenommen und werden laut der projizierten Szenarien auch zukünftig einen Anstieg verzeichnen. Somit ist vermehrt mit Hitze und Hitzewellen zu rechnen.

Bezüglich der mittleren Jahresniederschlagssumme wird insbesondere in den Sommermonaten ein Rückgang verzeichnet, während in den Wintermonaten eine Zunahme vorliegt[12]. Die Abnahme von Niederschlag im Sommer bei gleichzeitiger Zunahme der Lufttemperatur führt zu Wassermangel und Trockenheit.

Die veränderten klimatischen Bedingungen können zu vermehrt und intensiver auftretenden konvektiven Wetterereignissen, wie Sturm, Hagel und Starkregen führen. Dementsprechend kann von einer Zunahme von Starkregenereignissen ausgegangen werden[13].

Um in den Kommunen mögliche Folgen bzw. die Betroffenheit abzumildern, müssen Anpassungen in der Umwelt erfolgen. Die Sensitivität der Gemeinde gegenüber den Klimafolgen hängt von verschiedenen Faktoren ab. Bei der Bewertung der Klimasensitivität spielen unter anderem die Bevölkerungsdichte, das Alter der Bevölkerung, der Versiegelungsgrad in den verschiedenen Untersuchungsräumen, aber auch Standortfaktoren wie das Bauen in gefährdeten Bereichen eine Rolle.

Die Klimatopkarte des LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) zeigt einen relativ großen Bereich in der Gemeinde Schermbeck auf, der gegenüber Klimafolgen anfällig sein könnte (vgl. Abb. 3). Das relativ stark bebaute Zentrum weist eine ungünstige thermische Situation auf. Hier definiert das LANUV einen Klimawandel-Vorsorgebereich. Dieser Bereich weist bereits heute eine deutliche Wärmebelastung auf und ist in der Karte schraffiert dargestellt.

Laut Empfehlungen des LANUV werden für den Klimawandel-Vorsorgebereich Klasse 3 folgende Empfehlungen benannt: „Mittlere bis hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation werden empfohlen. Nachverdichtungen sollten nicht zu einer Verschlechterung auf der Fläche selbst bzw. angrenzenden Flächen führen und die Baukörperstellung sollte beachtet sowie möglichst eine Erhöhung des Vegetationsanteils angestrebt werden[14].“

Handlungsempfehlungen für den Klimawandel-Vorsorgebereich der Klasse 4, liegen im Bereich der Straßenzüge „Im Heetwinkel“ und „Brüggerfeld“ vor, sie lauten: „Hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation sind notwendig. Nachverdichtungen sollten nicht zu einer Verschlechterung auf der Fläche selbst bzw. angrenzenden Flächen führen und eine Verbesserung der Durchlüftung sowie eine Erhöhung des Vegetationsanteils sollte angestrebt werden.“[15]

Siedlungsnahe Grünflächen dienen als wertvolle Trittsteinbiotope, die in verdichteten Quartieren eine wichtige Biotopverbundfunktion übernehmen. Städtische Grünflächen haben in Hinblick auf die Klimafolgenanpassung eine hohe Wertigkeit. Sie tragen zur Verbesserung des Bioklimas, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit, Luftaustausch und zum Temperaturausgleich bei. Zudem stellen sie auch in Hinblick auf Starkregenereignisse eine Retentionsfläche dar. Darüber hinaus sind auch soziale und wirtschaftliche Aspekte wichtig. Grünflächen steigern das lokale und regionale Image und tragen zur Gesundheitsvorsorge der Bevölkerung bei. Der Naturerlebnisraum als Kontrast zur bebauten Umwelt kann das Umweltbewusstsein der Bevölkerung, durch Vermittlung ökologischer Zusammenhänge, schärfen.

Die Gemeinde Schermbeck weist zwei große Waldflächen auf, die im Regionalplan als Erholungsflächen mit sehr hoher Priorität ausgewiesen sind. Diese Flächen gilt es auch zukünftig zu bewahren und mit weiteren kleinen Grünflächen zu verbinden, um den Erhalt der Biotoptypen und Artengemeinschaften zu sichern.

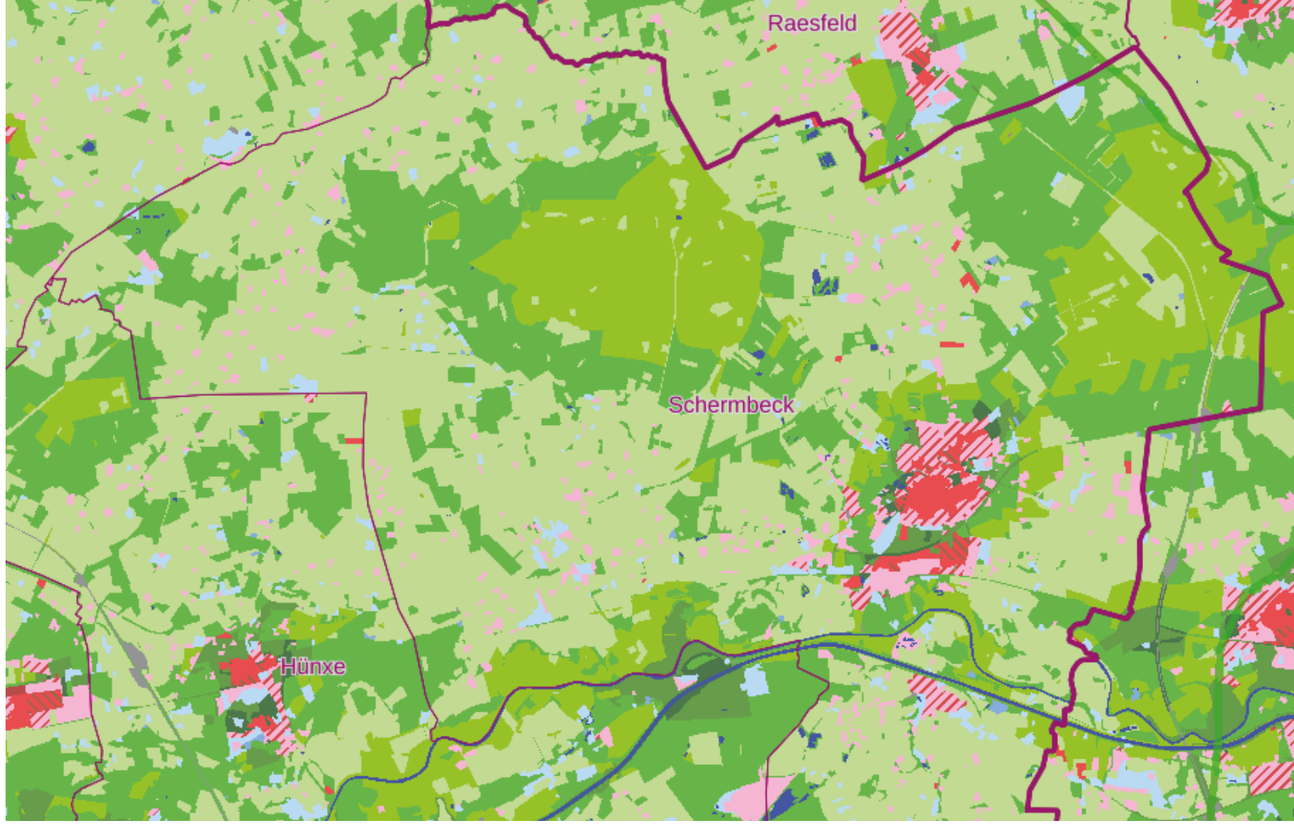


Abbildung 3: Klimaanalyse LANUV; in rot: Klimawandel-Vorsorgebereich mit besondern Anforderungen für den Klimaschutz finden sich besonders im und um das Schermbecker Zentrum

Quelle: LANUV NRW 2020 (www.klimaanpassung-karte.nrw.de/index.html?feld=Analyse&param=Klimatopkarte)

[10] vgl. Evolving Regions 2020: 12

[11] LANUV: Klimawandel und Klimafolgen in Nordrhein-Westfalen: Ergebnisse aus den Monitoringprogrammen 2016. LANUV-Fachbericht 74. Recklinghausen 2016

[12] vgl. LANUV 2019: 2f.

[13] vgl. Evolving Regions 2020: 13

[14] LANUV: Klimanalyse Nordrhein-Westfalen. LANUV-Fachbericht 86. Recklinghausen 2018, S. 81

[15] ebd.

Die o.a. Hinweise dienen als Grundlage zur Einordnung von Flächen und Maßnahmen.

2.4 RAHMENGEBENDE PLANUNGEN UND GUTACHTEN

Im Folgenden werden vorliegende Gutachten und Konzepte dargestellt, die für die Entwicklung Schermbecks wichtig und bei der Ausarbeitung des Integrierten Handlungskonzepts zu berücksichtigen sind. Das Integrierte Handlungskonzept 2015 findet sich im nachfolgenden Kapitel.

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)
Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wird die Gemeinde Schermbeck als Grundzentrum[16] aufgeführt, da sie vor allem Einrichtungen des täglichen Bedarfs aufweist. Damit übernimmt die Gemeinde in erster Linie die Versorgungsfunktion für die eigene Bevölkerung.

Flächennutzungsplan (FNP)
Der FNP der Gemeinde Schermbeck stammt aus dem Jahr 2013. Er beinhaltet als verbindliche Bauleitplanung die geplante städtebauliche Entwicklung für das Gemeindegebiet. Der FNP zeigt, dass überwiegend Landwirtschafts- und Waldflächen in Schermbeck ausgewiesen sind. Auch die Flächen an der Gemeinschaftsgrundschule sind als landwirtschaftliche Flächen gekennzeichnet. Um das Geschäftszentrum, selbst als gemischte Baufläche dargestellt, sind vorwiegend Wohnbauflächen zu erkennen. Lediglich im Nordwesten sind Grünflächen ausgewiesen (vgl. Abb. 4).

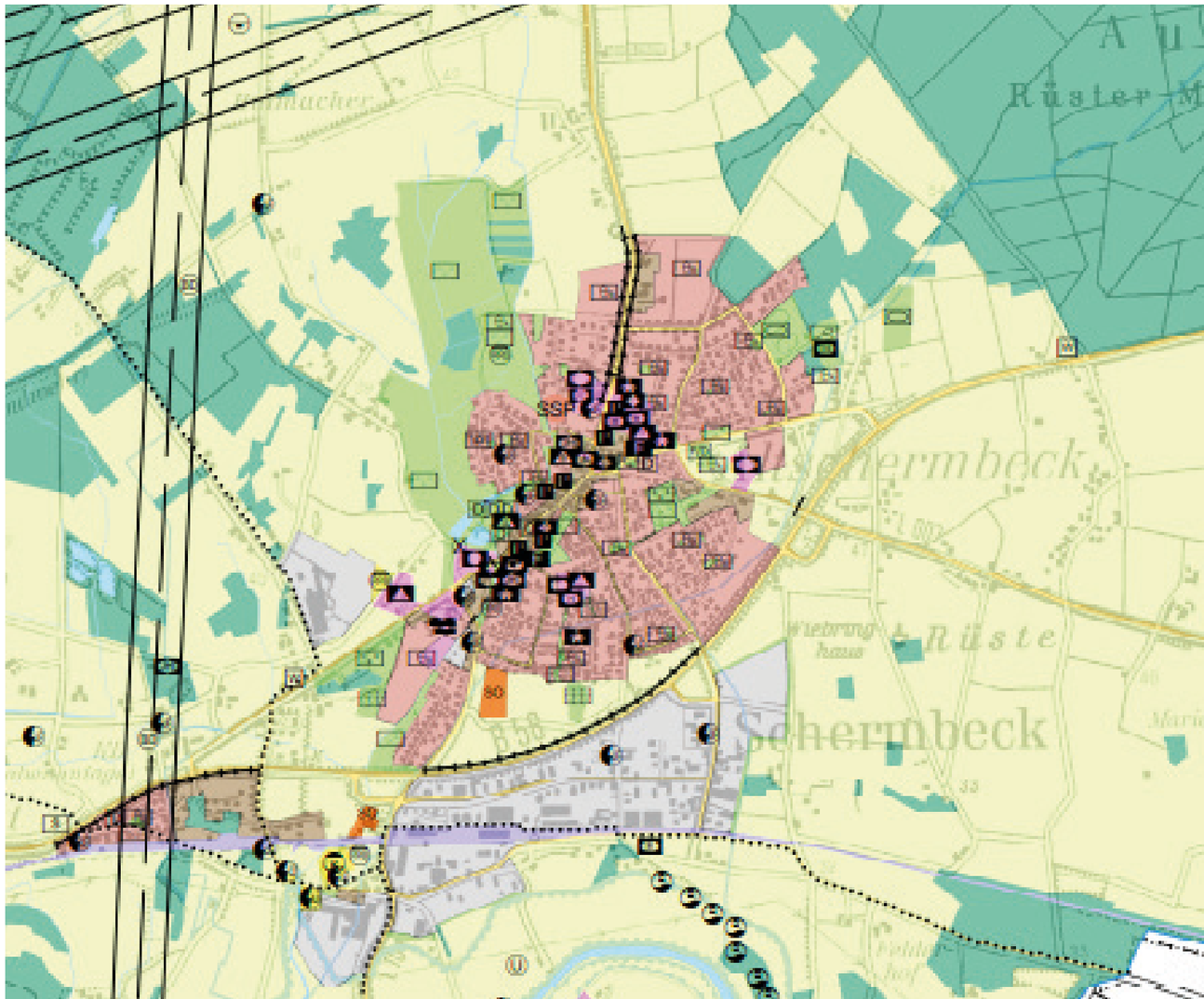
Gemeindeentwicklungsplan
Zur Stärkung des Ortszentrums hat die Gemeinde Schermbeck im Jahr 2007 beschlossen, die bisherige Gemeindeentwicklungsplanung von 1997 zu überarbeiten und fortzuschreiben[17]. Vor allem die geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich der Einzelhandelsentwicklung im Ortszentrum, durch den demographischen Wandel und die bestehenden Verkehrskonflikte im Ortskern stellen wesentliche Themen dar. Hierzu wurden die verkehrlichen, städtebaulichen und räumlichen Aspekte in einem Gesamtkonzept zusammengeführt. Neben der Stärkung des Zentrums als wesentliches Ziel, wurde auch das Thema Wohnen behandelt. Dabei wurden künftige Wohnbedarfe überprüft und das Baulandangebot neu bewertet.

Einzelhandelskonzept
Um die Einzelhandelsentwicklung in Schermbeck zu untersuchen und eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung zu sichern, wurde 2008 ein kommunales Einzelhandelskonzept für die Gemeinde erarbeitet. Dabei wurde die Einzelhandelsstruktur für alle relevanten Standorte und für alle angebotenen Warengruppen analysiert und bewertet sowie zukünftige Entwicklungsrahmen aufgezeigt. Das Hauptgeschäftszentrum Schermbecks umfasst im Wesentlichen die Einzelhandelsbetriebe und Zentren ergänzenden Funktionen an der Mittelstraße sowie der direkt angrenzenden Stichstraßen[18].

Klimaschutzkonzept
Im Jahr 2014 hat die Gemeinde Schermbeck ein Integriertes Klimaschutzkonzept verabschieden lassen, um bereits laufende Aktivitäten und Projekte im Bereich Klimaschutz und Nachhaltigkeit zielgerichtet fortzusetzen und die Einführung erneuerbarer Energien systematisch zu forcieren.

Es wurde ein Maßnahmenkatalog mit 40 Klimaschutzmaßnahmen erarbeitet. Dieser setzt sich aus Maßnahmen für Verwaltung, Information & Beratung, erneuerbare Energien, effiziente Energieversorgung und Mobilität zusammen. Diese Maßnahmen bilden die Grundlage für die strategischen Klimaschutzanstrengungen der Gemeinde[19]. Die Aktivitäten der Gemeinde Schermbeck werden durch die „Nationale Klimaschutzinitiative“ gefördert. Bei einem nahtlosen Anschluss des ersten Förderzeitraums schließt sich das Anschlussvorhaben mit zwei Jahren für den Zeitraum von 02/2022 bis 02/2024 an.

Abbildung 4: Flächennutzungsplan Schermbeck, Ausschnitt



16 Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf 2019

17 Plan-lokal GbR, Dortmund: Fortschreibung der Gemeindeentwicklungsplanung Schermbeck. Dortmund 2008

18 Stadt + Handel, Dortmund: Kommunales Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Schermbeck. Dortmund 2008

19 vgl. IKK Schermbeck 2014: 1ff

Mittelstraße

Schulstandort Gemeinschaftsgrundschule am Ortsrand

Spiel- und Bewegungsraumkonzept
Ein weiteres vorliegendes Konzept für die Gemeinde Schermbeck stellt das Spiel- und Bewegungsraumkonzept aus dem Jahr 2014 dar. Darin werden die vorhandenen Spielplätze und Bewegungsräume analysiert und Handlungsschwerpunkte aufgezeigt, um ein attraktives Angebot für alle Altersgruppen zu gewährleisten[20]. Die Umsetzung ist weitestgehend abgeschlossen.

Machbarkeitsstudie Grundschule
Die Machbarkeitsstudie[21] untersucht Möglichkeiten der Zusammenlegung der Gemeinschaftsschule und der katholischen Maximilian-Kolbe-Grundschule sowie alternativ den möglichen Erhalt beider Standorte. Hierbei werden sowohl Neubauvarianten als auch Umbau- und Erweiterungsvarianten im Hinblick auf funktionale und planerische Aspekte sowie zu erwartende Herstellungskosten analysiert. Nach einem intensiven Austausch und Diskussionsprozess wird von der Gemeinde Schermbeck eine Zusammenlegung am Standort Weseler Straße favorisiert. Für das vorliegende Konzept wurde das Vorhaben in Einzelbausteine aufgesplittet.

Sonstige Planungen
Im nördlichen Ortszentrum an der Erler Straße, westlich der St.-Ludgerus-Kirche, soll ein Wohn- und Geschäftshaus mit einem neuen Rewe-Markt entstehen. Die Ansiedlung des Marktes trägt zu einem besseren Einzelhandelsangebot bei und wird einen wichtigen Ankerbetrieb ins Ortszentrum bringen. Darüber hinaus sollen Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau entstehen. Die fußläufige Erreichbarkeit des Standorts ist als gut zu bewerten.

Die Volksbank, ein wichtiger Frequenzbringer an der östlichen Mittelstraße, soll modernisiert werden. Hier ist am bestehenden Standort ein Erweiterungsbau geplant.

[20] Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH, Essen: Spiel und Bewegungsraumkonzept für die Gemeinde Schermbeck. Essen 2014

[21] Rathke Architekten BDA, Wuppertal: Machbarkeitsstudie: Neue gemeinsame Grundschule Kommunales Bildungszentrum als Chance für die Stadtentwicklung in Schermbeck. Wuppertal 2019

2.5 EVALUATION INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT 2015

Der Rat der Gemeinde Schermbeck hat mit Beschluss vom 14.04.2015 gem. § 171b Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Festlegung eines Stadtumbaugebietes sowie die Aufstellung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für dieses Stadtumbaugebiet gem. § 171b Abs. Bau GB beschlossen.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die Gemeinde Schermbeck dabei im Rahmen des Projektes „Kleinere Städte und Gemeinden – Regionale 2016, Stadtumbaugebiet Ortskern Schermbeck“ von Beginn an positiv begleitet.

Die Entwicklung des Ortskerns der Gemeinde Schermbeck besitzt einen besonderen Stellenwert, da er entscheidende Funktionen für die Gemeinde übernimmt. Er ist nicht nur Ort zum Einkaufen, Wohnen und Arbeiten, sondern bietet u. a. vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung z. B. durch kulturelle und soziale Einrichtungen. Ein vitales Zentrum ist Ort der Kommunikation und die Identifikation der Bürger*innen mit ihrer Gemeinde.

Die Gemeinde Schermbeck hat aus diesem Grund ein Integriertes Handlungskonzept aufgestellt, das für die Gestaltung des Ortskerns Zukunftsperspektiven definiert und Handlungsspielräume aufzeigt. Durch die integrierte Betrachtungsweise wurden Synergien zwischen Themenbereichen und Projekten ausgeschöpft. Die Gestaltung und Wahrnehmung des Ortskerns mit seinen Wohnquartieren, dem Einzelhandelsbereich und den öffentlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge erfährt im Hinblick auf den demographischen Wandel und die Integrationsverantwortung zunehmende Bedeutung als Qualitätsmerkmal und Standortvorteil für eine Wohnortwahl. Gerade hier im Zentrum sollte der besonderen Verantwortung im Hinblick auf den sozialen Zusammenhalt im Quartier Rechnung getragen werden.

Mit Ihrer städtebaulichen Gesamtstrategie hat die Gemeinde Schermbeck damit frühzeitig auf

gesellschaftliche, ökologische und wirtschaftliche Veränderungen, die sich in Schermbeck abzeichnen, reagiert und damit modellhaft Strukturen schaffen, die gerade für den ländlichen Raum so nicht selbstverständlich sind.

Die Städtebauförderung hat in den vergangen sechs Jahren einen maßgeblichen und entscheidenden Beitrag zum Gelingen dieser Strategie geleistet. Ohne die finanzielle Hilfe aus den Förderprogrammen sowie der fachlichen Unterstützung seitens der Bezirksregierung, wäre es der Gemeinde Schermbeck mit Ihren eigenen finanziellen und personellen Ressourcen nicht möglich gewesen, die heute sichtbaren Ergebnisse zu erzielen.

Im Einzelnen konnten im Rahmen der Städtebauförderung das Spiel- und Bewegungsraumkonzept von der Planung über die Öffentlichkeitsbeteiligung bis zur baulichen Umsetzung, die Fortführung des Integrierten Handlungskonzeptes inklusive breiter Öffentlichkeitsbeteiligung nebst der Erstellung eines Verkehrskonzeptes, die Machbarkeitsstudie zur Bildungs- und Begegnungsstätte und das flexible Instrumentarium des Verfügungsfonds umgesetzt werden. Über die Programmjahre hinweg haben das Land NRW und der Bund im Städtebauprogramm allein für diese Maßnahmen über 2,3 Mio. Euro Zuwendungsmittel bereitgestellt.

Basierend auf dem guten Start in den Bereich des Städtebaus und den gewonnenen positiven Erfahrungen konnten sodann auch größere Projekte in Angriff genommen werden. Eine bereits erfolgreiche Umsetzung kann hier beim Abrahamhaus, ein gemeinsam mit Geflüchteten, Asylbewerber*innen und Migrant*innen errichtetes Integrationszentrum, das im Rahmen des Städtebaus mit über 1 Mio. Euro bezuschusst wurde, festgestellt werden. Auch das soziokulturelle Zentrum zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts und der sozialen Integration im Herzen des Ortskernes wurde durch die Städtebauförderung mit mehr als 500.000 Euro gefördert. Als städtebaulich größtes Einzelprojekt ist das aktuell im Bau befindliche Lehrschwimmbecken zu erwähnen, das durch die Städtebauförderung im Rahmen des Investitionspaktes Sportstätten sogar mit dem Höchstfördersatz von 1,5 Mio. Euro finanziert wird. Gerade bei diesem Vorhaben zeigt sich, wie wichtig die finanzielle und personelle Unterstützung der Zuwendungsgeber*innen für die positive Entwicklung der Gemeinde ist.

Der positive Beitrag der Städtebauförderung beschränkt sich jedoch nicht nur auf die bewilligten Zuwendungsmittel von insgesamt 5,3 Mio Euro im Rahmen der bereits erwähnten Projekte. Die Umsetzung dieser Maßnahme und Projekte ermöglicht es der Gemeinde Schermbeck ihre ganzheitliche Entwicklungsstrategie voran zu treiben und dadurch nicht nur eine qualitative städtebauliche Entwicklung zu erreichen, sondern auch die Entwicklung in andern Bereichen, wie etwa der Sportstättenförderung zu unterstützen.

Rückblickend auf diesen erfolgreichen städtebaulichen Start soll mit dem vorliegenden Handlungskonzept an diese Erfolge angeknüpft und die integrierte Entwicklung des Ortskerns konsequent fortgeschrieben werden.

Status	Förderprogramm	Bezeichnung	Beschreibung	Bescheiddatum	Bescheid	Bewilligte Ausgaben	Förderquote	Zuwendung
abgeschlossen	Stadterneuerung	Untersuchungsgebiet Ortskern Schermbeck	Neubau einer örtlichen Begegnungsstätte und Umnutzung eines Denkmals (ehemaliges Rathaus)	17-Oct-90	04/160	2.500.000,00 Euro	80,00%	2.000.000,00 Euro
abgeschlossen	Stadterneuerung	Untersuchungsgebiet Ortskern Schermbeck	Neubau einer örtlichen Begegnungsstätte und Umnutzung eines Denkmals (ehemaliges Rathaus)	19-Nov-90	04/182	500.000,00 Euro	80,00%	400.000,00 Euro
abgeschlossen	Stadterneuerung	Untersuchungsgebiet Ortskern Schermbeck	Neubau einer örtlichen Begegnungsstätte und Umnutzung eines Denkmals (ehemaliges Rathaus)	15-Jul-94	04/50	1.000.000,00 Euro	80,00%	800.000,00 Euro
abgeschlossen	Stadterneuerung	Verbesserung des Wohnumfeldes im Ortskern Schermbeck	Antrag auf Zweckbindungsänderung - SKZ	18-Apr-95	04/24	33.527,50 Euro	80,00%	26.822,00 Euro
abgeschlossen	Stadterneuerung	Untersuchungsgebiet Ortskern Schermbeck	Neubau einer örtlichen Begegnungsstätte und Umnutzung eines Denkmals (ehemaliges Rathaus) - Kulturzentrum	18-Jul-95	04/39	940.000,00 Euro	80,00%	752.000,00 Euro
abgeschlossen	Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008	STEP 2015	Spielpark, 1. BA	23-Oct-15	04/038/15	141.921,42 Euro	70,00%	99.344,99 Euro
abgeschlossen	Sonderprogramm Hilfen im Städtebau für Kommunen zur Integration von Flüchtlingen (Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008)	Abrahamhaus	Errichtung eines Integrationszentrums im Bereich der Sportanlagen des SV Schermbeck	18-Mar-16	40/014/16	1.276.639,00 Euro	80,00%	1.021.311,20 Euro
abgeschlossen	Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008	STEP 2016	Sportband, 1. BA	29-Sep-16	04/033/16	616.772,86 Euro	70,00%	431.741,00 Euro
abgeschlossen	Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008	STEP 2017	Sportband, 2. BA	25-Sep-17	04/066/17	857.596,00 Euro	70,00%	600.317,20 Euro
abgeschlossen	Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008	STEP 2018	Sportband, 3. BA, Machbarkeitsstudie	14-Nov-18	04/027/18	571.113,00 Euro	70,00%	399.779,10 Euro
laufend	Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008	STEP 2019	städtebaul. Entwicklungskonzept, Abenteuer- / Naturspiel	01-Oct-19	04/018/19	334.350,00 Euro	70,00%	234.045,00 Euro
laufend	Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008	STEP 2020	Piazza, Goethestraße, Verbindungswege	09-Jun-20	04/009/20	550.808,00 Euro	100,00%	550.808,00 Euro
laufend	Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten (Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008)	IPS - Lehrschwimmbecken	Erweiterung des Hallenbades Schermbeck durch den Bau eines Lehrschwimmbeckens	09-Dec-20	04/088/20	1.500.000,00 Euro	100,00%	1.500.000,00 Euro
in Vorbereitung	Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008	STEP 2022	Entschlammung Mühlenteiche			0,00 Euro	70,00%	0,00 Euro

3 BESTANDSANALYSE

Kleinteilige Bebauung im Ortskern

Grundlage aller planerischen Überlegungen ist eine gründliche, zielgerichtete Bestandsanalyse. Aus ihr können ein Stärken- und Schwächenprofil für das Untersuchungsgebiet abgeleitet und künftige Maßnahmen und Projekte formuliert werden. Im Folgenden werden die Ergebnisse dieser Analyse für die relevanten Themenfelder dargestellt.

3.1 SIEDLUNGSSTRUKTUR UND IMMOBILIEN

Ein noch ablesbarer historischer Stadtgrundriss bildet den Ortskern Schermbecks. Der Bereich mit seinen engen Gassen und schmalen Straßen, mit einer überwiegend kleinteiligen Bebauung, zwei Kirchen und der Burg prägt die Ortsmitte. Sie wird eingefasst durch attraktive Grünareale, vor allem die Mühlenteiche und das Burgareal sowie die Wallgrabenzone und Überreste der historischen Befestigungsanlagen. Die Bebauung ist überwiegend zwei- bis dreigeschossig, lediglich die Georgskirche und die St.-Ludgerus-Kirche ragen als höhere, historische Bauwerke hervor. Auch die Burg stellt ein besonderes Bauwerk im Grünen, unmittelbar am Ortskern gelegen, dar. Die kleinteilige Bebauung stammt überwiegend aus neueren Zeiten ab den 1950er Jahren oder wurde entsprechend modernisiert. Historische oder denkmalgeschützte Gebäude bilden eher eine Ausnahme. Trotzdem wartet der Ortskern insgesamt mit historischem Charme auf.

Am Rande und außerhalb des historischen Ortskerns ergänzen einige großformatigere Baukörper das Zentrum, ohne den Maßstab der Ortsmitte zu sprengen. Dazu gehören das Rathaus mit einem weitläufigen Vorbereich und die gegenüberliegenden, gemischt genutzten Baukörper, die drei Schulen und das Areal um die St.-Ludgerus-Kirche. Die Kirche liegt etwas erhöht, über der Erler und der Mittelstraße. An der Erler Straße ist der Bau eines viergeschossigen Wohn- und Geschäftsgebäudes mit einem Supermarkt im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen geplant

Der Erhaltungszustand der Gebäude im Zentrum Schermbecks ist überwiegend gut. Die Ortsmitte

Abbildung 5: Bebauungsstruktur Ortsmitte

Öffentlicher Raum an der St.-Ludgerus-Kirche

geht „fließend“ in Wohnsiedlungsbereiche über. Dort finden sich vorwiegend Ein- und Zweifamilienhäuser, in der Regel als freistehende Baukörper umgeben von Gärten. Sie bilden die prägende Bauform Schermbecks.

Südwestlich des Rathauses erstreckt sich ein diffuser Bereich aus „freien“ Flächen mit sehr unterschiedlichen Nutzungen. Hierzu gehören ein Busbahnhof, großflächige Parkplätze, größere landwirtschaftliche Flächen, Kleingärten und Gehölzstreifen. Vereinzelt finden sich Gebäude und Betriebe in diesem Areal, am südlichen Rand, etwas abgesetzt, befindet sich der Hauptstandort der Gemeinschaftsgrundschule Schermbeck. Der Standort soll zukünftig ausgebaut werden (vgl. Kapitel 2.4), während die Schulgebäude an der Schienebergstege aufgegeben werden sollen.

Südlich der Weseler Straße liegen das Schermbecker Hallenbad, ein Lebensmitteldiscounter sowie gewerbliche Betriebe und Wohngebäude. Auch hier prägt ein „ungeordnetes Bild“ mit vielen Restflächen und Parkplätzen das Ortsbild entlang der Weseler Straße.

Trotz der Nähe zu zentralen Einrichtungen Schermbecks und zum Ortskern konnte sich in dem Bereich noch kein klares Profil entwickeln. Die landwirtschaftlichen und freiräumlichen Nutzungen wirken fragmentarisch. Es fehlt ein Entwicklungsziel. Im Gemeindeentwicklungsplan von 2007 wurden aber einige Flächen als mögliche Baulandreserve benannt. Aufgrund des dargestellten diffusen Gesamtprofils ist für das Areal eine Überplanung mit klaren Zielvorstellungen und die Aufstellung einer Entwicklungsstrategie erforderlich.

3.2 ÖFFENTLICHER RAUM, FREI- UND GRÜNFLÄCHEN

Öffentlicher Raum
Im historischen Ortskern prägen schmale, teils gassenartige Querschnitte das Ortsbild. Hauptachse ist dabei die Hauptgeschäftsstraße Mittelstraße. Sie weist ein weitgehend schmales Profil auf, das an Engstellen lediglich 10 m breit ist. Kleinere, platzartige Erweiterungen an Einmündungen oder vor der Georgskirche setzen im Ortskern Akzente. Vor der St.-Ludgerus-Kirche wird die Straße breiter und weist seitlich mehr Raum auf, der oft zum Parken genutzt wird. Die Kirche markiert zudem deutlich den Eingang ins Zentrum, der Kirchplatz liegt leicht erhöht.

Als Herzstück und Aushängeschild des Ortskerns ist die Mittelstraße heute durch erhebliche verkehrliche und gestalterische Mängel geprägt und wird ihrem Potenzial als lebendig attraktive Ortsmitte nicht gerecht. Ein verbessertes Verkehrskonzept und eine Aufwertung der Gestaltung durch eine klare Zonierung der verschiedenen Nutzungsansprüche ist hier erforderlich.

Der Belag der Mittelstraße weißt deutliche Schäden auf und auch Kanäle und Leitungen müssen erneuert werden. Bei einer Umgestaltung ist u.a. auch darauf zu achten, dass vor allem die Bereiche, die weiterhin stark vom Verkehr genutzt werden robust gestaltet werden. Außerdem sind eine barrierefreie Gestaltung anzustreben und die Ausstattungselemente, sowie die Bepflanzung sind so zu wählen, dass sie den verschiedenen Verkehrsformen ausreichend Raum bieten.

Frei- und Grünflächen
Der Ortskern wird durch die historischen Grünflächen, der ehemaligen Wallanlagen eingefasst, die heute noch ablesbar sind. Wichtiges Fließgewässer ist der Mühlenbach, der als ehemaliger Grenzbach zwischen Niederrhein und Westfalen, westlich des Ortskerns fließt. An ihn schließen sich die Mühlenteiche an, die das Ortsbild als Teil einer ehemaligen Wasserburg noch heute eindrucksvoll bereichern. Sie sind ebenso wie die umgebende Parklandschaft in privatem Besitz. Ein öffentlicher Rundweg macht das Gelände teilweise zugänglich und wird von den Bürger*innen rege genutzt. Sowohl der Ausbauzustand des Weges, als auch die Ausstattungselemente sind jedoch in die Jahre gekommen und bedürfen einer Erneuerung und Aufwertung.

Der ehemalige Wallbereich im Südosten ist geprägt durch schmale, tiefe Gartenparzellen, die sich ebenfalls in Privatbesitz befinden. Im nördlichen Bereich wurde im Zuge des Baus eines Parkplatzes, die historische Stadtmauer freigelegt und in Szene gesetzt. Der gesamte Bereich ist nur durch einen schmalen Weg öffentlich zugänglich.

Langfristig ist es wünschenswert, die Grünräume zu sichern und durch eine verbesserte Durchwegung und ggf. den Kauf einzelner Teilflächen zu attraktiveren. Vor allem sind sie als Zeugnisse der Geschichte als freie Flächen zu erhalten und sollen nicht bebaut werden.

Positiv zu bewerten sind auch die vielen Spielplatzflächen im Ort. Durch die Umsetzung des Spiel- und Bewegungsraumkonzepts von 2014 spannt sich eine ringförmige Struktur von Spiel- und Erholungsflächen um das Ortszentrum und bietet ein abwechslungsreiches Angebot für viele Altersgruppen.

Mühlenteich

Parklandschaft

3.3 VERKEHR

Kfz-Erschließung
Der Ortskern der Gemeinde Schermbeck wird im Nord-Osten von der L607 (Erler Straße/Mittelstraße/Dorstener Straße) begrenzt und erschlossen. Von Süden führen Weseler Straße und Maassenstraße zum Zentrum. Das Straßennetz innerhalb des Ortskerns besteht überwiegend aus Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Die Mittelstraße verbindet als ehemalige Bundesstraße und immer noch zentrale Nord-Süd-Achse die Hauptverkehrsstraßen. Sie ist als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen. Umliegend bilden schmale, verkehrsberuhigte Bereiche den historischen Ortskern.

ÖPNV-Erschließung
Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Gemeinde Schermbeck wird über einen Linienbusverkehr betrieben. Durch den Ortskern verlaufen die Linie 71, die Schnellbuslinie SB21 sowie die auf den Schulverkehr ausgelegten Linien 293 und 299. Im Einrichtungsprinzip verlaufen die Linien von Norden nach Süden über die Mittelstraße und in der Gegenrichtung über die Schienebergstege und den Kapellenweg, die im Linienverlauf als Vorfahrtsstraßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen sind. Auch unterhält die Gemeinde Schermbeck als Schulträgerin sechs Linien des Schüler*innenspezialverkehrs. In der Vergangenheit ist es der Gemeindeverwaltung gelungen, den Schüler*innenspezialverkehr abseits der Mittelstraße zu führen.

Einen Anschluss an den SPNV besitzt die Gemeinde Schermbeck nicht. Bis zu den nächstgelegenen Bahnhöfen in Wesel, Dorsten und Dinslaken sind lange Reisezeiten und Umsteigevorgänge notwendig. Insbesondere fehlt eine attraktive Anbindung an die Bahnhöfe der Rheinschiene. Insgesamt ist das ÖPNV-Angebot in Schermbeck somit als mangelhaft zu bewerten.

Fuß- und Radwegeerschließung
Im Ortsinneren von Schermbeck sind viele Straßenzüge als Tempo 30-Zone oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Dementsprechend werden Radfahrende zumeist auf der Fahrbahn geführt. Die Weseler Straße und Maassenstraße sind mit Radverkehrsanlagen auf dem Hochbord ausgestattet, sodass die Anfahrt in den Ortskern von Süden gesichert ist. Eine Gefahren- und Konfliktstelle stellt die Anbindung von Norden und Osten über den Knotenpunkt L607/Mittelstraße dar. Hier bestehen keine Radverkehrsanlagen auf der Erler Straße und der Mittelstraße (L607). Radfahrende müssen in der unübersichtlichen Kreuzungssituation im Bereich der St.-Ludgerus-Kirche und der Sparkasse auf der Fahrbahn fahren. Neben dem Alltagsradverkehr bietet die Gemeinde Schermbeck einige Freizeitradrouten an. Die Umgebung bietet sowohl topografisch als auch landschaftlich viele Ausflugsmöglichkeiten für Radfahrende.

Für Fußgänger*innen bestehen neben den straßenbegleitenden Gehwegen einige Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes, die ein sicheres und attraktives Netz bilden. Im östlich des Ortskerns gelegenen Wohngebiet sind Nutzungen wie der Aldi-Discounter, der Friedhof und die Grundschule mit umwegfreien Fußwegen verknüpft, die auch in das Ortszentrum führen. Die Mittelstraße bildet sowohl für Fußgänger*innen als auch für Radfahrende eine wichtige Verbindungsachse. Allerdings bestehen hier aufgrund des geringen Straßenquerschnitts starke Konflikte mit dem Kfz-Verkehr.

Verkehrserhebungen
Um die vorherrschenden Verkehrsmengen im Straßennetz des Ortskerns von Schermbeck zu ermitteln, fanden am 01.09.2020 Knotenstromzählungen an insgesamt 15 Knotenpunkten statt. Neben der Erhebung der fließenden Kfz-Verkehrsmengen im Straßennetz der Kerngemeinde und des ruhenden Verkehrs im Umfeld der Mittelstraße wurden auch Fußgänger*innen und Radfahrende im Fahrbahnquerschnitt der Mittelstraße aufgenommen.
Zu berücksichtigen ist, dass im Erhebungsjahr 2020 die Corona-Pandemie zeitweise Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hatte. Das Verkehrsbarometer des Bundesamtes für Straßenwesen weist über seine Dauerzählstellen an Bundesfernstraßen jedoch nach, dass im September 2020 ein nahezu identisches Verkehrsmengenniveau zum Vergleichsmonat im Jahr 2019 festzustellen war. Zum Zeitpunkt der Erhebung fand zudem Präsenzunterricht in den Schulen statt und der Einzelhandel konnte wie üblich betrieben werden. Der Erhebungszeitpunkt ist somit als repräsentativ zu betrachten.

Abbildung 6: Verkehrsverteilung im Ortskern

Verkehrsmengen
Mithilfe der Zählergebnisse wurde ein makroskopisches Verkehrssimulationsmodell für den Ortskern von Schermbeck erstellt. Das Modell simuliert die Verkehrsbeziehungen, die im Binnen- und Durchgangsverkehr sowie Quell- und Zielverkehr eines typischen Wochentages abgewickelt werden.
Für die Mittelstraße wurde eine tägliche Verkehrsmenge von bis zu 4.800 Kfz/24h festgestellt (vgl. Abb. 6). Die Mittelstraße nimmt somit den meisten Autoverkehr zwischen der L607 (Erler Straße – Mittelstraße – Freudenbergstraße) und der Weseler Straße auf. Dabei bilden lediglich rund 200 Kfz-Fahrten ortsfremden Durchgangsverkehr. Weit überwiegend bilden Quell- und Zielfahrten der Wohn-, Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen des Ortskerns bzw. der nahen Einrichtungen (z. B. Schulen) die Verkehrsbelastungen in der Mittelstraße. Somit ist festzuhalten, dass das hohe Aufkommen an Autoverkehr auf der Mittelstraße

ein „hausgemachtes“ Problem innerhalb des Untersuchungsbereiches darstellt.

Neben den hohen Kfz-Mengen wurde in der Mittelstraße auch ein starkes Aufkommen an Fuß- und Radverkehr in Höhe von rund 1.500 Radfahrenden bzw. 900 Fußgänger*innen im Tageszeitraum (6-20 Uhr) festgestellt.

Verträglichkeiten und Konflikte

Die Mittelstraße ist aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts, der Geschäfts-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen sowie der Anwohner- und Passantendichte als sehr empfindlich gegenüber Kfz-Verkehrsbelastungen zu bewerten. In dem engen Straßenraum, der nur eingeschränkt Fahrzeugbegegnungen zulässt, bestehen vielfältige Konflikte der Kraftfahrzeuge untereinander und mit dem Fahrradverkehr sowie den Fußgänger*innen. Radfahrende weichen oft auf eigentlich für den Fußgängerverkehr oder dem Aufenthalt vorgehaltene Flächen vor den Gebäuden aus. Fußgängerquerungen zwischen den Straßenseiten sind beeinträchtigt; ein Flanieren im Ortskern ist nur sehr eingeschränkt attraktiv. Somit beeinträchtigt der Kfz-Verkehr in hohem Maße die Zentrumsfunktion der Mittelstraße.

Die aktuelle Kfz-Verkehrsmenge auf der Mittelstraße ist nicht verträglich mit der hohen öffentlichen Bedeutung des Straßenraums. Es entstehen zwangsläufig Konflikte mit den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden. Diese werden in den Seitenraum gedrängt und müssen sich bei Querungen den Autos unterordnen. In den Beteiligungsverfahren wurde die subjektive Verkehrsunsicherheit der Fußgänger*innen von den Befragten hervorgehoben.

Auch die Straßen im östlichen Ortskernbereich weisen aufgrund der anliegenden Wohnnutzungen eine Empfindlichkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr auf. Durch einen großzügigeren Straßenquerschnitt und eine geringere Anwohnerdichte sowie Abschirmräume (z. B. durch Vorgärten) von der Fahrbahn sind die Unverträglichkeiten und Konflikte mit dem Autoverkehr bei niedrigeren Verkehrsbelastungen jedoch deutlich geringer als auf der Mittelstraße. Abgesehen von der katholischen Grundschule, die jedoch zukünftig an den Standort Weseler Straße verlagert werden soll, bestehen keine besucherintensiven Einrichtungen. Mit der Verlagerung des Schulstandortes wird auch der Hol- und Bringverkehr durch „Elterntaxis“ deutlich geringer. Punktuell bestehen auf den Straßen Schienebergstege und Kapellenweg jedoch ebenfalls Probleme, die vor allem aus nicht ausreichenden Gehwegbreiten resultieren und die Barrierefreiheit betreffen.

Parkraumanalyse

Neben den Verkehrserhebungen im fließenden Verkehr wurde auch eine Parkraumnachfrageanalyse durchgeführt (vgl. Abb. 7). In der Gemeinde Schermbeck besteht keine Parkraumbewirtschaftung. Alle öffentlich nutzbaren Parkplätze im Ortskern sind gebührenfrei und nur teilweise zeitlich beschränkt mit einer Parkscheibenregelung nutzbar.

Ein statisches Parkleitsystem führt von außerhalb zu den Parkplätzen am Rathaus, am Hallenbad sowie an der Gesamtschule und der Sporthalle. Zusätzlich sind die Parkplätze der Volksbank, der Feuerwehr und an der Bachstraße ausgewiesen. Die Mittelstraße bildet im Parkleitsystem dabei die zentrale Erschließungsachse.

Um die Auslastung des Parkraumangebotes sowie das Parkverhalten beurteilen zu können, wurden am 18.6.2020 Begehungen mit Kennzeichenerfassungen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass das vorhandene Parkraumangebot im Ortskern ausreichend ist und grundsätzlich keine Kapazitätsengpässe bestehen.

Die durchschnittliche Höchstauslastung des Parkraumangebotes liegt bei rund 70 %, wobei kleinräumig Unterschiede festzustellen sind. Neben den beliebten Innenstadtparkplätzen (Rossmann, Bachstraße und Volksbank) und den Dauerparkplätzen an der Gesamtschule, die zeitweise fast vollständig besetzt sind, bestehen ganztägig freie Parkplatzreserven im Randbereich (Hallenbad, Rathaus, Sporthalle).

Abbildung 7: Parkraumanalyse

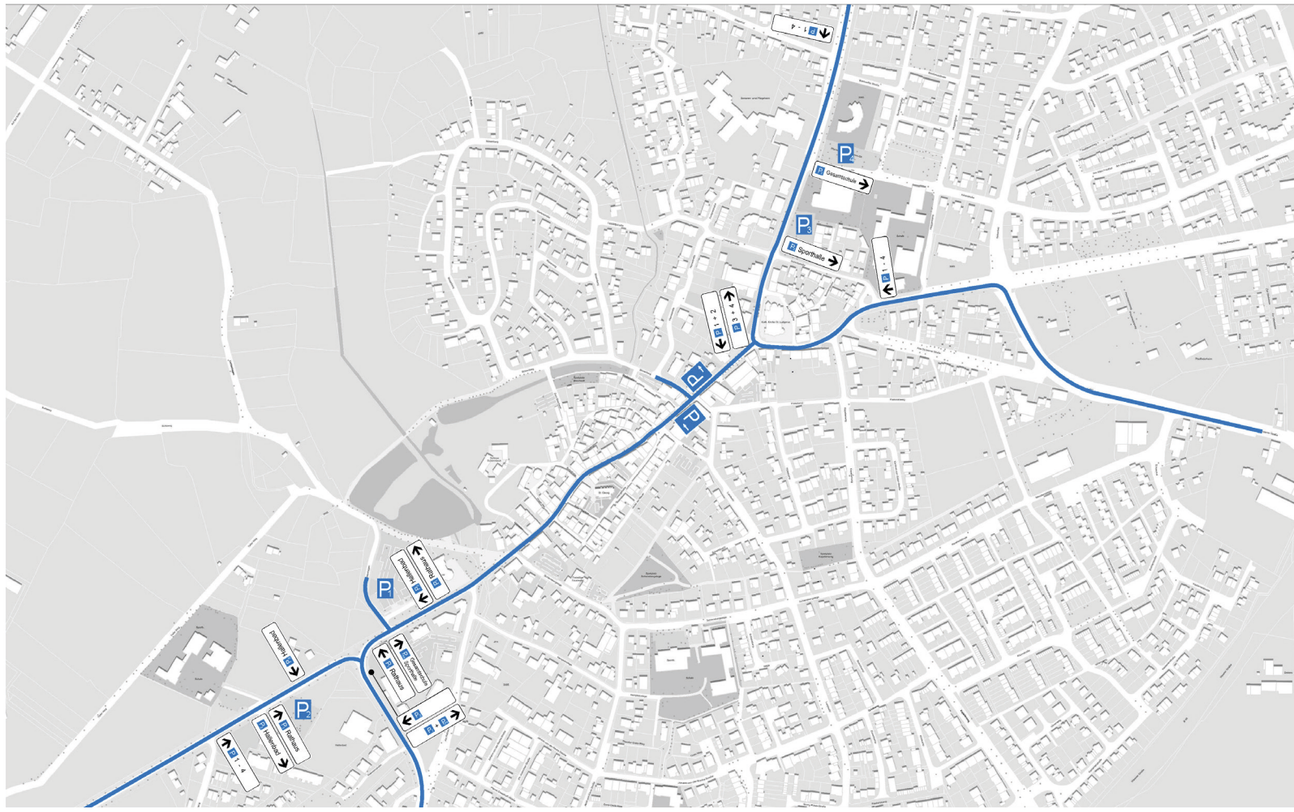


Abbildung 8: Nutzungsformen

3.4 NUTZUNGEN

Gewerbliche Nutzungen, insbesondere der Einzelhandel, tragen zur Belebung von Ortszentren bei und sorgen für Anziehungskraft. Die Gemeinde Schermbeck weist 2008 insgesamt eine Verkaufsfläche von rund 28.700 m² auf. Davon befinden sich circa 14.100 m² im Ortsteil Schermbeck und rund 8.500 m² in Altschermbeck. Der Kaufkraftindex liegt bei 103 % und damit über dem Bundesdurchschnitt von 100 %. Gemessen an der Verkaufsfläche entfallen 50 % der Angebote auf den kurzfristigen und 29 % auf den mittelfristigen Bedarf[22].

Die meisten Einzelhandelsbetriebe sind im Ortsteil Schermbeck entlang der Mittelstraße verortet (vgl. Abb. 8). Die Angebotsqualität ist bezogen auf die Größe des Ortes als gut zu bezeichnen und es besteht eine relativ breite Sortimentsstruktur. Magnetbetriebe sind im nördlichen Teil des Hauptgeschäftsbereichs Rossmann, im südlichen Teil Rewe und Netto. Im südlichen Teil der Mittelstraße sind mittlerweile einige Leerstände zu verzeichnen, der Anteil der Dienstleistungsbetriebe hat zugenommen.

Demgegenüber ist zu vermerken, dass im nördlichen Bereich des Ortskerns zurzeit Planungen zur Ansiedlung eines Vollsortimenters laufen. Durch eine solche Ansiedlung könnte die lange bestehende zweipolige Struktur auf der Mittelstraße wieder hergestellt werden. Eine Bereicherung für den Einkauf im Ortskern stellt zudem der kleine Wochenmarkt dar, der in der Mittelstraße stattfindet. Ergänzt wird das Angebot durch diverse Dienstleistungsanbieter, die zur Angebotsvielfalt des Ortskerns beitragen. Auch außerhalb des Geschäftszentrums finden sich vereinzelt Betriebe des Dienstleistungssektors.

Gastronomiebetriebe sind vor allem im nördlichen Bereich des Ortszentrums angesiedelt. Die vielfältigen, gastronomischen Angebote steigern die Attraktivität der Gemeinde. Als Frequenzerzeuger beleben sie das Zentrum und stellen einen wichtigen Bestandteil einer attraktiven Mitte dar, nicht zuletzt auch darum, weil der Ortskern mit den umgebenden Grünanlagen ein Ziel im regionalen Tourismus darstellt.

Die Gemeinde liegt im Naturpark Hohe Mark und bietet einen besonderen Erholungscharakter. Es gibt zahlreiche Wanderwege und Radrouten, die vor allem den Tages- und Kurzzeittourismus fördern. Einige davon führen durch den historischen Ortskern.

Im Süden, angrenzend an den Ortskern, sorgt vor allem das Rathaus für Frequenz sowie schräg gegenüberliegend der kombinierte Einzelhandels-/Dienstleistungsstandort. Weiter entlang der Weseler Straße liegen das Hallenbad, die perspektivisch zu erweiternde Gemeinschaftsgrundschule sowie ein Lebensmitteldiscounter.

Nicht zu vergessen ist die Bedeutung des Ortskerns als Wohnstandort. Neben den das Gemeindegebiet prägenden, freistehenden Einfamilienhausstrukturen wird vor allem entlang der Mittelstraße und in den unmittelbar angrenzenden Bereichen auch in den oberen Geschossen in verdichteter Bauweise gewohnt.

[22] Stadt + Handel, Dortmund: Kommunales Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Schermbeck. Dortmund 2008

Die Mittelstraße und die Weseler Straße bilden insgesamt ein langgezogenes Band zentrenprägender Nutzungen, das die Funktion als Lebensader der Gemeinde in vielfältiger Art und Weise eindrucksvoll ausfüllt. Es gibt historische und moderne Bausteine sowie kommerzielle und öffentliche Angebote.

3.5 ERGEBNISSE DER BÜRGER*INNEN- UND AKTEUR*INNENBETEILIGUNG

Für die Erarbeitung des vorliegenden Konzepts wurde ein umfangreicher Beteiligungsprozess mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten umgesetzt. Dabei haben anregende Diskussionen und Gespräche zwischen den Bürger*innen Schermbecks, den Vertreter*innen der Stadtverwaltung und den Fachplaner*innen stattgefunden.

Es wurden zwei „Ideenmärkte“ unter Berücksichtigung der Corona-Sicherheitsbestimmungen veranstaltet. Ergänzend dazu wurden Händler*innen und Anlieger*innen der Mittelstraße zu einem Werkstattgespräch eingeladen. Neben zahlreichen Postkarten, die an jeden Haushalt verschickt und in den Läden an der Mittelstraße ausgelegt wurden, bestand die Möglichkeit Anregungen und Ideen per Mail zu äußern. Im Herbst 2020 wurden insgesamt rund 180 ausgefüllte Postkarten abgegeben und 60 Beiträge per Mail versandt. Zusammen mit den Anmerkungen der Veranstaltungen sind rund 360 einzelne Beiträge eingereicht worden.

Weitere Anregungen konnten über zwei Online-Formate eingeholt werden. Die erste Beteiligung fand im Herbst 2020 statt und bot die Möglichkeit Vorschläge mithilfe einer interaktiven Karte genau zu verorten. Dabei konnten die eingetragenen Ideen auch von den Teilnehmenden kommentiert werden. Zudem war es möglich, auf Ideen und Kommentare mit Zustimmung oder Ablehnung zu reagieren. Bei der ersten Online-Beteiligung wurden über 2.500 Beiträge eingereicht. Die Plattform wurde insgesamt von rund 1.200 Personen über einen Zeitraum von acht Wochen besucht.

Aufbauend auf den Analysen und den Ergebnissen des ersten Beteiligungsprozesses wurden konkrete Maßnahmen erarbeitet, die in einem zweiten Beteiligungsverfahren im Sommer 2021 zur Diskussion gestellt wurden. Es bestand die Möglichkeit über verschiedene Entwurfsvarianten abzustimmen und darüber hinaus weitere Wünsche zu äußern. Dabei sind rund 900 Beiträge eingegangen. Die Plattform wurde von fast 1.600 Personen über einen Zeitraum von sechs Wochen besucht. Ergänzend wurde eine „Bürger*innenveranstaltung“ durchgeführt zu der alle Schermbecker eingeladen wurden. Das Thema Verkehr wurde besonders kritisch diskutiert. Dabei stellte sich heraus, dass vor allem Anlieger der Straßenzüge, die nach den Planungsüberlegungen möglicherweise mehr Verkehr aufnehmen müssen, anwesend waren.

Zusammen mit der ersten Beteiligungsphase sind insgesamt fast 3.800 Anregungen zur zukünftigen Entwicklung des Ortskerns der Gemeinde Schermbeck eingereicht worden. Die wichtigsten Ergebnisse der beiden Beteiligungsphasen werden im Folgenden nach thematischen Schwerpunkten zusammengefasst.

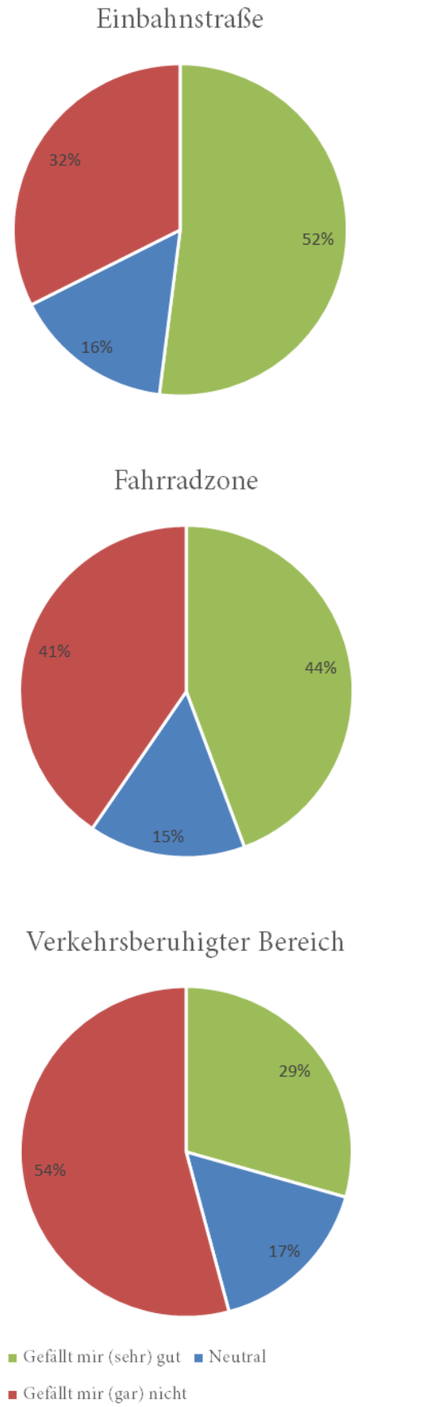
Fokus Mittelstraße - Verkehr

Das Thema Verkehr und Mobilität im Bereich der Mittelstraße bietet den größten Diskussionsbedarf. Im Hinblick auf die aktuelle Verkehrssituation auf der Mittelstraße, wird mit großer Einigkeit der motorisierte Individualverkehr (MIV) als zu dominierend wahrgenommen. Die Teilnehmenden fordern über alle Beteiligungsformate hinweg fast einstimmig eine Reduzierung des MIV in der Mittelstraße. Diese Meinung vertreten sogar auch die ansässigen Gewerbetreibenden. Gleichzeitig äußern sie aber auch Bedenken, dass bei zu rigorosen Maßnahmen zur Reduzierung des MIV Kunden wegbleiben könnten. Für die zukünftige Verkehrsführung der Mittelstraße wurden unterschiedliche Vorschläge unterbreitet und intensiv diskutiert.

Dabei kommt bei den Teilnehmenden vor allem die Einbahnstraße als Lösung in Frage (52%), gefolgt von der Fahrradzone und dem verkehrsberuhigten Bereich (vgl. Abb. 9). Die Regelung der Einbahnstraße wird bevorzugt, da das Verkehrsaufkommen verringert und die Aufenthaltsqualität verbessert würde. Wichtig ist es aus Sicht der Befragten ein Gleichgewicht zwischen störungsfreiem Einkauf und einer motorisierten Erreichbarkeit zu schaffen, entweder über Parkplätze oder über einen für Anliegende freien Zugang. Allerdings wird befürchtet, dass durch den fehlenden Gegenverkehr die Geschwindigkeiten zunehmen werden. Wünschenswert sind weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen, die in der Mittelstraße angebracht werden sollten.

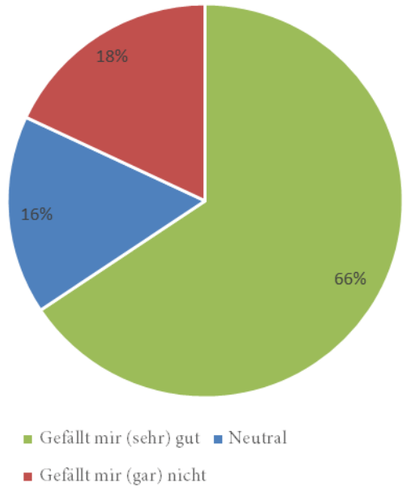
Dennoch wird von Vielen die Umlenkung des Verkehres auch kritisch gesehen, da dadurch das Verkehrsaufkommen in der Marellenkämpe, dem Kapellenweg und der Schienebergstege deutlich erhöht wird und die Anwohnenden durch Lärmemissionen belastet werden. Trotz dieser kritischen Stimmen wird von einer klaren Mehrheit der Teilnehmenden (66 %) die Öffnung der Marellenkämpe begrüßt (vgl. Abb. 10), da sie die Mittelstraße und den Kapellenweg entlasten und die innerstädtischen Wege verkürzen würde. Darüber hinaus bildete der Radverkehr ein weiteres Diskussionsthema. Dabei geht es insbesondere um die Sicherheit der Radfahrenden, die gefördert werden soll, indem Fahrradstreifen bzw. -wege ausgebaut werden. Viele der Beteiligten wünschen sich ein (besseres) Parkleitsystem.

Abbildung 9: Ergebnisse der Beteiligung zu den Verkehrsvarianten



Mittelstraße - Gestaltungsmöglichkeiten
Für die Mittelstraße stehen vor allem die Aufenthaltsqualität, die Außengastronomie, sowie eine rad- und fußverkehrsfreundliche Gestaltung im Fokus der Verbesserungsvorschläge. Grünelemente in Form von Pflanzen und Bäumen sollen geschaffen und die angrenzenden Gebäude sowie die verkehrliche Infrastruktur saniert und instandgehalten werden. Ein weiterer herauszuhebender Punkt ist der Straßenbelag der Mittelstraße. Der aktuelle

Abbildung 10: Öffnung der Marellenkämpe, Ergebnis der Befragung



Belag wird bei Nässe als zu rutschig und als eine Gefahr für Radfahrende und Fußgänger*innen wahrgenommen. Wünschenswert ist ein barrierefreier und sicherer Straßenbelag für alle Verkehrsteilnehmenden. Bei der Materialwahl hat sich ein Großteil für Natursteinpflaster entschieden, wobei auf Langlebigkeit und Standhaftigkeit gegenüber dem Busverkehr geachtet werden soll.

Grün- und Freiflächen
Die eingereichten Beiträge zeigen ein einheitliches Meinungsbild zum Thema Grün- und Freiflächen. Bereits vorhandene Grün- und Freiflächen sollen qualifiziert und die Grünelemente entlang der Mittelstraße ergänzt werden. Der Zugang zu den Burg- und den Wallanlagen soll dauerhaft für die Öffentlichkeit ermöglicht werden.

Gestaltungsmöglichkeiten für den Grünen Ring
Aus Sicht der Teilnehmenden sind mehr Sitzelemente und Spielmöglichkeiten im Bereich des grünen Rings erforderlich. Der Bereich um die Mühlenteiche herum bietet aus Sicht der Befragten ein unausgeschöpftes Potential und könnte durch eine Gewässersanierung und eine gepflegte Parkanlage neue Anreize zum Verweilen schaffen. Hierbei ist auf die Ansiedlung von heimischen Pflanzen zu achten, wobei gleichzeitig Rückzugsräume für Insekten und Vögel geschaffen werden sollen. Um eine gepflegte Umgebung zu gewährleisten, wird die Aufstellung von mehr Mülleimern und Hundekotbeutelspendern gefordert. Neben der Errichtung von Kinderspielplätzen werden Aufenthaltsorte für Erwachsene und Jugendliche erwünscht, zum Beispiel in Form von Trimm-dich-Pfaden.

Freiraumelemente und Nutzungen am Mühlenbach
Am Mühlenbach sollen Aufenthaltsbereiche mit genügend Sitzmöglichkeiten in Wassernähe, Picknicktischen und Mülleimern entstehen. Auch Wasserlandschaften und Biotope erhalten großen Zuspruch von den Teilnehmenden. Ein Bildungsangebot für Kinder und Jugendliche soll über die verschiedenen Tier- und Pflanzenarten sowie die Teiche informieren. Wünschenswert ist ein Angebot an Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für alle Nutzergruppen (z. B. Biergarten, Bootsverleih oder Boulebahn), um den Mühlenbach zu einem attraktiven Aufenthaltsort werden zu lassen. Einige äußern

Ideenmarkt im Begegnungszentrum der Gemeinde Schermbeck

auch den Wünsch den Mühlenbach in seinem aktuellen Zustand zu belassen, da genügend Erholungsflächen in Schermbeck vorhanden seien.

Neues Quartier zwischen dem Rathaus und der Gemeinschaftsgrundschule
Wünschenswert ist nach Auffassung Vieler die Ansiedlung von Gastronomiebetrieben. Wenngleich Bedenken dahingehend geäußert werden, dass neue Gastronomien und Einzelhandelsbetriebe alteingesessene Lokale verdrängen und Leerstände in der Mittelstraße verursachen könnten. Ein wichtiges Anliegen sind besondere Wohnangebote in Form von seniorengerechtem und zugleich bezahlbarem Wohnraum. Dabei liegt der Fokus auch auf dem Ansatz des genossenschaftlichen Wohnens.

Auch im neuen Quartier sollen Grün- und Freiräume berücksichtigt werden. Einige Befragte sprechen sich dafür aus, dass das Gebiet Teil einer Parklandschaft wird.

Die neue Straßenführung der Straße Lichtenhagen wird von den meisten Teilnehmenden befürwortet. Wünschenswert sind ein separat angelegter Gehweg und die Erhaltung des vorhandenen Radweges. Die bisherige Kreuzung Mittelstraße/Lichtenhagen/Rewe-Parkplatz ist überlastet und wird als Zumutung für die Verkehrsteilnehmenden gesehen. Es wird vorgeschlagen die Einfahrt zur Straße Lichtenhagen in Richtung der Gemeinschaftsgrundschule Schermbeck zu verlegen. Die Ansiedlung eines Hotels wird von einigen kritisch gesehen.

4 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN, ZIELE UND LEITBILDER

Mühlenteich mit Blick auf die Kirche, Ortskern im Grünen eine Stärke Schermbecks

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse werden in einem Stärken- und Schwächenprofil zusammengefasst. Dieses bildet die Grundlage für die Erarbeitung konkreter Entwicklungsziele und Handlungsfelder. Dabei werden die Stärken ausgebaut und die Schwächen minimiert.

4.1 STÄRKEN

Schermbeck befindet sich an der Schnittstelle zwischen Ruhrgebiet, Niederrhein und Münsterland in einer attraktiven, regionalen Ausgangslage als Gemeinde im Grünen in der Nähe eines dicht besiedelten Ballungsraumes. Zudem ist Schermbeck durch die in der Nähe der Stadt verlaufenden Bundesfernstraßen gut erschlossen.

Prägend für das attraktive Zentrum Schermbecks ist sein historischer Siedlungskern. Durch die kleinteilige Bausubstanz, einzelne, noch erhaltene historische Gebäude und das Straßen- und Wegenetz ist der mittelalterliche Siedlungsgrundriss gut ablesbar. Die Bebauung weist einen guten Erhaltungszustand auf. Besondere Akzente im Ortsbild setzen die beiden Kirchen, die Burg und das Rathaus.

Die kompakte Siedlungsstruktur des Hauptortes Schermbeck bietet eine gute Erreichbarkeit des Zentrums und seine Einrichtungen, insbesondere für eine Förderung des Fahrradverkehrs liegen günstige Voraussetzungen vor.

Positiv wirkt sich das lang gezogene und gleichzeitig gut strukturierte Geschäftszentrum mit seinen Magnetbetrieben im nördlichen und südlichen Bereich aus. Für eine Gemeinde der Größenordnung Schermbecks keine Selbstverständlichkeit und eine besondere Stärke.

Die Einzelhandelsbetriebe und die gute Angebotssituation für die Grundversorgung stellen eine Stärke Schermbecks dar. Eine ganze Reihe gastronomischer Betriebe und Dienstleister ergänzen die vielfältige Nutzungsstruktur und tragen zu einem lebendigen Ortskern bei. Nicht zuletzt bilden auch das Rathaus und die Schulen wichtige Ankerpunkte.

1. *Die Flächen südwestlich des Rathauses stellen ein riesiges Potenzial für die Ortsentwicklung dar. Heute bilden sie einen diffusen Bereich ohne Profil. Gleichzeitig finden sich dort wichtige Einrichtungen.*

2. *Die Mühlenteiche mit dem Mühlenbach sind Relikte der historischen Befestigungsanlagen. Der Grünraum mit seinen einladenden Wasserflächen ist ein zentrales Alleinstellungsmerkmal Schermbecks. Fehlende Nutzungsangebote und eine Verschlammung bilden Schwachpunkte.*

3. *Die attraktiven Gartenflächen gehören ebenfalls zur historischen Befestigungsanlage und stellen ein erhaltenswertes Zeugnis der Vergangenheit dar. Heute als solches kaum wahrnehmbar ist der Bereich wenig inszeniert, es fehlen attraktive Wege.*

4. *Die im Grunde reizvolle Mittelstraße im Zentrum Schermbecks leidet heute stark unter dem Individualverkehr, der sich durch den teils sehr engen Querschnitt zwängt. Die Straße muss saniert werden, Aufenthaltsflächen für Fußgänger und attraktive Angebote für Radfahrende sind Mangelware.*

5. *Die imposante St.-Ludgerus-Kirche markiert den Eingang ins Zentrum an der Ecke Erler Straße / Mittelstraße. Allerdings wirkt das historische Bauwerk isoliert, der Bereich weist insgesamt gestalterische und funktionale Mängel auf.*

Abbildung 11: Stärken und Schwächen in Schermbeck

Verkehrsbelastete Einmündung Erler Straße Mittelstraße

Besonders hervorzuheben sind die Grünflächen, die die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Ortskern steigern. Öffentliche Grünflächen, Spiel- und Sportanlagen sowie die historischen Grünräume der ehemaligen Befestigungsanlagen bilden wichtige Bausteine der Ortsidentität, bieten Freizeitmöglichkeiten und werden über „grüne Wege“ vernetzt. Nicht nur Einheimische nutzen diese Bereiche, sondern auch viele Besucher*innen.

4.2 SCHWÄCHEN

Die Mittelstraße, Lebensader von Schermbeck, wird unter den aktuellen Bedingungen ihrer Funktion als attraktive Achse nicht gerecht. Der Straßenraum ist meist zu schmal, um die vorhandenen Verkehrsmengen aufzunehmen, so entstehen Gefahrenstellen und Hindernisse für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Emissionen sind erheblich. Die Aufenthaltsqualität wird deutlich gemindert, auch weil nicht motorisierte Verkehrsteilnehmenden in die schmalen Seitenräume gedrängt werden.

Sowohl die Oberfläche als auch der Untergrund der Straße sind sanierungsbedürftig. Daher steht die Mittelstraße seit Jahren im Fokus der Stadtentwicklung.

Das Fahrrad besitzt zwar traditionell eine große Bedeutung als Fortbewegungsmittel, dieses spiegelt sich jedoch nicht in einem qualifizierten Wegenetz wider, insbesondere im Zentrum und in Richtung der Schulen fehlen attraktive und sichere Angebote.

Der ÖPNV ist in seiner Verbindung nach Wesel und in seiner innerörtlichen Angebotsqualität verbesserungsbedürftig. Auch bietet der Zentrale Omnibusbahnhof am Rathaus nicht die Qualitäten eines modernen Mobilitätsverknüpfungspunktes.

Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur am Nordrand des Ruhrgebietes und der Mängel der alternativen, umweltschonenden Verkehrsmittel, bildet das Auto das dominierende Verkehrsmittel in Schermbeck.

Die Freibereiche im Ortskern sind weitgehend in Privatbesitz und können nicht bzw. lediglich

Ungeordneter Ortsrand südwestlich des Rathauses

in den Randbereichen durch die Öffentlichkeit genutzt werden. Dort besteht Aufwertungsbedarf, insbesondere fehlt es an attraktiven Verbindungen von der Ortsmitte in die benachbarten Quartiere und Grünbeeiche.

Der südwestliche Stadteingang an der Weseler Straße wirkt ungeordnet. Brachen, landwirtschaftliche und Restgrünflächen, verdichtete Bebauungsstrukturen, wichtige Bausteine der öffentlichen Infrastruktur sowie einzelne Wohngebäude ergeben ein diffuses Gesamtbild. Der Bereich weist Handlungsbedarf auf und stellt gleichzeitig ein großes Entwicklungspotenzial dar.

4.3 HANDLUNGSFELDER UND ZIELE

Aus dem Stärken- und Schwächenprofil lassen sich Handlungsfelder und Entwicklungsziele ableiten, die die zentralen Aufgaben für eine Stärkung des Ortskerns in den nächsten Jahren umreißen. Es gilt das Motto: Stärken stärken! Schwächen schwächen! Für Schermbeck stehen vor diesem Hintergrund insbesondere die folgenden vier Themen im Mittelpunkt der Stadtentwicklung:

- Öffentlicher Raum und Verkehr
- Freiraum und Grün
- Infrastruktur und Immobilien sowie
- Qualität und Nachhaltigkeit.

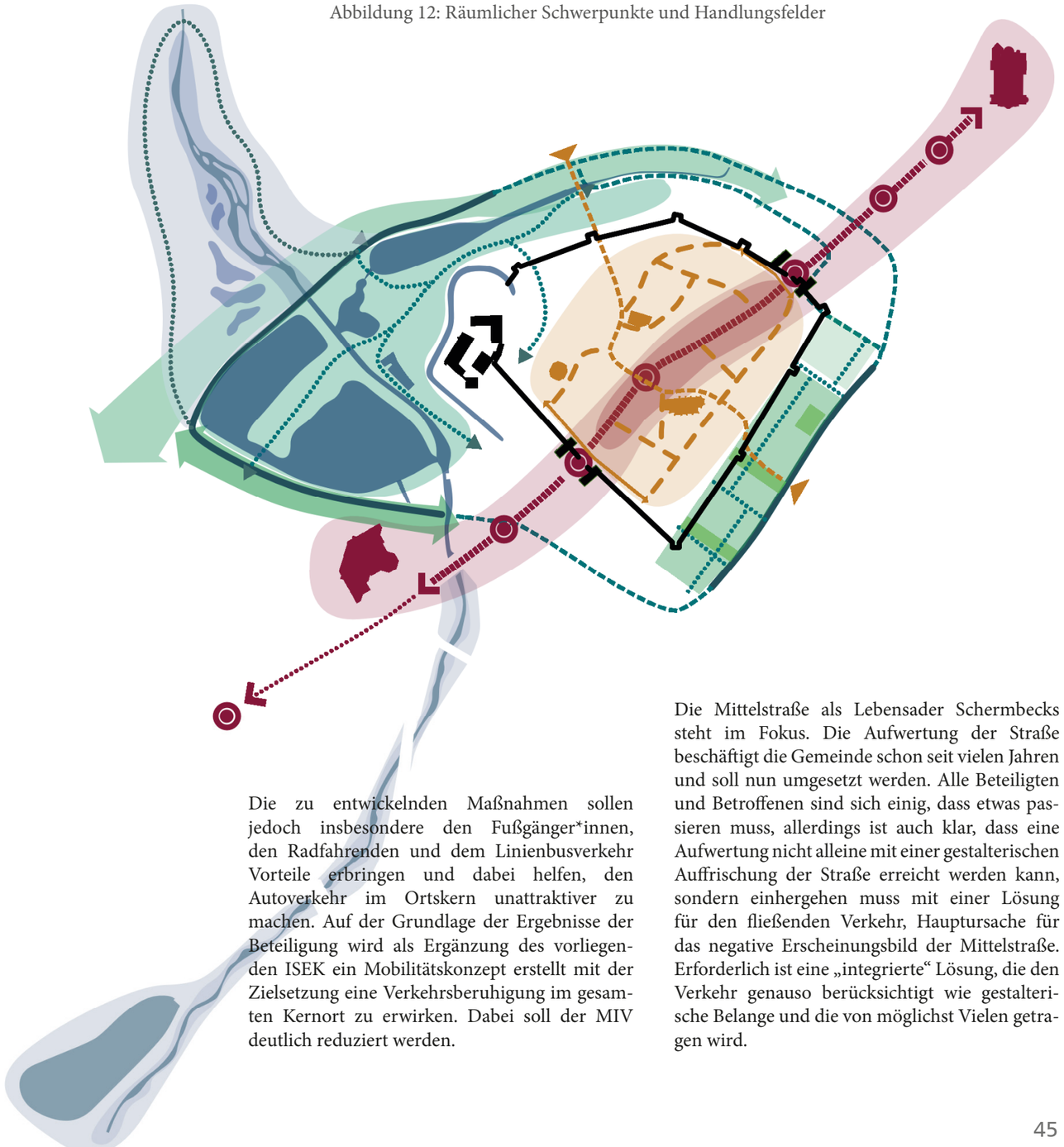
Sie werden im Folgenden näher erläutert. Räumlichen Schwerpunkte bilden dabei vier Freiraumelemente: die Mittelstraße, der Altstadtkern, der Grünring und der Mühlenbach (vgl. Abb. 12). Diese werden genauer betrachtet.

Die mit den Handlungsfeldern definierten Entwicklungsziele werden in Kapitel 5 mit konkreten Inhalten, Projekten und Maßnahmen unterlegt. Unter 5.1 finden sich dort auch ein klares Bekenntnis zu einer klimagerechten Stadtentwicklung und Instrumente, Grundlagen und Projekte, die dies bei der Umsetzung gewährleisten

4.3.1 HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER RAUM UND VERKEHR

Öffentlichen Raum und Verkehr mit integrierten Lösungen verbessern!
Der öffentliche Raum soll aufgewertet und der motorisierte Verkehr besser integriert werden. Diese zwei Leitlinien geben die Zielrichtung für die Umgestaltung des öffentlichen Raums im Zentrum vor.

Abbildung 12: Räumlicher Schwerpunkte und Handlungsfelder



Die zu entwickelnden Maßnahmen sollen jedoch insbesondere den Fußgänger*innen, den Radfahrenden und dem Linienbusverkehr Vorteile erbringen und dabei helfen, den Autoverkehr im Ortskern unattraktiver zu machen. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Beteiligung wird als Ergänzung des vorliegenden ISEK ein Mobilitätskonzept erstellt mit der Zielsetzung eine Verkehrsberuhigung im gesamten Kernort zu erwirken. Dabei soll der MIV deutlich reduziert werden.

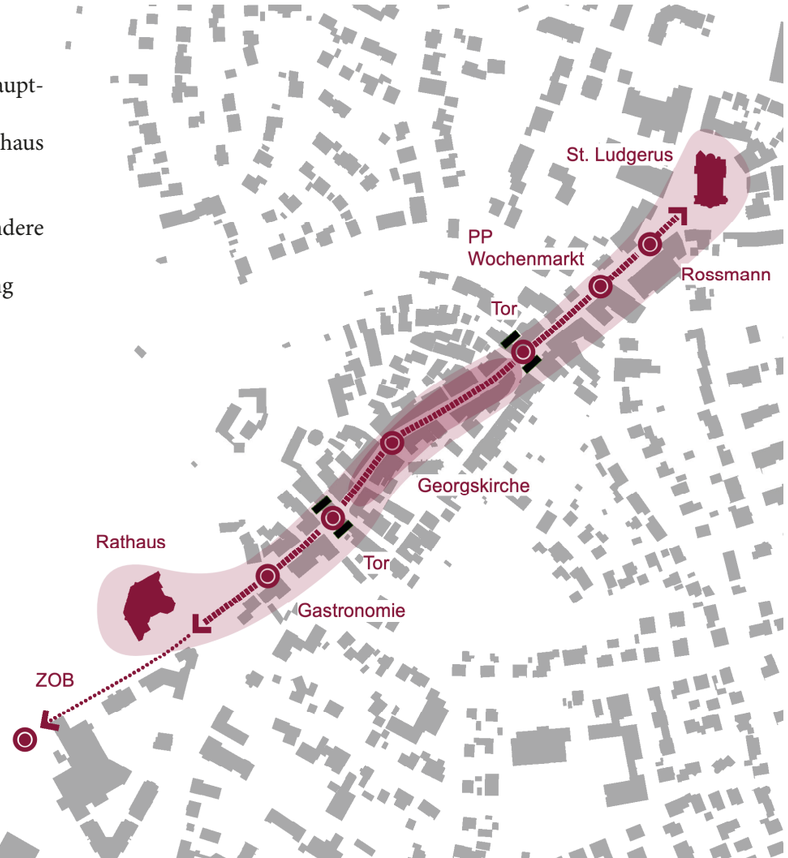
Die Mittelstraße als Lebensader Schermbecks steht im Fokus. Die Aufwertung der Straße beschäftigt die Gemeinde schon seit vielen Jahren und soll nun umgesetzt werden. Alle Beteiligten und Betroffenen sind sich einig, dass etwas passieren muss, allerdings ist auch klar, dass eine Aufwertung nicht alleine mit einer gestalterischen Auffrischung der Straße erreicht werden kann, sondern einhergehen muss mit einer Lösung für den fließenden Verkehr, Hauptursache für das negative Erscheinungsbild der Mittelstraße. Erforderlich ist eine „integrierte“ Lösung, die den Verkehr genauso berücksichtigt wie gestalterische Belange und die von möglichst Vielen getragen wird.

Als konzeptioneller Ansatz wird eine neue Verkehrsführung im Ortskern angestrebt, die notwendige Kfz-Fahrten im Ortskern „gerechter“ verteilt. Trotz der starken Durchfahrtswiderstände auf der Mittelstraße, wird diese nicht nur durch Anliegende, sondern auch als Nord-Süd-Verbindung genutzt. Daher ist eine neue Verkehrsregelung notwendig, um einen Teil des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen zu verteilen, die weniger empfindlich gegenüber dem Kfz-Verkehr sind. Durch sinnvolle Ausnutzung des vorhandenen Verkehrsraumes soll außerdem Umfahrungsverkehr vermieden werden.

Den Verkehr „gerechter“ zu verteilen und in der Mittelstraße deutlich zu verringern, ist eine zentrale Voraussetzung für eine nachhaltige Aufwertung und attraktive Neugestaltung des Straßenzugs. Nur so kann aus der Mittelstraße wieder eine attraktive Lebensader entstehen, die mehr Raum für Fußgänger*innen bietet und in der Radfahren wieder Spaß macht. Neue Bodenbeläge, barrierefreie Gestaltungsprinzipien, grüne Akzente, einladende Plätze, ein durchgehender Duktus vom Busbahnhof bis zur St.-Ludgerus-Kirche und attraktive Verbindungen in die umgebenden Quartiere sind wichtige Gestaltungsprinzipien.

Abbildung 13: Mittelstraße

- Mittelstraße als Herzstück und Hauptverbindung aufwerten
- Einheitliche Gestaltung vom Rathaus bis St-Ludgerus-Kirche
- Erhöhung Aufenthaltsqualität
- Betonung Eingänge und besondere Orte
- Zeitgemäße und robuste Gestaltung



Der neu gestaltete Straßenraum soll so flexibel und robust sein, dass in Zukunft verschiedene Verkehrsführungskonzepte umsetzbar sind, ohne weitergehende bauliche Maßnahmen durchführen zu müssen (vgl. Abb. 13).

Darüber hinaus ist durch eine attraktive Gestaltung auch in den angrenzenden Straßenzügen mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen und durch aufeinander abgestimmte Gestaltungsprinzipien den historischen Ortskern, die daran anschließenden Quartiere, Rundwege und den Grünen Ring ablesbar zu machen.

4.3.2 HANDLUNGSFELD FREIRAUM UND GRÜN

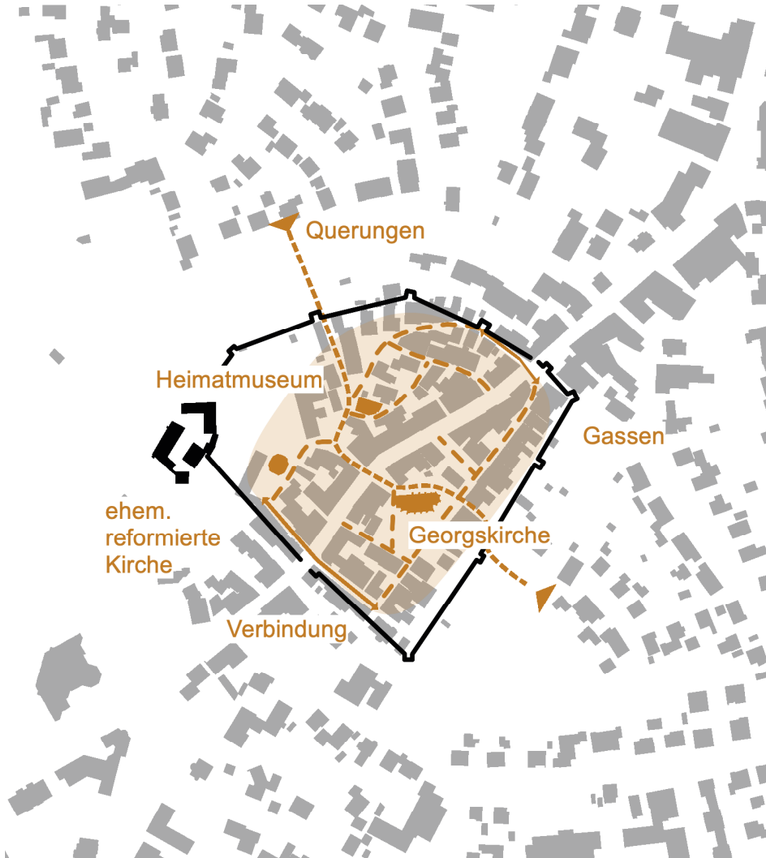
Lebendiger Ortskern im Grünen: Freiraum und Grün aufwerten, Geschichte sichtbar machen!

Ein lebendiger Ortskern im Grünen. Dieses Bild, ein besonderes Merkmal der Schermbecker Mitte, soll auch in Zukunft Bestand haben. Es ist zu sichern, auszubauen und zu modernisieren.

Der Ortskern Schermbecks bietet heute alles, was zu einer lebendigen Ortsmitte gehört. Während im historischen Kern vor allem Dienstleister, Gastronomie und einige, vereinzelte Geschäfte ansässig sind, finden sich im weiteren Verlauf der Mittelstraße auch größere Lebensmittelmärkte, die für Frequenz sorgen. Die Lebensader Schermbecks weist darüber hinaus mit dem Rathaus,

Abbildung 14: Altstadtkern

- Altstadtkern besser ablesbar machen
- Einheitliche Gestaltung
- Gassen aufwerten auch um Mittelstraße zu entlasten
- Sehenswürdigkeiten betonen
- Querverbindungen verbessern



zwei Kirchen und zwei Schulen die wichtigsten öffentlichen Angebote der Gemeinde auf.

Eine konsequente Modernisierung der genannten Bausteine soll die Lebensader beflügeln und Garant dafür sein, dass der Ortskern auch in Zukunft alle wichtigen Angebote bereithält, nicht nur für Einheimische, sondern auch für Besucher*innen. Zum besonderen Reiz dieser Lebensader gehören die Grünflächen des Grünen Rings, rund um die Mühlenteiche und die Wallanalagen.

Die Mühlenteiche werden heute schon für die Naherholung genutzt, auch wenn nur einige Wege „öffentlich“ sind und die Burg mit den umgebenden Flächen sich weitgehend im Privatbesitz befindet. Dennoch bilden die weitläufigen, parkartigen Flächen mit den Teichen und der Burg ein einzigartiges, sehr präsentes und erlebbares Ensemble im Schermbecker Ortskern. Der Schutz dieser siedlungsnahen Flächen ist auch im Hinblick auf die Klimafolgenanpassung essentiell. Öffentliche Parks sollen durch Grünzüge verbunden werden, damit kühle Luft im Ort besser wirken kann. Eine deutlich messbare Kühlungswirkung ganzer Ortsteile lässt sich bei Grünflächen mit einer Größe ab einem ha nachweisen[23].

Die Wallanlagen werden heute weitgehend als private Kleingärten genutzt. Ein öffentlicher Fußweg erschließt das Gelände. Nur in den Randbereichen befinden sich ein Parkplatz und ein Wohngebäude. Dadurch sind die Flächen trotz der etwas versteckten Lage immer noch als Ganzes erfahrbar und für Geschichtskundige als historische Wallanlagen zu identifizieren.

Die grünen Spuren der historischen Befestigungsanlagen sollen als öffentliche Grünflächen erschlossen und dauerhaft erhalten werden. Die heute überwiegend privaten Flächen sollen hierfür langfristig und schrittweise in öffentliches Eigentum überführt werden. Eine Bebauung der Flächen soll auch in Zukunft nicht möglich sein. Damit einhergehen soll eine Aufwertung von Wegen und Flächen, die Bereiche sollen attraktiver präsentiert und besser zugänglich gemacht werden ohne denkmalpflegerische sowie ökologische Aspekte zu vernachlässigen. So sind der Mühlenteich zu entschlammen, die Wasserführung der Gräben zu optimieren sowie Denkmäler zu pflegen und ansprechend in Szene zu setzen. Die Maßnahmen sollen Schritt für Schritt über einen möglicherweise auch längeren Zeitraum umgesetzt werden, so dass aktuelle, private Belange nicht unnötig beeinträchtigt werden müssen. Umso wichtiger ist daher das eindeutige Bekenntnis zur Entwicklung der Bereiche als attraktive Grünflächen.

Der Grüne Ring um den historischen Ortskern ist darüber hinaus besser mit der Umgebung, der Landschaft und den angrenzenden Quartieren zu vernetzen. Zuwegungen und Verbindungen sind zu verbessern. Der Mühlenbach soll renaturiert und erfahrbar gemacht und in eine Landschaft eingebettet werden, die durch Ausgleichsmaßnahmen aufgewertet und ökologisch angereichert wird (vgl. Abb. 18). So erhalten die Qualitäten und besonderen Stärken rund um den Ortskern neue Konturen und werden konsequent weiterentwickelt.

[23] https://www.klimakonkret.at/gruenraeume/

Abbildung 15: Grünring - kurzfristig

- Rundweg entlang ehemaligen Wallgrabens ausbauen
- Lückenschluss
- Einheitliche Materialität und Möblierung
- Mehr Aufenthaltsqualität
- Freiraumtrittsteine auf Gemeindeparzellen (Promenade, Bachlauf, Gemeinschaftsgarten)

Abbildung 16: Grünring - mittelfristig

- Entwicklung Mühlenpark
- Ergänzung Spiel- und Aufenthaltsfläche
- Radweg (Entlastung Mittelstraße)
- Weitere Gartenflächen in Wallgrabenzone

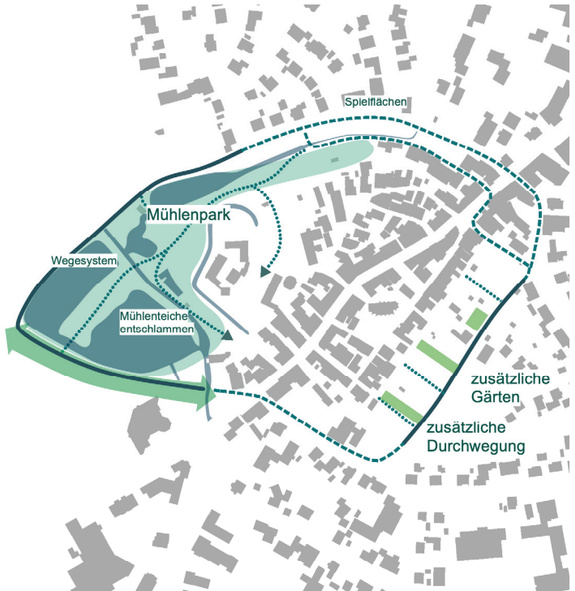


Abbildung 17: Grünring - langfristig

- Nördliche Erweiterung als Grün-Blaue Infrastruktur
- Entwicklung Bürgergarten

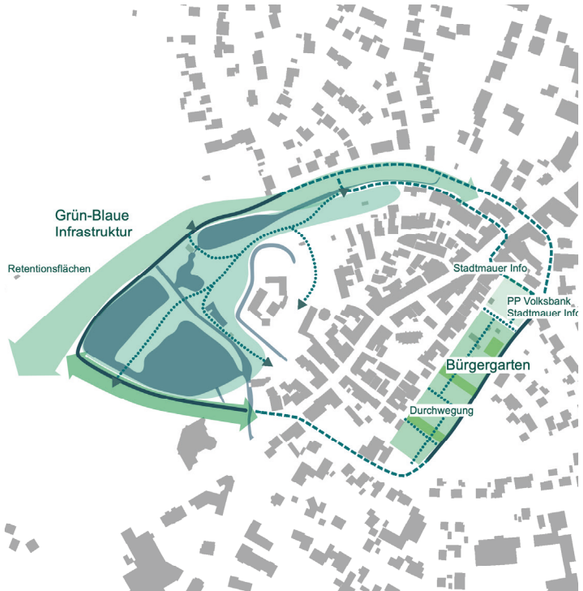


Abbildung 18: Mühlenbach

- Flächenerwerb für Ausgleichsflächen
- Renaturierung Mühlenbach
- Auenlandschaft
- Retentionsflächen
- Feuchtbiotope

Gepflegte Immobilien in Schermbeck

4.3.3 HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND IMMOBILIEN

Infrastruktur und Immobilien in zentralen Lagen konzentrieren und modernisieren!
Mit dem Handlungskonzept wird ein klarer Rahmen für Investitionen und für privates Engagement in der Stadtentwicklung gesetzt.

Die einzusetzenden Fördermittel sollen ein günstiges Investitionsklima im Zentrum unterstützen. Der Stadtumbau soll dabei nicht „allein“ durch die Kommune verwirklicht werden, sondern zu einem maßgeblichen Teil auch durch private Investor*innen. Je klarer dabei der Rahmen von der Gemeinde Schermbeck abgesteckt wird und je sorgfältiger Anforderungen an mögliche Bauvorhaben formuliert werden, desto besser können die Entwicklungspotenziale zum Wohl der Gemeinde und der Stadtgesellschaft umgesetzt werden. Hierfür ist das vorliegende ISEK ein idealer Rahmen, der durch die darin genannten weiteren Vorplanungen, Verfahren und Instrumente zu vertiefen ist. Negative Effekte, die gelegentlich bei reinen Renditeobjekten auftreten, können so verhindert werden.

Schermbeck ist aufgrund der Lage in einem attraktiven Erholungsgebiet am Rand des Ballungsraums Ruhrgebiet ein beliebter Wohnort. Zahlreiche Investitionen in den vergangenen Jahren sowie die aktuellen Bauvorhaben belegen dies eindrucksvoll. Aktuell soll im Zentrum ein Wohn- und Geschäftshaus entstehen, das modernes Wohnen und zentrumsnahes Einkaufen ermöglicht.

Gleichzeitig schwinden die Wohnbaureserven in den bisher dafür ausgewiesenen Bereichen, die aktuelle Nachfrage kann dort nicht mehr gedeckt werden. Eine Chance dieses Dilemma aufzulösen, bietet das zentrumsnahe Areal zwischen Rathaus und Schulstandort an der Weseler Straße. Es handelt sich um einen diffus strukturierten Bereich zu beiden Seiten der Weseler Straße. Der benachbart geplante Ausbau der Gemeinschaftsgrundschule unterstreicht die Bedeutung für die Stadtentwicklung und macht auch die Notwendigkeit für eine geordnete Gesamtschau deutlich. Im ISEK ist daher für das gesamte Areal eine klare Entwicklungsrichtung aufzuzeigen, die in den kommenden Jahren zu konkretisieren ist. Auch für andere potenzielle Bauvorhaben sind die Entwicklungskorridore und -anforderungen aufzuzeigen.

Mit dem vorliegenden Konzept soll der Ortskern und die direkt angrenzenden Entwicklungspotenziale aktiviert und einer integrierten Entwicklung zugeführt werden.

4.3.4 HANDLUNGSFELD QUALITÄT UND NACHHALTIGKEIT

Qualität und Nachhaltigkeit initiieren, aktiv steuern und beteiligen
Die anstehenden Projekte und Aufgaben im Rahmen der Stadtentwicklung sind für eine kleine Gemeinde wie Schermbeck sehr umfangreich. Das vorliegende Konzept bildet die beste Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung und ist Voraussetzung für eine Förderung, es reicht aber alleine nicht aus um für Nachhaltigkeit und gute Qualitäten zu sorgen. Hierfür ist es unerlässlich externen Sachverstand in die weitere Vorbereitung der Projekte einzubinden. Auch die Umsetzung der zahlreichen, teils sehr komplexen Maßnahmen kann nicht alleine von der Gemeinde bewerkstelligt werden, sondern erfordert eine Unterstützung durch externe Büros.

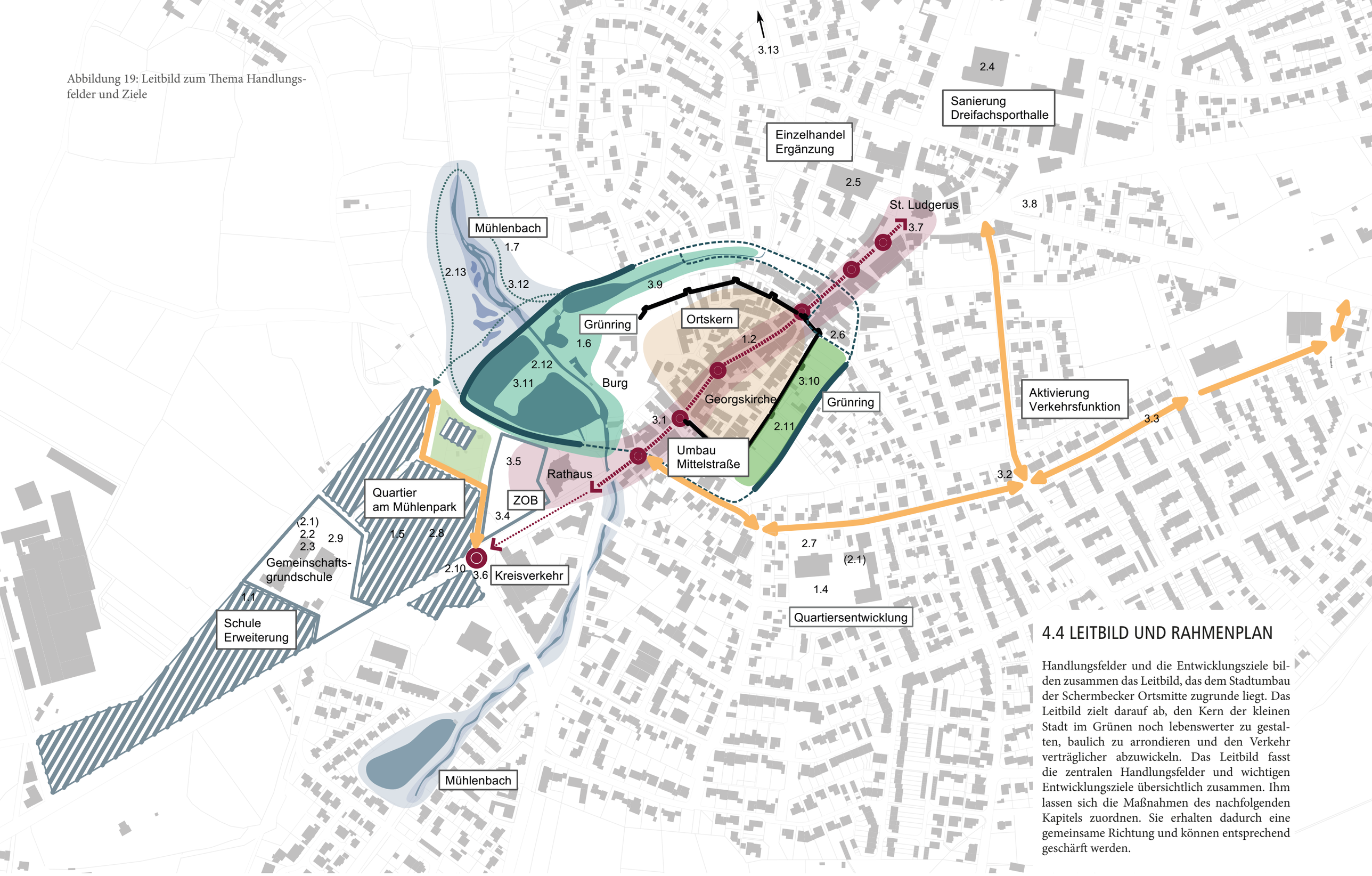
Daher sollen von Anfang an Vorplanungen, vertiefende Studien, Rahmenpläne und wettbewerbliche Verfahren den Umbauprozess begleiten. Nur eine sorgfältige Vorbereitung der einzelnen Projekte kann anschließend Synergien auslösen, von denen möglichst viele Schermbecker profitieren, zum Wohle der Allgemeinheit. Die Maßnahmen sollen zu diesem Zweck umfassend vorgeplant werden, bevor die eigentliche Umsetzung erfolgt.

Dazu gehört auch, die bisher praktizierte Beteiligung der Schermbecker Akteur*innen und Bürger*innen am Thema Stadtentwicklung fortzusetzen. Alle Planungen sollen daher in einem umfassenden Beteiligungsprozess eingebettet werden, der Bürger*innen, politische Gremien, Verbände und Interessierte einbindet und zu Wort kommen lässt. Die Expertisen der Fachbüros sind im Dialog mit den lokalen Akteur*innen kontinuierlich weiterzuentwickeln. Es gilt zu informieren, aufzuklären und Projekte so zu konzipieren, dass sie vor Ort positiv aufgenommen und akzeptiert werden, auch wenn dafür manchmal kontroverse Diskussionen erforderlich werden.

Darüber hinaus soll der Prozess durch die Gemeinde Schermbeck nicht nur begleitet, sondern auch aktiv gesteuert werden. Dazu soll für die Dauer der Umsetzung der Projekte in den kommenden Jahren eine Prozesssteuerung bzw. ein Quartiersmanagement installiert werden, wo externe Büros die Gemeinde unterstützen, bei Ausschreibungen, der Öffentlichkeitsarbeit, Beratungsleistungen und sonstigen Erfordernissen vor Ort.

An der Ludgeruskirche

Abbildung 19: Leitbild zum Thema Handlungsfelder und Ziele



4.4 LEITBILD UND RAHMENPLAN

Handlungsfelder und die Entwicklungsziele bilden zusammen das Leitbild, das dem Stadtumbau der Schermbecker Ortsmitte zugrunde liegt. Das Leitbild zielt darauf ab, den Kern der kleinen Stadt im Grünen noch lebenswerter zu gestalten, baulich zu arrondieren und den Verkehr verträglicher abzuwickeln. Das Leitbild fasst die zentralen Handlungsfelder und wichtigen Entwicklungsziele übersichtlich zusammen. Ihm lassen sich die Maßnahmen des nachfolgenden Kapitels zuordnen. Sie erhalten dadurch eine gemeinsame Richtung und können entsprechend geschärft werden.

5 HANDLUNGSKONZEPT

Die im Folgenden aufgeführten vorbereitenden Planungen, Projekte, Maßnahmen und Instrumente bilden die wesentlichen Bausteine für eine **nachhaltige und klimafreundliche Entwicklung** des Schermbecker Ortskerns.

5.1 KLIMASCHUTZ UND ÖKOLOGIE ALS ZUKUNFTSAUFGABE

Klimaschutz und Ökologie als eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben unserer Gesellschaft sollen in Schermbeck weiter konsequent in der Stadtentwicklung verankert werden. Daher sollen klimatische und ökologische Aspekte in alle Maßnahmen, Instrumente und Planungen des ISEK systematisch einfließen. Insofern muss sowohl die CO^2-Neutralität wie auch der soziale Wohnungsbau bei allen entsprechenden Projektumsetzungen berücksichtigt bzw. angestrebt werden.“

So sollen schon bei der Ausformulierung der jeweiligen vorbereitenden Planungsmodule in Kap. 5.2 Klimaziele und entsprechende Bedingungen konkret benannt werden. Hier soll die Schermbecker Klimaschutzmanagerin Anforderungen benennen, die in die Formulierung der Aufgaben einfließen und dadurch konsequent entwickelt werden können. Als „Erweiterung“ der Planungsaufgabe des ISEK wird aktuell noch geprüft, wie eine konsequente Verkehrsberuhigung im Kernort erfolgen kann. Dabei werden Alternativen zur Entlastung der Mittelstraße – durch Verlagerung und/oder eine gleichmäßigere Verteilung – untersucht. Im Vordergrund stehen dabei Fragen wie der MIV im gesamten Kernort tatsächlich reduziert und dabei der Umweltverbund konsequent gefördert werden kann. Eine Maßnahme, die neben einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit vor allem auch der Umwelt zu Gute käme.

Auch in der Umsetzung, der Immobilienentwicklung (vgl. Kap. 5.3) und den Freiraum- und Verkehrsmaßnahmen (vgl. Kap. 5.4) sollen die genannten Aspekte zum festen Bestandteil der Projektentwicklung werden. So sollen z.B. Baumaßnahmen zukünftig nach neuesten energetischen Maßstäben durchgeführt werden. Bei der Entwicklung von Quartieren wie z.B. dem Quartier am Mühlenpark oder dem Bereich Altstandort der Gemeinschaftsgrundschule sind darüber hinaus auch energetische Konzepte auf Blockebene wie die Kraft-Wärme-Koppelung zu prüfen. Neben diesen Maßnahmen können und sollten weitere Schritte eingeleitet werden:

Auch wenn das Jahr 2021 nicht die Werte in der Spitze der Vorjahre erreicht hat, ist davon auszugehen, dass eine längere und stärkere Sonneneinstrahlung kaum aufzuhalten ist. Aus Gründen des Wohlbefindens der Bewohner*innen muss innerhalb des Stadtumbaugebietes – zumindest innerhalb des eng bebauten Ortkernes – gegengesteuert werden. Auch wenn ähnlich wie bei der „Immission Lärm“ ein unterschiedliches Empfinden nicht bestritten werden kann, kann bei Wärme/Hitze ein Temperaturfenster benannt werden, welches zuträglich ist bzw. noch als gut verträglich bezeichnet werden kann. Es sollte auf eine „normale“ nächtliche Abkühlung hingearbeitet werden.

Aus diesen Gründen müssen auch Regelungen, welche in den jeweiligen Bebauungsplänen oder Gestaltungssatzungen festgelegt wurden, auf den Prüfstand. Hiervon ausgenommen, Vorgaben des Denkmalschutzes und weitere Normvorgaben außerhalb der o. g. Regelungen.

Die Fassaden- und Dachfarben sind nicht nur in Teilbereichen für das „unnatürliche“ Aufheizen der bebauten Bereiche verantwortlich. Auch wenn die Bewohner*innen sich durch energetischen Maßnahmen an wie in ihren Gebäuden gegen „Kälte“ und „Wärme“ schützen können, verbleibt der Temperaturanstieg des Umfeldes.

Gleiches gilt für entsprechende Verkehrs- und Freiflächen. Mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Aufheizens der Innenstadt werden unter 5.3 sowie 5.4 näher beschrieben.
Auf der Ebene der Steuerung (vgl. Kap. 5.5) soll das Klimaschutzmanagement konsequent in den Umbauprozess eingebunden werden. Hier ist eine enge Kooperation mit dem Instrument Quartiersmanagement und Prozesssteuerung angedacht. Im Kapitel 5.5, Maßnahme Nr. 4.4 sind weitere Projekte benannt, die aus dem Handlungsprofil des Klimaschutzmanagements in den Stadtumbauprozess einfließen werden.

5.2 VORBEREITENDE PLANUNGEN

Ein nachhaltiger Impuls für die Gemeinde kann nur erreicht werden, wenn die Projekte auch weiterhin sorgfältig vorbereitet werden. Daher werden im Folgenden vorbereitende Planungen, Qualifizierungsverfahren und Konzepte benannt, die den darauf basierenden Projekten die nötige Zielrichtung, Qualität und Schärfe verleihen. Sie sind in der Regel kurzfristig anzugehen.

Integriertes Handlungskonzept ISEK
Im Integrierten Handlungskonzept wird der konzeptionelle Rahmen für die Ortsentwicklung Schermbecks aufgezeigt. Es umfasst die Mittelstraße und deren Umfeld, verkehrliche Verflechtungsbereiche, angrenzende Frei- und Grünräume sowie ein Erweiterungsgebiet im Südwesten, das bis zur Gemeinschaftsgrundschule Schermbeck reicht und deren Erweiterungsfläche an der Weseler Straße umfasst. In dem vorliegenden Konzept werden alle maßgeblichen Projekte, Vorplanungen, wettbewerblichen Verfahren und Instrumente genannt, die die Ortsmitte stärken und weiterentwickeln. Das ISEK wurde gemeinsam mit Verkehrsplaner*innen und Freiraumplaner*innen konzipiert. Es führt städtebauliche, verkehrliche und freiraumplanerische Aspekte zusammen und steckt den Entwicklungsrahmen für die nächsten Jahre ab.

Rahmenplanung Verkehr (Bestandteil ISEK)
Die verkehrlichen Untersuchungen bilden eine wichtige Grundlage für die Beruhigung der Mittelstraße und des Ortskerns als dem zentralen Thema der Ortsentwicklung der vergangenen Jahre. Trotz mehrerer Versuche ist es bisher nicht gelungen, eine Lösung zu entwickeln, die in Bürgerschaft und Politik so mitgetragen wird, dass eine weitgehend einvernehmliche Entscheidung gefällt werden konnte. Um sachliche Diskussionen zu ermöglichen und eine konsensuale Entscheidung vorzubereiten, wurde daher das Thema Verkehr besonders ver-

Abbildung 22: Straßenquerschnitt Einrichtungsstraße

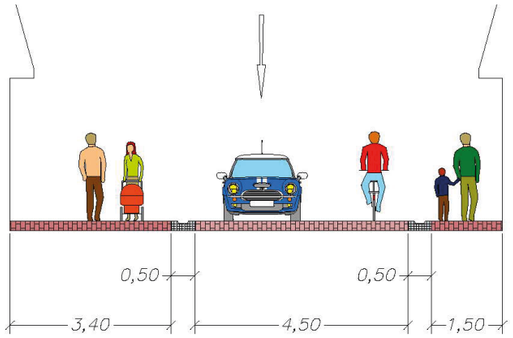


Abbildung 23: Beschilderungsplan Einrichtungsstraße

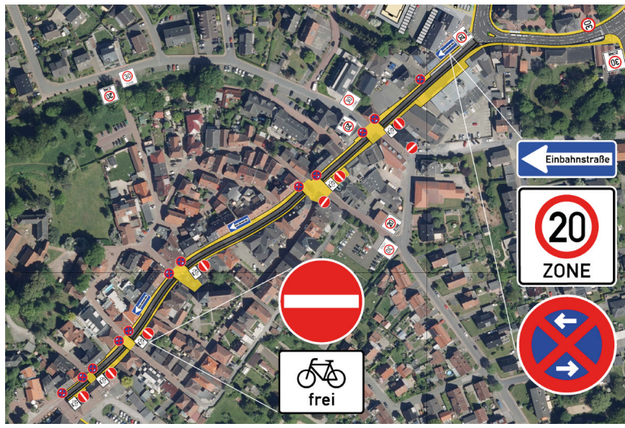


Abbildung 20: Analyse Verkehrsverteilung im Ortskern

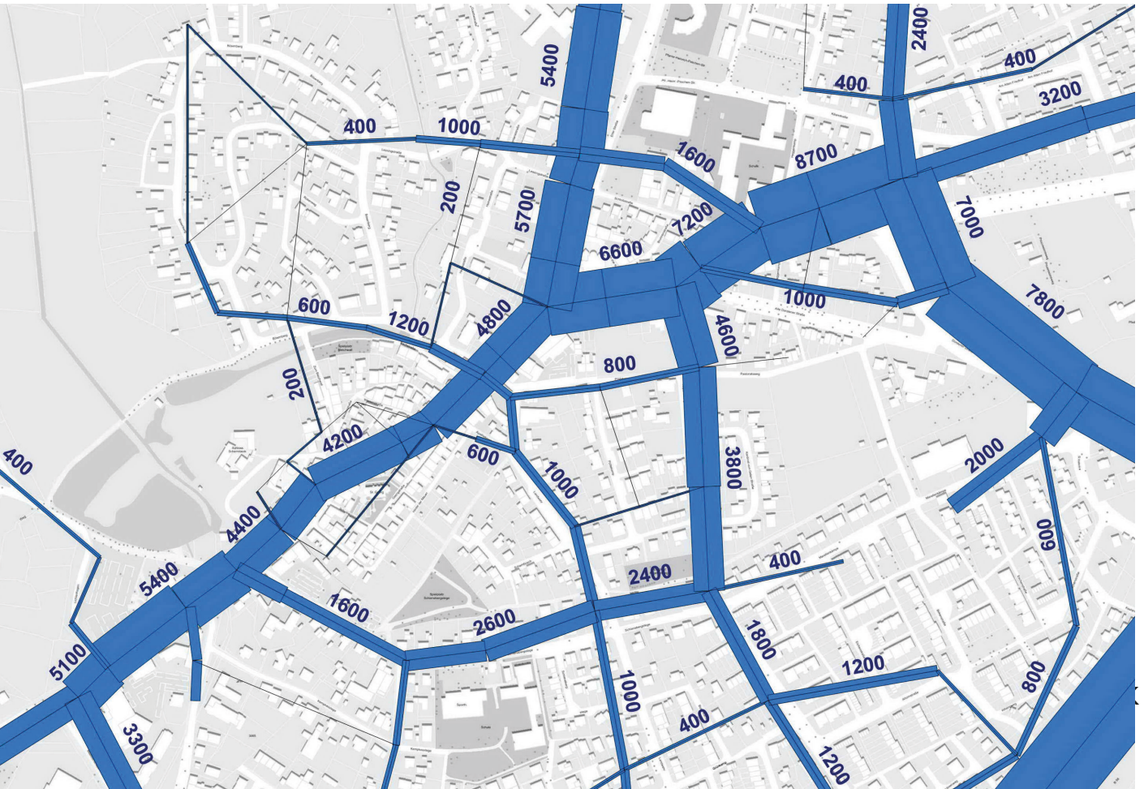
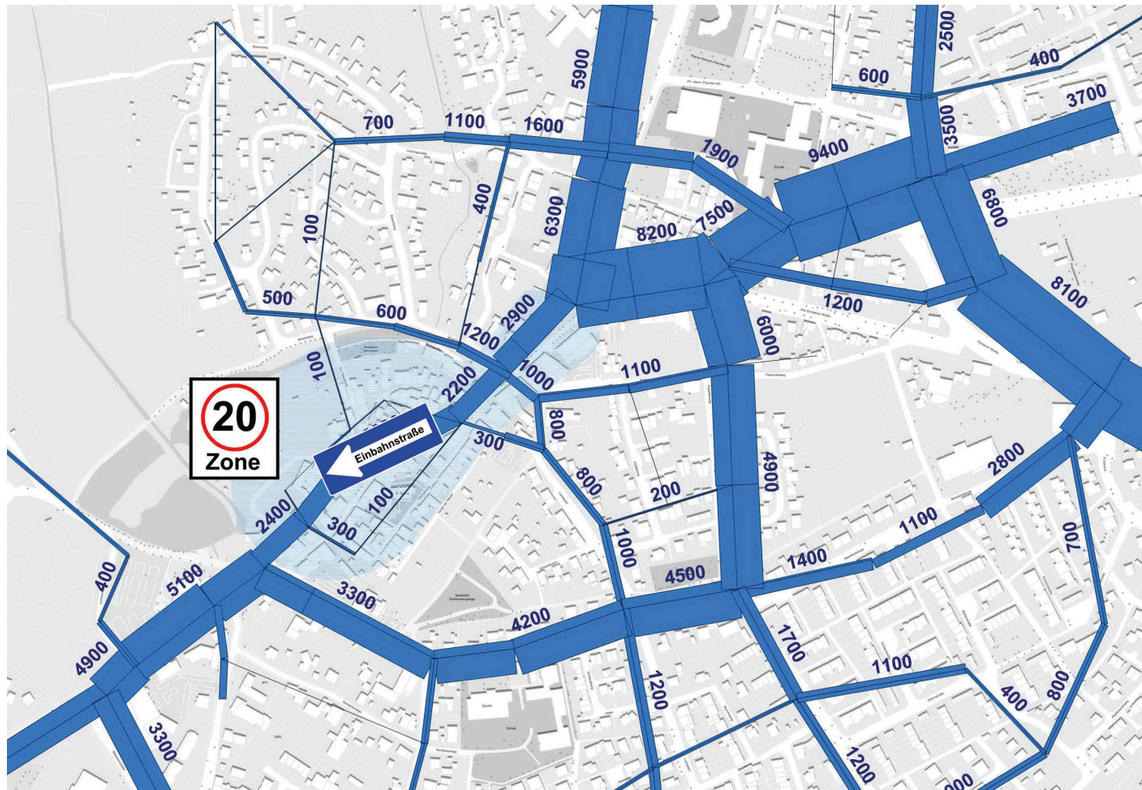


Abbildung 21: Verkehrsverteilung Einbahnstraße



tieft. Eine ausführliche Darstellung der hier nur kurz zusammengefassten Ergebnisse ist auf der Webseite der Gemeinde zu finde.

Methodisches Vorgehen
Unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen in der Gemeinde Schermbeck wurden insgesamt zehn Verkehrsführungsvarianten entwickelt und untersucht. Alle Varianten wurden mit der Gemeindeverwaltung, der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Wesel abgestimmt. Dabei haben sich drei Varianten als umsetzbar und verkehrstechnisch sinnvoll herauskristallisiert. Diese wurden im Anschluss mit den Bürger*innen diskutiert; weiterführende Vorschläge und Kritik wurden eingearbeitet bzw. berücksichtigt.

Abbildung 25: Beschilderungsplan Fahrradzone

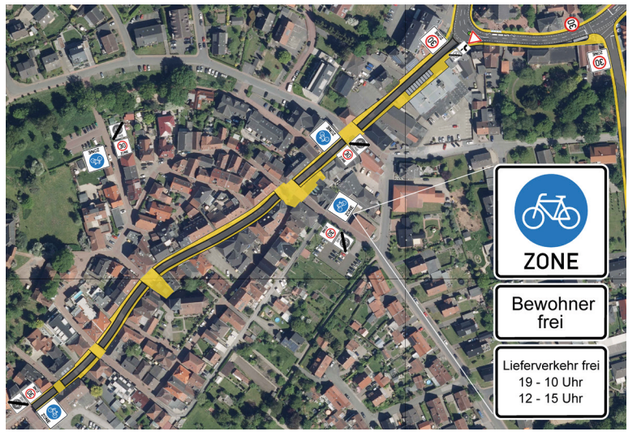
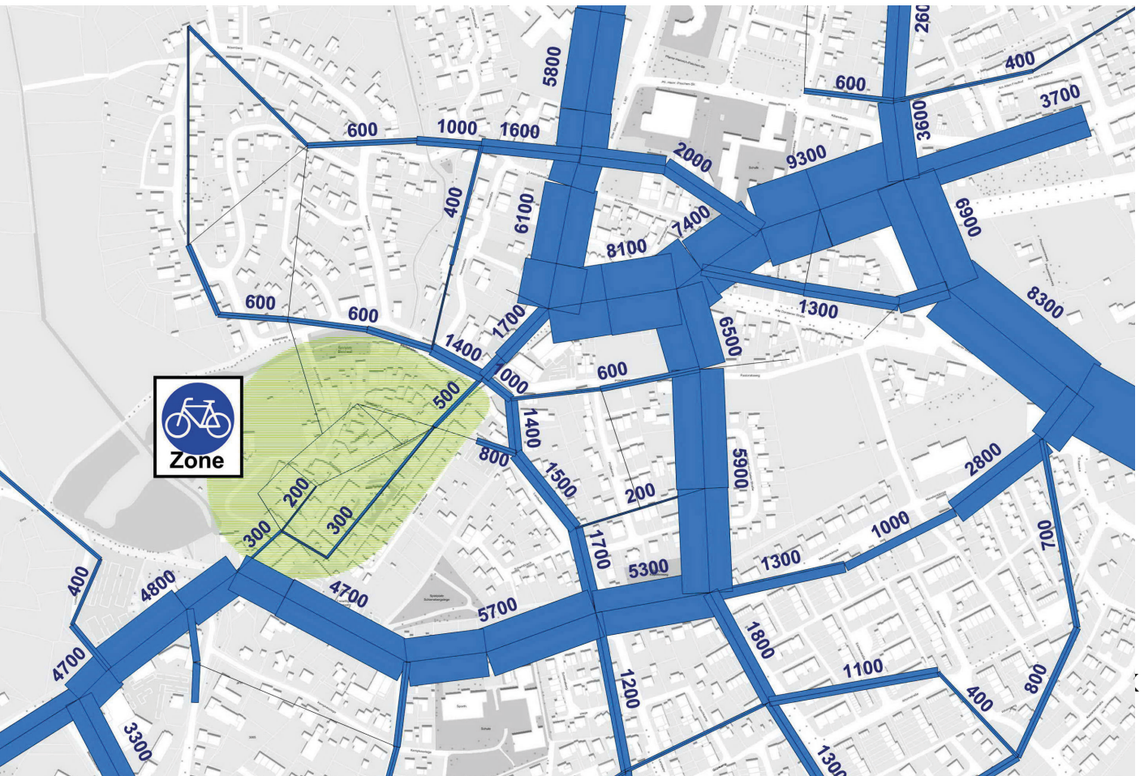


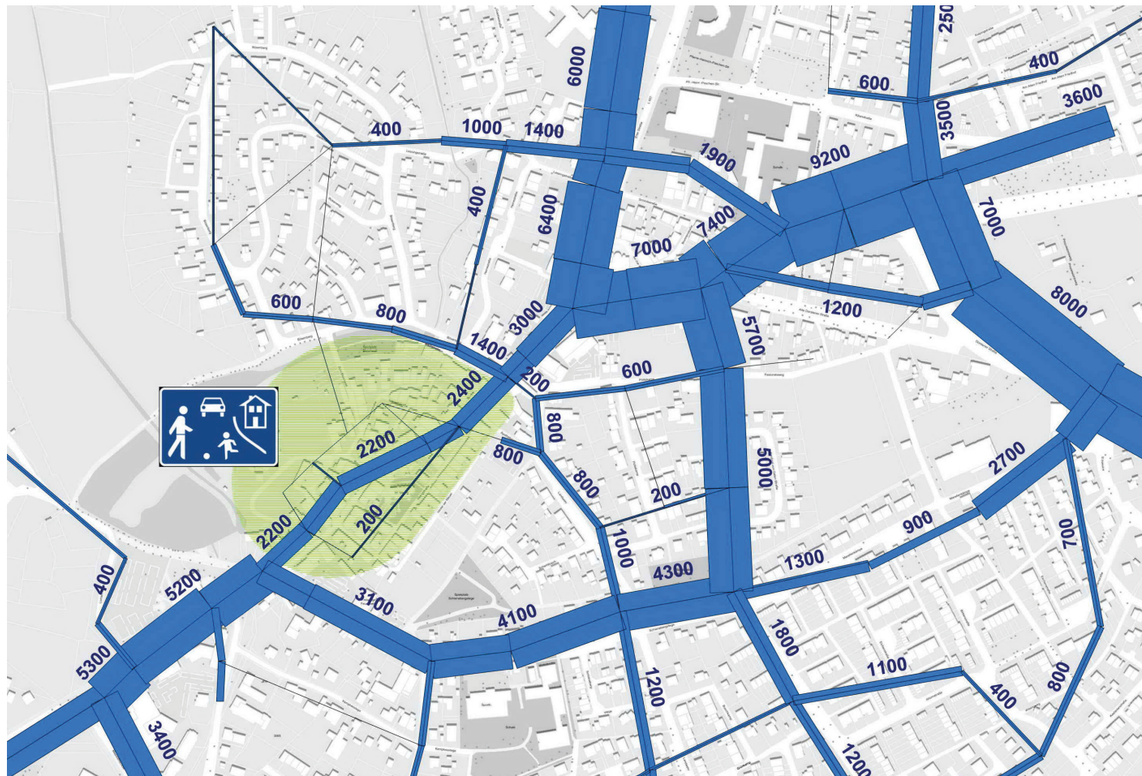
Abbildung 24: Verkehrsverteilung Fahrradzone



Variante 1: Einbahnstraße
Eine Ausweisung als Einbahnstraße reduziert die Verkehrsmenge auf der Mittelstraße etwa um die Hälfte (vgl. Abb. 20 und Abb. 21). Verkehrstechnisch sinnvoll ist allerdings lediglich die Fahrtrichtung von Nord nach Süd, da sie für den nördlichen Knotenpunkt L607 / Mittelstraße eine leistungsfähigere Verkehrsabwicklung ermöglicht. Auf der Mittelstraße werden bei dieser Lösung Kfz-Begegnungskonflikte vermieden, die bisher oft zu einem Ausweichen in den Seitenraum geführt haben. „Schwächere“ Verkehrsteilnehmende müssen sich bei Fahrbahnquerungen weiterhin unterordnen, allerdings ergibt sich dabei eine bessere Übersicht, da nur eine Fahrtrichtung zu berücksichtigen ist. Der Radverkehr kann weiterhin für beide Fahrtrichtungen zugelassen werden.

Abbildung 27: Beschilderungsplan Verkehrsberuhigter Bereich

Abbildung 26: Verkehrsverteilung Verkehrsberuhigter Bereich



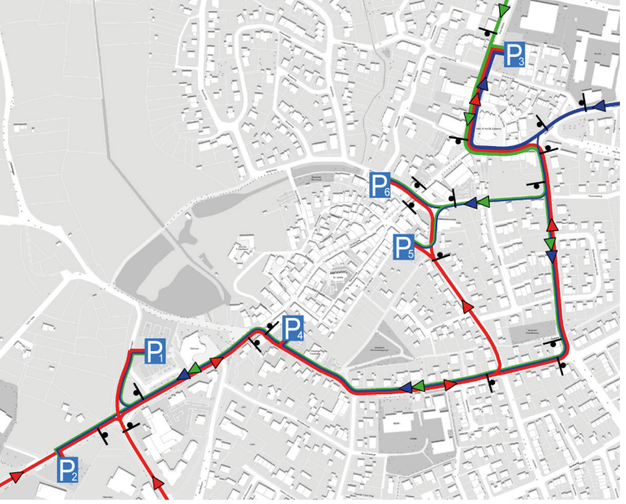


Abbildung 28: Parkleitkonzept

Variante 2: Fahrradzone
Ein relativ neues Instrument der Straßenverkehrsordnung ist die Fahrradzone. Es erlaubt die Einrichtung einer Fahrradstraße im gesamten Bereich des historischen Ortskerns. Grundsätzlich ist hierbei kein Kfz-Verkehr (Ausnahme Elektrokleinstfahrzeuge) erlaubt. Durch Zusatzzeichen oder Sondererlaubnisse ist es allerdings möglich, Anwohnenden die Zufahrt weiterhin zu gestatten oder Linienbusverkehr zu betreiben (vgl. Abb. 25). Bei konsequenter Umsetzung verbleiben im zentralen Bereich der Mittelstraße maximal 500 Kfz täglich (vgl. Abb. 24). Die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeiten für Außengastronomie werden durch die Verkehrsberuhigung deutlich gesteigert. Außerdem wird die Nutzung des Fahrrads innerhalb des Ortes unterstützt und auch für den Fußverkehr ein angenehmeres Umfeld geschaffen.

Variante 3: Verkehrsberuhigter Bereich
Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs kann auch durch die Ausweisung der Mittelstraße als „Verkehrsberuhigter Bereich" erzielt werden. Diese Verkehrsregelung zeigt an, dass in diesem Bereich die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Dieser ist nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt, er darf Fußgänger*innen weder behindern noch gefährden und muss, wenn nötig, warten. Wichtig ist hierbei eine konsequente Umsetzung (Kontrollen) der Verkehrsregeln. Diese Variante führt zu deutlich höheren Widerständen für den Kfz-Verkehr, sodass sich voraussichtlich rund die Hälfte der heutigen Fahrten von der Mittelstraße verlagern wird (vgl. Abb. 26).

Verkehrsverteilung im Ortskern
Eine grundsätzliche und realistische Annahme ist, dass der Kfz-Verkehr auch zukünftig nicht aus dem gesamten Ortskern „verschwinden" wird. Die Rahmenbedingungen in der Gemeinde Schermbeck (z. B. Pkw-Dichte) zeigen, dass nur ein geringes Verlagerungspotenzial zu anderen Verkehrsmitteln vorhanden ist und ein Großteil des Kfz-Verkehrs auch zukünftig abzuwickeln ist. Die Stärkung von Elektromobilität oder Sharing-Angeboten sind unter Gesichtspunkten der Umweltfreundlichkeit zwar zu fördern, haben allerdings keinen Einfluss auf die Anzahl der durchgeführten Kfz-Fahrten. Somit liegt das Hauptaugenmerkt auf einer angemessenen Verkehrsverteilung im Ortskern.

Sowohl bei einer Einbahnstraßenregelung als auch der Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich werden rund 2.000 Kfz täglich von der Mittelstraße verlagert. Die prognostizierte Verteilung im Ortskern sorgt für Mehrverkehr von bis zu 1.500 Kfz-Fahrten auf einzelnen Straßenabschnitten. Die resultierenden Gesamtverkehrsmengen werden unter den gegebenen Bedingungen (Straßenquerschnitt, Randnutzungen, Konfliktstellen) allerdings als verträglich bewertet. Berücksichtigt werden müssen flankierende Straßenbaumaßnahmen, die für eine notwendige Beruhigung des Kfz-Verkehrs und Einhaltung der jeweils erlaubten Höchstgeschwindigkeit sorgen.

Da der Kfz-Verkehr bei einer Einrichtung einer Fahrradzone im historischen Ortskern fast gänzlich aus der Mittelstraße verlagert wird, ist bei dieser Lösung mit deutlich steigenden Verkehrsmengen auf den übrigen Straßen im Ortskern zu rechnen. Bis zu 3.000 Kfz täglich an Mehrverkehr sind auf einzelnen Streckenabschnitten zu erwarten. Zusätzlich zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen in einzelnen Straßenabschnitten werden hier möglichweise auch Umbaumaßnahmen an Knotenpunkten notwendig, um weiterhin eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten.

Parkraum- und Parkleitkonzept
Unter den Bedingungen der innerstädtischen Entwicklungen sind Änderungen im Parkraumangebot zu berücksichtigen. Zukünftig ist damit zu rechnen, dass im Ortskern 15 bis 20 öffentlich nutzbare Parkstände und rund 100 private, öffentlich nutzbare Stellplätzen zusätzlich zur Verfügung stehen. Es wird daher keine Notwendigkeit gesehen, das Parkraumangebot zusätzlich zu erweitern.

Empfohlen wird eine Anpassung des Parkleitsystems, das neben den äußeren Parkplätzen am Rathaus, Hallenbad und der Sporthalle auch die zentralen Parkplätze an der Feuerwehr, der Volksbank und an der Bachstraße ausweist. Dabei soll die Zielführung von den Ortseingängen zum nächstgelegenen Parkplatz erfolgen. Außerdem soll keine Zielführung des Parksuchverkehrs über die Mittelstraße erfolgen. Von Norden und Osten soll das System von der L607 über den Kapellenweg leiten. Die Anfahrt von Süden wird von der Weseler Straße weiter über die Schienebergstege ausgewiesen.

Vertiefung Verkehrskonzept
Neben den verkehrlichen Aussagen rund um die Mittelstraße sind Wege aufzuzeigen, wie der motorisierte Individalverkehr in der Gemeinde insgesamt reduziert werden kann. Ziel ist eine deutliche Reduzierung des MIV zugunsten des Umweltverbundes, des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Hierfür werden unterschiedliche Modelle zusammengestellt und mit den Bürger*innen in einem differenzierten Moderationsprozess gemeinsam diskutiert. Dabei wird es vor allem auch darum gehen, aufzuzeigen, dass die gewünschte deutliche Reduzierung des MIV mit einer Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens einhergehen muss.

Gemeinschaftsgrundschule

Hochbaulicher Wettbewerb Gemeinschaftsgrundschule (Nr. 1.1)
Um die geplante Erweiterung und Modernisierung der Gemeinschaftsgrundschule Schermbeck angemessen vorzubereiten, soll ein hochbaulicher Wettbewerb durchgeführt werden, auf dessen Grundlage die anschließende Baumaßnahme durchzuführen ist. Der Wettbewerb sorgt für ein hohes Maß an Qualität und soll diesen wichtigen Infrastrukturbaustein für Schermbeck nachhaltig auf den Weg bringen. Neben einem modernen Schulgebäude und einer Sanierung der bestehenden Gebäudesubstanz gilt es dabei auch einen attraktiven Ortseingang an der Weseler Straße zu definieren bzw. bei der dort vorliegenden diffusen räumlichen Lage ein klares städtebauliches Profil zu entwickeln.

Freiraumplanerischer Wettbewerb Mittelstraße (Nr. 1.2)
Mit dem vorliegenden Konzept wird dargestellt, wie die Mittelstraße in Zukunft konzipiert wird – sei es als Einbahnstraße, als verkehrsberuhigter Bereich oder als Fahrradzone. Die Grundüberlegungen für eine attraktive Gestaltung der zentralen Lebensader wurden im ISEK zwar aufgezeigt, zeigen jedoch nur, wie die neu gestaltete Straße aussehen könnte. Der als Grundlage für die Sanierung und den Umbau der Straße dienende Entwurf, soll über einen freiraumplanerischen Wettbewerb gefunden werden. Damit wird die seit Jahren anstehende Erneuerung des Straßenraums gestalterisch hochwertig und der Aufgabe angemessen vorbereitet.

Abbildung 29: Gestaltung Grüner Ring

Leitfäden und Richtlinien (Nr. 1.3)
Es ist vorgesehen ein Hof- und Fassadenprogramm sowie einen Verfügungsfonds aufzulegen. Hierfür ist es erforderlich Richtlinien aufzustellen, die die Modalitäten der Antragstellung regeln.

Die Richtlinien können gegebenenfalls auch durch Leitfäden ergänzt werden, um die Adressaten der Instrumente bei der Vorbereitung ihrer individuellen Projekte und der Erarbeitung von Ideen und Gestaltvorstellungen zu unterstützen. Hierfür können Aspekte der Fassadengestaltung, farbliche Optionen, Dachformen, Materialien, Werbeanlagen im Sinne von Empfehlungen aufgeführt und visualisiert werden. Daneben ist es auch möglich geeignete Projekte eines Verfügungsfonds zu kommunizieren und zu visualisieren.

Rahmenplanung Altstandort Schule Schienebergstege (Nr. 1.4)
Durch die anvisierte Modernisierung und Erweiterung der Gemeinschaftsgrundschule an der Weseler Straße wird der Altstandort an der Schienebergstege frei für neue Nutzungen. Erhalten werden soll laut bisheriger Überlegungen lediglich die Turnhalle. Wie die in einem Wohngebiet liegenden Flächen zukünftig genutzt werden, soll eine Rahmenplanung aufzeigen, die in Kooperation mit lokalen Akteur*innen entwickelt werden soll.

Qualifizierungsverfahren Quartier Am Mühlenpark (Nr. 1.5)
Mit der Erweiterung der Gemeinschaftsgrundschule an der Weseler Straße, einer wichtigen sozialen Infrastruktureinrichtung Schermbecks, wird die städtebauliche „Lücke“ zwischen Rathaus, Schule, Schwimmbad und Einzelhandelsstandorten noch offensichtlicher, als dies heute bereits der Fall ist. Bei einer Neuorientierung der Fläche ist zu beachten, dass die für den Wohnungsbau nutzbaren Flächenreserven Schermbecks zur Neige gehen. Die zentral gelegene und auch durch den ÖPNV gut erschlossene Fläche an der Weseler Straße bietet sich bestens für eine Entwicklung mit städtischen Nutzungen an. Flächenentwicklungen in Randbereichen der Gemeinde würden dadurch überflüssig. Heute ist die Fläche im FNP allerdings noch als landwirtschaftliche Fläche festgesetzt.

Eine Umnutzung der Fläche wurde bereits im Gemeindeentwicklungskonzept aus dem Jahr 2008 aufgeführt. Im vorliegenden ISEK wurden diese Überlegungen nun konkretisiert und die Fläche als Entwicklungsfläche für Wohnungen und andere Nutzungen wie Dienstleister, Ärzte oder auch Anbieter aus dem Gastbewerbe konzipiert. Darüber hinaus soll eine Verlegung der Straße Lichtenhagen erfolgen, so dass der Erholungsbereich an den Mühlenteichen zukünftig autofrei ist.

Im nächsten Schritt soll zunächst eine Änderung des Flächennutzungsplans eingeleitet werden. Abhängig von den Ergebnissen dieses Verfahrens sind weitere Vorplanungen für die konkrete Entwicklung der Fläche auf den Weg zu bringen. Ein Rahmenplan soll eruieren, welche Grünbestände erhaltenswert sind, wo die zukünftige Straße verlaufen soll und welche

Abbildung 30: Gestaltung Mühlenbach

Wohn-, Nutzungs- und Bauformen konkret zu entwickeln sind. Der Rahmenplan ist von Fachbüros in Kooperation mit den Schermbecker Akteure*innen zu entwickeln. Er soll als Grundlage für die weitere Entwicklung dienen, die insbesondere auch über geeignete wettbewerbliche Verfahren vorangetrieben werden soll. Die Verfahrensart wird dann fixiert, wenn die Rahmenbedingungen geklärt sind.

Qualifizierungsverfahren Grüner Ring (Nr. 1.6)

Mit dem vorliegenden Handlungskonzept werden die Bausteine eines Grünen Rings um den Ortskern definiert. Dabei ist vorgesehen, die Freiflächen um die Burg und um die Wallgrabenzone langfristig in öffentliche Grünanlagen umzuwandeln und über attraktive Verbindungswege miteinander zu verknüpfen. Eine Bebauung ist auszuschließen. Die Überreste der historischen Befestigungsanlagen sind zu erhalten und herauszuarbeiten. Dieser Entwicklungskorridor ist eine wesentliche Kernaussage des vorliegenden Berichts und zentrale Zielsetzung für die mittelfristige Ortsentwicklung.

Da die Flächen sich weitgehend in privatem Eigentum befinden, kann zum jetzigen Zeitpunkt weder eine zeitliche Vorgabe für ihre Umwandlung abgegeben werden, noch ist es sinnvoll, im Detail Aussagen darüber zu treffen, wie die Flächen zu gestalten sind. Lediglich die zukünftige Nutzung als öffentliche Grünfläche wird festgesetzt.

Sobald sich in den nächsten Jahren Optionen ergeben eine Entwicklung anzustoßen, sollen mit Städtebauförderungsmitteln Planungen auf den Weg gebracht werden, die die Gestaltung und Nutzung des Grünen Rings mit den Leitflächen Mühlenpark und Gemeindegarten konkretisieren. Da davon auszugehen ist, dass nicht alle Flächen gleichzeitig zur Verfügung stehen werden, wird es darum gehen, Entwicklungsbilder zu erstellen, die eine Umwandlung in mehreren Schritten aufzeigen.

Entwicklungsstrategie Mühlenbachtal (Nr. 1.7)

Das Mühlenbachtal wird im vorliegenden ISEK als Flächenpool identifiziert, an dem – mit dem Ziel dort eine renaturierte Gewässerauenlandschaft entstehen zu lassen – zukünftig Ausgleichsmaßnahmen für Baumaßnahmen umgesetzt werden sollen. Angedacht sind darüber hinaus Spazierwege und Spielmöglichkeiten, die den Bereich für die Naherholung und für den Wohnumfeld nahen Aufenthalt qualifizieren. Die Umsetzung des Vorhabens ist langfristig und in mehreren, heute noch nicht abzusehenden Schritten anzugehen. Dennoch soll eine Strategie entworfen werden, die eine klare Zielrichtung vorgibt und Bausteine wie z. B. Flächen und Wege, Gehölze und Vegetation oder Trassen für eine Gewässerrenaturierung benennt, die am Ende die Vision einer renaturierten Bachaue Wirklichkeit werden lassen.

Ansicht SÜD

Schnitt

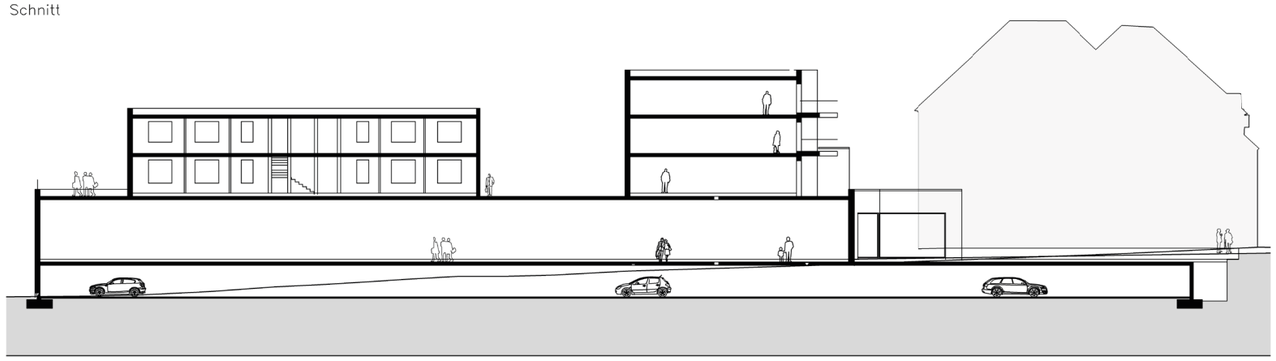


Abbildung 31: Ansicht Wohn- und Geschäftshaus Erler Straße

5.3 IMMOBILIENENTWICKLUNG

Das Bild einer Stadt wird ganz wesentlich durch den Gebäudebestand geformt. Hier prägen vor allem private Investitionen das Geschehen. Ziel und Zweck des vorliegenden Handlungskonzepts ist es u.a. auch attraktive Rahmenbedingungen für Investitionen von privater Hand zu schaffen, die ggf. auch durch öffentliche Fördermittel unterstützt werden können. Daher werden im Folgenden private Entwicklungspotenziale und anstehende Projekte, kommunale Baumaßnahmen, sowie weitere, für die Ortsentwicklung relevante Immobilienprojekte aufgeführt.

Archiv (Nr. 2.1)
Unter Berücksichtigung der Ratsbeschlussfassung zur zukünftigen Ausrichtung des Schulstandortes und dem Gutachten der Archivberatungsstelle des LVR sowie den tatsächlichen Bedürfnissen und Ansprüchen an ein Archiv kann nur ein autarkes Gebäude ins Auge gefasst werden. Andere Umsetzungen würden den Ansprüchen hinsichtlich des Raumklimas u.a.m. nicht gerecht werden.

Durch die Regelungen des Personenstandsgesetzes werden Register (Heirat-, Sterbe-, Geburt) nach 30, 80 oder 110 Jahren zu Archivgut, welches vom Archiv zu betreuen ist. Insofern erhöht sich das vorhandene Archivgut nicht nur innerhalb der Bestände (I vor 1908, II 1908-1945 und III 1945-1975) und durch die notwendige Bestandserweiterung bis 2000 und 2020 (ff.). Hinzu kommen der Kartenbestand und ein voraussichtlich rasender Anstieg von „Digitalisaten“. Der Flächenbedarf wird nach ersten Einschätzungen (Rollwagenmagazin, Kartenraum, Kassen-/Personenstands-/Meldekartenarchiv, Schmutzraum, Besucher-, Arbeits- und Besprechungsbereich für Vereine) mit 242 m² angenommen. Es bleibt zu überprüfen, ob Räumlichkeiten für die VHS und Serverräume ergänzt werden müssen.

Aufgrund der besonderen Anforderungen an derartige Räumlichkeiten (DIN 67700, DIN EN 16893, DIN EN 15759-2, DIN ISO 11799) ist dabei von einem Investitionsvolumen i. H. V. 1,1 Mio. EUR auszugehen. Als Förderprogramme kommen für die gemeinsam genutzten Räume (Vereine, VHS etc.) die Städtebauförderung und für die Ausstattung des Archives sowohl die Archivförderung (Hausförderung des LVR-AFZ), als auch die Regionale Kulturförderung des LVR in Betracht.

Immobilien in Schermbeck

Neubau und Ergänzung Gemeinschaftsgrundschule (Nr. 2.2)
Aus den zwei Grundschulen der Gemeinde Schermbeck wurde zum 1. August 2019 eine Verbundschule mit zwei Standorten gebildet. Als Hauptstandort wurde dabei die ehemalige Gemeinschaftsgrundschule an der Weseler Straße gewählt. Den katholischen Teilstandort stellt die vormalige Maximilian-Kolbe-Schule an der Schienebergstege dar. Beide Standorte weisen eine jeweils unterschiedliche Gebäudestruktur und Sanierungsbedürftigkeit auf. Bereits während der Erarbeitung des pädagogischen Konzeptes der Verbundschule und den Überlegungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der Schermbecker Schullandschaft vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, der Inklusion, der Digitalisierung und der Ganztagsbetreuung, wurde deshalb eine Machbarkeitsstudie als notwendig erachtet.

Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie „Kommunales Bildungszentrum“ wurde im Rahmen der Städtebauförderung 2018 mit Landes- und Bundesmitteln gefördert. Aus dem Verfahren der Machbarkeitsstudie ging schließlich die Beschlussvorlage 00121/2019 hervor, die in der Sitzung des Rates der Gemeinde Schermbeck am 09.10.2019 beraten wurde.

Die in dieser Sitzung gefassten Beschlüsse sowie ein ergänzender Ratsbürgerentscheid geben der Verwaltung den Auftrag zur Bildung eines zentralen Schulstandortes an der Weseler Straße mit folgenden Prüfaufträgen:

- Weiternutzung des Pavillons an der Weseler Straße (Ja/Nein) bei Abriss des übrigen Altbestandes?
- Errichtung einer Zweifachsporthalle ohne Nutzung als Versammlungsstätte
- Mögliche Berücksichtigung des derzeitigen Erscheinungsbildes (Fassade des Altbestandes) bei der Planung des neuen Schulgebäudes
- Gegenüberstellung der Kosten einer 4-zügigen Grundschule im Verhältnis zu einer 5-zügigen

Die Kostenschätzung für den Maßnahmenkatalog ist schwierig, da noch keine Prüfergebnisse oder Planungsgrundlagen vorliegen. Von ähnlichen Projekten aus anderen Kommunen sind Werte im Bereich von 20 Mio. EUR bekannt.

Turnhalle (Nr. 2.3)
Die Einfachsporthalle der Gemeinschaftsgrundschule verfügt über einen Parkettboden. Die Sporthalle ist sanierungs- und modernisierungsbedürftig. Die Sanitärräume sowie Umkleiden sind generell sanierungsbedürftig. Diese Maßnahme (vorliegende Schätzungen etwa 2,5 Mio. EUR) entstammt der Machbarkeitsstudie und den Untersuchungen und Planungen zur Grundschule. Sie soll jedoch von der Maßnahme Gemeinschaftsgrundschule abgekoppelt werden, da die zu errichtende Zweifachsporthalle auch von örtlichen Vereinen genutzt werden soll. Aufgrund der öffentlichen Verfügbarkeit soll der Turnhallenbau anteilig über Städtebaufördermittel finanziert werden.

Dreifachsporthalle Gesamtschule Erler Straße (Nr. 2.4)
Gegenwärtig findet nur eine eingeschränkte Nutzung der Sporthalle unter Berücksichtigung der Einhaltung der Kompensationsmaßnahmen seitens der Bauaufsichtsbehörde des Kreises Wesel statt. Insbesondere durch festgestellte Brandschutzmängel mussten funkvernetzte Rauchwarnmelder installiert, die Personenanzahl der Sportler und Zuschauer begrenzt und ein zusätzliche Kennzeichnung der zweiten Flucht- und Rettungswege aus der Sporthalle vorgenommen werden.
Dauerhaft ist jedoch unter Berücksichtigung der geplanten und erforderlichen Sanierungen sicherzustellen, dass die bauaufsichtlich geforderten brandschutzrechtlichen Auflagen umgesetzt werden.

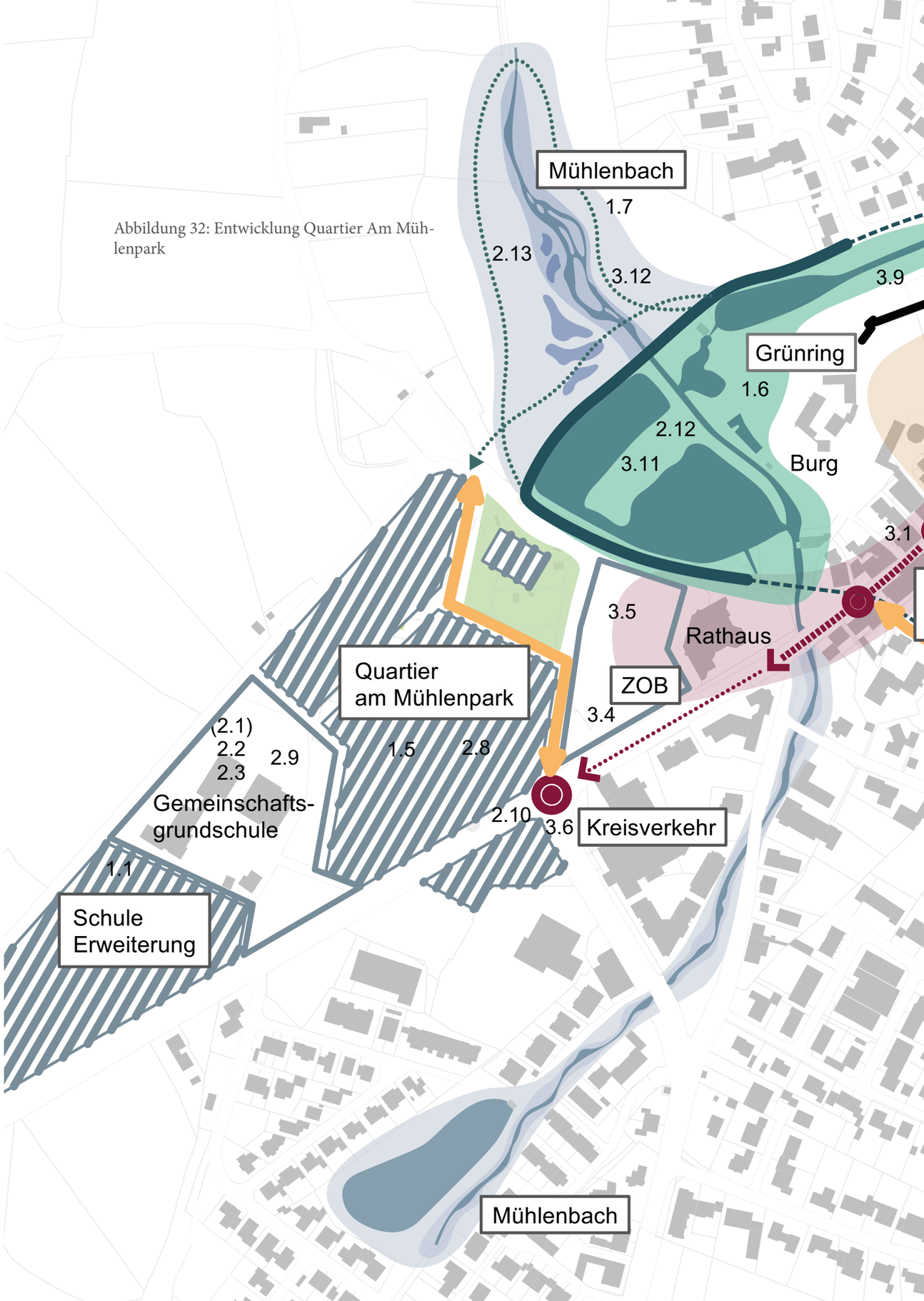


Abbildung 32: Entwicklung Quartier Am Mühlenpark

Im Rahmen dieser Maßnahme soll geprüft werden, ob eine umfassende Sanierung der Bereiche der Dreifachsporthalle, die in den vergangenen Jahren noch nicht saniert wurden, und eine Ertüchtigung des Gebäudes zu einer allgemeinen Versammlungsstätte im Rahmen eines Förderprogrammes ermöglicht werden kann. Dazu wäre in einem zweiten Schritt die Ausarbeitung der planerischen Voraussetzungen zur Erstellung eines Förderantrages (ggf. im Rahmen „Investitionspaktes Sportstätten“) zur Ertüchtigung der Dreifachsporthalle zu einer zukunftsträchtigen Sportanlage einschließlich möglicher Nutzung einer Versammlungsstätte notwendig. Die nachstehenden Bereiche der Dreifachsporthalle könnten im Zusammenhang mit einer Förderung möglicherweise für die Sanierung grob in Erwägung gezogen werden. Weitere Bereiche blieben einer konkreten Planung vorbehalten.

- Energetische Sanierung
  - Restarbeiten Glasfassade
  - evtl. Dämmung Baukörper
  - Überdachung Dachterrasse

- Innensanierung
  - Umkleiden, Gänge, Foyer, Tribünenbereich,Prallschutz, Geräteräume
  - Treppenhäuser
  - Akustik

- Bauliche Ertüchtigung zu einer allgemeinen Versammlungsstätte
  - RWA – Anlage
  - Brandmeldeanlage

Die genauen Gesamtkosten für diese Maßnahme können erst nach Erarbeitung der planerischen Voraussetzungen eines Förderantrages beziffert werden.

Wohn- und Geschäftshaus Erler Straße (Nr. 2.5)
An der Erler Straße Ecke Mittelstraße ist ein Wohn- und Geschäftshaus mit einem modernen Vollsortimenter im Erdgeschoss und 24 Wohnungen in den Obergeschossen geplant. Geparkt wird in dem bis zu vier geschossigen Gebäude weitgehend in einer Tiefgarage (vgl. Abb. 31). Die Marktfläche im Erdgeschoss beträgt rund 1.700 m² und stärkt den nördlichen Pol des Geschäftszentrums in der Mittelstraße. Für die Erschließung des Neubauvorhabens ist auf der L607, Erler Straße, die Errichtung einer Linksabbiegespur notwendig. Die Planungen für das Vorhaben wurden bei der Erarbeitung des vorliegenden Integrierten Handlungskonzepts fachlich unterstützt und berücksichtigt. Mit dem Bau soll 2022 begonnen werden.

Anbau und Erweiterung der Volksbank (Nr. 2.6)
Die Räumlichkeiten der Volksbank Schermbeck in der Mittelstraße sind modernisierungsbedürftig und mittlerweile an der Grenze ihrer Auslastungsfähigkeit angelangt, so dass eine Erweiterung vorgesehen ist. Die Planungen sehen vor, das Bestandsgebäude um einen dreigeschossigen Anbau an der Apothekerstege zu ergänzen, um den langfristigen Bedürfnissen gerecht zu werden. Der Bau soll möglichst kurzfristig realisiert werden.

Entwicklung Altstandort Schule Schienebergstege (Nr. 2.7)
Durch die anvisierte Modernisierung und Erweiterung der Gemeinschaftsgrundschule an der Weseler Straße wird der Altstandort an der Schienebergstege frei für neue Nutzungen. Der Rat der Gemeinde Schermbeck hat in seiner Beschlussfassung vom 09.10.2019 (Vorlage 00121/2019) nach Fertigstellung des neuen Grunschulstandortes die Aufgabe des Standortes Schienebergstege als Grundschulstandort unter Erhalt der Zweifachsporthalle, des Erweiterungsbaus sowie des OGS Anbaus zu Gunsten öffentlich-rechtlicher Nutzung beschlossen. Ob dabei der Umgebung entsprechend Wohnungen geplant werden oder ob auch andere, gemischte Nutzungen denkbar sind, soll eine Rahmenplanung aufzeigen. Ziel ist, ein attraktives Quartier an der Schienebergstege entstehen zu lassen, das sich harmonisch in das Zentrum integriert. Es stehen, einschließlich der erhaltungswürdigen Turnhalle, rund 13.700 m² zur Verfügung.

Entwicklung Quartier Am Mühlenpark (Nr. 2.8)
Der Bereich zwischen Weseler Straße, Tiefer Weg und Rathaus/Busbahnhof bildet mit einer Fläche von fast 65.000 m² ein großes, zentral gelegenes Entwicklungspotenzial im Zentrum von Schermbeck. Die momentan überwiegend landwirtschaftlich genutzte Freifläche zwischen dem Rathaus und der Gemeinschaftsgrundschule an der Weseler Straße soll schrittweise zu einem neuen CO^2-neutralen und sozialen (Wohnungsbau-)Quartier entwickelt werden. Eine Kombination aus Wohnangeboten, einer modernen Gemeinschaftsgrundschule und Dienstleistungen das Quartier zukünftig prägen (vgl. Abb. 32). Am Mühlenteich könnte ein besonderer Stadtbaustein im Grünen entstehen, der z.B. als Hotel oder mit Gastronomie auf die Lagegunst am Wasser eingeht. Entlang der Weseler Straße bieten sich höhere, dreigeschossige Gebäude mit Dienstleistern oder auch medizinischen Angeboten an. Ansonsten soll das Gebiet zum Wohnen genutzt werden. Die Straße Lichtenhagen soll zukünftig nicht mehr wie heute direkt am Mühlenteich verlaufen, sondern verschwenkt werden. Dadurch kann am Mühlenteich ein ruhiger Bereich für die Erholung entstehen.

Mit der Nähe zum Ortskern, zum Grün und zu wichtigen zentralen Einrichtungen soll sich das Viertel zu einem lebendigen Quartier für Jung und Alt entwickeln. Die Realisierung ist langfristig zu sehen. Bis dahin sind noch verschiedene Verfahren auf den Weg zu bringen: von der Änderung des Flächennutzungsplanes über die Ansprache von Investor*innen und Entwickler*innen bis hin zu Qualifizierungsverfahren und Werkstätten zur Findung des konkreten Bau- und Nutzungsprogramms.

Grunderwerb Schulgrundstück Weseler Straße (Nr. 2.9)
Für den Neubau der Schule an der Weseler Straße muss die Gemeinde Grunderwerb tätigen. Hierfür sind im Haushalt 2021 entsprechende Mittel eingestellt.

Grunderwerb Knoten Weseler Straße/Maassenstraße/Lichtenhagen (Nr. 2.10)
Für den Neubau des Kreisverkehrs Weseler Straße/Maassenstraße/Lichtenhagen muss die Gemeinde Grundstücksflächen erwerben. Hierfür sind entsprechende Mittel in den Haushalt der Gemeinde eingestellt worden.

Grunderwerb Gemeindegarten (Nr. 2.11)
Die Wallgrabenzone ist ein heute noch gut ablesbares Zeugnis der ehemaligen Befestigungsanlagen. Eine Bebauung einzelner Flächen, auch nur kleiner Teilbereiche, ist nicht geplant. Die meist als Klein- bzw. Hausgärten genutzten Parzellen befinden sich heute überwiegend in privater Hand. Um langfristig die Nutzung als Freifläche und Grünanlage zu sichern, sollen die Flächen nach und nach in den Besitz der Gemeinde übergehen. Eine Enteignung von Flächen ist ausdrücklich nicht vorgesehen. Der Erwerb durch die Gemeinde soll nur erfolgen, wenn einzelne Flächen brach liegen oder von den Eigentümern nicht mehr benötigt werden. Wenn der Gemeinde genügend Flächen zur Verfügung stehen, können erste Bauabschnitte einer öffentlichen Grünanlage umgesetzt werden. Dabei ist zuvor eine Rahmenplanung in Kooperation mit der Schermbecker Bürgerschaft zu erstellen, die Art und Form der Grünfläche darstellt.

Abbildung 33: Gestaltung Mittelstraße

Perspektivischer Grunderwerb Mühlenpark (Nr. 2.12)
Die Frei- und Wasserflächen des geplanten Mühlenparks befinden sich heute überwiegend in privatem Eigentum. Während sich manche Wege in den Randbereichen um den Mühlenteich im Besitz der Kommune befinden, duldet der Eigentümer auf einigen „privaten" Wegen zwischen Ortskern und Burg Besucher*innen. Langfristig soll der gesamte Bereich als öffentliche Grünfläche gesichert werden. Dafür sind die betreffenden Grundstücke durch die Gemeinde zu erwerben. Eine Bebauung ist nicht vorgesehen.

Grunderwerb Mühlenbach (Nr. 2.13)
Der Mühlenbach soll durch Ausgleichsmaßnahmen, die bei Baumaßnahmen erforderlich sind, aufgewertet werden. Langfristig soll entlang des Mühlenbachs so eine ökologisch wertvolle Zone geschaffen werden, die die Bereiche des Grünen Rings mit der Landschaft verbindet. Auch soll dort ein Weg mit attraktiven Angeboten, wie z. B. Spielplätzen am Wasser, entstehen. Die Gemeinde Schermbeck möchte diese Flächen daher erwerben. Das langfristig anvisierte Gesamtbild soll im Rahmen einer landschaftsplanerischen Rahmenplanung aufgezeigt werden.

St. Ludgerus

Mittelstraße
> einheitliche Gestaltung
> Betonung Platzaufweitung mit Wasserelementen
> Baumpflanzungen außerhalb Altstadtkern
> abgespannte Beleuchtung

Rathausplatz

ZOB

Kreisverkehr

5.4 VERKEHR UND FREIRAUM

Die Gestaltung des öffentlichen Raums im Einklang mit einer Verkehrslösung und die zukünftige Entwicklung der grünen Freiräume sind zwei wesentliche Handlungsfelder des ISEK. Hinsichtlich der Kosten für die öffentliche Hand bilden Sie die größte Position.

Sanierung und Neugestaltung der Mittelstraße (Nr. 3.1)
Die Mittelstraße steht in Schermbeck bereits seit einigen Jahren ganz oben auf der Liste der zu sanierenden Straßen. Neben den Oberflächen sind vor allem auch der Unterbau und ein Großteil der Wasser- und Versorgungsleitungen der zentralen Achse im Ortskern erneuerungsbedürftig. Bisher wurde auf die dringenden erforderlichen Arbeiten verzichtet, um zu warten, bis Klarheit über die zukünftige Verkehrsführung und die neue Gestaltung der Straße herrscht. Zu diesen Themen wurden in dem vorliegenden Bericht ausführliche Grundlagen und Varianten erarbeitet.

Über das konfliktträchtige Thema sollen die Bürger*innen Schermbecks selbst entscheiden, um eine möglichst konsensuale Entscheidung

Abbildung 34: Neugestaltung Mittelstraße Variante 1

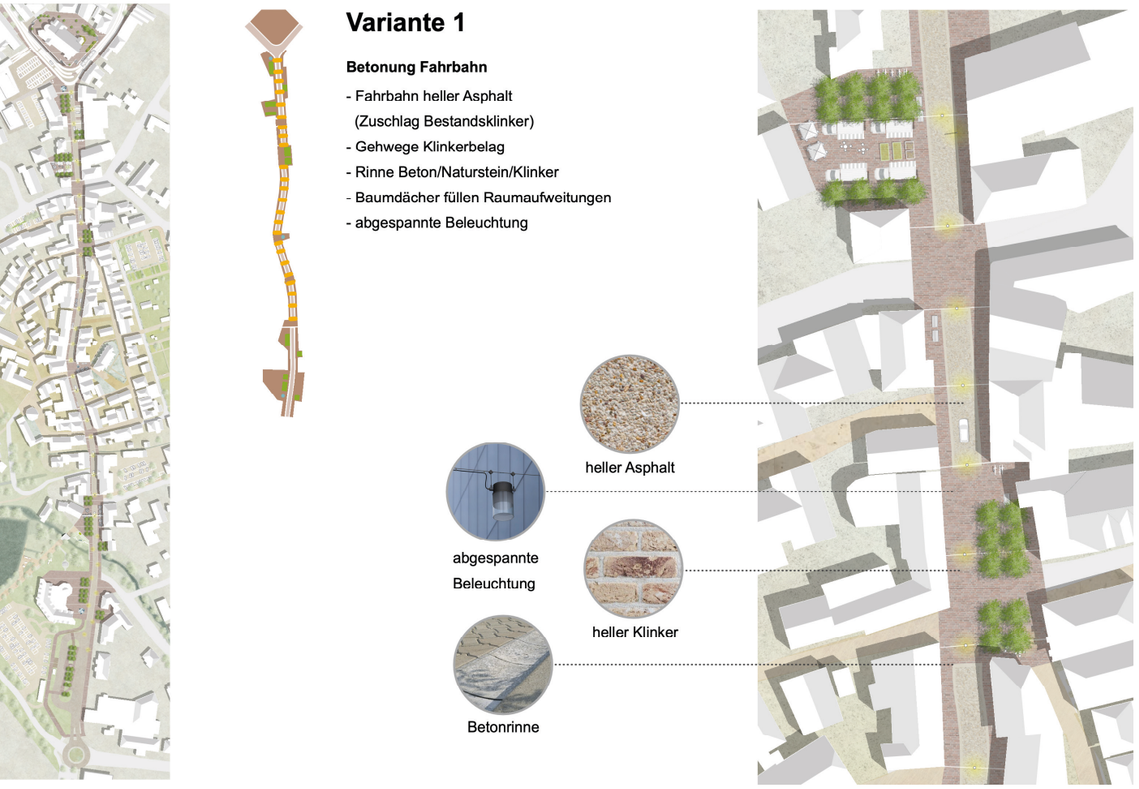


Abbildung 35: Detailansicht

Abbildung 36: Querschnitt Mittelstraße

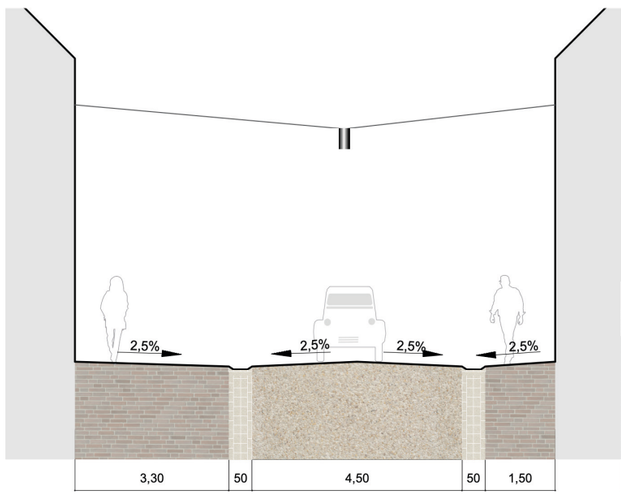


Abbildung 37: Neugestaltung Mittelstraße Variante 2

Abbildung 38: Detailansicht

Abbildung 39: Querschnitt Mittelstraße

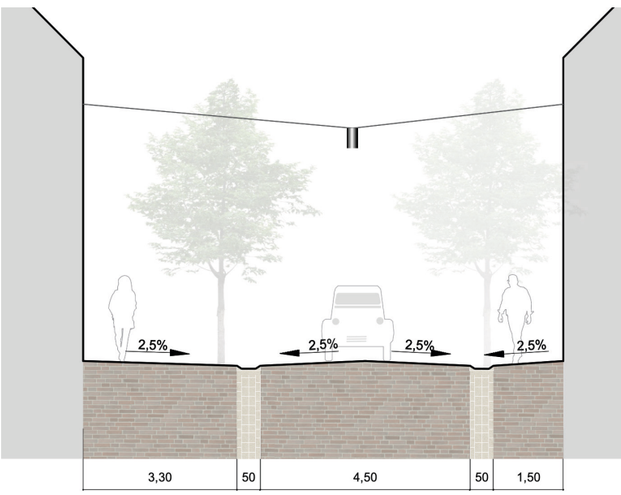


Abbildung 40: Neugestaltung Mittelstraße Variante 3

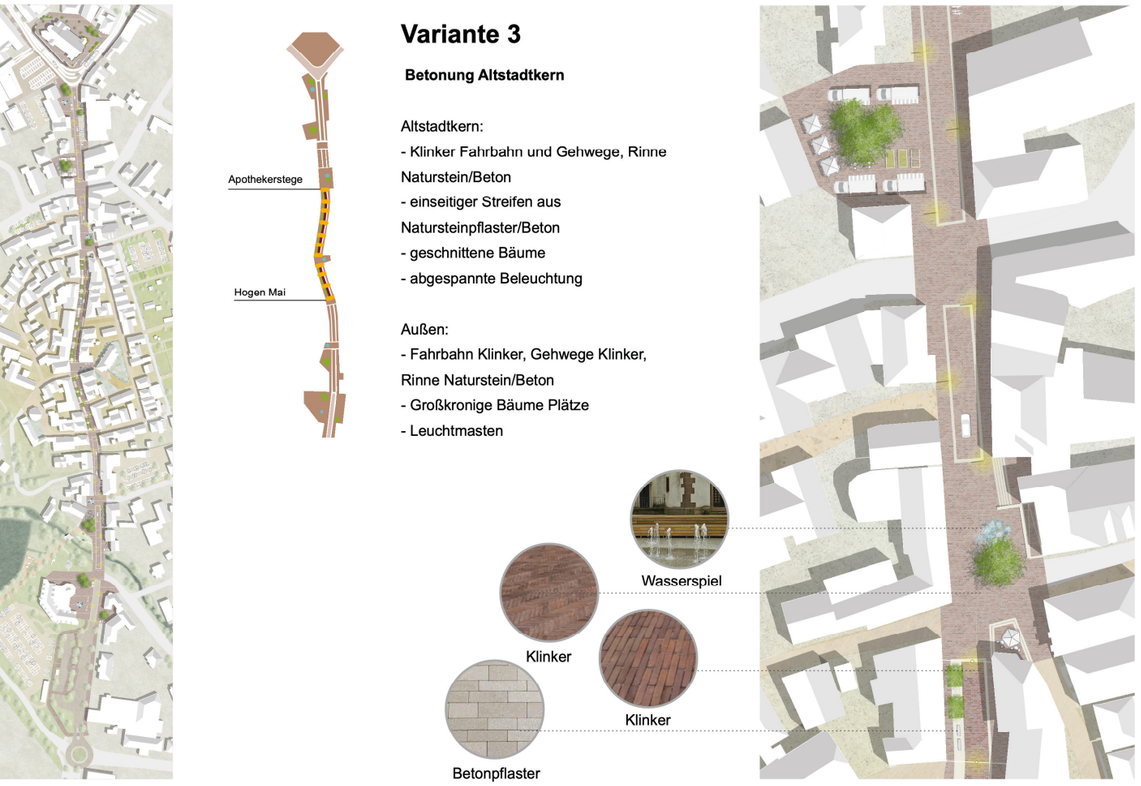
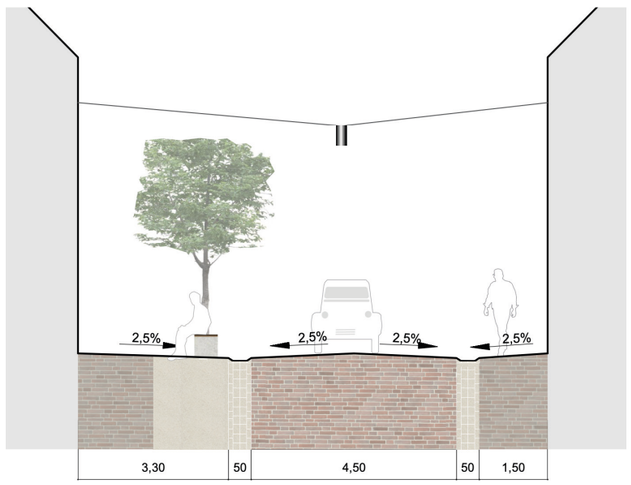


Abbildung 41: Detailansicht

Abbildung 42: Querschnitt Mittelstraße



herbeizuführen. Ggf. soll ein Ratsbürgerentscheid durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird anschließend ein freiraumplanerischer Wettbewerb (Projekt 1.2) ausgeschrieben, der den endgültigen Entwurf zum Ausbau der Mittelstraße liefert.
Im Anschluss an die Sanierung der Versorgungsleitungen und des maroden Unterbaus der Mittelstraße soll die zentrale Achse im Ortskern umgestaltet werden. Die konkreten Planungen und die Umgestaltung der Straße sowie des südlichen Abschnitts Weseler Straße erfolgen auf der Grundlage des freiraumplanerischen Wettbewerbs (Projekt 1.2).
Die im ISEK dargestellten Gestaltungsmöglichkeiten bieten einen ersten Ausblick auf die zukünftige Gestaltung der Straße. Gleichzeitig zeigen sie wichtige Prinzipien auf, die bei der Ausschreibung des Wettbewerbs zu berücksichtigen sind. Hierzu gehört u.a. ein konsequenter Gestaltungsstil vom neuen Kreisverkehr am Busbahnhof bis zur Kreuzung Mittelstraße/Erler Straße bzw. dem Platz um die St.-Ludgerus-Kirche. Dadurch soll der Ortskern erkennbar markiert und die Bedeutung der Straße unterstrichen werden. Anzustreben ist eine robuste Straßenraumgestaltung, die unterschiedliche Verkehrsregelungen zulässt und so ermöglicht, mögliche zukünftig notwendig werdende Änderungen lediglich über Beschilderungsmaßnahmen vorgenommen werden können. Darüber hinaus ist ein barrierefreier Ausbau zu gewährleisten, bei dem unterschiedliche Bereiche beispielweise durch Rinnen statt Borde getrennt werden.

Aufwertung Schienebergstege/Kapellenweg (Nr. 3.2)
Im Sinne einer „gerechteren“ Verkehrsbelastung der Straßen im Ortskern wird einerseits die Mittelstraße entlastet, andererseits müssen einige Straßenzüge Mehrverkehr aufnehmen. Dabei sollen die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität erhalten und, sofern möglich, gestärkt werden. Dafür ist es vor allem wichtig, für die Einhaltung

Schienebergstege

der erlaubten Höchstgeschwindigkeit zu sorgen und die Fußgänger*innen und Radfahrenden sicher zu führen.

Neben regelmäßigen Kontrollen kann auch über die Fahrbahngestaltung Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit genommen werden. Daher wird empfohlen, punktuelle „Aufmerksamkeitsfelder“ im Straßenraum zu schaffen. Diese sorgen bspw. in Form farblich abgesetzter Aufpflasterungen oder die Fahrbahnbreite einengender Einbauten für eine deutliche Entschleunigung. Mit flachen Kanten sind diese Flächen auch für den Radverkehr befahrbar. Diese „Aufmerksamkeitsfelder“ werden im Verlauf der Schienebergstege (Höhe Spielplatz, Höhe Grundschule, Knotenpunkt

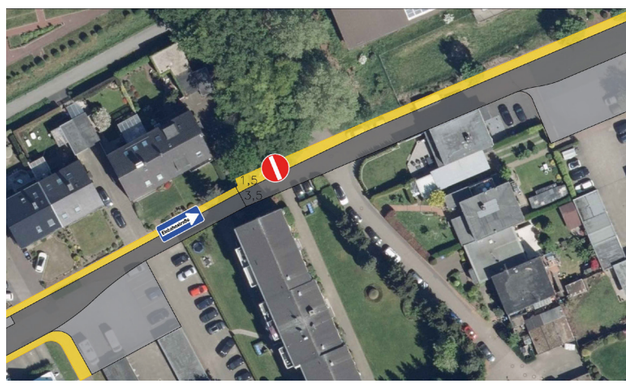


Abbildung 43: Öffnung Marellenkämpe

mit Landwehr) sowie dem Kapellenweg (Höhe Spielplatz, Knotenpunkt mit Kardinal-von-Galen-Straße und Pastoratsweg) empfohlen.

Um auch bei den zu erwartenden steigenden Verkehrsmengen die Sicherheit für Fußgänger*innen zu gewährleisten, ist außerdem sicherzustellen, dass durchgängig ausreichend breite Gehwege vorhanden sind. Entlang der Schienebergstege zwischen Grundschule und Kapellenweg ist mindestens einseitig ein 1,5 m breiter Gehweg anzulegen.

Anpassungen Öffnung Marellenkämpe (Nr. 3.3)
Die Straße Marellenkämpe bildet in Verlängerung der Straße Schienebergstege eine direkte Verbindung zwischen dem Ortskern und der L607 (Dorstener Straße) sowie dem dort befindlichen Aldi-Markt. Dieser Verbindungsweg ist für den Kfz-Verkehr derzeit gesperrt, sodass Umfahrungsverkehr vor allem über den Kapellenweg entsteht. Aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreite an der heute gesperrten Engstelle wird eine Öffnung für den Kfz-Verkehr lediglich in Richtung Osten empfohlen. Unabhängig von der zukünftigen Verkehrsführung auf der Mittelstraße zeigen die Verkehrsberechnungen, dass eine Öffnung der Marellenkämpe für eine „gerechtere" Verteilung des Kfz-Verkehrs im Ortskern sorgt. Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der geöffneten Marellenkämpe sind als moderat einzuordnen und unter den gegebenen Bedingungen verträglich mit der bestehenden Randnutzung Wohnen.
Neubau Busbahnhof mit Mobilstation (Nr. 3.4)
Der heutige zentrale Busbahnhof am Rathaus soll zu einer Mobilstation ausgebaut werden. Die Haltestelle soll zukünftig vier Linienbusse aufnehmen können und erhält somit eine zukunftsgerechte Kapazitätserweiterung sowie mehr Flexibilität bei der An- und Abfahrt. Ergänzt werden soll das Angebot an der Mobilstation durch Bike+Ride-Angebote, Ladestationen für die E-Mobilität (sowohl Kfz als auch Rad), eine Car-Sharing-Station sowie Informationsangebote zu Freizeit und Tourismus. An der Mobilstation erfolgt eine attraktive Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel untereinander mit der Zielsetzung, eine Steigerung des ÖNPV-, Fahrrad- und Fußwegeanteils an der Gesamtmobilität in Schermbeck zu erreichen.

Parkplatzumgestaltung aufgrund des Ausbaus von Busbahnhof und Mobilstation (Nr. 3.5)
Der Neubau des Busbahnhofs mit Mobilstation beansprucht Flächen des benachbarten Parkplatzes. Daher muss der Parkplatz umgebaut werden. Ggf. fungiert er zukünftig auch als Sammelparkplatz für einen stark verkehrsberuhigten zentralen Bereich um die Mittelstraße.

Neubau Knoten Weseler Straße/Maassenstraße/Lichtenhagen (Nr. 3.6)
Im Zuge der Umgestaltung des Busbahnhofes ist eine wichtige Umbaumaßnahme die Errichtung eines Kreisverkehrs. Dieser soll zukünftig die Weseler Straße, die Maassenstraße und die Straße Lichtenhagen verknüpfen. Erzielt wird dadurch sowohl eine höhere Leistungsfähigkeit in der Verkehrsabwicklung als auch eine Reduzierung von hintereinanderliegenden Knotenpunkten. Vor allem die Konfliktsituation zwischen MIV und ÖPNV wird deutlich entspannt.

Neubau Knoten Erler Straße (Nr. 3.7)
In Zusammenhang mit der Erschließung des neuen Wohn- und Geschäftshauses an der Erler Straße sind Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt L607 / Mittelstraße notwendig. Zur Erhaltung des Verkehrsflusses entlang der Landesstraße ist eine separate Linksabbiegespur vorgesehen. Im Zuge dessen wird die Fahrbahnaufweitung genutzt, um beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr sowohl in der Erler Straße als auch im Landesstraßenabschnitt der Mittelstraße zu errichten.

Wegmarke Altschermbeck (Nr. 3.8)
Das in den 1920er Jahren errichtete Mahnmal steht an der Kreuzung Mittelstraße/Alte Dorstener Straße auf einer keilförmigen Grünfläche. Das Denkmal wurde 1953 erneuert, mehrfach saniert und erinnert an die Toten der beiden Weltkriege. Die Anlage ist in die Jahre gekommen und soll aufgefrischt werden. Dabei muss die Funktion der stummen Zeitzeugen der heutigen Sicht angepasst und entsprechend in den Fokus gerückt werden. Neben dem Gedenken und Erinnern soll auch die Funktion der Mahnung entsprechend sichtbar gemacht werden. Für eine grundlegende Aufwertung liegen bereits konkrete Planungen vor. Dabei soll Erhaltenswertes mit den heutigen Ansprüchen (z. B. Barrierefreiheit) kombiniert werden. Die Grünfläche soll nicht nur den Rang als östliche Einfahrt in den Ort einnehmen, sondern auch als Anlage zu einer wichtigen Wegmarke im Zentrum werden. Dabei sollen ökologische und klimatische Aspekte verbessert und dem Platz mehr Aufenthaltsqualität verliehen werden.

Maßnahmen Grüner Ring: Einheitliche Wege, Ausstattung, Beschilderung (Nr. 3.9)
In diesem Aufgabenpaket soll in einem ersten Schritt ein attraktiver Rundweg angelegt werden, der barrierefrei zugänglich ist. Weitere Maßnahmen auf den oben beschriebenen Grünflächen im Ort in Privatbesitz sollen folgen, wenn diese öffentlich zugänglich gemacht und aufgewertet werden können. Die in der Planung dargestellte Wegeverbindung besteht bereits heute, ist aber von unterschiedlichen Ausbauformen und -breiten gekennzeichnet, auch das Mobiliar ist veraltet. In der Bürgerbeteiligung ist zusätzlich deutlich geworden, dass es an Ausstattungselementen fehlt. Eine einheitliche Ausbauform, mit einheitlichem Belag und zusätzlichem Mobiliar sollte als erste Maßnahme den Grünen Ring für alle Bürger*innen und Tourist*innen attraktiver machen. Infotafeln könnten hier über die historische Bedeutung als Wallgrabenanlage informieren und Wissen zur ehemaligen Wasserburg, der Stadtmauer und den Mühlenteichen vermitteln.

Abbildung 44: Detail Gemeindegarten

Gemeindegarten (Nr. 3.10)
Die Wallgrabenzone Hinter der Mauer ist kleinteilig parzelliert und weitgehend in privater Hand. Überwiegend werden die Flächen als Kleingärten genutzt. Es gibt aber auch Parkplätze in den Randbereichen und bebaute Flächen. Der gesamte Bereich soll als Frei- und Grünfläche gesichert und langfristig in eine öffentliche Grünfläche umgewandelt werden. Eine weitere Bebauung wird ausgeschlossen. Mit Blick auf die Klimaerwärmung soll die anvisierte Grünnutzung auch weiterhin als Klimapuffer und Frischluftzone fungieren.

Mit den vorliegenden Entwürfen werden mögliche Bilder der zukünftigen Entwicklung aufgezeigt. Parkplätze in den Randbereichen und Bestandsschutz der vorhandenen Gebäude sind wesentliche Elemente.

Angesichts der Eigentumsverhältnisse ist heute nicht absehbar, wann der Gemeindegarten bzw. einzelne Abschnitte realisiert werden können, Teilflächen sollen dann erworben werden, wenn

Grundstücke brach fallen, zum Verkauf stehen oder nicht mehr benötigt werden. Wenn erste Grundstücke erworben sind, ist eine Planung oder ein Qualifizierungsverfahren zu erarbeiten, wie der Bereich konkret zu gestalten ist (Planung 1.8). Die Umgestaltung ist aus heutiger Sicht eher langfristig einzuordnen.

Mühlenpark (Nr. 3.11)
Auch die Umwandlung des Mühlenparks in eine öffentliche Grünfläche ist von einem möglichen Grunderwerb abhängig und daher heute zeitlich nicht zu fixieren. Wenn sich hierfür eine Möglichkeit abzeichnet, ist eine Planung oder ein Qualifizierungsverfahren anzustoßen, in der dargestellt wird, wie der Bereich konkret zu gestalten ist (Planung 1.7). Vor allem wird es hier um neue bzw. zusätzliche Wegebeziehungen und Aufenthaltsflächen gehen, aber auch der Zugang zum Wasser sollte durch neue Elemente wie z. B. Sitzstufen, Stege oder Plattformen verbessert werden. Die Umgestaltung ist aus der heutigen Sicht eher langfristig einzuordnen.

Abbildung 45: Detail Mühlenpark

Entschlammung Mühlenteiche
Die Mühlenteiche sind ein wichtiger und „idyllischer" Anziehungspunkt für Schermbecker*innen und Auswärtige. Die Teiche wurden ursprünglich als Befestigungs- und Mühlengewässer angelegt und dienten zwischenzeitlich auch der Fischzucht. Gespeist werden die Teiche durch den Schermbecker Mühlenbach. Die Entschlammung der Teiche bildet eine Verknüpfung des alten und neuen Handlungskonzeptes und soll als Grundlage für die Gestaltung des Mühlenparks noch im Jahr 2022 abgeschlossen werden.

Neben dem Erhalt der wertvollen „Wasserlandschaft" um den Ortskern soll der Bereich besser erschlossen und den steigenden Erholungsansprüchen und dem sich ändernden Freizeitverhalten angepasst werden. Dabei gilt es die klimatische Bedeutung der Mühlenteiche und des „Mühlenparks" zu sichern und auszubauen.

Maßnahmen Mühlenbach (Nr. 3.12)
Im Bereich nördlich der Mühlenteiche bietet sich die Möglichkeit einen besonderen Naherholungsraum für Klein und Groß zu schaffen und das Freiraumangebot in Schermbeck sinnvoll zu ergänzen. Eine naturnah gestaltete Wasserlandschaft mit einem renaturierten Mühlenbach, artenreichen Feuchtwiesen und einem begleitenden Auenwäldchen schafft ein besonderes Naturerlebnis. Darüber hinaus sollen naturnah gestaltete Retentionsflächen für zukünftige Hochwasserereignisse geschaffen werden. Zusätzlich könnte hier das Spielangebot Schermbecks mit Spielpunkten am Wasser oder Umweltbildungsstationen sinnvoll

Abbildung 46: Detail Mühlenbach

ergänzt werden. Die einzelnen Elemente dieses Freiraumangebots könnten schrittweise im Rahmen ökologischer Ausgleichsmaßnahmen für zukünftige Bauprojekte entstehen.

Naschmeile Alte Sorten, Erlenwald, Storchennetz (Nr. 3.13)
Das Projektgebiet schließt unmittelbar an der nördlichen Grenze des bebauten Ortskerns Schermbecks an. Es stellt ein wertvolles Vernetzungselement im Biotopverbund am Südrand der Schermbecker Sandplatten dar und verbindet den Bereich Lichtenhagen mit der Lippeaue. Der Raum eignet sich grundsätzlich auch als Nistplatz für Störche.
Um die Verbundenheit des Ortskerns mit der Landschaft und der Natur zu betonen, soll dort ein Weg angelegt werden, der durch Gehölz- und Obstpflanzungen sowie durch neue Verweil- und Beobachtungsplätze aufgewertet wird. Neben den ökologischen Werten, die dabei geschaffen werden, sollen die Obstgehölze zum „Naschen" anregen. Im Anschluss an den Streckenverlauf sollen Nisthilfen für Störche geschaffen werden.

Weitere Verkehrsprojekte (3.14)
Aus der noch laufenden Verkehrsuntersuchung werden sich Maßnahmen ableiten lassen, deren

Ziel eine verkehrsvermeidende Wirkung durch eine Verlagerung des MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist. Diese Maßnahmen beinhalten einerseits eine Förderung des ÖPNV, des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs durch deren Attraktivitätssteigerung und gegebenenfalls sogar Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr. Andererseits beinhalten sie auch Maßnahmen, die Fahrten mit dem MIV unattraktiver machen sollen (sog. Push-and-Pull-Maßnahmen). Der verbleibende Kfz-Verkehr soll über ein optimiertes Verkehrsführungskonzept gleichmäßiger und „gerechter" im Straßennetz verteilt werden.

Diese Maßnahmen können folgende Bausteine umfassen:

- Barrierefreier Umbau von Haltestellen
- Qualifizierung und Erweiterung des Radwegenetzes: baulich getrennte Führungsformen, Verbesserung von Querungen und Belägen
- Begleitende Infrastruktur: Fahrradabstellanlagen, Ladestationen
- Barrierefreiheit von Fußwegen: Bordabsenkungen, attraktivitätssteigernde Maßnahmen
- Einrichtung von Verweil- und Ruhepunkten
- Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die teilweise gleichzeitig die Überfahrten der Radwege in den Grünachsen bevorrechtigen
- Punktuelle Kappung von Straßenverbindungen
- Mobilitätsmanagement: insb. bzzgl. schulischer Hol- und Bringverkehre, Öffentlichkeitsarbeit und Koordination
- Parkraum: Rückbau, Bewirtschaftung, Anpassung des Parkleitsystems

Nach Abschluss der Verkehrsuntersuchung werden die genannten Bausteine konkretisiert und in einem voraussichtlich kurz- bis mittelfristigen Zeitraum umgesetzt.

Außengastronomie an der Georgskirche

5.5 INSTRUMENTE, STEUERUNG UND MANAGEMENT

In diesem Kapitel werden Instrumente aufgeführt, die die Gemeinde Schermbeck bei der Umsetzung des Handlungskonzepts unterstützen und die privates Engagement sowie Investitionen fördern werden. Dabei entstehen Angebote und Gelegenheiten, mit den Akteur*innen ins Gespräch zu kommen oder mit den Bürger*innen in einem engen Austausch zu bleiben. Die Umsetzung wird effektiver und nachhaltiger.

Hof- und Fassadenprogramm (Nr. 4.1)

Die Gestaltungsqualität der Fassaden im Ortskern bewegt sich insgesamt auf einem durchschnittlichen Niveau. Dabei sind aber auch Mängel aufgrund von Instandhaltungsstau oder von nicht mehr passenden Außendarstellungen in gewerblich genutzten Immobilien erkennbar. Auch sind viele private Vorflächen versiegelt, als Parkplatz genutzt oder unansehnlich. Defizitär sind auch einige schmalen Gassen sowie die Seiten und Rückseiten von Gebäuden.

Um das Engagement der Hauseigentümer*innen zu erhöhen und ihre Immobilien aufzuwerten, ist ein Hof- und Fassadenprogramm aufzustellen. Dabei handelt es sich um ein Förderprogramm, durch das Immobilieneigentümer*innen bei einer Fassadensanierung oder Hofumgestaltung mit einer öffentliche Förderung von bis zu 50% der entstehenden Kosten unterstützt werden. Dies trägt zur Verbesserung des Erscheinungsbildes und zur Erreichung des Ziels bei, den Ortskern zu entwickeln. Darüber hinaus sollen auch klimatische Aspekte durch Begrünungen oder bei der Farbwahl zum Tragen kommen.

Die Zuschüsse werden auf Basis einer Richtlinie, die die Fördermöglichkeiten und -zugänge regelt, gewährt. Bei der Umsetzung des Programmes kann die Gemeinde durch ein externes Fachbüro unterstützt werden.

Verfügungsfonds (Nr. 4.2)

Das Instrument Verfügungsfonds ist bereits eingerichtet und soll fortgesetzt werden. Er dient der Aktivierung von privatem Engagement. Handlungstragende eines Verfügungsfonds sind typischerweise Händler*innen, Eigentümer*innen, Anwohner*innen oder Gewerbetreibende, die sich zusammenschließen, um gemeinsame Projekte zu entwickeln. Dabei werden Projekte gesucht, die dem Ortskern zu Gute kommen und die Identifikation der Bewohner*innen mit Schermbeck erhöhen. Als Beispiele seien an dieser Stelle ein Brunnen oder eine Skulptur im öffentlichen Raum genannt. Zu den Adressaten eines Verfügungsfonds gehören auch bestehende Vereine, Organisationen oder Initiativen.

Der Fonds ermöglicht es, die von privaten Innenstadtakteur*innen eingebrachten finanziellen Mittel um die gleiche Summe an Fördergeldern aufzustocken: Jeder privat bereitgestellte Euro wird durch die Förderung also verdoppelt. Eine Vergaberichtlinie regelt die Zulässigkeit von Förderanträgen und die Umsetzung von Projekten.

Quartiersmanagement, Prozesssteuerung (Nr. 4.3)

Die Vielzahl der Projekte und Aufgaben wird vor dem Hintergrund der Gemeindegröße nicht durch die örtliche Verwaltung alleine zu bewältigen sein. Daher soll ihr ein externes Fachbüro zur Seite gestellt werden, das mit dem Instrument des Quartiersmanagements bzw. der Prozesssteuerung beauftragt wird. Für die optimale Umsetzung der Maßnahmen ist ein solches Instrument unerlässlich. Es entsteht dadurch eine koordinierende Stelle, die den Prozess begleitet und steuert, Projekte auf den Weg bringt und dabei die verschiedenen Akteur*innen einbindet und deren unterschiedliche Interessen abstimmt.

Der Aufgabenbereich sollte aus heutiger Sicht folgende Bausteine umfassen:

- Koordinierung der Maßnahmen des ISEK, Prozess- und Projektsteuerung
- Förderanträge und Mittelbeschaffung
- Geschäftsführung des Verfügungsfonds und des Hof- und Fassadenprogramms
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- Informations- und Beteiligungsveranstaltungen
- Unterstützung und Beratung von Einzelhändlern, Gastronomen und Gewerbetreibenden
- Kooperation der Akteure
- Planung und Durchführung von imagebildenden Aktivitäten
- Kooperation mit dem Klimamanagement, Implementierung der Klimaschutzziele und ökologischer Aspekte

Das Aufgabenprofil ist im weiteren Verfahren noch exakt zu definieren. Bei dem Umfang der anstehenden Aufgaben bietet es sich – zumindest in der Startphase - an, das Instrument zumindest zeitweise in einem Büro vor Ort wahrzunehmen.

Klimaschutzmanagement (Nr. 4.4)
Hinsichtlich des Klimaschutzes in Schermbeck ist die Gemeinde im letzten Jahrzehnt nicht untätig geblieben. Durch das im Jahr 2014 beschlossene, Integrierte Klimaschutzkonzept, die Einrichtung einer Klimaschutzmanagementstelle und den Beitritt zum Klimabündnis der Kommunen im Kreis Wesel wurden notwendige, strukturelle Bedingungen geschaffen. Seit 2018 hat die Gemeinde Schermbeck ein Klimaschutzmanagement, das für die Initiierung der im Klimaschutzkonzept erarbeiteten Maßnahmenpakete zuständig ist. Die Koordinierungsstelle kann so den „roten Faden“ der Klimaschutzaktivitäten sicherstellen und kommunizieren.

Das Maßnahmenpaket aus dem IKK setzt sich aus umsetzungsorientierten Maßnahmen zusammen. Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in fünf Handlungsbereiche mit 40 Empfehlungen. Beispielhaft werden folgende Maßnahmen aus dem IKK der Gemeinde Schermbeck aufgeführt, die mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept korrespondieren:

- Um den bereits heute spürbaren Klimaveränderungen gewachsen zu sein, sollen im Kerngebiet Schermbecks Klimazonen geschaffen werden. Künstliche Wasserläufe, optimal gewählte Bepflanzung mit schattenspendenden Bäumen, begrünten Fassaden und Dächern sind mögliche Maßnahmen, um an heißen Tagen für ein angenehmes Mikroklima zu sorgen. Es ist für Versickerungsflächen zu sorgen, um die Kanalisation bei Starkregenereignissen zu entlasten. Außerdem soll über die Lenkung von Kaltluftmassen in das Kerngebiet nachgedacht werden, sodass nächtlicher Hitzestau verringert wird. Hierfür stehen z. B. die Maßnahmen im Bereich Grüner Ring und am Mühlenbach (3.11 - 3.14) des vorliegenden Konzepts.
- Die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) gehört zu den effizientesten Formen der Energieerzeugung. Strom und Wärme werden vor Ort erzeugt und genutzt. Insbesondere wenn mehrere wärmeintensive Gebäude räumlich nah beieinanderliegen, soll über eine zentrale Heizungsanlage nachgedacht werden, die z. B. mithilfe von Erdgas, Biogas oder -masse (Holz) betrieben werden kann. Dadurch kann Energie- und CO2 eingespart werden. Für einen Einsatz in Schermbeck eignen sich vor allem das geplante Mühlenparkquartier, die Sanierung und der Neubau der Gemeinschaftsgrundschule, deren Nachnutzung aber auch der Bereich um das Hallenbad.
- Optimierung der Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden: Die Förderung der Nahmobilität als System – hauptsächlich durch den Ausbau der Fuß- und Radwege-Infrastruktur als durchgängige Netze – trägt zur Steigerung der Attraktivität der Nahmobilität bei und führt somit zu Verlagerungen von CO2-emittierenden Verkehren im Nahbereich auf CO2-freie Fortbewegung per Fuß und Rad. Das ISEK liefert mit den vorgestellten verkehrlichen Varianten hierzu konkrete Lösungsansätze.
- Förderung der Fahrradnutzung im Alltag: Zur Minimierung des Kraftverkehrs ist die Verbesserung des Radverkehrsnetzes von großer Bedeutung. Neben den bereits gut ausgebauten touristischen Radrouten sollen vor allem klassische Alltagswege ausgebaut und Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, insbesondere an Haltestellen des Busverkehrs.

Um den Stadtumbau in Schermbeck klimagerecht voranzutreiben sollen wie bereits beschrieben, das Klimaschutzmanagement und das Quartiersmanagement eng kooperieren.

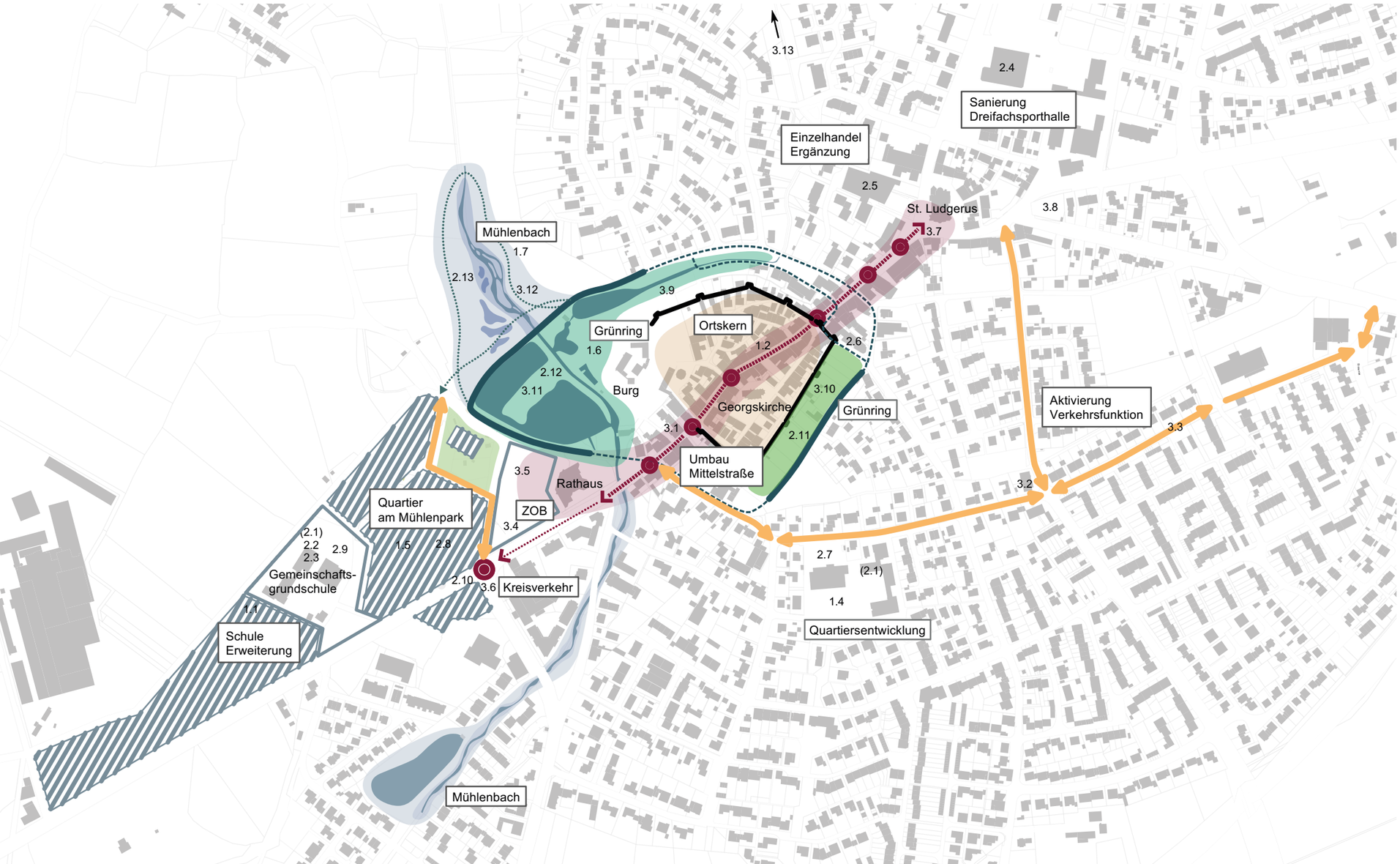
Evaluation und Tag der Städtebauförderung (Nr. 4.5)
Als begleitendes Instrument soll im Jahresrhytmus eine Evaluation erfolgen, die Aufschluss über den Umsetzungsprozess und die Realisierung der eingeleiteten Projekte, Maßnahmen und Instrumente gibt. Darüber hinaus soll durch die aktive Teilnahme an den jährlichen Tagen der Städtebauförderung der Prozess vor Ort dokumentiert werden. Die Bevölkerung Schermbeck wird informiert, das Interesse am Stadtumbau verstärkt.

Mühlenteich

5.6 ÜBERSICHT

Projekte, Maßnahmen, Instrumente und vorbereitenden Planungen sind hier in einer Übersicht dargestellt. Die vorbereitenden Planungen unter Punkt 1 sind prioritär auf den Weg zu bringen und Grundlage für viele, folgenden Maßnahmen des ISEK. Die unter 2 genannten Projekte werden in der Regel von privaten Akteuren realisiert. Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum und im Freiraum finden sich unter Punkt 3. Unter Punkt 4 werden Instrumente aufgeführt, die die Gemeinde Schermbeck dabei unterstützen, die Maßnahmen im Förderzeitraum von 8 Jahren umzusetzen. Nicht alle aufgeführten Projekte lassen sich in diesem Zeitraum umsetzen einige wie die am Grünen Ring oder die Realisierung des Quartiers am Mühlenpark sind langfristiger ausgerichtet.

Abbildung 47: Maßnahmenübersicht



Projektliste

Nr.	Maßnahme
1	**Vorbereitende Planungen**
	Integriertes Handlungskonzept ISEK
	Vertiefung Verkehrskonzept
1.1	Hochbaulicher Wettbewerb Gemeinschaftsgrundschule
1.2	Freiraumplanerischer Wettbewerb Mittelstraße
1.3	Leitfäden und Richtlinien
1.4	Rahmenplan Altstandort Schule Schienebergstege
1.5	Qualifizierungsverfahren Quartier Am Mühlenpark
1.6	Qualifizierungsverfahren Grüner Ring
1.7	Entwicklungsstrategie Mühlenbachtal
2	**Immobilienentwicklung**
2.1	Archiv
2.2	Neubau und Ergänzung Gemeinschaftsgrundschule
2.3	Turnhalle
2.4	Dreifachsporthalle Gesamtschule Erler Straße
2.5	Wohn- und Geschäftshaus Erler Straße
2.6	Anbau Erweiterung Volksbank
2.7	Entwicklung Altstandort Schule Schienebergstege
2.8	Entwicklung Quartier Am Mühlenpark
2.9	Grunderwerb Schulgrundstück Weseler Straße
2.10	Grunderwerb Knoten Weseler Straße/ Maassenstraße
2.11	Grunderwerb Gemeindegarten
2.12	Perspektivischer Grunderwerb Mühlenpark
2.13	Grunderwerb Mühlenbach
3	**Verkehr und Freiraum**
3.1	Sanierung und Umgestaltung Mittelstraße
	Abschnitt Weseler Straße
3.2	Aufwertung Schienebergstege/ Kapellenweg
3.3	Anpassungen Öffnung Marellenkämpe
3.4	Neubau Busbahnhof mit Mobilstation
3.5	Parkplatzumgestaltung
3.6	Neubau Knoten Weseler Str./ Maassenstr./ Lichtenhagen
3.7	Neubau Knoten Erler Straße
3.8	Wegmarke Alt Schermbeck
3.9	Grüner Ring: Wege, Ausstattung, Beschilderung
3.10	Gemeindegarten
3.11	Mühlenpark
	Entschlammung Mühlenteiche
3.12	Maßnahmen Mühlenbach
3.13	Naschmeile, Alte Sorten, Erlenwald, Storchennetz
3.14	Weitere Verkehrsprojekte
4	**Instrumente, Steuerung, Management**
4.1	Hof- und Fassadenprogramm
4.2	Verfügungfonds
4.3	Quartiersmanagement, Prozesssteuerung
4.4	Klimaschutzmanagement
4.5	Evaluation und Tag der Städtebauförderung

* Quelle: Presse und Medien

6 SCHLUSSWORT

6. FAZIT UND AUSBLICK

Mit der vorliegenden Studie liegt der Gemeinde Schermbeck ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept vor, das einen Handlungskorridor für die nächsten ca. zehn Jahre, teilweise auch darüber hinaus, beschreibt. Die Erarbeitung erfolgte in enger Kooperation in Lenkungskreisen und Abstimmungsrunden mit verschiedenen Akteur*innen aus Stadt, Verwaltung, Politik und den Bürger*innen und dies stets in einer sehr konstruktiven Atmosphäre – hierfür vielen Dank an alle Beteiligten!

Die Gemeinde besitzt einen lebendigen Ortskern rund um die Mittelstraße, der das Aushängeschild des Ortes ist. Diese Stärke zu bewahren und auszubauen ist ein wesentliches Ziel des vorliegenden Konzepts. Das ist allerdings nur zu erreichen, wenn der fließende Kfz-Verkehr zukünftig so verteilt wird, dass die Mittelstraße spürbar entlastet wird. Hierfür wurden zusammen mit der Bevölkerung Lösungen erarbeitet, die nun Grundlage für den anstehenden Umbau der zentralen Achse sind. Daneben ist vor allem das den Ortskern umgebende Grün zu nennen, das für Anwohner*innen und Besucher*innen von besonderem Wert ist und dass es auszubauen gilt. Auch dafür sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen.

Das Konzept zeigt gleichzeitig einen Rahmen für Investitionen in die Modernisierung der Bausubstanz und die Erweiterung des Zentrums auf. Dabei geht es um die Integration einzelner Bauvorhaben und auch um die Entwicklung eines neuen Quartiers, das die Gemeinschaftsgrundschule mit dem Rathaus verbinden wird. Der Stadtumbau in Schermbeck erfolgt dadurch zu einem großen Teil durch private Investor*innen.

Durch verschiedene Instrumente, Vorplanungen und Qualifizierungsverfahren ist gewährleistet, dass externer Sachverstand weiterhin in den Umbauprozess eingebunden wird und die Projekte dadurch auf ein anspruchsvolles Niveau gehoben werden. Insgesamt wird das Zentrum durch die Maßnahmen des ISEK nachhaltig gestärkt.

An die Akteur*innen in Schermbeck, sowohl auf privater als auch auf öffentlicher Seite, ergeht die Aufforderung, auch weiterhin gemeinsam am Wohl des liebenswerten Ortskerns zu arbeiten.

Wir wünschen Ihnen hierbei viel Erfolg!