

# INTEGRIERTES STADTTEILENTWICKLUNGSKONZEPT

## TROISDORF - OBERLAR



AUFTRAGGEBER: STADT TROISDORF, STADTPLANUNGSAMT

VERFASSER: [REDACTED]

### **PLANERGRUPPE OBERHAUSEN**

PLANERGRUPPE GMBH OBERHAUSEN  
LOTHRINGER STRASSE 21 46045 OBERHAUSEN  
**TELEFON** +49.(0)208.890 55.0 **FAX** +49.(0)208.890 55.55  
**MAIL** INFO@PLANERGRUPPE-OB.DE  
**INTERNET** WWW.PLANERGRUPPE-OBERHAUSEN.DE

## Inhalt

INTEGRIERTES STADTTEILENTWICKLUNGSKONZEPT.....	1
TROISDORF - OBERLAR .....	1
1. ANLASS UND ZIEL DER UNTERSUCHUNG .....	6
2. ARBEITSANSATZ UND METHODISCHES VORGEHEN.....	7
3. STÄDTEBAULICHE RAHMENBEDINGUNGEN UND IHRE BEWERTUNG.....	9
3.1 LAGE IM STADTGEBIET .....	9
3.1.1 Die Stadt Troisdorf im Mosaik der Naturräumlichen Einheiten .....	9
3.1.2 Die aktuellen Flächennutzungen im Stadtgebiet.....	11
3.1.3 Interpretation und Bewertung der Situation des Stadtteils Oberlar im Stadtgebiet und im Landschaftsraum .....	11
3.2 DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG VON OBERLAR .....	14
3.2.1 Erste Besiedlungsansätze von Oberlar und das Wegenetz um 1803 .....	14
3.2.2 Die Bebauung um 1895 .....	15
3.2.3 Die Bebauung um 1933 .....	16
3.2.4 Die Bebauung um 1955 .....	17
3.2.5 Die aktuelle städtebauliche Struktur .....	18
3.2.6 Denkmalschutz in Oberlar .....	19
3.2.7 Ortssatzung und Vorkaufsrecht an der Sieglarer Straße, Satzung 04.04.2001 .....	20
3.3 DER FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (in der Fassung der 102. Änderung).....	21
3.3.1 Entwicklungsperspektiven.....	22
3.4 DIE VERKEHRSSITUATION IN OBERLAR.....	23
3.4.1 Historische Wege.....	23
3.4.2 Das aktuelle Straßennetz.....	24
3.4.3 ÖPNV.....	25
3.4.4 Radwege in Oberlar .....	26
3.4.4 Straßen, Autobahnen und Schienen: Lineare Barrieren und Störungen.....	27
3.5 DIE SITUATION DES EINZELHANDELS UND DER GASTRONOMIE.....	28
3.5.1 Oberlar im Vergleich mit den anderen Stadtteilen .....	28
3.5.2 Die Einkaufsbereiche in Troisdorf (Haupt- und Nebenzentren).....	29
3.5.3 Die Kaufkraft in Oberlar.....	30
3.5.4 Die Versorgungssituation in Oberlar .....	33
3.5.5 Der Nahversorgungsbereich an der Sieglarer Straße .....	36

3.6	GEWERBEGEBIETE .....	37
3.6.1	Lage der Gewerbestandorte in Oberlar und in den benachbarten Stadtteilen .....	37
3.6.2	Die Nutzungsstruktur der Gewerbestandorte und ihr Erscheinungsbild im Stadtteil ..	37
3.6.3	Barrierewirkung der Gewerbeflächen im Zusammenhang mit Straßenräumen, Bahnliesen und der Autobahn .....	39
3.7	DIE WOHNGBIETE .....	40
3.7.1	Der Wohnort Oberlar .....	40
3.7.2	Wohnform und Wohnlage.....	41
3.8	DIE GRÜN-UND FREIFLÄCHEN IN OBERLAR .....	42
3.8.1	Die Größe und Verteilung der Grün- und Freiflächen .....	42
3.8.2	Differenzierung der Grün-und Freiflächen .....	43
3.9	SOZIALE INFRASTRUKTUR.....	45
3.9.1	Bildungsstätten.....	45
3.10	DIE BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR IN OBERLAR.....	46
3.10.1	Die Einwohnerdichte .....	46
3.10.2	Der Anteil an Ausländern.....	47
3.10.3	Die Verteilung der Bewohner mit Migrationshintergrund .....	48
3.10.4	Altersstruktur.....	49
3.10.4.1	Kinder bis 6 Jahre.....	49
3.10.4.2	Schulkinder (7-15 Jahre) .....	50
3.10.4.3	Jugendliche (16-24 Jahre) .....	51
3.10.4.4	Erwachsene (25-64 Jahre) .....	52
3.10.4.5	Ältere Menschen (>64 Jahre) .....	53
3.10.5	Häufung von überdurchschnittlichen Werten bezogen auf die einzelnen statistischen Blöcke	54
4.	ZUSAMMENFASSENDER BEWERTUNG DER AKTUELLEN SITUATION IN TROISDORF-OBERLAR HINSICHTLICH ERKENNBARER DEFIZITE SOWIE DER VORHANDENEN ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN DES STADTTEILS (CHARAKTERISTIK DES STADTTEILS) .....	55
5.	DOKUMENTATION DER STADTTEILKONFERENZ.....	58
5.1	BEGRÜSSUNG UND VORSTELLUNG DES GEPLANTEN ABLAUFS .....	59
5.2	PRÄSENTATION DER ARBEITSERGEBNISSE .....	59
5.3	DISKUSSION IM PLENUM UND EINTEILUNG DER ARBEITSGRUPPEN .....	60
5.4	DISKUSSION IN DEN ARBEITSGRUPPEN.....	61

5.4.1	Arbeitsgruppe Sieglarer Straße .....	61
5.4.2	Arbeitsgruppe Nachverdichtung .....	62
5.4.3	Arbeitsgruppe Bahngelände und S-Bahn-Station.....	63
5.4.4	Arbeitsgruppe Verkehr .....	64
5.4.5	Arbeitsgruppe Soziales Miteinander .....	65
5.5	AUSBLICK .....	66
5.6	PRESSE .....	66
6.	ZIELKONZEPT FÜR EINE INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG VON TROISDORF-OBERLAR .....	67
6.1	Sieglarer Straße und ihr Umfeld .....	68
6.2	Entwicklungsbereich Verkehrsführung und Geschwindigkeitsbegrenzungen .....	69
6.3	Entwicklung des Bahngeländes .....	69
6.4	Oberlarer Platz.....	70
6.5	Grün- und Freiraumverbindungen .....	71
6.6	Das Leben im Stadtteil.....	71
7.	MASSNAHMEN .....	73
7.1	Entwicklungsbereich „Sieglarer Straße“ und ihr Umfeld.....	74
7.1.1	Der Geschäftsbereich .....	75
7.1.2	Ersatz der Parkplätze an der Sieglarer Straße im Zusammenhang mit einer baulichen Entwicklung an der Sieglarer Straße und insbesondere in ihren rückwärtigen Bereichen .....	80
7.1.3	Erhöhung der Nutzung von untergenutzten oder ungenutzten Grundstücken und Flächen am Beispiel: Umfeld Moschee an der Sieglarer Straße .....	91
7.1.4	Die Bahnunterführung, das Tor im Osten.....	92
7.1.5	Stadteingang im Westen: .....	97
7.1.6	Förderung der Eigeninitiative zur Instandsetzung und Modernisierung insbesondere der Fassaden an der Sieglarer Straße („Fassadenprogramm“)......	98
7.2	Verkehrsführung Bahnstraße/Talweg und Tempo 30-Zonen im gesamten Stadtteil .....	99
7.3	Entwicklung von Potenzialflächen .....	101
7.3.1	Entwicklung des Bahngeländes .....	101
7.3.2	Aufwertung und Umstrukturierung der Gewerbestandorte.....	104
7.4	Der Oberlarer Platz.....	105
7.5	Die Vernetzung der Grün-, Frei- und Landschaftsräume mit dem Stadtteil Oberlar .....	107
7.5.1	Grüne innere Vernetzung des Stadtteils Oberlar sowie Vernetzung des Stadtteils mit den sog. freien Landschaftsräumen .....	107

7.5.2 Stadtteilinterne Verknüpfung der Freiflächen .....	110
7.6 Stadtteilidentität, soziale Integration und Sicherheit .....	112
7.7 Übersicht der Maßnahmen .....	114
7.8 Förderprogramme .....	116
8. Literaturverzeichnis .....	117
9. Abbildungsverzeichnis .....	118

## 1. ANLASS UND ZIEL DER UNTERSUCHUNG

Die Stadt Troisdorf wird lt. Bertelsmann-Stiftung im Rahmen der Untersuchung zum demografischen Wandel als „stabile Mittelstadt“ eingeschätzt.

Der Stadtteil Oberlar mit ca. 6.000 Einwohnern, davon ca. 1.100 Ausländer und vielen Bewohner mit Migrationshintergrund, liegt zentral im Stadtgebiet der Stadt Troisdorf inmitten des bebauten Bereiches. Im Nordosten und Südwesten wird der Ortsteil durch die Rhein-strecke der DB sowie der BAB A59 tangiert.

Oberlar weist eine z.T. dichte innerstädtische Bebauung verschiedenen Baualters auf. Die Bebauung hat sich von der Sieglarer Straße nach und nach in alle Richtungen weiterent-wickelt. Die Bebauung ist im Wesentlichen abgeschlossen und hat Erweiterungspotential.

In der Vergangenheit sind verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in Oberlar initiiert und durchgeführt worden:

- Wohnumfeldverbesserung in Oberlar mit der Umgestaltung der Sieglarer Straße, der Landgrafenstraße und der Elisabethstraße im Zusammenhang mit dem Bau einer Umgehungsstraße (Willy-Brandt-Ring) zur Entlastung der Sieglarer Straße
- Aufwertung und Stabilisierung des Stadtteils durch die Anlage des Kernbereichs des Stadtteilparks Oberlar als Ausgleichsmaßnahme der DB
- Trägerschaft des Hauses Oberlar in der Marienstraße als soziale Begegnungsstätte
- Einflussnahme auf die Entwicklung im Stadtteil durch aktive Bodenpolitik (Ortssat-zung).

Trotz dieser Maßnahmen und der zentralen Lage weist der Stadtteil heute verschiedene Probleme auf, die im Rahmen eines integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes und eines partizipativen Prozesses herausgearbeitet und Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern entwickelt werden. Folgende Probleme sind Anlass für die Planung:

- Im Ortszentrum an der Sieglarer Straße mit dem zentralen Nahversorgungsbereich treten zunehmend Leerstände auf. Es wird ein schleichender Trading-Down-Effekt befürchtet.
- Der öffentliche Straßenraum in der Sieglarer Straße und in den Nebenstraßen hat wegen schmaler Gehwegbreiten wenig Aufenthaltsqualität.
- Gestalterisch bietet die Bebauung ein uneinheitliches Bild durch zunehmende Häufung von Werbeanlagen.
- Die ältere Bebauung im Ortsteil weist öfter funktionale Defizite auf.
- Die tiefen Grundstücke zwischen Sieglarer Straße und Bahnstraße/Stormstraße bie-ten Potenzialflächen für eine bauliche Entwicklung des Ortszentrums.
- Geringe Erreichbarkeit der Einwohner mit Migrationshintergrund durch örtliche Ver-eine sowie fehlender Zusammenhalt der Bewohner untereinander.
- Fehlende Anbindung an Grün- und Freiräume.

Ziel der Rahmenplanung ist die Erarbeitung von funktionalen, sozialgemeinschaftlichen und gestalterischen Verbesserungen im Stadtteil und hierfür umsetzbare Maßnahmen zu ent-wickeln, wie z. B.

- Möglichkeiten einer Erneuerung des baulichen Bestands und partieller Neuordnung
- Vorschläge für Verbesserungen im Straßenraum
- Vorschläge zur Gemeinwesenarbeit und sozialer Infrastruktur

- Es soll untersucht werden, welche Anforderungen an die Planung gestellt werden müssen im Hinblick auf das aufgelassene Areal des Güterbahnhofs in Bezug auf die städtebaulichen Ziele zur Verbesserung der Situation in Oberlar.

## 2. ARBEITSANSATZ UND METHODISCHES VORGEHEN

Um die bereits erkannten und in der Aufgabenstellung beschriebenen Defizite und Probleme des Stadtteils und die daraus abgeleiteten städtebaulichen Ziele nachvollziehen zu können, zu untermauern, vielleicht zu ändern, zu verfeinern oder auch zu erweitern, wird die Entwicklung (im weitesten Sinne) des Stadtteils untersucht, beschrieben und bewertet. Die Ergebnisse der vielen Einzelaspekte werden zusammengeführt, um ein komplexes Bild des Stadtteils zu erhalten. Dieses erste Bild des Stadtteils bietet die Möglichkeit, notwendige und wünschenswerte Veränderungen zu kennzeichnen und in der Gesamterscheinung deutlich zu machen. Die Möglichkeiten zur Veränderung und ihre Konsequenzen bilden den 2. Schritt nach den Untersuchungen und Bewertungen. Ein dritter Schritt konkretisiert die entwickelten Möglichkeiten, Zielsetzungen und Konzeptionen und nennt eine Abfolge von Einzelmaßnahmen, die zum Erfolg der benannten Ziele führen sollen. Die Einbeziehung der planenden Verwaltung, der politisch Verantwortlichen und die Meinungen der Menschen im Stadtteil in diesen Arbeitsprozess ist selbstverständlich.

Im ersten Arbeitsschritt wird die Entwicklung des Stadtteils Oberlar hinsichtlich folgender Kriterien untersucht und dargestellt:

1. Lage im Stadtgebiet
  - Troisdorf und die relevanten Naturräumlichen Einheiten
  - die aktuellen Flächennutzungen im Stadtgebiet und in der Umgebung
  - die Lage des Stadtteils Oberlar innerhalb der Gesamtstadt und Bewertung der aktuellen Situation im landschaftsräumlichen Zusammenhang
2. Die städtebauliche Entwicklung von Oberlar
  - das Wegenetz in Oberlar um 1803 und erste Siedlungsansätze
  - die Entwicklung der Bauflächen in Oberlar von 1855 bis heute in einzelnen Schritten.
  - denkmalschutzwürdige Ensembles und Einzelbauten in Oberlar
  - Bewertung der städtebaulichen Entwicklung
3. Die aktuelle Flächennutzungsplanung
  - Entwicklungsperspektiven für den Stadtteil
  - Bewertung und Konsequenzen
4. Die Verkehrssituation in Oberlar
  - historische Wege und Verbindungen
  - das aktuelle Straßennetz mit seinen Verknüpfungen mit dem Stadtgebiet und der Region
  - der öffentliche Verkehr: Buslinien und Bahnverkehr
  - Einschätzung der Verkehrswege und Straßenräume hinsichtlich differenzierter Anbindungen: Fußgänger, Fahrradfahrer, MIV und öffentlicher Verkehr
5. Die Situation des Einzelhandels und der Gastronomie Oberlar im Vergleich mit den anderen Stadtteilen
  - die Einkaufsbereich in der Stadt (Haupt- und Nebenzentren)
  - Kaufkraft in Oberlar
  - die Versorgungssituation

- der Nahversorgungsbereich an der Sieglarer Straße
6. Die Gewerbegebiete
    - die Lage der Gewerbebestandorte in Oberlar und in der Nachbarschaft
    - ihre Barrierewirkung
  7. Wohnen in Oberlar
    - Baustruktur und Wohnform
    - qualitative Bewertung
  8. Die Grün- und Freiflächen
    - ihre Größe und Verteilung im Stadtteil
    - Differenzierung hinsichtlich ihrer Nutzungen
    - Gestaltqualität und Nutzungsmöglichkeiten
  9. Soziale Infrastruktur
    - Bildungsstätten, Treffpunkte, Schulen, Kindergärten, kirchliche Einrichtungen
  10. Die Bevölkerungsstruktur in Oberlar
    - Einwohnerdichte
    - Ausländeranteil
    - Bewohner mit Migrationshintergrund
    - Altersstruktur
    - Zusammenschau der ausgewerteten Blockdaten

Abgeschlossen wird der analytisch ausgerichtete 1. Arbeitsschritt mit einer zusammenfassenden Bewertung der Situation des Stadtteils mit Aussagen zu erkennbaren Defiziten einerseits und dem Aufzeigen von möglichen Entwicklungspotenzialen. Darin eingeschlossen sind die Dokumentation der Stadtteilkonferenz und die Ergebnisse der Termine mit Schlüsselpersonen und Fachämtern (Tief- und Straßenbau, Sozialamt, Jugendamt, Stadtplanungsamt).

Aufbauend auf dieser zusammenfassenden Bewertung wird ein Zielkonzept für die Entwicklung des Stadtteils erarbeitet. Es werden Handlungsfelder definiert, die Entwicklungsschwerpunkte im Stadtteil bilden mit den Arbeitsfeldern

- Städtebau
- Verkehr
- Freiraum
- Öffentlichkeit, soziale Beziehungen

Letztendlich können aus den im Stadtteil verorteten Handlungsschwerpunkten konkrete Maßnahmen abgeleitet werden, die kurzfristig umsetzbar sind und Teil einer langfristig angelegten Entwicklungsstrategie darstellen.

Die Stadtteilentwicklungsplanung wird durch die umfangreiche Dokumentation abgeschlossen. Ihre öffentliche Diskussion in einer möglichen weiteren Stadtteilkonferenz und ihre Ergebnisse werden der Dokumentation angefügt.

### 3. STÄDTEBAULICHE RAHMENBEDINGUNGEN UND IHRE BEWERTUNG

#### 3.1 LAGE IM STADTGEBIET

##### 3.1.1 Die Stadt Troisdorf im Mosaik der Naturräumlichen Einheiten

Mit der letzten Eiszeit vor ca. 10.000 Jahren wurde im Wesentlichen die Oberflächenstruktur, d.h. die Topografie im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Böden geschaffen. Mit den sog. Naturräumlichen Einheiten wird die Landschaftsstruktur eines Raumes differenziert beschrieben. Es wird dabei in Großregionen 1. bis 3. Ordnung unterschieden, die sich wieder in Groß- und Haupteinheiten unterscheiden.

Das Stadtgebiet Troisdorf liegt in der Niederrheinischen Bucht nahe der Grenze zum Mittelrheingebiet. Deutlich erkennbar unterscheiden sich 3 Haupteinheiten:

- Die Bergische Heideterrassen mit der Wahner Heideterrasse und der Altenrather Heideterrasse
- Die Köln Bonner Rheinebene mit der Mühlheim-Porzer Niederterrasse und den Menden-Hangelarer Terrassen sowie
- das Unteraggertal und den Sieg-Agger Niederungen.

Der Untersuchungsraum Oberlar liegt auf der Mühlheim-Porzer Niederterrasse. Der Landschaftsraum wird aufgrund der vorhandenen nährstoffreichen Braunerdeböden landwirtschaftlich genutzt (Ackerbau). Ein kleiner Bereich des Untersuchungsraums im Südosten ragt in die Sieg-Agger Niederungen hinein, deutlich durch eine ausgeprägte Hangkarte am Sportplatz des Schulzentrums erkennbar. Gekennzeichnet wird die Talau der mäandrierenden Sieg durch zahlreiche Altarme und Altwässer. Das Unteraggertal teilt als kastenförmiges Tal die Lohmarer Heide von der Altenrather Heideterrasse. Die Altenrather Heideterrasse und die Wahner Heideterrasse erheben sich deutlich bis 10 m über die Mühlheim-Porzer Niederterrasse. Aufgrund der nährstoffarmen Böden (Kies und Sandablagerungen sowie Flugsandaufwehungen und Dünen) wurden die ursprüngliche Heide durch Laub- und Nadelwald-Forste ersetzt.

Quelle: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (1978): Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 122/123 Köln-Aachen, Selbstverlag – Bonn-Bad Godesberg, (Seiten 27-33)

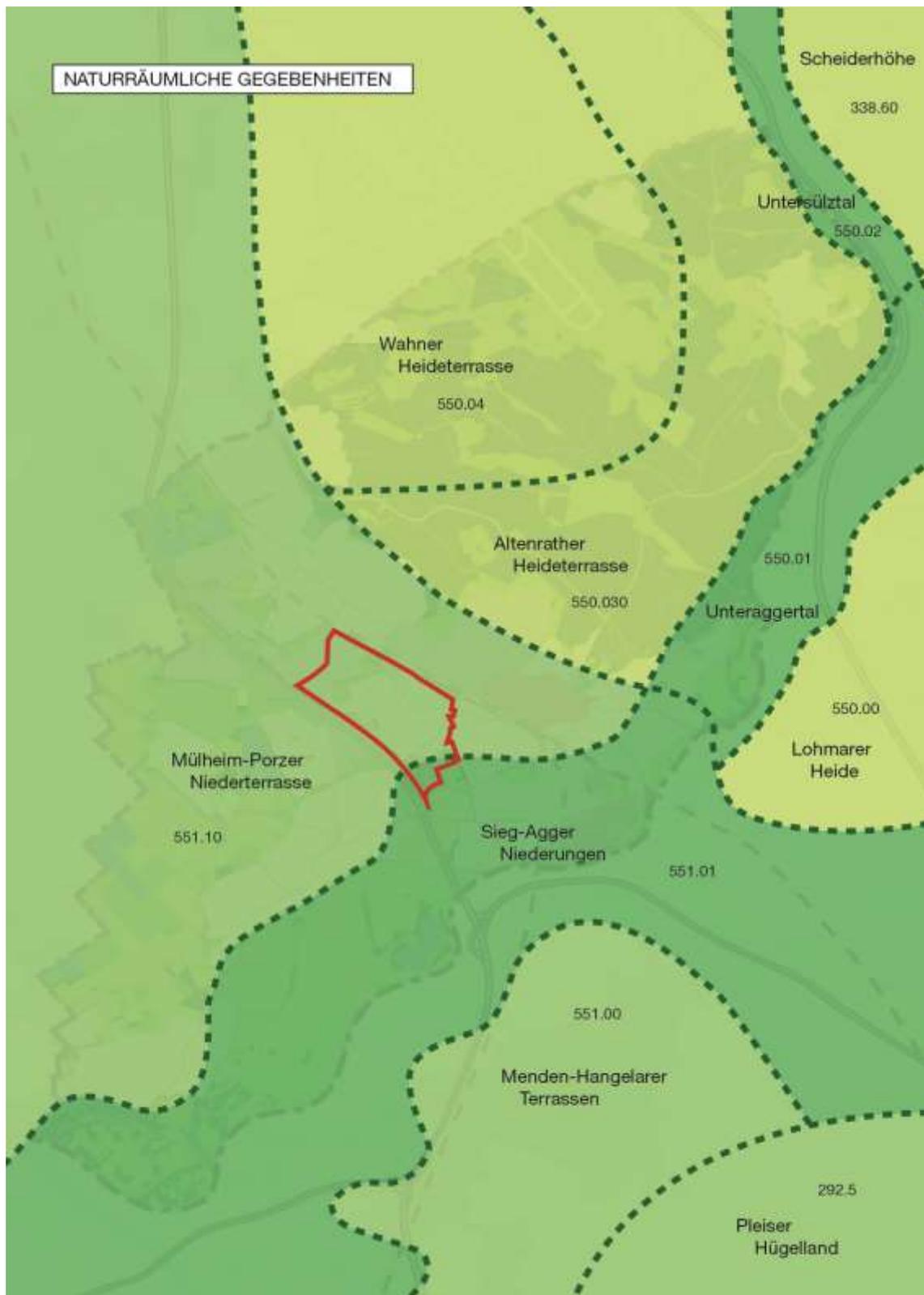


Abb. 1: Naturräumliche Gegebenheiten

### **3.1.2 Die aktuellen Flächennutzungen im Stadtgebiet**

Das Stadtgebiet von Troisdorf weist deutlich unterscheidbar 3 großräumige Nutzungsbereiche auf:

- Im Nordosten, auf der Wahner- und Altenrather Heideterrasse, überwiegen Wald- und Forstflächen. Darin eingebettet findet man offene Grünlandbereiche, Teile des Flughafens Köln-Bonn und das Siedlungsgebiet Altenrath.
- In der Mitte des Stadtgebietes hat sich am Fuße der Heideterrasse ein bebauter „Gürtel“ entwickelt, mit großflächigen Industrie/Gewerbearealen, Wohnbauflächen und dem Stadtzentrum. Begrenzt werden die Bauflächen im Südosten durch das Untere Aggertal und die Sieg-Agger Niederung. Eisenbahnlinie und Autobahn unterstreichen durch ihre Linienführung den bebauten Gürtel des Stadtgebietes. Der Stadtteil Oberlar liegt innerhalb dieses Grüntals, zwischen DB-Stecke im Nordosten und BAB A59 im Südwesten.
- Der Südwesten des Stadtgebietes ist eher landwirtschaftlich mit überwiegend ackerbaulicher Nutzung geprägt aufgrund der nährstoffreichen Böden der Niederterrasse. Lediglich in der Sieg-Agger Niederung überwiegt Grünlandnutzung. In dem ackerbaulich geprägten Raum „schwimmen“ die Stadtteile Sieglar/Eschmar, Burgrhein, Kriegsdorf und Rotter See.

### **3.1.3 Interpretation und Bewertung der Situation des Stadtteils Oberlar im Stadtgebiet und im Landschaftsraum**

Schon bei der relativ großräumigen Betrachtung fällt auf, dass das Untersuchungsgebiet Oberlar fast vollständig von bebautem Stadtgebiet umschlossen ist. Verbindungen zu den Landschaftsräumen im Nordosten und im Südwesten sind so gut wie gar nicht vorhanden. Verstärkt wird diese eingekapselte Situation noch durch die großen Barrieren DB-Strecke und ihre begleitenden Anlagen im Nordosten sowie der Bundesautobahn A59 im Südwesten.

Obwohl die sog. „freie“ Landschaft mit grünen „Zügen“ relativ nahe an die bebauten Bereiche des Stadtteils Oberlar heranreichen, wird die Erreichbarkeit aus dem Stadtteil, insbesondere durch die starken Verkehrslinien der Autobahn und der Eisenbahnstrecke, deutlich eingeschränkt bzw. völlig verhindert.

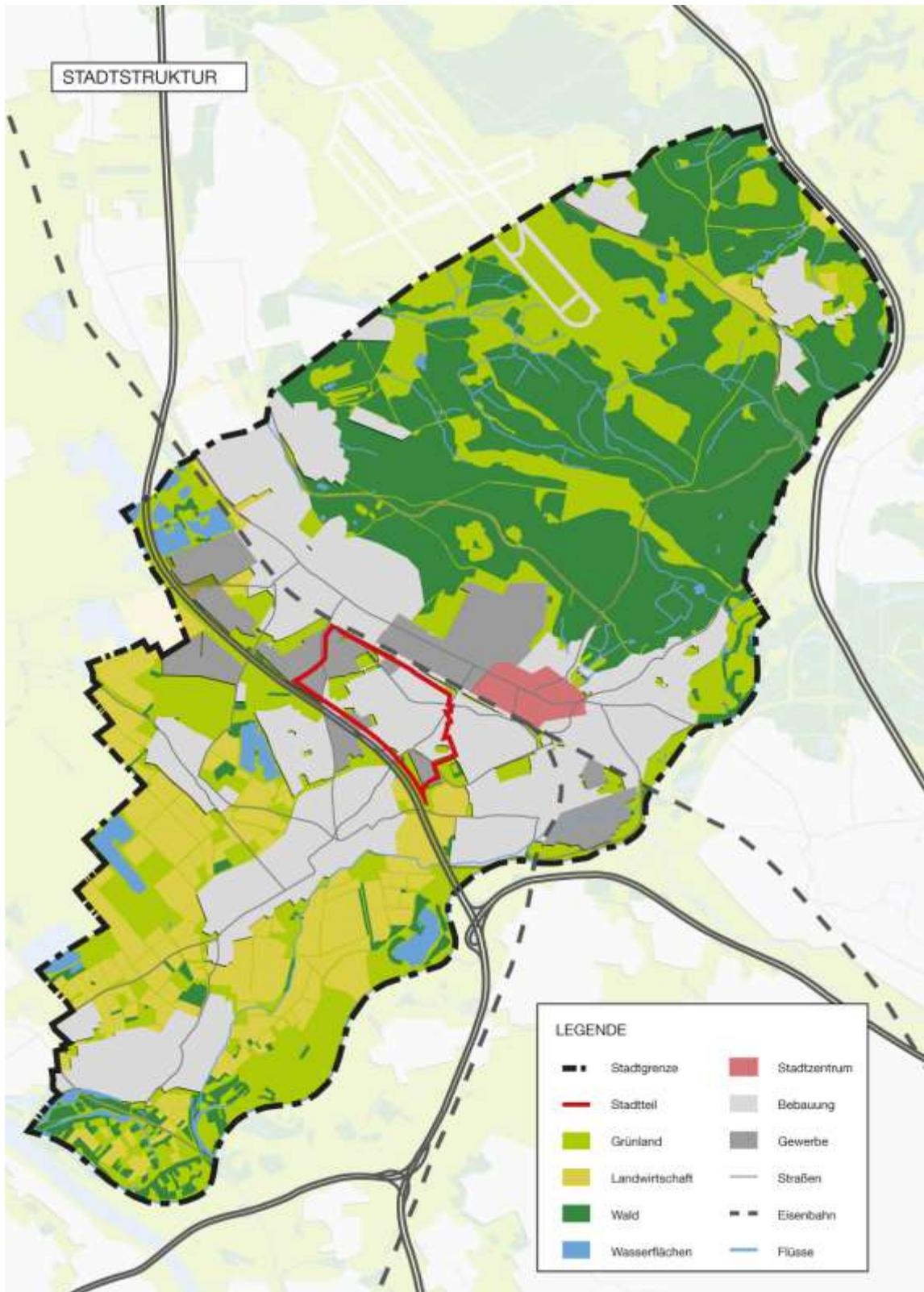


Abb. 2: Stadtstruktur



Abb. 3: Barrieren im Stadtgebiet

## 3.2 DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG VON OBERLAR

### 3.2.1 Erste Besiedlungsansätze von Oberlar und das Wegenetz um 1803

Der Name „Oberlar“ geht auf die Wortbedeutung „lar“ für Feldflur und „over“ für über dem Fluss Agger gelegen zurück. Hinweise auf eine erste Besiedlung erfolgen im Jahr 1375. Ein Hof lag über der Agger im Bereich des sog. „Grandsgarten“ am Abhang zur Agger-Sieg Niederung. Ein zweiter Hof und damit ein weiterer Siedlungsansatz für Oberlar wird 1398 urkundlich erwähnt. Man kann davon ausgehen, dass sich zu diesen beiden Höfen weitere Wohnstellen hinzugesellten. In den kartografischen Aufnahmen von Tranchort/Müffling von 1803/1920 lassen sich an der heutigen Einmündung von der Straße Grandsgarten auf die Sieglarer Straße deutlich zwei bauliche Schwerpunkte lokalisieren. Zu dieser ersten erkennbaren baulichen Verdichtung würden die noch heute erhaltenen Anwesen Sieglarer Straße Nr. 133 und Sieglarer Str. Nr. 137 zählen.



Abb. 4: Siedlungsentwicklung 1803

Das um 1803 in der kartografischen Aufnahme von Tranchort dargestellte Wegenetz zeigt zum einen die heutige Sieglarer Straße und die Bahnstraße, die wohl mehr oder weniger an der Kante zur Agger-Sieg Niederung in Ost-West-Richtung verläuft und andererseits Wege von dieser Route in nördliche und nordwestliche Richtung abzweigt. Diese Wege kreuzen sich, bilden eine „Wegespinne“ im Bereich des heutigen Sieglarer Platzes. Dieser zentrale Kreuzungspunkt hat sich jedoch nicht zu einer Entwicklungszelle des Ortes entwickelt.

### 3.2.2 Die Bebauung um 1895

Vielmehr beginnt die Entwicklung des Ortes entlang der Provinzialstraße Mondorf-Eschmar-Sieglar-Oberlar, der heutigen Sieglarer Straße. Die dörflich geprägte Bebauung an der Sieglarer Straße (früher Viehgasse) wurde nach und nach geschlossen. Von dieser Achse entwickelte sich die Bebauung in die Ebene weiter nach Nordwesten. Diese Entwicklung wurde gestärkt und unterstützt durch die Eröffnung des Eisenbahnknotenpunktes 1874 und der angesiedelten Rheinisch-Westfälischen Sprengstoff AG (RWS). Die Bevölkerung wuchs bis 1895 in Oberlar auf 674 Einwohner. Mit dem Bevölkerungszuwachs wurde es notwendig, eine Schule und eine Kirche zu errichten (1896 und 1908). Das Wegenetz wurde mit dem überörtlichen Verkehrsnetz verknüpft.



Abb. 5: Siedlungsentwicklung 1895

### 3.2.3 Die Bebauung um 1933

Bis ca. 1930 wurde der Bereich Sieglarer Straße bis Bahnhofstraße weiter besiedelt, ebenso im Umfeld der katholischen Kirche. Westlich der Sieglarer Straße entstehen weitere Straßenzüge, wobei besonders die Bebauung an der Elisabethstraße mit der Torsituation an der Landgrafenstraße auffällt. Sie entsprechen dem Baustil der Zeit vor dem 1. Weltkrieg und stellen ein „architektonisches Highlight“ (Denkmalpflegeplan Troisdorf) dar.

Im 2. Weltkrieg wurde der Stadtteil Oberlar zu fast 50 % zerstört. Der Ort wurde wieder aufgebaut, die katholische Schule wurde erweitert und an der evangelischen Kirche wurde eine Schule eingerichtet und sukzessive erweitert.



Abb. 6: Siedlungsentwicklung 1933

### 3.2.4 Die Bebauung um 1955

Bis 1955 wurde die Bebauung an den Straßenzügen nordwestlich der Sieglarer Straße bis etwa zum Oberlarer Platz aufgefüllt und vervollständigt. Nordwestlich des Oberlarer Platzes an der Magdalenenstraße entwickelten sich weitere Wohnquartiere. Entlang der Bahnlinie siedelte sich Gewerbe an.



Abb. 7: Siedlungsentwicklung 1955

### 3.2.5 Die aktuelle städtebauliche Struktur

Heute muss man die Besiedlung des Stadtteils als nahezu abgeschlossen ansehen: Die Wohnbebauung reicht im nördlichen Ortsteil bis an den Stadtteilpark Oberlar heran. Im Süden, an der Wim-Nöbel-Straße wird ein letztes zusammenhängendes Wohngebiet in Oberlar entwickelt.

Entlang der Bahnlinie, nördlich der Parkanlage und in Teilbereichen auch BAB A59 hat sich Gewerbe angesiedelt und umschließt die Bauflächen des Stadtteils Oberlar. Die Siedlungsentwicklung ist weitestgehend abgeschlossen.



Abb. 8: Siedlungsentwicklung heute

### 3.2.6 Denkmalschutz in Oberlar

Die Karte des Denkmalpflegeplans zeigt die wichtigen historischen Elemente im Stadtteil:

- Eingetragene Baudenkmale, wie die katholische Kirche, die alte Schule, die Kaffeerösterei und Teile der Werkssiedlung an der Elisabethstraße und Landgrafenstraße.
- Darüber hinaus werden einige wenige Gebäude als denkmalwert eingestuft.
- Als erhaltenswerte Bebauung wird die geschlossene Siedlung an der Elisabethstraße gekennzeichnet. Weitere Gebäude sind über das Untersuchungsgebiet verteilt zu finden, als Schwerpunkt ist jedoch die Bebauung an der Sieglarer Straße und im Quartier um die katholische Kirche erkennbar.
- Neben der denkmalwerten Bebauung und der als erhaltenswert eingestuften Bebauung werden Einzelgebäude als sog. Zeitzeugen kartiert. Der Schwerpunkt liegt eindeutig an der Sieglarer Straße und in dem Quartier an der katholischen Kirche.
- Neben der Bebauung werden auch Baumreihen und Alleen dargestellt, wie z. B. am Oberlarer Platz und im Quartier an der katholischen Kirche.
- Als erhaltenswerte Grünflächen werden die Kleingärten im Norden, der Stadtteilpark und der Friedhof benannt und kartografisch dargestellt.
- Als erhaltenswerte Siedlungsbereiche werden die Geschosßbaukomplexe mit ihren Rasenflächen nördlich des Oberlarer Platzes an der Magdalenenstraße und an der Talstraße gekennzeichnet.



Abb. 9: Denkmalpflegeplan Nr. 2 – Historische Elemente

### 3.2.7 Ortssatzung und Vorkaufsrecht an der Sieglarer Straße, Satzung 04.04.2001

Die Stadt Troisdorf hat im Bereich der Sieglarer Straße eine Ortssatzung beschlossen, die es ermöglicht Grundstücke aufzukaufen, um eine zusammenhängende städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen.



Abb. 10: Vorkaufsrechtsatzung

Nachrichtlich übernommen aus Quelle:

Stadt Troisdorf

Auszug aus dem Geoinformationssystem

Geobasisdaten der Kommunen, des Rhein-Sieg-Kreises

und des Landes NRW © Geobasis NRW 2013

unmaßstäblich

Troisdorf, 15.01.2015

### 3.3 DER FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (in der Fassung der 102. Änderung)

Die überwiegende Nutzung des Stadtteils Oberlar sind Wohngebiete. Sie werden im Bereich der Sieglarer Straße und der Lindenstraße durch Mischgebiete ergänzt. In den reinen Wohnbauflächen sind keine weiteren Entwicklungsmöglichkeiten erkennbar.

Im Nordwesten von Oberlar dominieren Gewerbegebiete, die mit den angrenzenden Gewerbestandorten in Sieglar an der Autobahn, in Spich und in Troisdorf-West einen relativ dichten Halbkreis um den Wohnstandort Oberlar bilden.

Zwischen dem Gewerbe im Nordwesten und den Wohnbauflächen liegt eine zusammenhängende Grünfläche. Ansonsten erscheint die Verteilung der Grün- und Freiflächen eher zufällig bzw. sie befinden sich auf nicht nutzbaren Restflächen.

Kleine Reste landwirtschaftlicher Nutzung liegen im Süden des Stadtteils zwischen Autobahn, Wassergewinnung und Photovoltaikanlage.

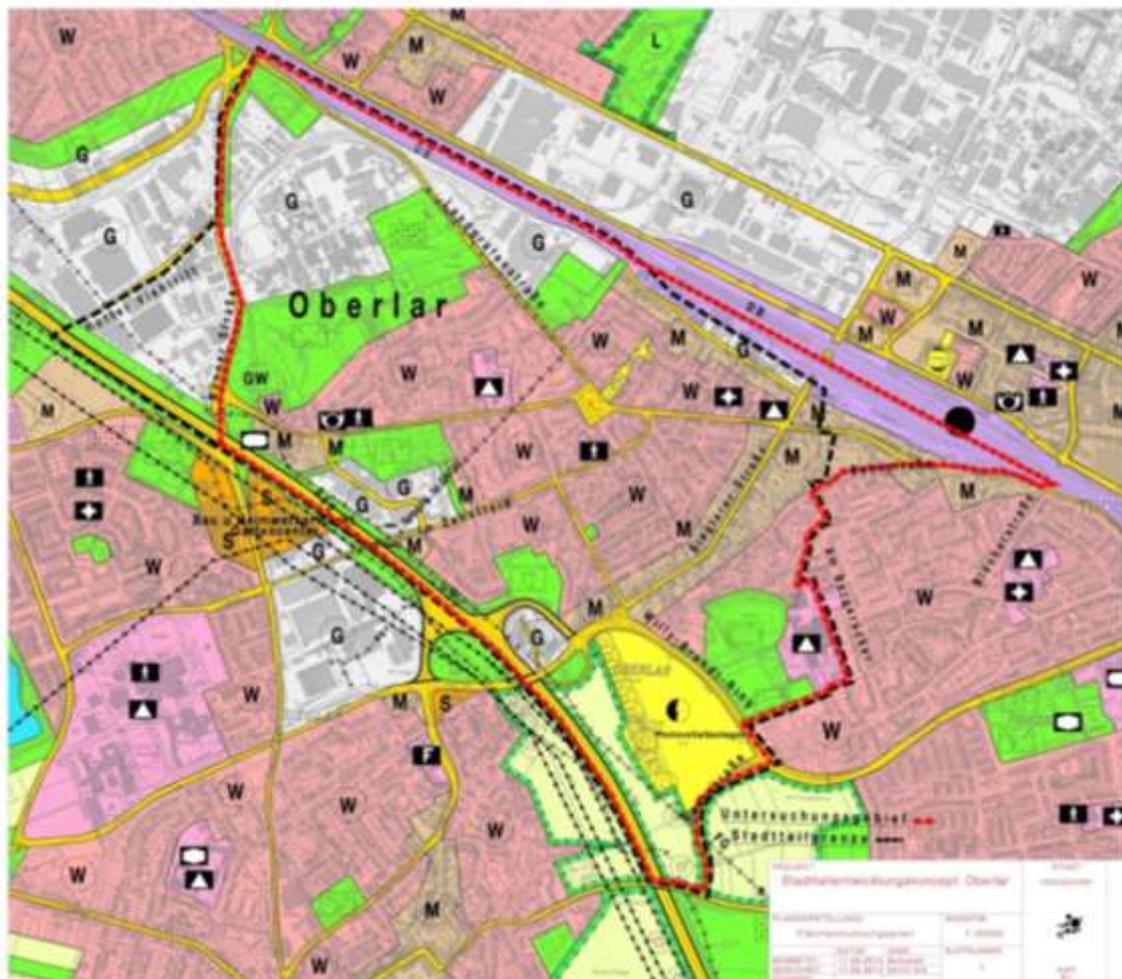


Abb. 11: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

### **3.3.1 Entwicklungsperspektiven**

Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Flächennutzungen sind in Bezug auf die Flächen nicht erkennbar, abgesehen im Bereich der nördlichen Landgrafenstraße. Hier liegen noch Brachflächen und Gartenflächen, die sich schon in der Umwandlung zum Gewerbestandort befinden.

Eine Entwicklung der Nutzungsarten wie „Gewerbe“, „Wohnen“ und „Grünflächen“, ist nur in einer qualitativen Veränderung der derzeitigen Nutzungssituation möglich. Insbesondere die qualitative Verbesserung des Gewerbestandortes im Norden an der Straße „Auf dem Schellerod“ sollte angestrebt werden.

## 3.4 DIE VERKEHRSSITUATION IN OBERLAR

### 3.4.1 Historische Wege

Das in der kartografischen Darstellung von 1903 (Tranchort) erkennbare Straßennetz ist im Laufe der Zeit immer stärker verdichtet worden, wobei sich offensichtlich seine Bedeutung im Gesamtnetz naturgemäß verändert hat. Das gilt insbesondere für die Sieglarer Straße. Die Sieglarer Straße (früher Viehgasse) wurde ab 1955 ausgebaut und war Teil der Provinzialstraße Mondorf-Eschmar-Sieglar-Oberlar und stellte damit eine Verknüpfung mit der heutigen B8 und dem Rhein her. Mit der Entwicklung des Straßennetzes wurde 1874 der Eisenbahnknotenpunkt Troisdorf eröffnet. Im Jahr 1913 wurde Oberlar durch die Kleinbahn Siegburg – Zündorf an das Schienennetz des Nahverkehrs angeschlossen.

Mit dem Bau der Bundesautobahn A59 und der Anschlussstelle 38 (Troisdorf) erhielt Oberlar einen direkten Anschluss an das regionale Autobahnnetz und damit zusätzliche Verkehre auf der Sieglarer Straße als Verbindungsachse zwischen Autobahn und B8 mit Innenstadt und Industrie/Gewerbegebiet im Troisdorfer Westen.



Abb. 12: Wegestruktur 1803

### 3.4.2 Das aktuelle Straßennetz

Neben der Sieglarer Straße sind die

- Landgrafenstraße
- Im Zehntfeld
- Lindlaustraße
- Talweg
- Magdalenenstraße
- Lindenstraße
- Agnesstraße
- Mottmannstraße
- und die Umgehungsstraße Willy-Brandt-Ring

im Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraßen bzw. Haupteerschließungsstraße gekennzeichnet. Alle anderen Straßen in den Wohngebieten sind Wohnstraßen und Wohnerschließungsstraßen mit unterschiedlichen Qualitäten.



Abb. 13: Straßensystem und Bewertung der Aufenthaltsqualität

### 3.4.3 ÖPNV

Buslinien liegen in den folgenden Straßenzügen

- Sieglarer Straße (501)
- Mottmannstraße, Magdalenenstraße, Lindlaustraße, Sieglarer Straße (551)
- Landgrafenstraße, Lindlaustraße, Sieglarer Straße (508)



Abb. 14: Buslinien in Oberlar

### 3.4.4 Radwege in Oberlar

Für Fahrradfahrer steht im Verlauf der Spicher Straße die Fahrradroute „Rotter See“ mit eigener Radwegführung bereit. Darüber hinaus wird ein Radwegenetz im Stadtplan dargestellt wobei die gekennzeichneten Straßenzüge in der Regel keine selbstständig geführten Radwege aufweisen, sondern sie bestenfalls auf der Fahrbahn abmarkiert sind.



Abb. 15: Fahrradwege und Fahrradroutes

Als problematisch mit funktionalen Mängeln muss lediglich die Sieglarer Straße bewertet werden:

- Die Verkehrsbelastung in der Sieglarer Straße ist relativ hoch und wird in der Ortsdurchfahrt als besonders störend empfunden.
- Gleichzeitig ist sie Busroute.
- Es fehlen gekennzeichnete Radwege.
- Die Aufenthaltsbereiche im Straßenraum sind schmal und damit auch unkomfortabel.
- Die Begrünung der Straße durch Alleebäume ist unvollständig
- Die Vitalität einiger Bäume ist als sehr gering einzustufen

### 3.4.4 Straßen, Autobahnen und Schienen: Lineare Barrieren und Störungen

Das im Stadtteil bzw. den Stadtteil tangierende Straßennetz und die Schienenstränge sorgen einerseits für die notwendige Erschließung des Untersuchungsraumes und für die Verknüpfung mit der Gesamtstadt und der Region. Andererseits bilden die Autobahn im Südwesten und die Schienenanlagen im Nordosten starke Barrieren, die nur an wenigen Stellen überquert bzw. unterquert werden können. Besonders problematisch erscheint der Tunnel für die Sieglarer Straße unter den Gleisanlagen, die Hauptverbindung zwischen dem Stadtteil und der Stadtmitte. Ähnlich zu bewerten ist die Unterquerung der Bahnanlagen durch die Bahnstraße im Südosten.

Die Autobahn im Südwesten im Zusammenhang mit der Autobahnanschlussstelle und der Umgehungsstraße Willy-Brandt-Ring behindert einen komfortablen Zugang in den Landschaftsraum, sowie die Erreichbarkeit der im Westen angrenzenden Stadtteile.

Eine Sonderrolle hinsichtlich des Themas Barrierewirkung nimmt die Sieglarer Straße in der Ortsdurchfahrt ein:

- Ihre relativ hohe Verkehrsbelastung erschwert komfortable, gefahrlose Querungen insbesondere für alte Menschen und Kinder.
- Die Verkehrsbelastung sorgt für Lärm- und weitere Schadstoffbelastungen.
- Ihre Seitenbereiche als Aufenthaltsbereiche in Verbindung mit den Geschäften sind oft schmal und wenig komfortabel. Die Aufenthaltsqualität in der Sieglarer Straße ist niedrig.

Weitere Straßen im Netz des Stadtteils mit Erschließungsfunktion und Zielverkehren, z. B. zu den Gewerbegebieten und den Einkaufszentren sind in der Regel definiert über das erhöhte Verkehrsaufkommen, kombiniert mit einer geringen Aufenthaltsqualität.

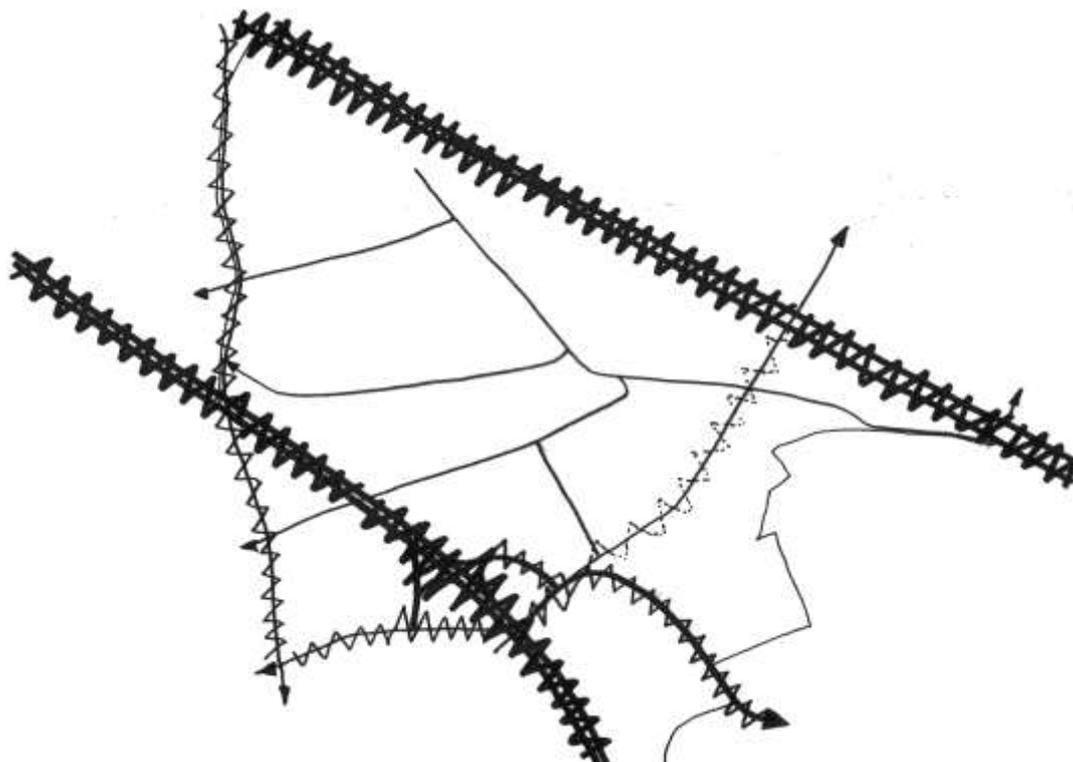


Abb. 16: Skizze Barrieren

## 3.5 DIE SITUATION DES EINZELHANDELS UND DER GASTRONOMIE

### 3.5.1 Oberlar im Vergleich mit den anderen Stadtteilen

Der Einzelhandelsstandort Troisdorf ist intensivstem Standortwettbewerb ausgesetzt. Alle Entwicklungschancen und Entwicklungshemmnisse sind vor diesem entscheidenden Hintergrund zu bewerten. Eine maßgebliche Rolle spielen die hervorragenden Verkehrsverbindungen, die einerseits Standortvorteil für Troisdorf sind, zugleich aber auch Kaufkraftabflüsse erleichtern.

Die Darstellung der zentralen Versorgungsbereiche zeigt sehr deutlich die Situation des Nahversorgungszentrums Oberlar an der Sieglarer Straße. Es liegt quasi im Mittelpunkt eines Dreiecks, gebildet aus dem Hauptzentrum Troisdorf-Mitte, dem Nebenzentrum Spich und dem Nebenzentrum Sieglar, sowie der Fachmarkttagglomeration an der Spicher Straße. Das bedeutet Kaufkraftabflüsse in die oben angegebenen Bereiche und verdeutlicht die schwierige Situation der Sieglarer Straße im Stadtteil. Dazu kommt die gute Verkehrsanbindung von Oberlar (Autobahn und DB-Strecke) nach Siegburg, Bonn und Köln, z.B. können die „Köln-Arkaden“ innerhalb von 15 – 20 Minuten erreicht werden.

### 3.5.2 Die Einkaufsbereiche in Troisdorf (Haupt- und Nebenzentren)

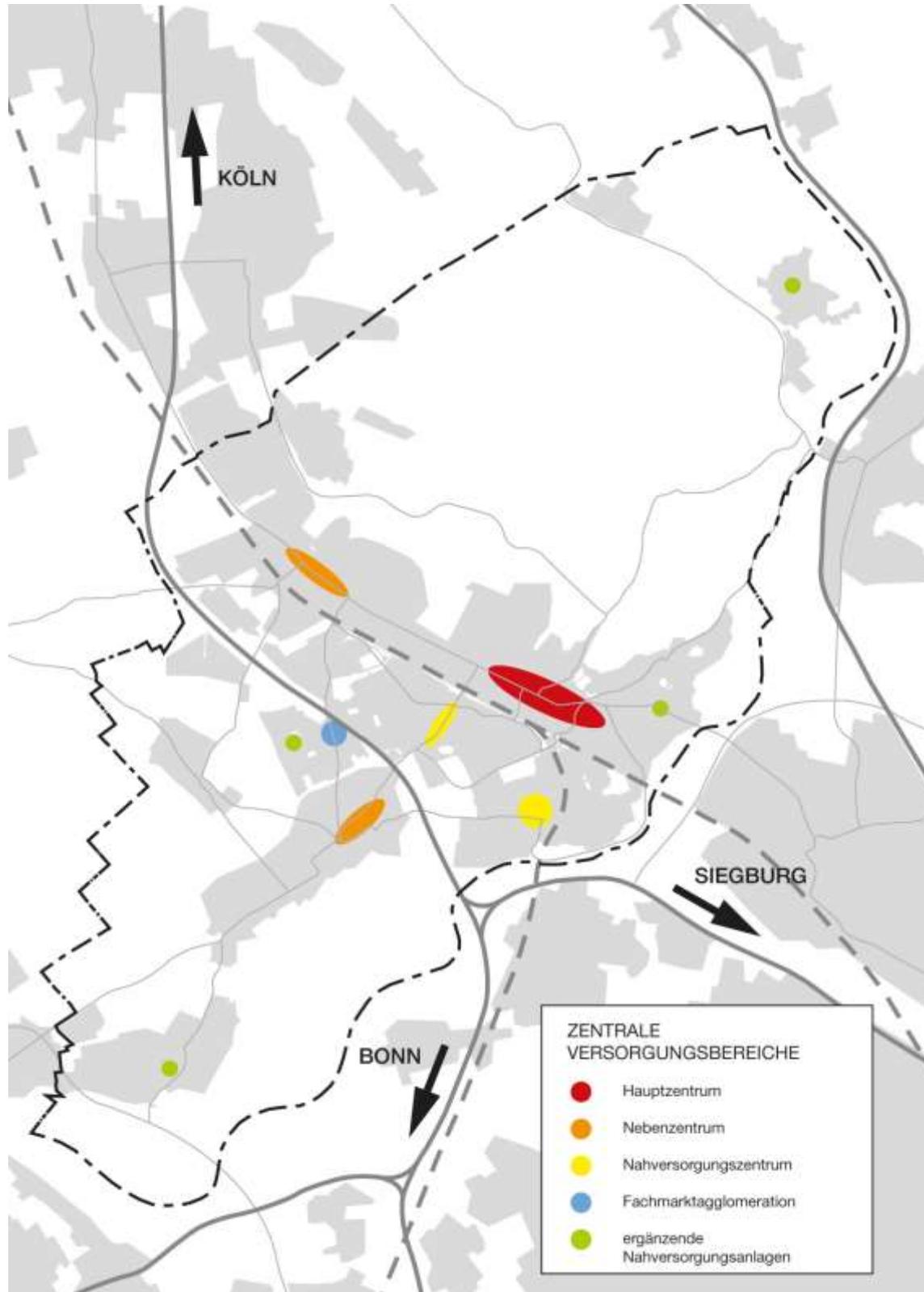


Abb. 17: Zentrale Versorgungsbereiche im Stadtgebiet

### 3.5.3 Die Kaufkraft in Oberlar

„Insgesamt liegt das einzelhandelsrelevante Kaufkraftniveau in der Stadt Troisdorf mit einer Kaufkraftkennziffer 100,6 eindeutig über dem Bundesdurchschnitt, weist jedoch in der Region die niedrigsten Werte auf. Dabei sind jedoch im Stadtgebiet deutliche Unterschiede auszumachen.“

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH (2010): Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für die Stadt Troisdorf, Köln

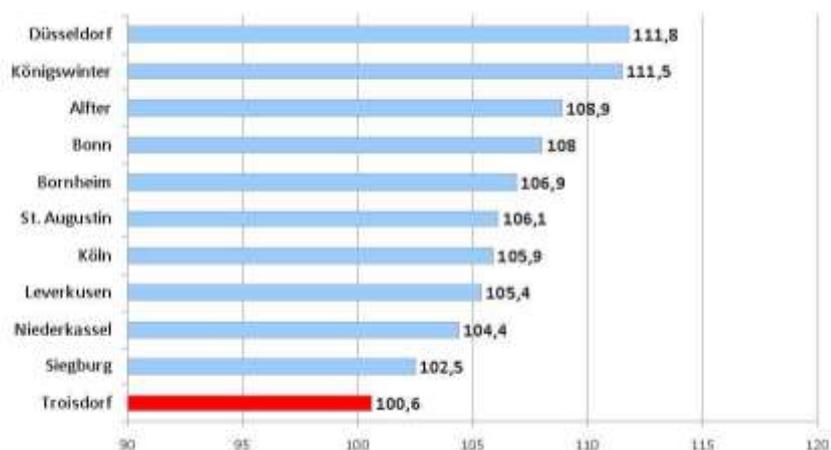


Abb. 18: Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffern in der Region

Der Stadtteil Oberlar realisiert, ebenso wie die Stadtteile Altenrath und Spich, eine einzelhandelsrelevante Kennziffern von 99,4. Das Kaufkraftniveau liegt damit etwa im Durchschnitt der Stadt. Troisdorf-Mitte und Friedrich-Wilhelms-Hütte liegen mit einem Wert von 98,7 unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt, während die Stadtteile Sieglar, Rotter See, Kriegsdorf, Eschmar, Bergheim und Müllekothen mit einer Kaufkraftkennziffer von 103,4 über dem Durchschnitt liegen.

Ein weiteres Indiz für die Kaufkraft der Stadt und der Stadtteile zeigt das Nachfragevolumen, wie in den CIMA Kaufkraftanalysen 2010 dargestellt ist.

CIMA Warengruppen	Troisdorf	Spich	Sieg-lar	TR-FWitt	Ober-lar	TR-West	Berg-heim	Rotter-See	Esch-mar	Kriegs-dorf	Alten-rath	Mülle-koven	Stadt Troisdorf
<b>Täglicher Bedarf</b>	<b>46,4</b>	<b>37,2</b>	<b>26,7</b>	<b>21,1</b>	<b>17,6</b>	<b>15,8</b>	<b>17,5</b>	<b>11,9</b>	<b>9,6</b>	<b>8,3</b>	<b>7,1</b>	<b>5,6</b>	<b>224,8</b>
Lebensmittel und Reformwaren	32,2	25,8	18,5	14,6	12,2	10,9	12,1	8,2	6,6	5,8	4,9	3,9	155,8
Gesundheits- und Körperpflege	13,0	10,4	7,3	5,9	4,9	4,4	4,9	3,3	2,7	2,3	2,0	1,6	63,0
Übriger periodischer Bedarf (Blumen, Zeitschriften)	1,2	1,0	0,7	0,6	0,5	0,4	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	5,9
<b>Persönlicher Bedarf insgesamt</b>	<b>11,6</b>	<b>9,3</b>	<b>6,7</b>	<b>5,3</b>	<b>4,4</b>	<b>3,9</b>	<b>4,6</b>	<b>3,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,4</b>	<b>56,2</b>
Bekleidung, Wäsche	7,6	6,1	4,4	3,3	2,9	2,6	2,9	2,0	1,6	1,4	1,2	0,9	37,0
Schuhe, Lederwaren	2,1	1,7	1,2	1,0	0,8	0,7	0,8	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	10,3
Uhren, Schmuck, Optik	1,8	1,5	1,1	0,8	0,7	0,6	0,7	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	8,5
<b>Medien und Technik insgesamt</b>	<b>8,7</b>	<b>6,9</b>	<b>5,0</b>	<b>3,9</b>	<b>3,3</b>	<b>2,9</b>	<b>3,3</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>41,9</b>
Bücher, Schreibwaren	2,1	1,7	1,2	1,0	0,8	0,7	0,8	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	10,3
Elektronikartikel/Unterhaltungselektronik Foto, PC und Zubehör, Neue Medien	6,5	5,2	3,8	3,0	2,5	2,2	2,5	1,7	1,3	1,2	1,0	0,8	31,6
<b>Spiel, Sport, Hobby insgesamt</b>	<b>2,9</b>	<b>2,3</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>13,8</b>
Sportartikel	1,1	0,9	0,7	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1	5,6
Spielwaren	0,8	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	3,8
Hobbybedarf (Fahrräder, Musikalien, etc.)	0,9	0,7	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	4,5
<b>Geschenke, Glas, Porzellan, Keramik (gehobener Haushaltsbedarf)</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>6,5</b>
<b>Einrichtungsbedarf</b>	<b>6,0</b>	<b>4,8</b>	<b>3,5</b>	<b>2,7</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>	<b>1,5</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>29,1</b>
Möbel, Antiquitäten	4,7	3,8	2,7	2,1	1,8	1,6	1,8	1,2	1,0	0,8	0,7	0,6	22,7
Teppiche, Gardinen, Heimtextilien	1,3	1,0	0,8	0,6	0,5	0,4	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	6,3
<b>Baumarktspezifische Sortimente (inklusive gartencentrelevante Sortimente)</b>	<b>7,5</b>	<b>6,0</b>	<b>4,3</b>	<b>3,4</b>	<b>2,8</b>	<b>2,6</b>	<b>2,8</b>	<b>1,9</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>	<b>36,4</b>
<b>SUMME</b>	<b>84,4</b>	<b>67,6</b>	<b>48,6</b>	<b>38,4</b>	<b>31,9</b>	<b>28,7</b>	<b>31,7</b>	<b>21,6</b>	<b>17,4</b>	<b>15,1</b>	<b>12,9</b>	<b>10,2</b>	<b>408,6</b>
<b>EW/1000 EW</b>	<b>16,177</b>	<b>12,856</b>	<b>8,878</b>	<b>7,358</b>	<b>6,075</b>	<b>5,500</b>	<b>5,798</b>	<b>3,939</b>	<b>3,186</b>	<b>2,766</b>	<b>2,447</b>	<b>1,866</b>	<b>76,846</b>

Quelle: CIMA Kaufkraftanalysen 2010; Rundungsdifferenzen möglich

Abb. 19: Einzelhandelsrelevante Nachfragevolumen in den Stadtteilen der Stadt Troisdorf



Abb. 20: Kaufkraftkennziffern in Troisdorf

### 3.5.4 Die Versorgungssituation in Oberlar

#### Vorbemerkungen

„Die Handelszentralität beschreibt die Relation zwischen realisiertem Einzelhandelsumsatz und Nachfragevolumen der gleichen Raumeinheit. Sie wird als Maßzahl ausgewiesen. Handelszentralitäten von deutlich über 100 signalisieren Kaufkraftzuflüsse, Handelszentralitäten von unter 100 Kaufkraftabflüsse aus der betreffenden Raumeinheit.“

„Bei einem im Stadtgebiet von Troisdorf ermittelten Einzelhandelsumsatz von 318,2 Mio. € und einem im Stadtgebiet vorhandenen Nachfragevolumen von 408,6 Mio. € resultiert eine Handelszentralität von 78. Damit fließt per Saldo ein Nachfragevolumen von 90,4 Mio. € aus Troisdorf zu verschiedenen Wettbewerbsstandorten ab.“

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH (2010): Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für die Stadt Troisdorf, Köln

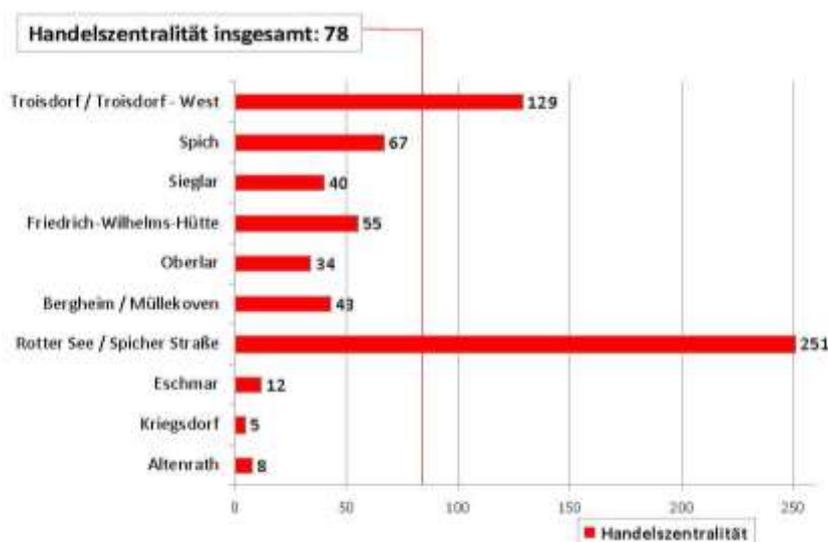


Abb. 21: Handelszentralitäten in den Stadtteilen der Stadt Troisdorf: Einzelhandel insgesamt

Die Stadtteile Oberlar und Sieglar realisierten lediglich Handelszentralitäten von 34 bzw. 40. Zu erklären ist das mit dem unmittelbaren Wettbewerbsdruck zur Fachmarkttagglomeration an der Spicher Straße/Im Zehntfeld.

Oberlar, in der „Sandwich-Lage“ zwischen der Troisdorfer City und der Fachmarkttagglomeration Spicher Straße / Im Zehntfeld, erreicht dennoch in der Warengruppe „Lebensmittel, Reformwaren“ eine Handelszentralität von 46. Strategische Bedeutung für die Nahversorgung vor Ort hat der NETTO Lebensmitteldiscounter. Die Entwicklungsspielräume sind vor dem Hintergrund der örtlichen Wettbewerbsstrukturen gering.

Betrachtet man die Handelszentralität in der Warengruppe „Lebensmittel, Reformwaren des Stadtteils Oberlar im Vergleich mit der Gesamtstadt und den übrigen Stadtteilen, so erreicht Oberlar lediglich einen Wert von 46“. In der Regel liegt im Stadtteil ein akzeptables Nahversorgungsniveau vor, wenn in der Warengruppe „Lebensmittel/Reformwaren eine Handelszentralität von 65 bis 70 erreicht wird“. Dieser Wert wird in Oberlar deutlich unterschritten. Das heißt: die aktuelle Nahversorgungssituation in Oberlar ist unzureichend.

Stadtteil	Umsatz in Mio. €	Nachfragevolumen in Mio. €	Handelszentralität	Saldo Kaufkraftfluss (in Mio. €)
Troisdorf / Troisdorf-West	43,8	43,1	102	0,7
Spich	17,1	25,8	66	-8,7
Friedrich-Wilhelms-Hütte	17,3	14,6	118	2,7
Sieglar	8,1	18,5	44	-10,4
Oberlar	5,6	12,2	46	-6,6
Rotter See / Spicher Straße	26,0	8,2	316	17,8
Eschmar	0,9	6,6	14	-5,7
Bergheim / Mülleken	12,0	16,0	75	-4,0
<b>Stadt Troisdorf</b>	<b>132,5</b>	<b>155,8</b>	<b>85</b>	<b>-23,3</b>

Quelle: CIMA Bestandserhebungen und Kaufkraftanalysen 2010; Rundungsdifferenzen möglich

Abb. 22: Umsätze, Nachfragevolumina, Handelszentralitäten, Kaufkraftflüsse im Segment „Lebensmittel / Reformwaren“ in den Troisdorfer Stadtteilen

In diesem Zusammenhang stellt das vorliegende Einzelhandelsgutachten fest, dass man davon ausgehen kann, dass das bestehende Kaufkraftabflussniveau insbesondere der Stadtteile Oberlar und Sieglar kaum reduziert werden kann, weil die Fachmarkttagglomeration „Spicher Straße / Im Zehntfeld eine hohe „Versorgungsbedeutung“ für diesen Stadtteil aufweist.

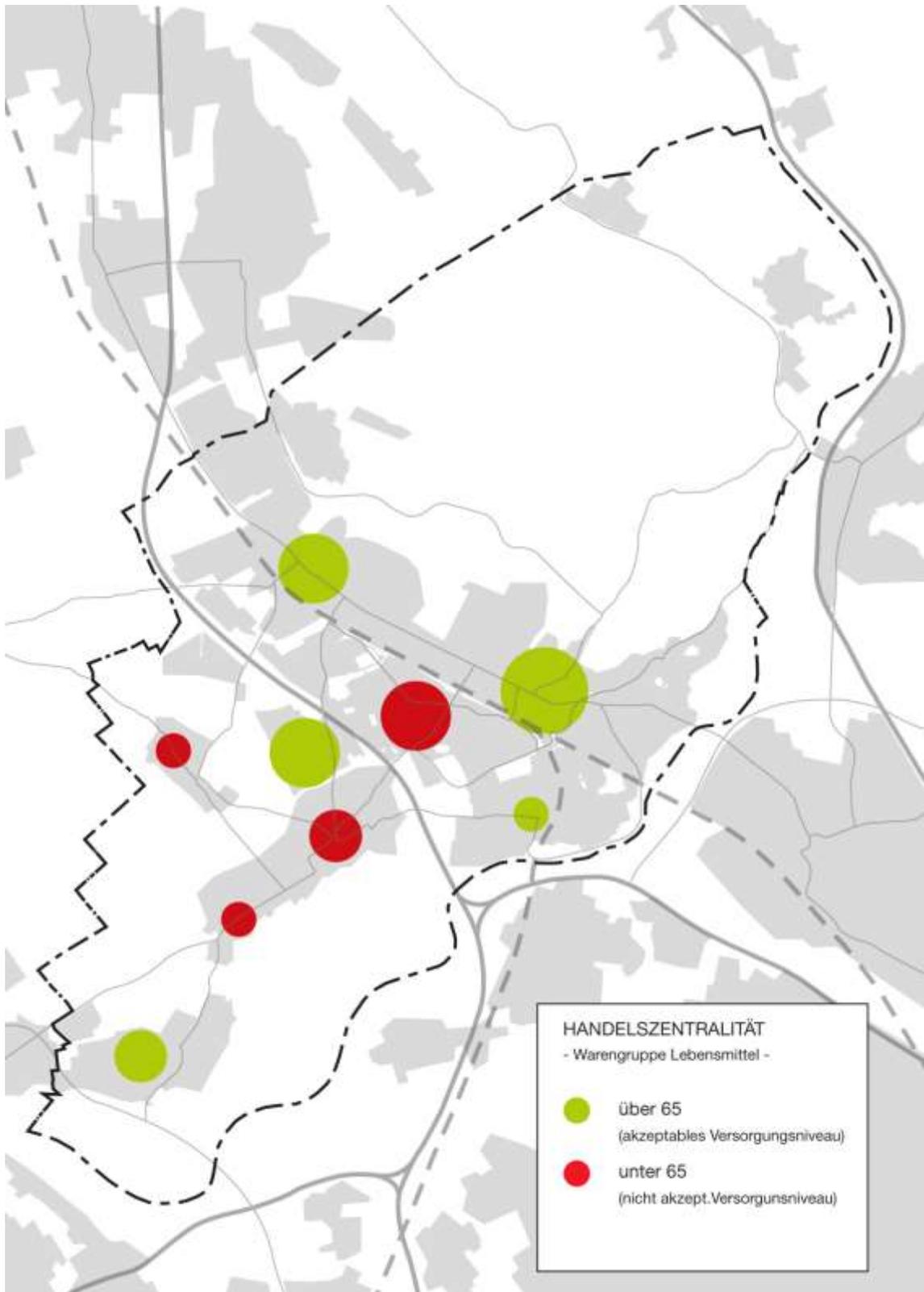


Abb. 23: Handelszentralitäten in der Warengruppe Lebensmittel

### 3.5.5 Der Nahversorgungsbereich an der Sieglarer Straße



Abb. 24: Nahversorgungsangebot in Oberlar (Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie)

Die zentrale Nahversorgungssachse ist die Sieglarer Straße. Dort befinden sich Geschäfte, die das Sortiment des täglichen Bedarfs abdecken. Fachgeschäfte gibt es nur in geringem Maß, ebenso wie Gastronomie. Die vielen Imbisse und Pizzaservices, Frisörläden stellen ein Überangebot dar. Nach Auskunft des Amtes für Geoinformation, Statistik und Liegenschaften gibt es an der Sieglarer Straße 31 Geschäfte in 23 Immobilien. Diese Immobilien gehören 21 verschiedenen Eigentümern, wovon 6 in Oberlar wohnen und weitere 6 im Stadtgebiet Troisdorf. Über 40 Prozent der Immobilien gehören somit Eigentümern, die außerhalb des Stadtgebiets oder des Großraums leben.

## 3.6 GEWERBEGEBIETE

### 3.6.1 Lage der Gewerbestandorte in Oberlar und in den benachbarten Stadtteilen

Die Gewerbegebiete im Untersuchungsraum liegen halbkreisförmig an den Rändern des Stadtteils: an der DB-Strecke im Nordosten an der Lindlaustraße und der Landgrafenstraße im Nordwesten und an der BAB A59 im Westen. Jenseits der DB-Strecke in Troisdorf-West, jenseits der Spicherstraße im Nordwesten im Ortsteil Spich und ebenfalls jenseits der Autobahn setzen sich mehr oder weniger intensiv die gewerblich genutzten Flächen fort. Die kranzförmige Umschließung des Stadtteils wird durch die Flächengröße insgesamt verstärkt.

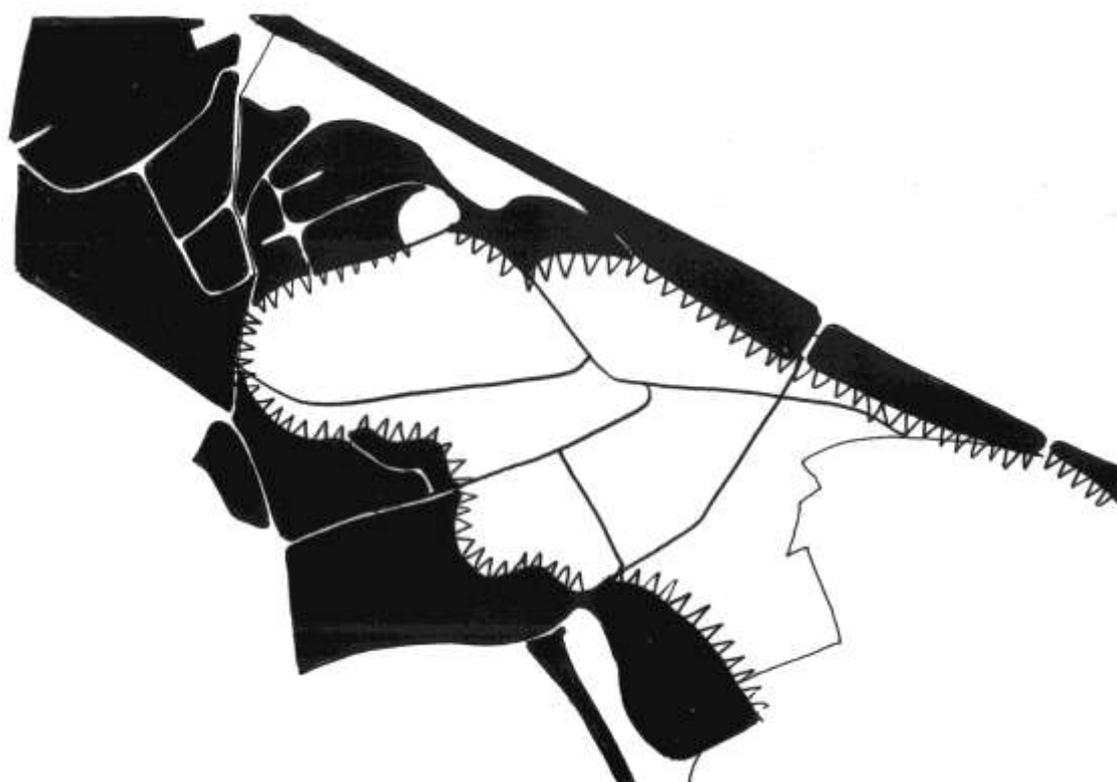


Abb. 25: Picto Gewerbestandorte

### 3.6.2 Die Nutzungsstruktur der Gewerbestandorte und ihr Erscheinungsbild im Stadtteil

Die gewerblich genutzten Flächen im Untersuchungsraum unterscheiden sich deutlich in ihren Nutzungsformen und in ihrem Erscheinungsbild.

Die gewerbliche Nutzung im „Ohr“ der Autobahnanschlussstelle ist aufgrund seiner besonderen Lage vom übrigen Stadtteil deutlich isoliert und bietet zugleich keine Möglichkeiten für evtl. notwendige Erweiterungen. Zugleich machen Teilbereiche einen sanierungsbedürftigen Eindruck und haben somit eine negative Ausstrahlung auf den Ortsteil.

Einen ähnlichen Eindruck vermittelt der Eingang zum Gewerbegebiet an der Straße „Auf dem Schellerod“:

Das eher wenig ansprechende Erscheinungsbild des Betonmischwerks setzt sich im Straßenverlauf nach Nordosten fort. Untergenutzte Flächen, Altmetallhändler, durchmischt mit Betriebswohngebäuden, bilden ein, den gesamten Straßenraum, sehr abwertendes Gegenüber zu dem sehr ordentlich ausgebildeten Rand der angrenzenden Parkanlage.

Insgesamt zeichnet das größte zusammenhängende Gewerbegebiet im Stadtteil ein wenig identitätsstiftendes und heterogenes Bild, wie viele andere Gewerbegebiete auch. Herausragend in diesem Einerlei erscheint das Areal der Kaffeerösterei am nördlichen Rand des Gebietes.

Das „Gewerbeband“ entlang der DB-Strecke wird eindeutig dominiert von dem Betrieb Varian Medical Systems Particle Therapie GmbH im nördlichen Bereich. Hier wird auch aktiv eine Erweiterung in nördlicher Richtung betrieben. Dafür müssen Kleingartenflächen weichen. Eine einvernehmliche Lösung mit den Gartennutzern scheint hergestellt zu sein. Die Nutzung zwischen Bahnlinie und Lindenstraße ist in ihrem Erscheinungsbild heterogen. Vorhandene Ziegelbauten werden als Weiterbildungsstätte der Bundesbahn genutzt. Daneben gibt es Gebäude mit Wohnnutzungen und unterschiedliche Betriebsflächen, die sich an der Lindenstraße aufreihen. Insgesamt erscheint dieses Band eher als störendes Element im Zusammenhang mit dem Wohnquartier um die katholische Kirche und die Alte Schule.

An der Mottmannstraße mittelbar an der Nordseite der BAB A59 liegt ein relativ kleines, überschaubares und kompaktes Gewerbe- und Dienstleistungsquartier.



Abb. 26: Bebauungsstruktur Gewerbe

### 3.6.3 Barrierewirkung der Gewerbeflächen im Zusammenhang mit Straßenräumen, Bahnlinien und der Autobahn

Betrachtet man die gewerblich genutzten Flächen im Untersuchungsgebiet im Zusammenhang mit den Straßen und Bahnlinien, so wird sehr deutlich, dass die Wohnbereiche im Stadtteil Oberlar durch einen nur schwer überwindbaren Ring umschlossen werden. Damit ist der Stadtteil von der sog. freien Landschaft kaum erreichbar. Das Einzelhandelsgutachten spricht in diesem Zusammenhang von einer "Sandwich-Lage" des Ortes zwischen den Verkehrslinien Bahn und Autobahn. Diese isolierte Sandwich-Lage wird durch die Gewebestandorte noch verstärkt.



Abb. 27: Gewerbeflächen

## 3.7 DIE WOHNGBIETE

### 3.7.1 Der Wohnort Oberlar

Der Wohnort Oberlar hat sich von der Sieglarer Straße her entwickelt. Aus einigen Hoflagen in der Nähe der Terrassenkante, auf überflutungssicherem Terrain im Bereich der Wegeeinmündung „Grandsgarten“ und der jetzigen Sieglarer Straße hat sich eine zunächst noch lückige Bebauung entwickelt. Im Laufe der Zeit dehnten sich die Wohnbauflächen weiter nach Nordosten und Südosten aus. Begrenzt wird der Wohnstandort durch die Bahnlinie im Norden, der Autobahn im Südwesten und durch relativ große Grünflächen im Nordosten und den anschließenden Gewerbegebieten, sowie entlang der schon erwähnten Verkehrsinfrastruktur. Im Südosten setzen sich die Wohnbauflächen fort und gehen ohne deutliche Unterbrechung im den Stadtteil Friedrich-Wilhelms-Hütte (FWH) über.

Die Wohnbebauung hat sich historisch von der Sieglarer Straße in Richtung Nordwesten entwickelt. Die Gewerbegebiete nutzten die vorhandenen Infrastrukturtrasse (Bahn, Straßen), sodass sich ein Gürtel aus Industrie- und Gewerbegebieten um die Wohnbebauung legte.

Bedingt durch die Form des Straßen- und Wegenetzes ist ein geografischer Mittelpunkt zu erkennen: der Oberlarer Platz. Er hat sich jedoch nicht zu einem lebendigen Mittelpunkt des Stadtteils entwickelt. Nach wie vor stellt die Sieglarer Straße die Lebensader von Oberlar dar:



Abb. 28: Wohnbauflächen

### 3.7.2 Wohnform und Wohnlage

Das Wohngebiet in Oberlar besteht zum überwiegenden Teil aus einem Gemisch aus Einzelhäusern, Doppelhäusern und einigen Reihenhäusern, ausgestattet mit entsprechend Garten- und Vorgartenflächen: Wohnen im Grünen. In dieser großflächigen Verteilung fallen einige Besonderheiten auf:

- Kleine zusammenhängende Geschloßbausiedlungen, umgeben von Rasenflächen und Bäumen
- Einige einzelstehende Geschloßbauten
- Eine kleine, in sich geschlossene Werksiedlung entlang der Elisabethstraße, sowie der ähnlich strukturierten Siedlung in unmittelbarer Nachbarschaft an der Moltkestraße Ecke Landgrafenstraße
- Einen Ansatz von geschlossener Blockbebauung im Umfeld der Kath. Kirche
- und die teilweise geschlossene Straßenrandbebauung mit Geschäften und Läden an der Sieglarer Straße

Insgesamt ist der Eindruck, dass Oberlar einen guten Wohnstandort darstellt.

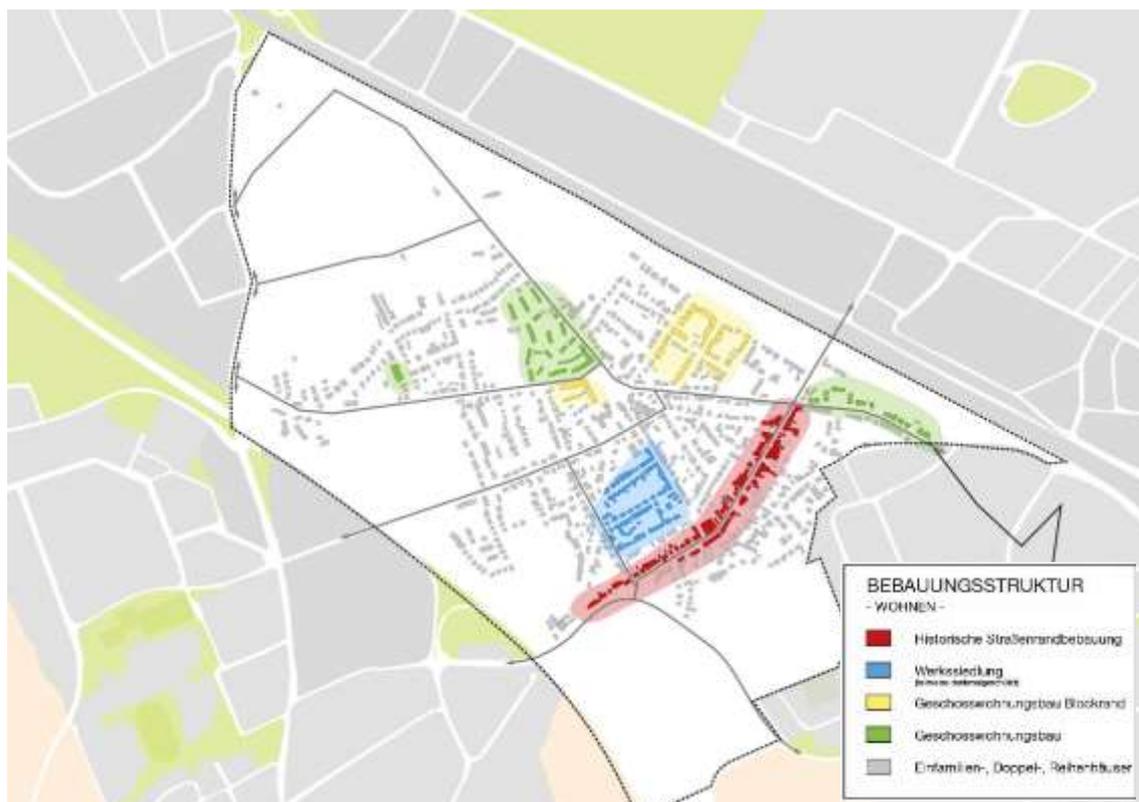


Abb. 29: Bebauungsstruktur Wohnen

## 3.8 DIE GRÜN-UND FREIFLÄCHEN IN OBERLAR

### 3.8.1 Die Größe und Verteilung der Grün- und Freiflächen

Die vorhandenen Grün- und Freiflächen im Untersuchungsraum sind unterschiedlich in ihrer Form und über den gesamten Stadtteil verteilt. Die größeren Flächen liegen eher in den Randlagen und in den Übergangsbereichen zwischen der Wohnbebauung und anderen Nutzungen, wie z.B. an der Autobahn, teilweise an der DB Strecke und an den Gewerbegebieten im Nordwesten des Stadtteils. Eine systematische Anordnung oder Verknüpfung der Freiräume ist nur schwer zu erkennen. Lediglich im Grünzug im Nordwesten lässt sich zusammenhängendes Band erkennen, das sich von Südwesten nach Nordosten erstreckt, das jedoch immer wieder durch die Zäsuren Autobahn, DB-Strecke und Gewerbegebiete unterbrochen wird. Auch die landwirtschaftliche Fläche im Süden des Untersuchungsgebietes wird in ihrem räumlichen Zusammenhang immer wieder durch Straßen und Autobahnen zerschnitten.

Der Stadtteil Oberlar hat eine gute Ausstattung mit Grün- und Freiflächen. Allerdings sollte die Erreichbarkeit und Verknüpfung untereinander deutlich verbessert werden.



Abb. 30: Freiflächen

### 3.8.2 Differenzierung der Grün-und Freiflächen

Die kleinsten Grünflächen sind die relativ wenigen Baulücken, die noch im Wohngebiet vorhanden sind. Sie werden in der Regel nicht genutzt. Es gibt zwei Kinderspielplätze an der Straße „Im Zehntfeld“ und an der Ecke Landgrafenstraße / Hochfeldstraße. Sie sind in einem ordentlichen Zustand.

An zentraler Stelle in Oberlar liegt der Oberlarer Platz. Er erscheint untergenutzt zu sein, und ist ein Parkplatz. Durch seinen alten Baumbestand, seine Größe und durch seine Lage in der Mitte von Oberlar weist er das Potenzial auf, andere Nutzungen aufnehmen zu können.

Die Freiflächen an öffentlichen Gebäuden, wie an Schulen, Kirchen und ähnlichen Einrichtungen werden nicht als nutzbare Freiräume im Stadtquartier wahrgenommen. Eine Aktivierung dieser Räume, als öffentliche nutzbare Räume muss in die Überlegungen einfließen, wenn man das öffentliche Leben im Stadtteil stärken will.

Umgeben von Wohnbebauung und doch in gewisser Randlage liegt der Friedhof von Oberlar. Durch eine kleine Grünachse im Süden, den Parkplatz an der Schopenhauerstraße und durch die Magdalenenstraße im Norden ist er mit dem Wohngebiet des Stadtteils in gewisser Weise verknüpft. Er könnte als sogenannter Trittstein in einem Grünzugsystem fungieren, weil er nahe am Stadtteilpark Oberlar liegt, und so die südlich liegenden Wohngebiete anbinden könnte.

Die Parkanlage zusammen mit der Kleingartenanlage an der Landgrafenstraße bildet einen Grünzug. Dieser stellt zum einen eine deutliche Aufwertung des Wohngebietes dar und nimmt andererseits auch eine Pufferfunktion gegenüber den anschließenden Gewerbegebieten ein. Die Parkanlage ist einfach und robust gestaltet, sehr gepflegt und stellt mit ihrem Freiraumpotenzial einen Landschaftsraum dar, der sehr unterschiedlich und vielfältig genutzt werden kann.

Nicht nutzbare Grünflächen bilden die Gehölzstreifen entlang der Bundesautobahn und der Anschlussstelle. Sie erfüllen lediglich Sichtschutzfunktionen.

Es fallen noch zwei Grünräume im Untersuchungsraum auf:

- Eine große mit Laubgehölzen bestandene Fläche an der Landgrafenstraße. Sie ist zurzeit nicht betretbar. Ein Zaun sorgt für die nötige Grenze. Es handelt sich um eine ehemalige Abgrabung und Altlastenfläche. Deutlich erkennbar ist der Höhenversprung mit steilen Böschungen.
- Eine ähnliche Fläche liegt im Südwesten des Untersuchungsraumes zwischen der Wohnsiedlung und der Autobahnanschlussstelle. Auch hier handelt es sich eindeutig um eine Abgrabung und Altlastenfläche, die heute einen dichten Gehölzbestand aufweist. Auch dieser Bereich wird zurzeit nicht genutzt.

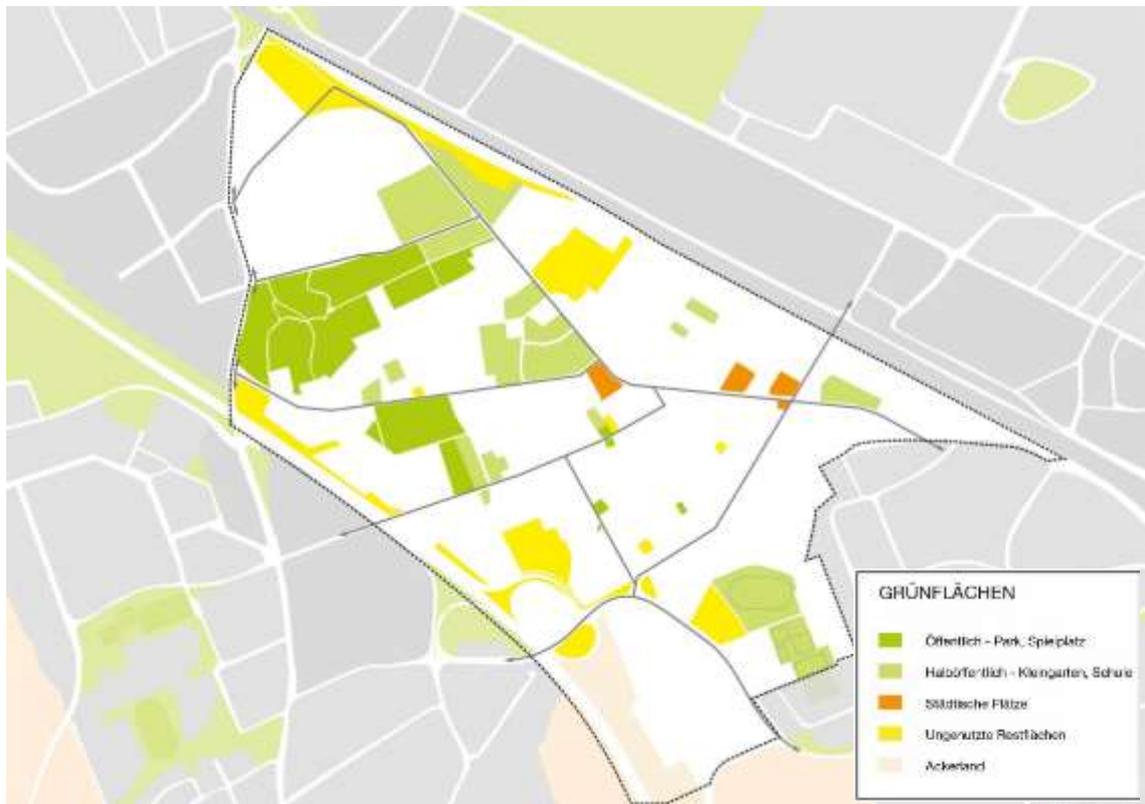


Abb. 31: Grünflächen und ihre Nutzung

## 3.9 SOZIALE INFRASTRUKTUR

### 3.9.1 Bildungsstätten

Schulen, Kindergärten, die Kirchen, eine Moschee, Sportanlagen und das Haus Oberlar, das sind im Stadtteil Oberlar die öffentlichen Einrichtungen, die wir als Bildungsstätten definieren und letztendlich die soziale Infrastruktur des Ortsteils ausmachen. Sie sind nicht gleichmäßig über den Stadtteil verteilt, vielmehr ziehen sie sich wie eine raumprägende Perlschnur von der Talstraße (Moschee) entlang der Lindlaustraße (Alte Schule, katholische Kirche) bis zur Schule an der Magdalenenstraße. Nahe an dieser Achse sind das Haus Oberlar an der Marienstraße und ein Kindergarten an der Pestalozzistraße zu finden.

Das große Schulzentrum im Süden nimmt eine Sonderstellung ein und lässt sich aufgrund seiner Größe und Lage nicht in dieser „Bildungsachse“ verorten.



Abb. 32: Bildungsstätten im Stadtteil

### 3.10 DIE BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR IN OBERLAR

Die Auswertung und Darstellung der Daten zur Bevölkerungsstruktur soll dazu beitragen den Stadtteil Oberlar, so wie er sich heute darstellt und wie er wahrgenommen wird, zu „verstehen“.

#### 3.10.1 Die Einwohnerdichte

Es wurde aufgrund der vorliegenden Zahl der Einwohner bezogen auf die statistischen Blöcke eine ungefähre Einwohnerdichte pro Quadratmeter ermittelt, bzw. festgestellt wie viel Quadratmeter Fläche jedem Einwohner im statistischen Block rein rechnerisch zur Verfügung steht. In der grafischen Darstellung zeigt sich, dass sich sehr deutlich Bereiche von hoher Dichte und niedriger Dichte unterscheiden lassen. Auffallend sind die Bereiche südlich der Sieglarer Straße, das Quartier zwischen Lindenstraße und Lindlaustraße, die Wohnbaubereiche nordwestlich um den Oberlarer Platz sowie das Quartier der Werksiedlung nordöstlich der Sieglarer Straße.

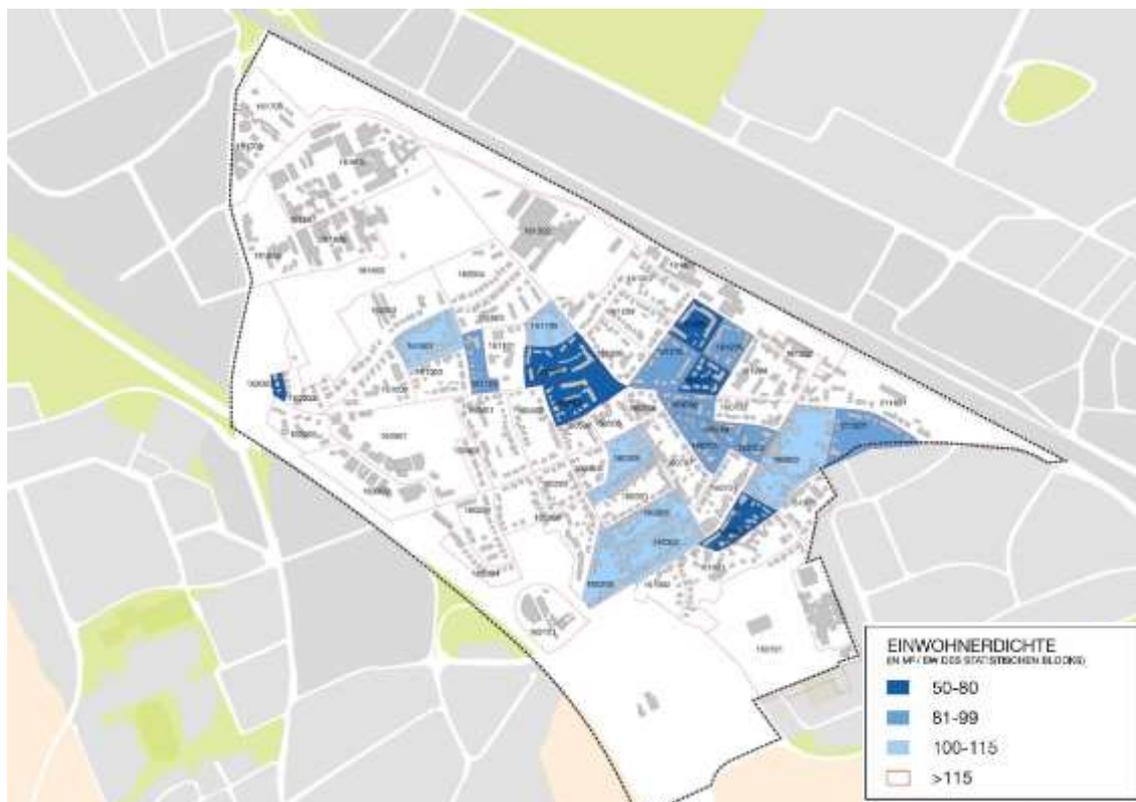


Abb. 33: Einwohnerdichte nach statistischen Blöcken

### 3.10.2 Der Anteil an Ausländern

Des Weiteren wurden die Daten zur Anzahl der ausländischen Mitbürger erfasst, ausgewertet und grafisch dargestellt. Es wurde der Prozentanteil an der Gesamtbevölkerung berechnet und nur die Bereiche des Untersuchungsraumes grafisch dargestellt, die über dem Stadteildurchschnitt liegen. Auch hier, sowie im Quartier an der katholischen Kirche spielen die Wohnbereiche an der Sieglarer Straße eine signifikante Rolle. Darüber hinaus weisen die Quartiere am Oberlarer Platz und im Bereich der Elisabethstraße relativ hohe Prozentanteile ausländischer Einwohner auf. Die statistischen Blöcke in den Gewerbegebieten und entlang der Bahn werden nicht in die weitere Betrachtung mit einbezogen, da es keine Wohnstandorte im klassischen Sinn sind.



Abb. 34: Ausländeranteil nach statistischen Blöcken

### 3.10.3 Die Verteilung der Bewohner mit Migrationshintergrund

Betrachtet man die grafische Darstellung der Verteilung der Bewohner mit Migrationshintergrund, sieht man, dass fast im gesamten Siedlungsgebiet von Oberlar relativ viele Menschen mit Migrationshintergrund leben. Schwerpunkte sind vergleichbar mit den Wohnstandorten der ausländischen Einwohner. Auch hier werden die Blöcke im Gewerbegebiet und der Bereich an der Bahn keiner weiteren Betrachtung unterzogen.

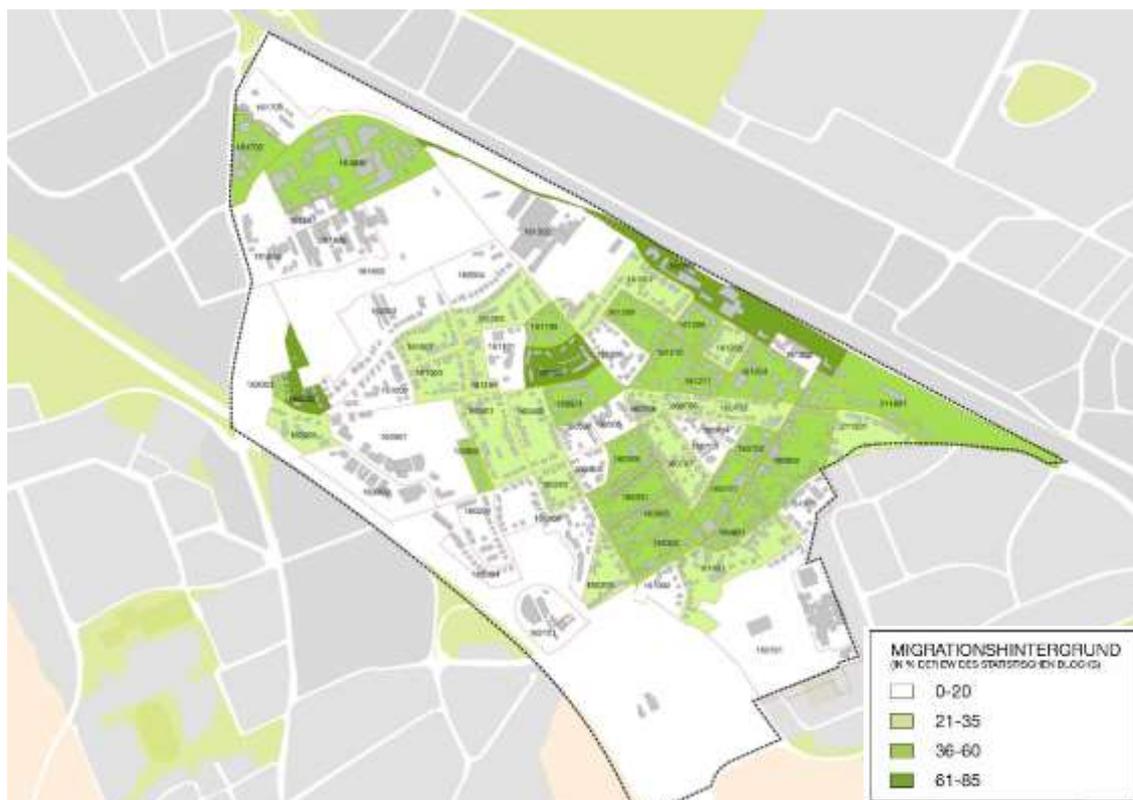


Abb. 35: Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund nach statistischen Blöcken

### 3.10.4 Altersstruktur

Die Altersstruktur der Bevölkerung in Oberlar ist wie folgt erfasst und kartografisch dargestellt worden.

#### 3.10.4.1 Kinder bis 6 Jahre

Besonders viele Kinder, bis 6 Jahre alt, wohnen südlich der Sieglarer Straße, in den Geschloßbausiedlungen am Oberlarer Platz, im Quartier Schopenhauerweg, in der dichten Bebauung zwischen Lindenstraße und Lindlaustraße.

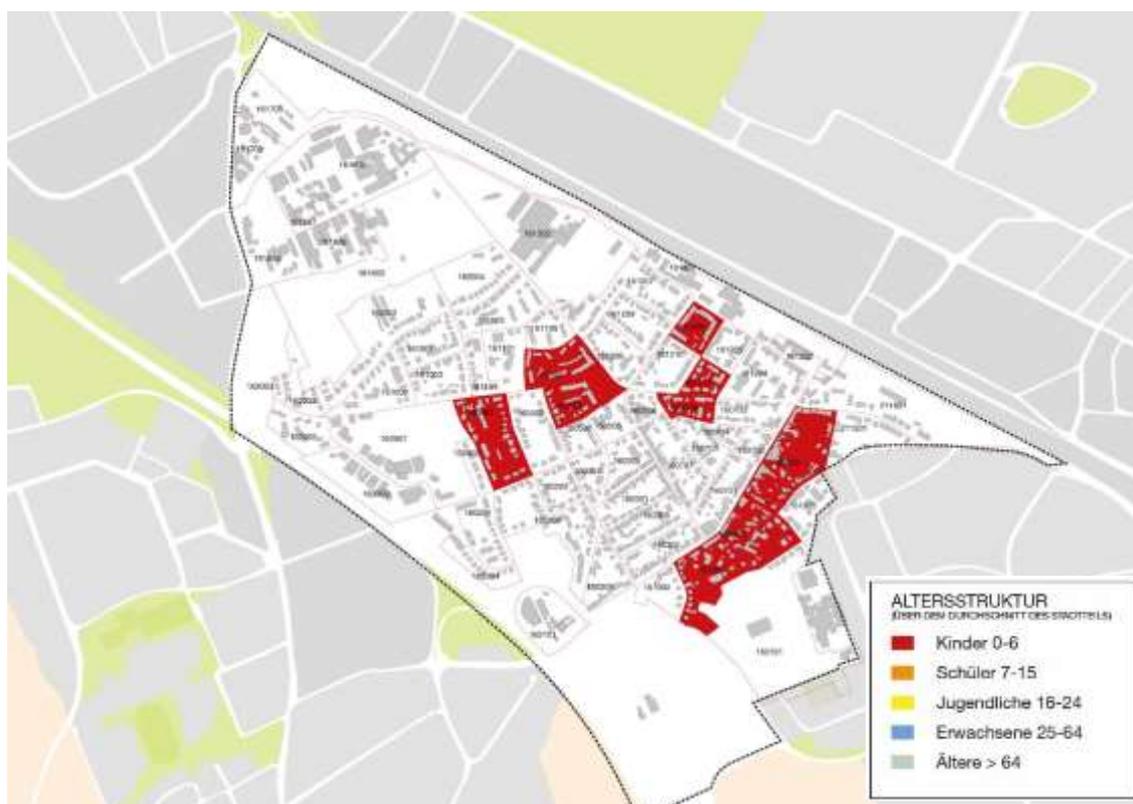


Abb. 36: Altersstruktur Kinder 0-6

### 3.10.4.2 Schulkinder (7-15 Jahre)

Überdurchschnittlich viele Schulkinder leben ebenfalls in den Siedlungen am Oberlarer Platz, in der dichten Siedlungsstruktur zwischen Lindenstraße und Lindlaustraße und wiederum südlich der Sieglarer Straße. Darüber hinaus sind Schwerpunkte in den Quartieren der Werksiedlungen und im Bereich Talweg erkennbar.

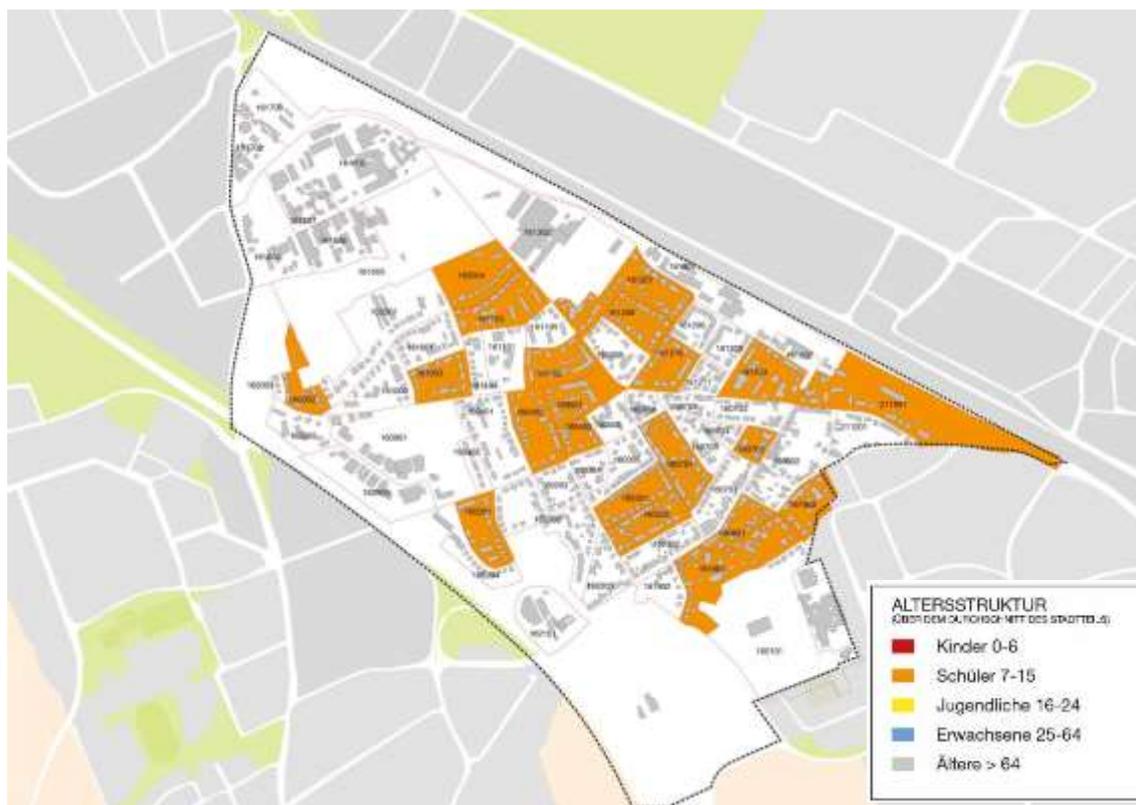


Abb. 37 Altersstruktur Kinder 0-6

### 3.10.4.3 Jugendliche (16-24 Jahre)

Jugendliche von 15 – 24 Jahre sind überdurchschnittlich viel an der Sieglarer Straße, am Talweg und in den dichten Quartieren zwischen Lindenstraße und Lindlaustraße zu finden. Darüber hinaus ist ein großer zusammenhängender Bereich „Am Annonisbach“ als Wohnstandort für überdurchschnittlich viele Jugendliche erkennbar.

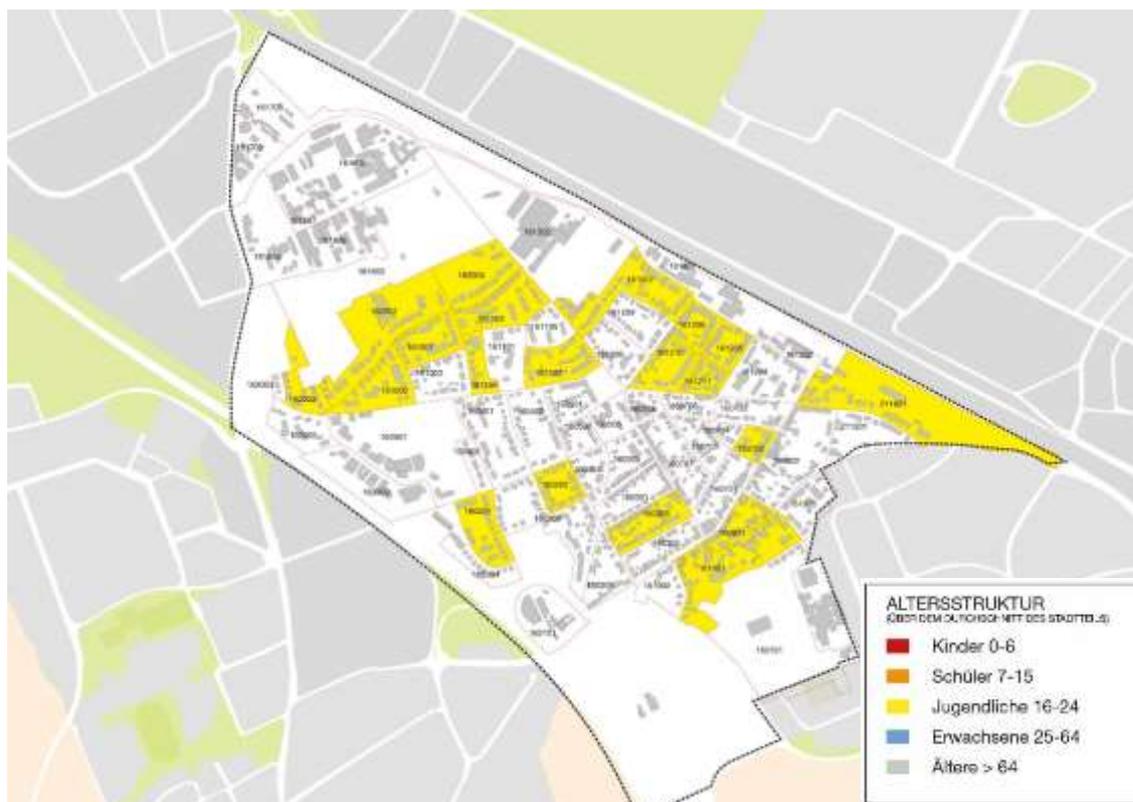


Abb. 38: Jugendliche 16-24

### 3.10.4.4 Erwachsene (25-64 Jahre)

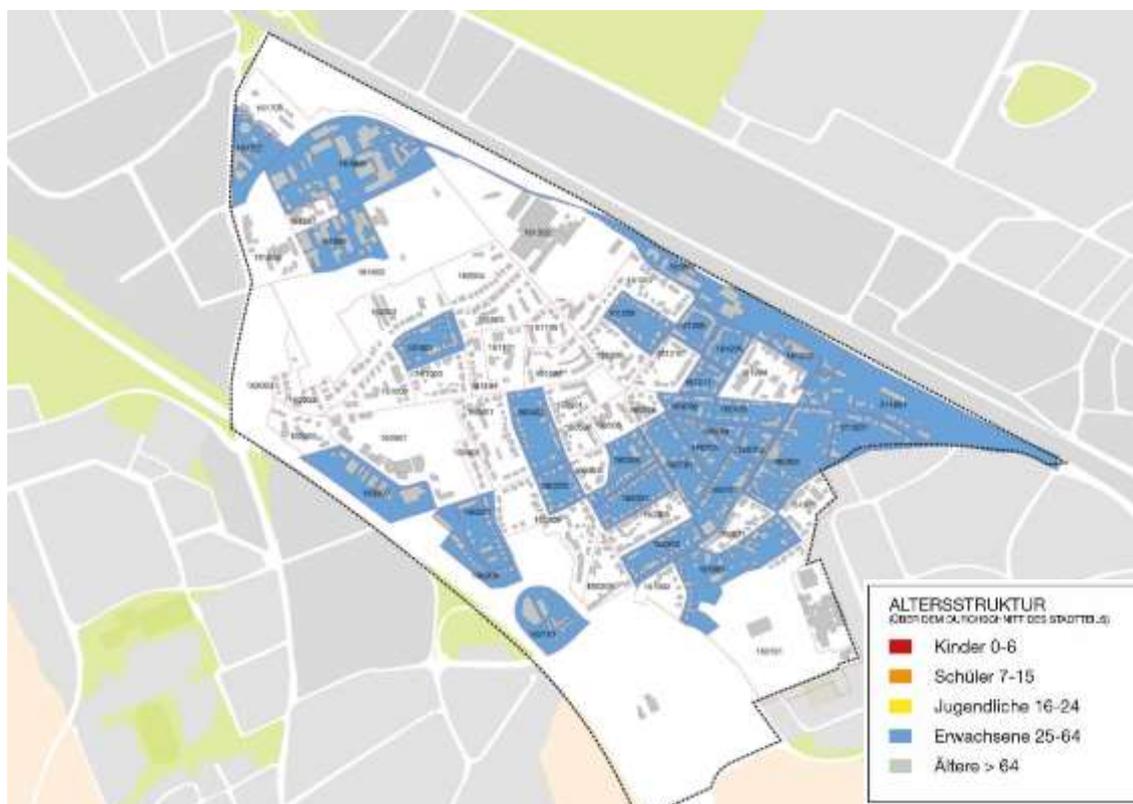


Abb. 39: Altersstruktur Erwachsene 26-64

### 3.10.4.5 Ältere Menschen (>64 Jahre)

Überdurchschnittlich viele ältere Menschen leben in den Wohngebieten nördlich der Sieglerer Straße. Im Besonderen im Bereich der denkmalgeschützten Siedlung an der Elisabethstraße und im alten Ortskern an der Landgrafenstraße und Lindlaustraße.

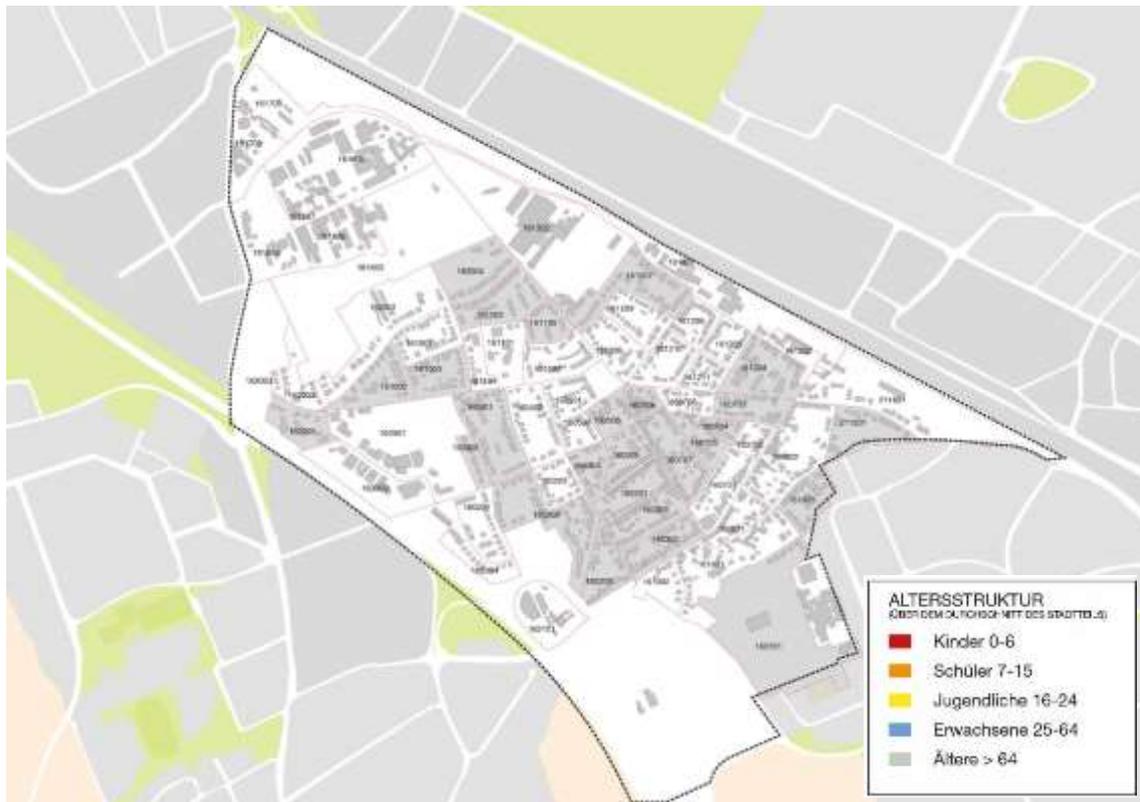


Abb. 40: Altersstruktur Ältere >64

### 3.10.5 Häufung von überdurchschnittlichen Werten bezogen auf die einzelnen statistischen Blöcke

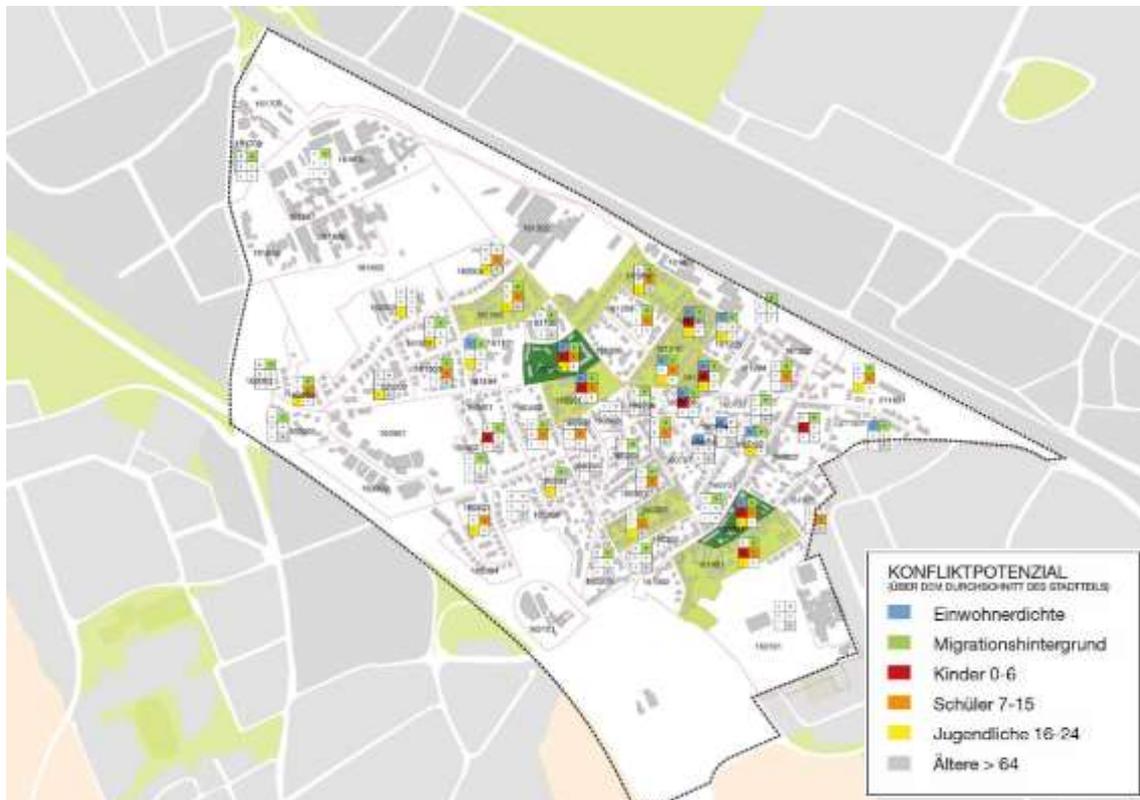


Abb. 41: Statistische Blöcke mit mehr überdurchschnittlichen Anteilen

Die Auswertung der Bevölkerungsstruktur bezogen auf die Statistischen Blöcke zeigt ein abstraktes Bild der Zusammensetzung der Einwohner. Die farbige Darstellung der Auswertungsstatistik bezieht sich nur auf die überdurchschnittlichen Werte bezogen auf den Stadtteil Oberlar.

Es werden dadurch Bereiche gekennzeichnet, die auf ein erhöhtes Konfliktpotenzial hinweisen könnten: z.B. viele ältere Menschen, gleichzeitig viele Jugendliche und Einwohner mit Migrationshintergrund, d.h. sehr unterschiedlichen Ansprüchen an die Freiräume und Infrastruktur des Stadtteils. Nach der Auswertung ergeben sich drei Bereiche mit möglichem Handlungsbedarf.

- Oberlarer Platz mit der angrenzenden Bebauung: der Bereich weist eine hohe Einwohnerdichte auf mit vielen Kindern, Schülern und Jugendlichen. Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund liegt über dem Durchschnitt in Oberlar.
- Zwischen Lindenstraße und Lindlaustraße befinden sich Blöcke mit hoher Einwohnerdichte und überdurchschnittlichem Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund. Die Anteile an Kindern, Schülern und Jugendlichen, sowie Älteren ist ebenfalls überdurchschnittlich und könnte zu Konflikten führen.
- Der südliche Bereich der Sieglarer Straße mit einem hohen Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund und überdurchschnittlich vielen Kindern, Schülern und Jugendlichen.

Diese theoretische Vermutung soll durch die Stadtteilkonferenz und Befragung von Schlüsselpersonen noch verifiziert oder falsifiziert werden.

#### 4. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER AKTUELLEN SITUATION IN TROISDORF-OBERLAR HINSICHTLICH ERKENNBARER DEFIZITE SOWIE DER VORHANDENEN ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN DES STADTTEILS (CHARAKTERISTIK DES STADTTEILS)

Troisdorf-Oberlar präsentiert sich als ein Stadtteil, in dem in erster Linie gewohnt wird und zwar in überwiegend freistehenden Einfamilienhäusern, Doppelhäusern und Reihenhäusern, die alle mit privaten Gärten oder zumindest privat verfügbaren Freiflächen ausgestattet sind. Daneben gibt es einige wenige Geschossbausiedlungen und geschlossene Straßenrand- bzw. Blockbebauungen. Hier fehlen private Gärten und Freiflächen oder privat nutzbare Bereiche, Grünflächen im öffentlichen Raum müssen diesen offensichtlichen Mangel ersetzen. Die Verkehrsbelastung in den Wohngebieten muss als gering angesehen werden. Allerdings kommt es immer wieder zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, die bei den Bewohnern dieser umliegenden Wohngebiete besonders negativ bewertet werden.

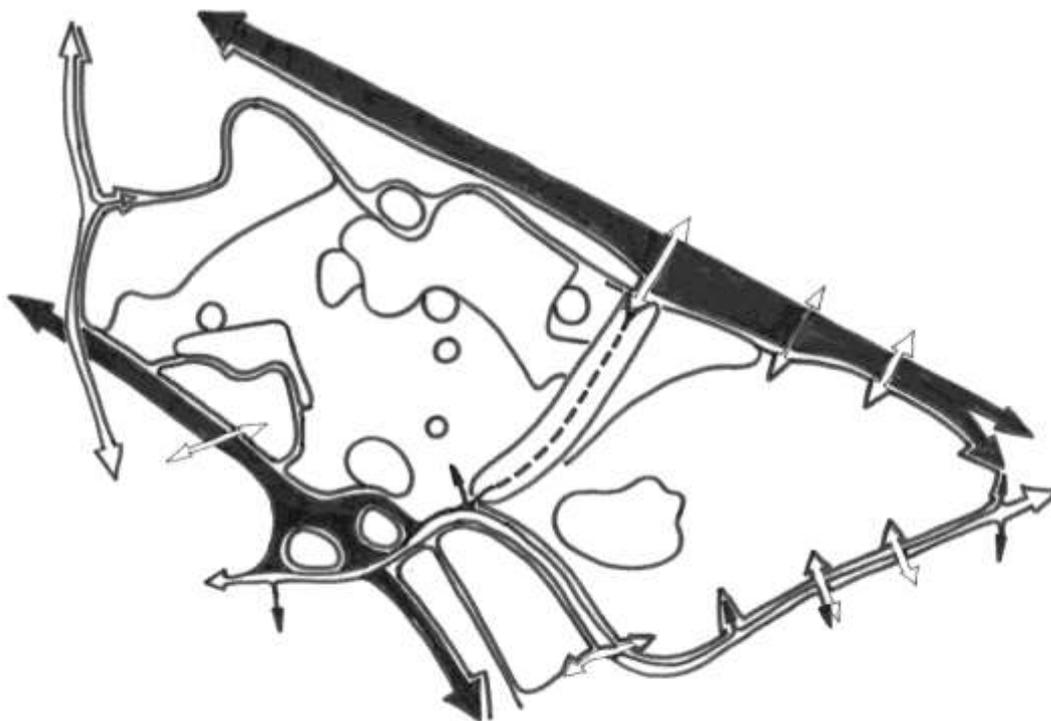


Abb. 42: Handlungsfelder

Das Gewerbegebiet im Nordwesten des Stadtteils ist durch einen breiten, sehr robust organisierten und gut gepflegten Grünzug vom Wohngebiet getrennt. Die gestalterische Qualität der südlichen Straßenseite „Auf dem Schellerod“ ist hoch und bietet eine gute Aufenthaltsqualität. Der Stadtteilpark Oberlar bildet nicht nur einen angenehmen gestalteten Puffer zwischen ruhigem Wohngebiet und einem eher schwach strukturierten Gewerbegebiet, sondern auch ein differenziertes Freiflächenangebot für die Bewohner des Stadtteils:

- Kleingartenanlagen
- Spielwiesen
- Bolzplatz
- Gokart-Bahn
- Spielplatz
- großzügig, robust gestaltete Rasen- und Wiesenflächen

Über den Stadtteil verteilt und entfernungsmäßig gut zu erreichen liegen unterschiedlich strukturierte Freiflächen und Grünräume (Kinderspielplätze, Schulen, Sportanlagen, Kleingärten u.ä.). Die Anbindung an die großen Landschaftsräume im Süden und Norden fehlt.

Die Anbindung von Troisdorf-Oberlar an die Region ist gut. Über die nahe Autobahn A59 mit ihren Anschlussstellen Spich und Troisdorf-Zentrum sowie der Bundesbahn- und S-Bahnstrecke am nordöstlichen Stadtteilrand ist Oberlar mit den Zentren Köln (Köln-Kalk ist in 15 Minuten zu erreichen), Bonn und Siegburg eng verknüpft. Bundesautobahn und DB-Strecke bilden gleichzeitig nur schwer überwindbare Barrieren, so dass der Stadtteil zwischen zwei Verkehrsadern eingeklemmt wird. Im Nordwesten verhindert das Gewerbegebiet einen komfortablen Zugang in den Landschaftsraum.

Die zentrale Lage lässt die Kaufkraft in die benachbarten Stadtteile und Städte abfließen. Diesen Abwanderungstendenzen hat Oberlar nichts entgegen zu setzen.

Die historische Entwicklungs- und Erschließungsachse „Sieglarer Straße“ hat zurzeit ein eher negativ zu bewertendes Image:

- Die Eingänge zum Stadtteil am Willy-Brandt-Ring im Westen und die Bahnunterführung (im Besonderen der Fußgängertunnel) im Osten
- Leerstände von Ladenlokalen
- Ungenügendes Einzelhandelsangebot
- Verkehrsbelastung im Zusammenhang mit unangepassten Geschwindigkeiten
- Unkomfortable Aufenthaltsbereiche (zu schmale Gehwege)

Die räumlich deutliche Begrenzung negativer Erscheinungsformen im Stadtteil auf den Bereich der „Sieglarer Straße“ wird gerne in einem gefühlten Zusammenhang mit der Situation der Bevölkerungsstruktur gebracht.

Vor dem Hintergrund der o.a. Analyseergebnisse sehen wir in folgenden Bereichen des Stadtteils Schwerpunkte planerischen Handelns:

1. Sieglarer Straße
  - Erhalt des Nahversorgungsangebots
  - Gestalterische Aufwertung des Stadteingangs am Willy-Brandt-Ring
  - Verbesserung der Bahn-Unterführung im Osten
  - Gestalterische Aufwertung und funktionale Verbesserung der Sieglarer Straße insbesondere im sog. Geschäftsbereich
2. Städtebauliche Entwicklung im Bahnhofsbereich
3. Intensivierung der „sozialen Arbeit“ im Stadtteil
4. Funktionale Aufwertung des Oberlarer Platzes
5. Verbesserung der Freiraumstruktur, insbesondere der Verknüpfungen innerhalb des Stadtteils und des Stadtteils mit seinem Umfeld
6. Errichtung von Orten für Jugendliche
7. Das große Interesse der Bevölkerung an ihrem Stadtteil stärken, Förderung des Gemeinwesens



Abb. 43: Übersicht der Handlungsräume

## 5. DOKUMENTATION DER STADTTEILKONFERENZ

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Troisdorf hatte in seiner Sitzung am 29.01.2015 beschlossen, im Rahmen der Aufstellung des Stadtteilentwicklungskonzeptes Oberlar eine Stadtteilkonferenz durchzuführen. Das Entwicklungskonzept hat das Ziel, Oberlar als attraktiven Stadtteil zu erhalten, vorhandene Mängel jedweder Art zu erkennen und zu bewerten und daraus Verbesserungs- und Aufwertungsmaßnahmen zu entwickeln. Alle Bürger wurden dazu eingeladen, sich über die Situation im Stadtteil Oberlar zu informieren und ihre Meinung und Anregungen zu äußern.

Ab 17 Uhr bestand bereits die Möglichkeit, sich Pläne der Bestands- und Mängelanalyse anzusehen. Die Planerinnen und Planern der beauftragten Planergruppe Oberhausen und der Stadtverwaltung standen dabei für Fragen und Anregungen in Einzelgesprächen zur Verfügung.

Termin: 28.04.2015, ab 17:00, Eröffnung um 18:00Uhr

Ort: Aula Europaschule Troisdorf, 53842 Troisdorf

Alle Teilnehmer wurden gebeten ihren Wohnort in einer Karte einzutragen.

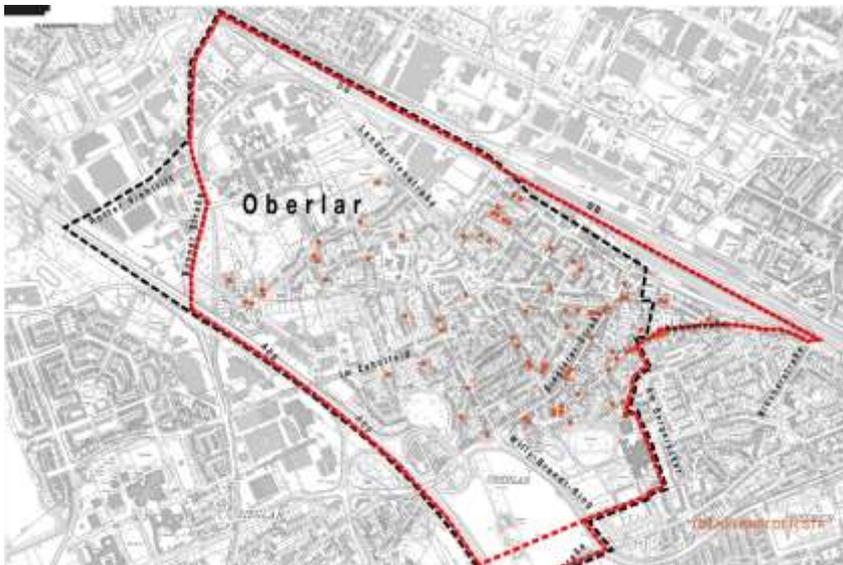


Abb. 44: Karte mit den Wohnorten der Teilnehmer



## 5.1 BEGRÜSSUNG UND VORSTELLUNG DES GEPLANTEN ABLAUFES

Der Technische Beigeordnete Herr Wiesner begrüßte die Teilnehmer und eröffnete die Stadtteilkonferenz. Er erläuterte den bisherigen Verlauf des Projektes. Es fanden bereits bis zum Zeitpunkt der Konferenz eine Reihe von Abstimmungsterminen und eine Präsentation im Stadtentwicklungsausschuss am 29.01.2015 statt. Er stellte die Teilnehmer des Podiums vor und übergab die Moderation an Frau Prof. Beuter.

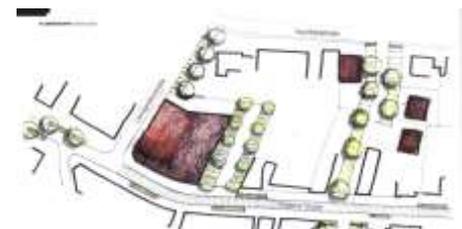
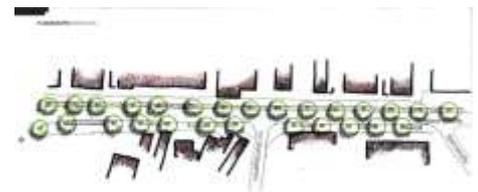
Frau Prof. Beuter erläuterte kurz den geplanten Ablauf der Stadtteilkonferenz. Es sollte eine kurze Präsentation der bisherigen Ergebnisse durch Herrn Fritz von der Planergruppe Oberhausen erfolgen, danach sollten Anregungen und Themenwünsche aus dem Podium gesammelt werden. Die Planergruppe hatte die untersuchten Themenschwerpunkte vorbereitet, war aber offen für neue Themen aus dem Podium. Danach sollten die Themen in Arbeitsgruppen intensiv diskutiert werden.

Das Ziel der Veranstaltung war eine frühzeitige Beteiligung der Bürger, zur Abfrage von Meinungen und Anregungen, die dann in die weiteren Überlegungen und Planungen des bearbeitenden Büros einfließen würden.

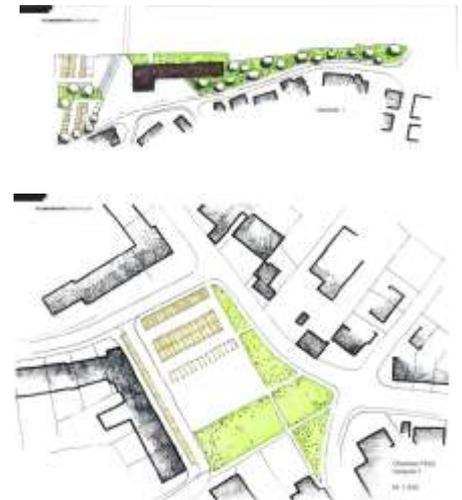
## 5.2 PRÄSENTATION DER ARBEITSERGEBNISSE

Herr Fritz von der Planergruppe Oberhausen präsentierte die bisherigen Arbeitsergebnisse. Die Analyse der aktuellen Situation in Troisdorf Oberlar und eine erste Einschätzung der Defizite und Entwicklungspotenziale ergaben unterschiedliche Handlungsschwerpunkte. Dazu gehörte nach Meinung der Planer:

- Umgestaltung des Straßenraums Sieglerer Straße
  - Fahrbahnbreite 6,5m
  - Parken einseitig durchgängig
  - gegenüberliegende Seite reduziert
  - vorhandene Allee wird ergänzt
  - Unterführung / Tunnel
  
- Nachverdichtung im Bereich der Sieglerer Straße
  - Fahrbahn reduziert
  - Parkraum reduziert
  - Vergrößerung der Seitenbereiche, Aufenthalt
  - Auftakt Einkaufsbereich Sieglerer Straße
  - Neubau mit Neuorganisation der Parkplätze



- die Umnutzung des Bahnhofsgeländes und S-Bahnstation
  - Öffnung und Neubau eines Gebäudes
  - Rückbau der vorhandenen Zufahrt
- die Verkehrssituation im Bereich Bahnstraße und Talweg
- sowie der Oberlarer Platz und sein Umfeld inklusive verschiedener Varianten zur Umgestaltung



### 5.3 DISKUSSION IM PLENUM UND EINTEILUNG DER ARBEITSGRUPPEN

Im Plenum wurden die vorgeschlagenen Themenschwerpunkte diskutiert.

Dabei gab es weitere Anregungen im Besonderen betraf dies das Zusammenleben im Stadtteil.

- Das Zusammenleben der Mensch sollte im Vordergrund stehen.
- Nicht nur die Verkehrssituation im Talweg und der Bahnstraße ist problematisch, sondern auch die Verkehre in der Lindlaustraße und Agnesstraße
- Das Ergebnis der Sozialraumanalyse der Stadt Troisdorf soll mit in das integrierte Handlungskonzept einfließen
- Das Haus Oberlar soll ebenfalls in die Planung einbezogen werden
- Es fehlen Orte der Begegnung, es gibt Treffpunkte mit Problemen und einer teilweisen Ghettoisierung
- Forderung nach einem neuen Verkehrskonzept für Oberlar, um Probleme mit Gewerbe- und Industriebetrieben zu lösen
- Die Probleme an der Sieglarer Straße werden bestätigt.
- Eine Nachverdichtung im Bereich der Sieglarer Straße zur Schaffung von generationsübergreifendem Wohnraum ist denkbar

Nach der Diskussion und dem Austausch der Meinungen werden fünf Arbeitsgruppen eingeteilt. Die Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppen sind:

- die Sieglarer Straße
- die Nachverdichtung im Bereich an der Sieglarer Straße
- das Bahnhofsgelände und die S-Bahnstation
- die Verkehrssituation im Bereich Bahnstraße und Talweg wird erweitert auf die Verkehrssituation im gesamten Stadtteil
- die Gruppe Soziales Miteinander, Soziale Infrastruktur

## 5.4 DISKUSSION IN DEN ARBEITSGRUPPEN

Die Gruppen begeben sich für einen Zeitraum von 1-1,5 Stunden in die dafür vorgesehenen Räume. Das Arbeitsmaterial wird verteilt. Die größten Gruppen entstehen zum Thema Verkehr und Soziales. Die Gruppe der Sieglarer Straße ist ebenfalls gut besetzt. Zu dem Thema Nachverdichtung finden sich 2 Interessierte und zum Thema Bahngelände 3 Interessierte.

Ab 20:30 werden die Ergebnisse aus den Gruppendiskussionen präsentiert.



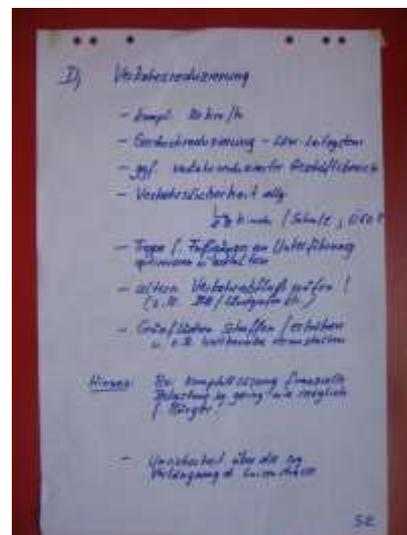
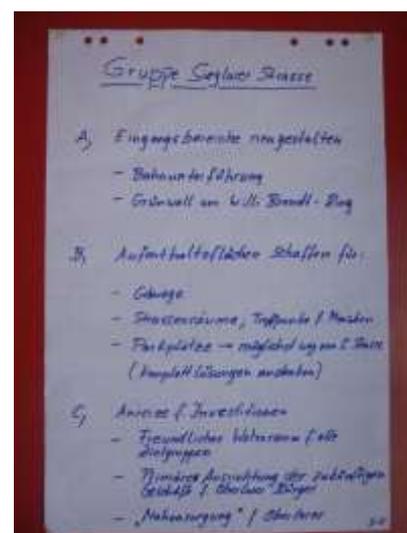
### 5.4.1 Arbeitsgruppe Sieglarer Straße

Ergebnis der Diskussion in der Arbeitsgruppe Sieglarer Straße

- A Eingangsbereiche neu gestalten
- Bahnunterführung
  - Grünwall am Willy-Brandt-Ring
- B Aufenthaltsflächen schaffen für
- Gehwege
  - Straßenräume, Treffpunkte für Menschen
  - Parkplätze, möglichst weg von Sieglarer Straße (Komplettlösungen andeuten)
- C Anreize für Investitionen
- Freundlicher Wohnraum für alle Zielgruppen
  - Primäre Ausrichtung der zukünftigen Geschäfte für Oberlarer Bürger
  - „Nahversorgung“ für Oberlarer
- D Verkehrsreduzierung
- Komplet 30 km/h
  - Geräuschreduzierung, Lkw Leitsystem
  - Ggf. verkehrsreduzierter Geschäftsbereich
  - Verkehrssicherheit allg., z.B. Kinder / Schule / Ü60
  - Treppe für Fußgänger an Unterführung optimieren und erhalten
  - Alternativen Verkehrsabfluss prüfen (z.B. B8 / Landgrafensstraße)
  - Grünflächen schaffen / erhöhen u. z.B. Wettbewerbe veranstalten

Hinweis:

- Bei Komplettlösung finanzielle Belastung so gering wie möglich für Bürger
- Unsicherheit über die sog. Verlängerung der Luisenstraße



## 5.4.2 Arbeitsgruppe Nachverdichtung

Ergebnis der Diskussion in der Arbeitsgruppe Nachverdichtung

- Verkehrskonzept gemeinsam mit „Nachverdichtung“ im rückwärtigen Raum für die Sieglarer Straße
- Schaffung von Parkflächen, um die Sieglarer Straße zu beruhigen

Gesamtkonzept Sieglarer Straße

- Schaffung von Nahversorgung
- Aufenthaltsqualität verbessern
- Soziales Miteinander, Restaurant, Cafe, Treffpunkte
- Lösen von sozialen Brennpunkten

Karte

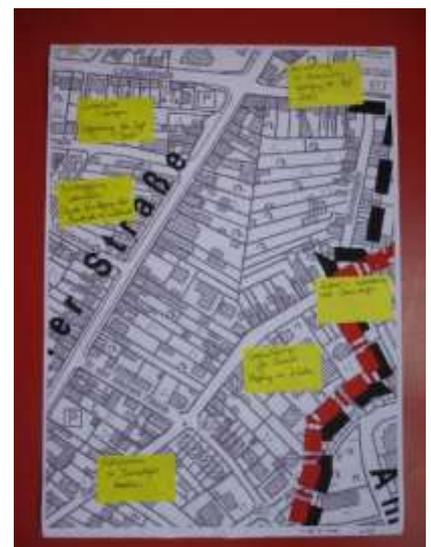
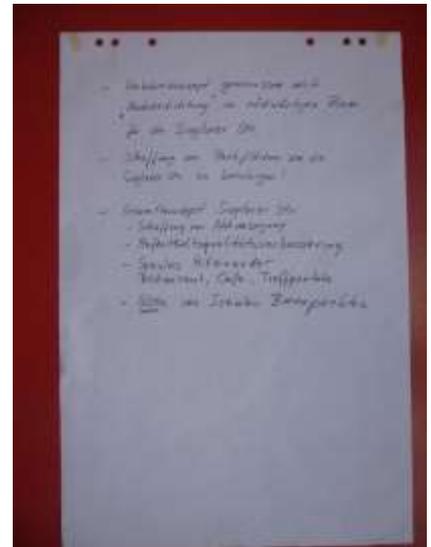
- Nachverdichtung
- Zusammenhang Verengung? der Sieglarer Straße
- Zufahrt in Neubebauung über Stormstraße
- Gesamtkonzept für den Bereich (Block Sieglarer Straße / Talweg (Stormstraße / Bahnstraße / Kleine Heide)
- Parksituation an der Bahnstraße beachten

Sieglarer Straße:

- Busbegegnung verhindern durch Umlegen der Busstrecke - Lindlaustraße

Sieglarer Straße:

- Begrünung
- Querschnitte verringern



### 5.4.3 Arbeitsgruppe Bahngelände und S-Bahn-Station

Ergebnis der Diskussion in der Arbeitsgruppe Bahngelände und S-Bahn-Station

- Treppe Lindenstraße  
wichtige fußläufige Verbindung
- Abbindung Ladestraße
- Grünanlage zwischen Bahnhof und Riegel
- Parkgarage in Boden
- Verkürzung Tunnel (zur S-Bahn)

Karte:

- Verkehrsführung Talweg als Einbahnstraße Richtung Sieglarer Straße
- Bahnstraße Einbahnstraße bis Einmündung Talweg
- Bahnstraße in zwei Richtungen von Talweg bis Kreisverkehr an der Bahn
- Bebauung im Bereich gegenüber Moschee und an S-Bahn-Zugang gegenüber Einmündung Gneisenaustraße mit Parken im Untergeschoss



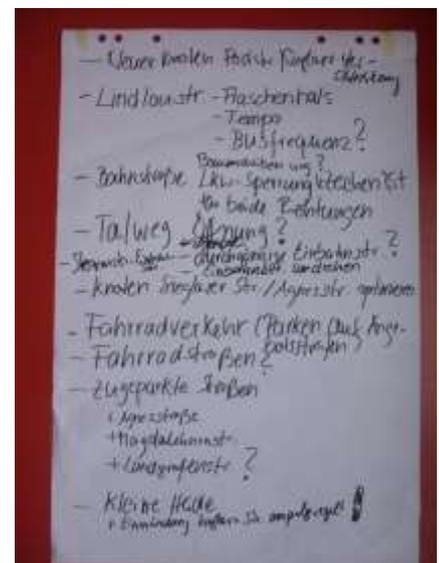
#### 5.4.4 Arbeitsgruppe Verkehr

Ergebnis der Diskussion in der Arbeitsgruppe Verkehr

- Neuer Knoten Poststraße / Sieglarer Straße
  - Verschlechterung
- Lindlaustraße
  - Flaschenhals
  - Tempo
  - Busfrequenz ?
- Bahnstraße
  - Baumscheiben weg ?
  - Lkw-Sperrung, Verkehrszeichen 7,5 t für beide Richtungen
- Talweg Öffnung?
- Stormstraße Einbahnstraße
  - durchgängige Einbahnstraße
  - Einbahnstraße umdrehen
- Knoten Sieglarer Straße / Agnesstraße optimieren
- Fahrradverkehr (Parken auf Angebotsstreifen)
- Fahrradstraße?

Zugeparkte Straßen

- Agnesstraße
- Magdalenenstraße
- Landgrafenstraße
- Kleine Heide
  - Einmündung in Sieglarer Straße soll durch eine Ampel geregelt werden

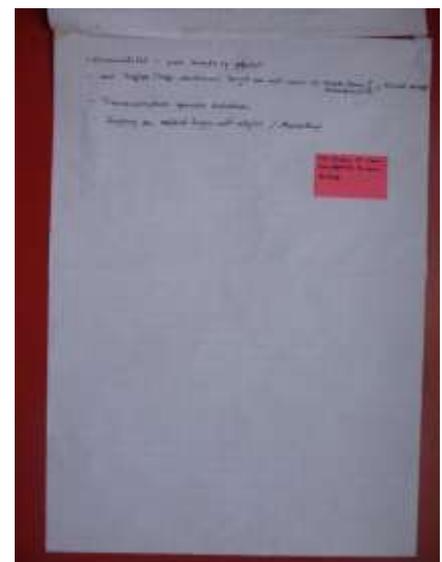
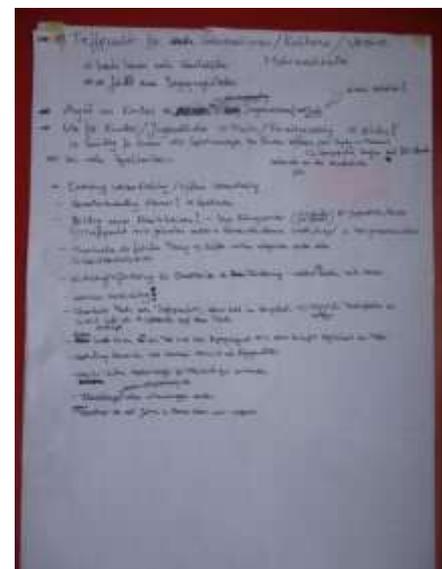


### 5.4.5 Arbeitsgruppe Soziales Miteinander

Ergebnis der Diskussion in der Arbeitsgruppe Soziales

Treffpunkt für:

- Generationen
- Kulturen
- Vereine
  
- Heute kaum noch Gaststätten
  - es fehlt eine Begegnungsstätte
  - Mehrzweckhalle
- Angst um Kinder
  - unangemessenes Klientel am Kiosk
- Orte für Kinder / Jugendliche
  - Platz / Freizeitgestaltung fehlen
  - Einrichtung für Kinder
  - Sportanlage für Kinder öffnen (kein Zugang im Moment, Gespräche laufen mit TUS Oberlar)
  - Gelände an der Grundschule
- Ortsringveranstaltungen / offene Veranstaltungen
- Gewerbeansiedlung steuern
  - Spielhallen
- Bildung eines Arbeitskreises  
Beispiel Königswinter (1 – 2 Schüler pro Klasse) für Jugendliche / Kinder
  - Treffpunkt muss gefunden werden, Gemeinderäume, kath./evang. oder Mehrgenerationenhäuser
- Turnhalle falsche Planung, hätte vorher abgerissen werden sollen
  - Leerstandsobjekte
- Wirtschaftsförderung für Stadtteile
  - Förderung welche Läden nach Oberlar
- Warum Verdichtung
- Oberlarer Platz als Treffpunkt, schon mal im Gespräch
  - möglich Parkplätze zu verlegen mit Cafe etc. Spielcafe
  - Gebäude auf dem Platz
- Umbau kath. Kirche
  - ein Teil wird zum Begegnungsortin naher Zukunft Möglichkeit zum Treffen
- Kath./evang. Gemeinden und Oberlarer Haus als Begegnungsstätten
- Martin-Luther-Begegnungscafe für Flüchtlinge vorhanden
- Flüchtlinge und Bewohner mit Migrationshintergrund sollen mit einbezogen werden
- Ausländische Bewohner, die seit Jahren im Oberlar leben, mehr integrieren
- Kriminalität mehr Unterstützung gefordert
- Nur Sieglarer Straße „verschönern“ bringt uns nicht weiter
  - Gewerbe steuern
  - Klientel.....?
  - Vorkaufsrecht
- Themenkomplexe gesondert diskutieren



- Zugang zu ausländischen Bürgern nicht möglich / Abschattung
- TUS Oberlar, Herr Ower, Herr Lauer Bandlage

## 5.5 AUSBLICK

Herr Wiesner und Frau Beuter bedankten sich für die Teilnahme und rege Diskussion mit dem Hinweis, dass die Ergebnisse, Informationen und Anregungen aus den Gruppen von den Planern aufbereitet und in die weitere Konzepterstellung integriert werden. Das Ergebnis des Stadtteilentwicklungskonzeptes wird im Internet veröffentlicht. Die Möglichkeit einer zweiten Stadtteilkonferenz zur Präsentation der Ergebnisse wird in Aussicht gestellt.

## 5.6 PRESSE

### Viele Ideen für ein neues Quartier

STADTTEILKONZEPT Erste Entwürfe in Oberlar

VON ANDREAS HELFER

**Troisdorf.** In Oberlar tut sich was: Gut 150 Bürger, Politiker und Vertreter von Vereinen und Kirchen kamen in der Auls der Gesamtschule Bergeracker zusammen, um gemeinsam zu überlegen, wie sich die Lebensqualität im Viertel steigern lässt. Eingeladen hatte die Stadt, die Moderation übernahm Ulrike Beuter von der Planungsgruppe Oberhausen, die an einem integrierten Stadtteilkonzept für die Entwicklung Oberlars arbeitet. Auf Steilwänden waren erste Ent-

„Oberlar ist nicht gerade das Sonntagskind unter den Troisdorfer Stadtteilen, und die Leute wissen das“, sagte Ulrike Beuter, Planerin

würfe zu sehen. Ziel war es, mit den Bürgern ins Gespräch zu kommen, „um die Probleme in Oberlar noch besser kennenzulernen“. Oder, wie es der Technische Beigeordnete Helmut Wiesner ausdrückte, um zu hören, „wo der Schuh drückt“. Beuter, die auch ehemalige Professorin der Hochschule Bochum ist, sprach von einem „spannenden Moment“ und

zeigte sich „völlig geflütert, dass es hier so voll ist“. Sie betonte, dass es seitens ihres Büros darum gehe, Skizzen zu zeigen, aber keine fertige Planung.

Die Planer schlugen vor, in fünf Arbeitsgruppen die Themen Sieglarer Straße, Nachverdichtung von Wohnraum, Bahngelände S-Bahn, Bahnstraße und Oberlarer Platz anzugeben. Doch in einer ausführlichen Debatte über das Vorgehen zeigte sich, dass die Teilnehmer eher Wert auf einen neuen Schwerpunkt „Soziales“ legten, der dann anstelle des Platzes auch Beachtung findet. In den Gruppen kamen interessante Vorschläge zustande. So etwa, die oft kritisierte Unterführung der Sieglarer Straße unter der Bahnlinie nicht zu verbessern, sondern durch eine zweite, schmale Röhre für Fußgänger und Radfahrer zu erweitern. Oder die Idee, am Oberlarer Platz einen „Stadtteiltreff“ einzurichten.

In den wesentlichen Handlungsfeldern sah sich Beuter bestätigt: Das sei neben den Veränderungen der Ortseingänge im Osten und Westen auch das Bahngelände, das man teilweise begrünen könne, oder neue Wohnhäuser, die fälschlich der Sieglarer Straße an einer Verlängerung der Luisenstraße entstehen könnten. Mehr Aufenthalts-



In Arbeitsgruppen mit unterschiedlichen Schwerpunkten diskutierten Bürger mit Planern und städtischen Mitarbeitern Konzepte für die Stadtteilentwicklung von Oberlar. Foto: Helfer

qualität und attraktiveren Geschäftsbranche die Sieglarer Straße. Beuters Ansicht nach sollten diese vor allem die Bedürfnisse der Oberlarer abdecken und nicht auch noch zusätzliche Verkebrer andocken, etwa durch einen großen Discounter. Die derzeitige gewerbliche Ausstattung, etwa mit einer Spielhalle und einem Pizzeria-Lieferservice, sei

„schwer in der Kritik“. Pastoralreferent Joachim Bourauel wies in seiner Arbeitsgruppe daraufhin, das sich auch durch den Umbau der katholischen Kirche Heilige Familie einiges tue. Dort sei weit mehr als nur ein Pfarrsaal geplant, was zu einer „großen Chance“ für Oberlar werden könne. Auch die vielen Bürgerbeschwerden über zu

schnelles Fahren auf vielen Straßen von Oberlar nahm die Planerin auf.

„Oberlar ist nicht gerade das Sonntagskind unter den Troisdorfer Stadtteilen, und die Leute wissen das“, sagte der CDU-Stadtverordnete Timo Keiper am Rande der Veranstaltung. „Es ist wichtig, dass sie ihre Meinung kundtun.“

Abb. 45: Kölner Stadtanzeiger und Rhein-Sieg-Anzeiger, 03.05.2015

## 6. ZIELKONZEPT FÜR EINE INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG VON TROISDORF-OBERLAR

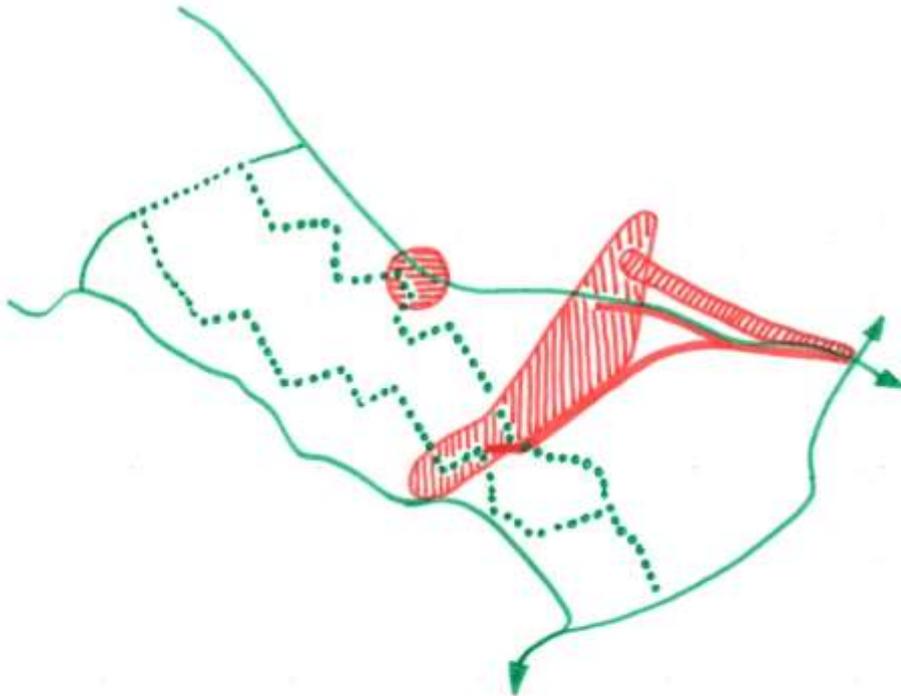


Abb. 46: Skizze Zielkonzept

Auf der Grundlage des Ergebnisses der städtebaulichen Bestandsaufnahme und ihrer Bewertung lassen sich im Wesentlichen vier Themenschwerpunkte formulieren:

- verkehrliche Entwicklung
- städtebauliche Entwicklung
- soziale Integration, Leben im Stadtteil
- Freiraumentwicklung

Die o.a. Themenschwerpunkte weisen darauf hin, dass die Weiterentwicklung von Troisdorf-Oberlar nicht nur bauliche Aufgaben und Maßnahmen enthalten. Es zeigt sich, dass darüber hinaus das Leben im Stadtteil, das soziale Miteinander, eine besondere Rolle spielt.

Betrachtet man die einzelnen baulich-orientierten Themen genauer, wird man feststellen, dass sie alle in starkem Maße soziale Aspekte im weiteren Sinne tangieren.

## 6.1 Sieglarer Straße und ihr Umfeld



Abb. 47: Skizze Entwicklungsbereich Sieglarer Straße und Umfeld

In der Gesamtbewertung des Stadtteils wird deutlich, dass insbesondere der Bereich „Sieglarer Straße“ ein Schwerpunkt der Entwicklung darstellen muss. Dieser Entwicklungsbereich beginnt im Westen am Willy-Brandt-Ring und reicht bis zur Bahnunterführung im Osten. Im Norden liegt die Grenze des Entwicklungsgebietes etwa auf der Linie der Hochstraße, im Süden sehen wir die Grenze etwa im Verlauf der Stormstraße, Bahnstraße und ihre Verlängerung bis zum Willy-Brandt-Ring. Hier finden sich die o.a. Themenschwerpunkte in einem differenzierten Nebeneinander und Miteinander wieder:

- Die verkehrliche Entwicklung bezieht sich einmal auf die bauliche Veränderung der Sieglarer Straße, insbesondere auf den Geschäftsbereich. Hier geht es darum, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Zum Anderen geht es um die Auslagerung von straßenbegleitenden Parkplätzen in baulich entwickelbaren Potenzialflächen in unmittelbarer Nähe des Geschäftsbereichs.
- Mit der Verlagerung von Parkplätzen und mit der damit verbundenen Verbreiterung der Gehwege, die dem Passanten mehr Komfort liefern, muss auch eine städtebaulich relevante Entwicklung in den angrenzenden Blockinnenhöfen der Sieglarer Straße einhergehen. Das Thema städtebauliche Entwicklung spielt eine weitere Rolle bei der Verbesserung der Straßenraumqualität ( Fassaden, Beleuchtung, Reklame). Die bisher genannten baulichen Maßnahmen dienen einer Verbesserung der sozialen Lebensbedingungen einerseits, lassen sich aber auch nur realisieren bzw. werden akzeptiert, wenn sie von der Bevölkerung des Stadtteils mitgetragen werden.
- Eine weitere wichtige Voraussetzung für einen Erfolg von baulichen Maßnahmen ist die Einbettung in die Stadtteilarbeit. Es ist also wichtig und von hervorragender Bedeutung, dass das schon vorhandene Netzwerk der sozialen Einrichtungen, Gruppen und Institu-

tionen weiter aufgebaut, stabilisiert und erweitert wird. Dadurch können auch absehbare und vorhandene Probleme des Sozialmilieus oder auch befürchtete Probleme leichter abgemildert und gelöst werden.

- Die Freiraumentwicklung in der Sieglarer Straße bezieht sich im Wesentlichen auf eine Optimierung der Standortbedingungen für die Straßenbäume, auf die optische und funktionale Aufwertung der Eingangsbereiche (Willy-Brandt-Ring und Bahnunterführung) und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

## 6.2 Entwicklungsbereich Verkehrsführung und Geschwindigkeitsbegrenzungen

Aus der Bürgerschaft, insbesondere von den Anwohnern der Bahnstraße, kommt der Vorschlag, die derzeitige Verkehrsführung der Bahnstraße und des Talweges zu modifizieren. Die vorgeschlagene Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Wohngebieten ist durch ein im Stadtgebiet flächendeckend umgesetztes Konzept von Tempo 30-Zonen umgesetzt.

## 6.3 Entwicklung des Bahngeländes

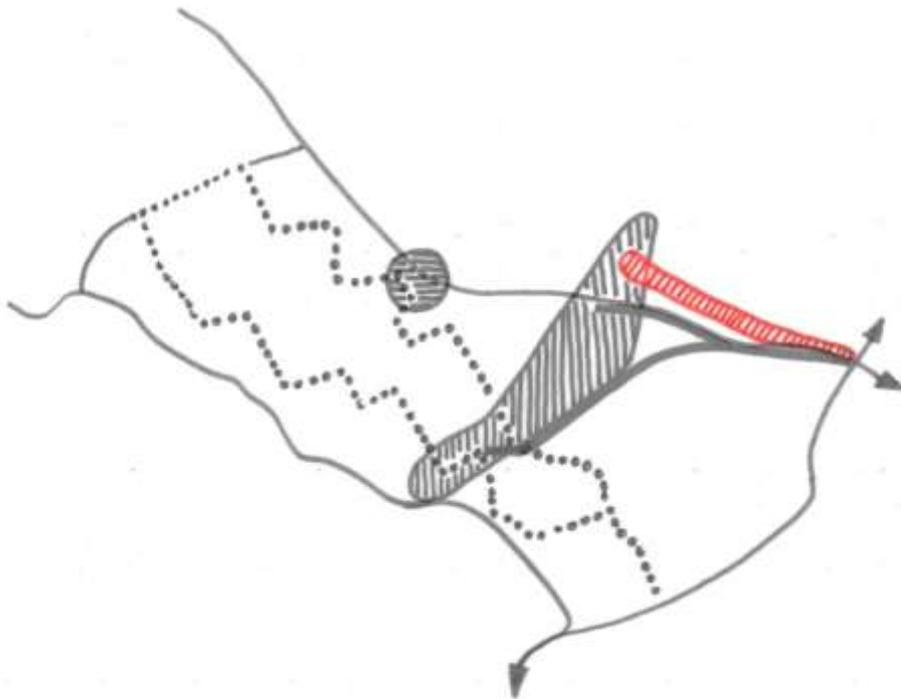


Abb. 48: Skizze Entwicklungsbereich Bahngelände

Im Bereich der ehemaligen Verladeanlage für den Autoreisezug steht zurzeit ein langgestrecktes, relativ schmales Areal zur Verfügung, dass für eine zukünftige bauliche Entwicklung für den Stadtteil Oberlar genutzt werden kann. Dadurch besteht die Chance, sowohl den Tunnel der Sieglarer Straße als auch den Zugang zur S-Bahn-Station zu verbessern. Darüber hinaus stehen Flächen zur baulichen Nutzung zur Verfügung.

Mit dem neuen Nutzungskonzept soll das Ziel verfolgt werden, einen positiven Beitrag für die städtebauliche Entwicklung, insbesondere für Oberlar, einzuleiten:

- Nutzungsoptimierung der zentral liegenden Fläche
- Neuordnung und standortverträgliche Bemessung des ruhenden Verkehrs
- Neubauten für Wohnen, Dienstleistungen oder multifunktionale Nutzungen
- Ergänzung des Lärmschutzes durch schallabschirmende Bebauung
- Aufwertungen und Verbesserung der Sieglarer Straße
- Aufwertungen und Verbesserung der Tunnelsituation

#### 6.4 Oberlarer Platz



Abb. 49: Skizze Entwicklungsbereich Oberlarer Platz

Da sich im Umfeld des Oberlarer Platzes Wohngebiete befinden, die für Oberlarer Verhältnisse eine hohe Dichte aufweisen (Geschossbauquartier an der Liegnitzer Straße, die geschlossenen Bebauung im Quartier um Joseph- und Marienstraße), wo zudem relativ viele Kinder und Jugendliche wohnen und privat verfügbare Freiflächen nur in geringem Maße zur Verfügung stehen, erscheint es sinnvoll, die Potenziale dieses Platzes noch besser auszunutzen. Aufgrund seiner Lage, seiner Ausstattung mit großen Bäumen und seines Umfeldes könnte eine gestalterische und funktionale Aufwertung auch zu einer Aufwertung des Umfeldes und des gesamten Stadtteils beitragen.

## 6.5 Grün- und Freiraumverbindungen

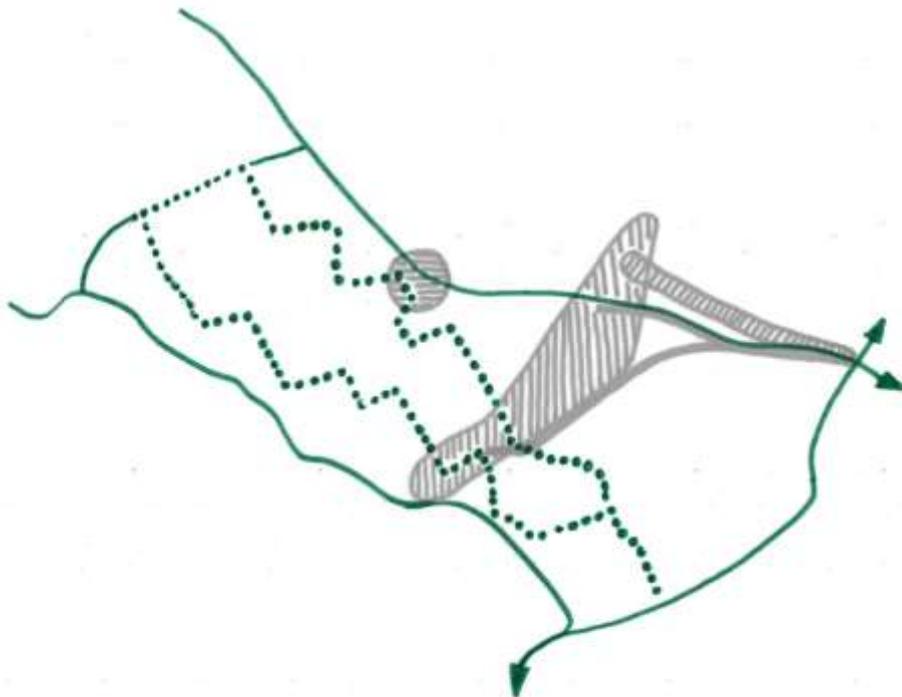


Abb. 50: Skizze Entwicklungsbereich Freiraumverbindungen

Die Ausstattung des Stadtteils mit unterschiedlich nutzbaren Freiräumen und Grünflächen scheint ausreichend zu sein. Allerdings liegen sie im Stadtteil verstreut und isoliert wie Inseln. Um ihre Nutzungsqualität zu erhöhen, wäre eine optimierte Verknüpfung untereinander und mit den Wohnbereichen wünschenswert. Dabei müssen insbesondere die Anforderungen der Nutzergruppen wie Kindergartenkinder, Schulkinder und ältere Menschen besondere Aufmerksamkeit erfahren. Mit der Verbesserung der stadtteilinternen Grün- und Freiraumverbindungen muss auch die qualitative Aufwertung der Verbindungen vom Stadtteil in die Erholungsräume der umgebenden Landschaft in Angriff genommen werden.

## 6.6 Das Leben im Stadtteil

Die qualitative Aufwertung bzw. Verbesserung der städtebaulichen Situation, der Freiraumnutzungsbedingungen, des Straßenraums und der Verkehrssituation ist umso wirksamer, je besser das Zusammenleben aller Bewohner des Stadtteils funktioniert. Um ein gutes Miteinander zu fördern und zu erreichen, muss das Ziel sein, alle wesentlichen Gruppen, Initiativen mit sozialen und bürgerschaftlichen Belangen zu einem Netzwerk miteinander zu verknüpfen. Damit besteht die große Chance, einen stabilen Stadtteil zu entwickeln, in dem sich alle Einwohner – Zugereiste, Flüchtlinge, Jugendliche, alte Menschen und alle anderen wohlfühlen und miteinander an einer positiven Entwicklung des Stadtteils mitwirken und teilhaben. Im Stadtteil sind viele engagierte Gruppen und Vereinigungen vorhanden, die unterschiedlich organisiert sind und nur auf informeller Ebene miteinander kommunizieren:

- Katholische Kirche
- Evangelische Kirche
- Ortsring Oberlar
- Haus Oberlar
- Islamische Union
- AWO-Oberlar
- Stadtsportbund
- Schülerrat Oberlar

Es sind ebenfalls unterschiedliche Orte im Stadtteil vorhanden an denen die Gruppen und Vereine tätig sind, z.B.

- Katholische Kirche, Lindlaustraße 6
- Evangelische Kirche, Am Wildzaun 14
- Haus Oberlar, Marienstraße 1
- Islamische Union, Sieglarer Str. 23
- AWO, tätig an verschiedenen Orten
- Sozialamt Troisdorf, Uferstübchen, Am Ufer 27
- Schützenhaus, Schützenstraße 4
- Paritätischer Wohlfahrtsverband, Landgrafenstraße 1
- Sportvereine (TUS 07 Oberlar, Sportjugendheim Oberlar, Auelblick, Tischtennis-Club Rot-Weiß Oberlar 1938 e.V., Janoschgrundschule Beuthener Straße)

Das zentrale Ziel ist die Förderung, Stabilisierung und Vernetzung der Vielzahl schon vorhandener sozial engagierter Gruppen und Vereinigungen. Die Wahrnehmung der vorhandenen Gruppen und Orte muss verbessert werden.

## 7. MASSNAHMEN

Ausgehend von den vorher genannten Zielen für eine integrierte Stadtentwicklung von Troisdorf Oberlar lassen sich folgende Entwicklungsbereiche verorten:

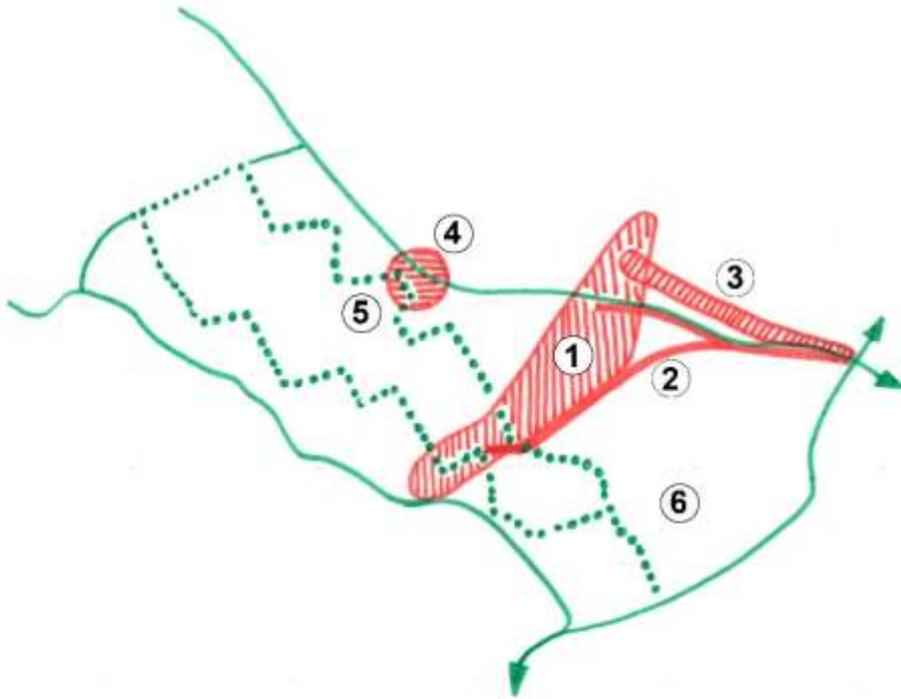


Abb. 51: Skizze Verortung der Maßnahmen

1. Die Sieglarer Straße und ihr Umfeld
2. Verkehrsführung Bahnstraße/Talweg, teilweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km
3. Entwicklung des Bahngeländes
4. Der Oberlarer Platz
5. Die Vernetzung der Grün-, Frei- und Landschaftsräume mit dem Stadtteil

Über die Verortung von Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpakete hinaus muss als Kern der integrierten Stadtentwicklung, quasi als „Seele“,

6. die Förderung des sozialen Lebens im Stadtteil stehen.

## 7.1 Entwicklungsbereich „Sieglarer Straße“ und ihr Umfeld

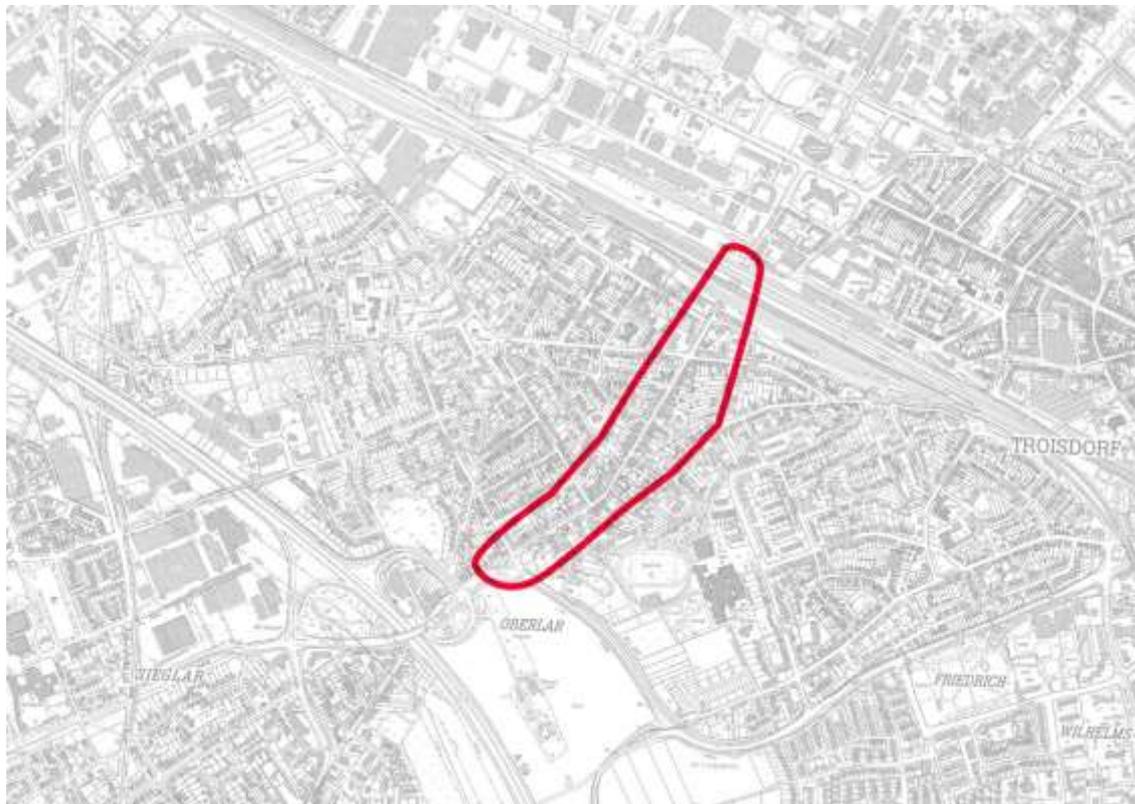


Abb. 52: Entwicklungsbereich Sieglarer Straße und Umfeld

Die Bestandsanalyse hat deutlich gemacht, dass der zentrale Bereich des Stadtteils die Sieglarer Straße ist. Zur Erreichung der Ziele der integrierten Stadtteilentwicklung und der Aktivierung von privaten Folgeinvestitionen ist es notwendig, dass von der öffentlichen Hand einzelne Investitionen zur Standortaufwertung vorgenommen werden. Solche Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums werden zu Beginn der Umsetzungsphase vorrangig in den o.g. Entwicklungsbereichen vorgenommen, um damit Signale zu setzen, die die Investitionsbereitschaft privater Akteure aktiviert.

Der Entwicklungsbereich „Sieglarer Straße“ setzt sich aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen zusammen, die sich z.T. gegenseitig bedingen oder aufeinander aufbauen. Einzelmaßnahmen an der Sieglarer Straße müssen aber grundsätzlich als Teil des städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesamtkonzeptes Sieglarer Straße verstanden werden. Das Gesamtkonzept soll die Neuordnung des Straßenraums und des Parkraums einschließlich des Begleitgrüns berücksichtigen. Alle Gehwege und Fußgängerquerungen sollen sicher und barrierefrei sein. Die Straßenbeleuchtung sollte den Gehweg gut ausleuchten.

### 7.1.1 Der Geschäftsbereich

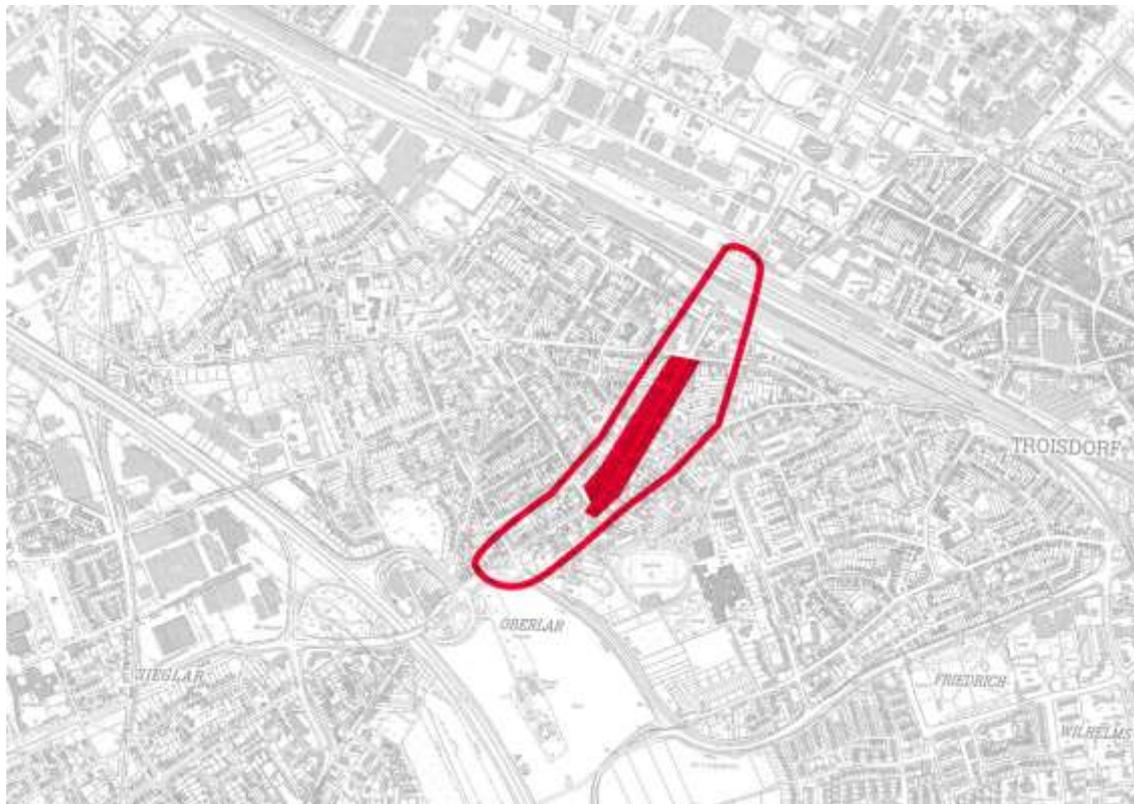


Abb. 53: Geschäftsbereich Sieglarer Straße

Im Zentrum der Entwicklungsmaßnahmen steht der sog. Geschäftsbereich der Sieglarer Straße von der Einmündung der Landgrafenstraße im Südwesten bis zur Ecke Lindlaustraße im Nordosten. Hier ist der Schwerpunkt des Einzelhandels, der stadtteilbezogenen Dienstleistungen und der Gastronomie zu finden. Gleichzeitig tauchen hier jedoch für den Stadtteil problematische Entwicklungen auf:

- Mindergenutzte Grundstücke aufgrund kleinteiliger Parzellenstruktur ohne denkmalpflegerischen Erhaltungswert
- diverse Leerstände
- „Problemgastronomie“
- unansehnliche oder negativ wirkende Fassaden (Anstrich, überdimensionierte Außenwerbung)
- hohe Verkehrsbelastung
- unangepasste Geschwindigkeiten
- zugeparkte Gehwege

Es muss das Ziel sein, mit geeigneten Maßnahmen den erkennbaren Trend aufzuhalten und in ein positives Erscheinungsbild des Straßenraums umzuformen.

Der Straßenraum weist in diesem Abschnitt eine nahezu geschlossene, traufständige Bebauung auf. Der Querschnitt des Straßenraums liegt i.d.R. bei 13,00 m bis 14,00 m. Bei 6,50 m Fahrbahnbreite verbleiben für den Seitenbereich ca. 3,50 m bis 4,00 m. In diesem Raum ist eine Vielzahl von Parkplätzen untergebracht. Die Aufenthaltsqualität der Seitenbereiche, ihre Nutzungsmöglichkeiten und ihr Komfort werden durch das Abstellen von Pkw stark eingeschränkt bzw. gänzlich verhindert.

Um die Nutzungsqualität für Straßenräume im urbanen Raum grob bestimmen zu können, wird als eine Regel die sogenannte „städtebauliche Bemessung“ angewendet. Sie besagt im Wesentlichen, dass die (Fahr)Verkehrsfläche ca. 40 % des Straßenraumes einnehmen sollte. Für die beiden Seitenbereiche verbleiben danach 2 x 30 %, die als Aufenthaltsfläche genutzt werden kann. Für den Geschäftsbereich der Sieglarer Straße heißt das bei 13 m bis 14 m Breite  
 3,90m – 4,20m Gehweg, 5,20m – 5,60m Fahrbahn, 3,90m – 4,20m Gehweg.

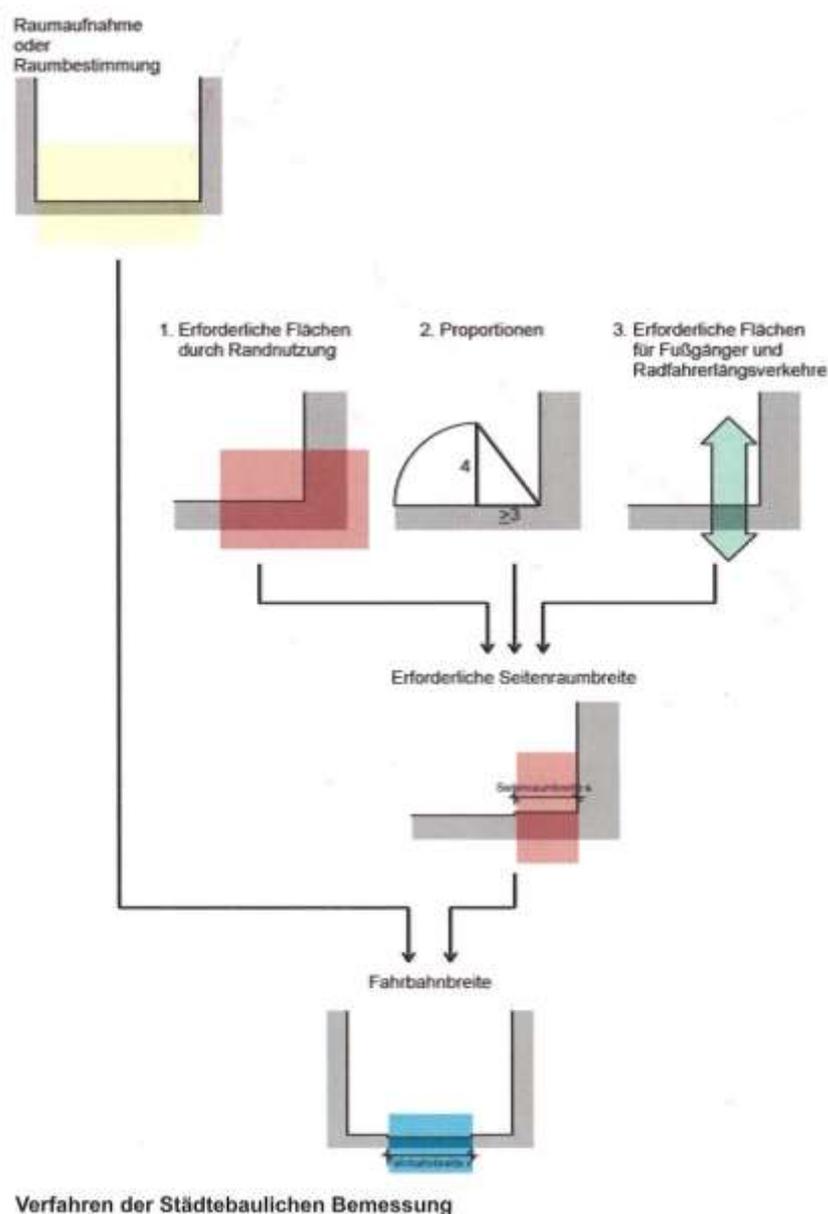


Abb. 54: Skizze Aus Harald Heinz, Schöne Straßen und Plätze, Abb. S. 294

Da die vorhandene Situation (Bus/Bus-Begegnung bei einer Straßenbreite von ca. 6,50 m) beibehalten werden soll, ist eine Reduzierung und Verlagerung von Parkplätzen unumgänglich, wenn die Aufenthaltsqualität in der Sieglarer Straße qualitativ verbessert werden soll.

Ein Umbau des Straßenraumprofils an den jeweiligen Endpunkten der Sieglarer Straße ist wünschenswert, um den „Eingang“ des Geschäftsbereichs zu kennzeichnen und dem Autofahrer zu signalisieren, dass er sich in einem innerstädtischen Straßenraum befindet, der eine deutlich verringerte Fahrgeschwindigkeit (30 km/h bzw. Schritttempo) erfordert. Des Weiteren müssen in Abstimmung mit den Fachämtern und Bewohnern Querungsbereiche für Schüler eingeplant werden (Schulwegsicherung).

#### Reduzierung von Parkplätzen im Gehwegbereich

Um die Qualität der Straße als Ort für urbanes Leben deutlich zu steigern, um die Nutzungsmöglichkeiten und die Nutzungsqualität der Seitenbereiche zu erhöhen, ist es sinnvoll, die Anzahl der Parkplätze und damit das Parkraumangebot im Bürgersteigbereich zu reduzieren. Lt. Parkraumuntersuchungen des Tiefbauamtes können heute, ohne dass es zu Qualitätseinbußen der Parkplatzsuchenden kommt, ca. 20 % der Plätze entfallen. Insgesamt soll die Anzahl der Stellplätze erhalten bleiben. An welchen Orten die Maßnahmen konkret umgesetzt werden können, ist mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden abzustimmen.

Wir schlagen vor, neue Parkmöglichkeiten als Ersatz in unmittelbarer Nähe der Sieglarer Straße einzurichten (siehe Kapitel zur städtebaulichen Entwicklung und Gestaltung). Der Neubau von dezentral eingerichteten Parkplätzen geht einher mit dem an die Parkplätze angegliederten Neubau von Wohnhäusern. Mit der deutlichen Reduzierung der Parkflächen in der Sieglarer Straße erhöht sich gleichzeitig der Raum in den Seitenbereichen. Die Gehwege können in ihrer ganzen Breite genutzt werden, z. B. mit bescheidener Außengastronomie, Café, Auslagen des Warenangebots wie Obst und Gemüse. Gleichzeitig ist die Möglichkeit deutlich besser, dass die Menschen hier verweilen, sich treffen, sich länger in der Straße aufhalten. Es wird durch diese Maßnahmen die Möglichkeit für urbanes Leben im Straßenraum verbessert. Die verbleibenden Parkplätze könnten bewirtschaftet werden, z.B. mit Parkscheiben um nur Kurzparken zu zulassen.

Umsetzungszeitraum: langfristig

Kosten: keine Angabe noch möglich

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

Neben der maßvollen Reduzierung der straßenbegleitenden Parkplätze sollen folgende Interventionen die positive Entwicklung der Straße beeinflussen und stützen.

- Markierung der „Eingangsbereiche“  
Der Auftakt zur sogenannten Geschäftsstraße im Bereich Landgrafenstraße und im Bereich Lindlaustraße/Talweg sollen gestalterisch aufgewertet werden. Die Eingangssituation kann durch eine besondere Gestaltung betont werden.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Kosten: 200.000,-€

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

- Erstellung eines Gestaltungshandbuchs  
Das Gestaltungshandbuch analysiert den Bestand und den Bedarf für eine neue Gestaltung der Sieglarer Straße. Die Themen Außenwerbung, Straßenbäume, Stadtmobiliar und Beleuchtung werden behandelt und mit den Anwohnern und den zuständigen Fachämtern ab-

gestimmt. Die getroffenen Regelungen werden im Gestaltungshandbuch zusammengestellt, aufbereitet und an die Beteiligten verteilt. Eine weiter gehende Vereinbarung ist die Gestaltungssatzung, sie legt die Empfehlungen verbindlich fest. Bei der Planung sollten die Grundsätze der Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

- Reduzierung der Außenwerbung

Um den Straßenraum in dem sog. Geschäftsbereich auch optisch aufzuwerten, sollten für Werbeanlagen an den Fassaden Regeln entwickelt werden, die darauf abzielen, ein harmonisches Erscheinungsbild für die Sieglarer Straße zu entwickeln.

- Beleuchtung und Stadtmobiliar

Ein weiterer Baustein zur Verbesserung sind zeitgemäße gegebenenfalls auf die Eigenart des Orts abgestimmte Beleuchtung und Stadtmobiliar. Dazu gehören Abfallkörbe, Fahrradständer, Poller und Bänke oder andere Sitzmöbel. Die festgelegten Materialien werden in dem Gestaltungshandbuch zusammengefasst. Die Erneuerung des Stadtmobiliars kann durch Spenden ortsansässiger Unternehmen erfolgen oder mit einem geringen Zuschuss der Stadt können private Investitionen angeregt werden.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Kosten: 30.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

- Verbesserung der Standortqualität der vorhandenen Straßenbäume  
Für die Wüchsigkeit der vorhandenen Straßenbäume ist es empfehlenswert, ihre derzeitigen Bedingungen zu verbessern, d.h. die strauchartige Bepflanzung sollte entfernt und die Pflanzgrube vergrößert werden. Dabei geht es insbesondere darum, den vorhandenen durchwurzelbaren Bodenraum soweit zu vergrößern, dass zumindest ein durchwurzelbarer Bodenraum von ca. 12m<sup>3</sup> erreicht wird. Begleitend zur Verbesserung der Standortbedingungen können Belüftungsmaßnahmen vorgesehen werden. Die Baumbeete können von den Anwohnern ähnlich einer Baumpatenschaft gepflegt werden. Bei anderen Straßenbäumen ist zu prüfen, ob eine weitgehend bodengleiche Gestaltung mit Stahlgitterabdeckungen möglich ist.

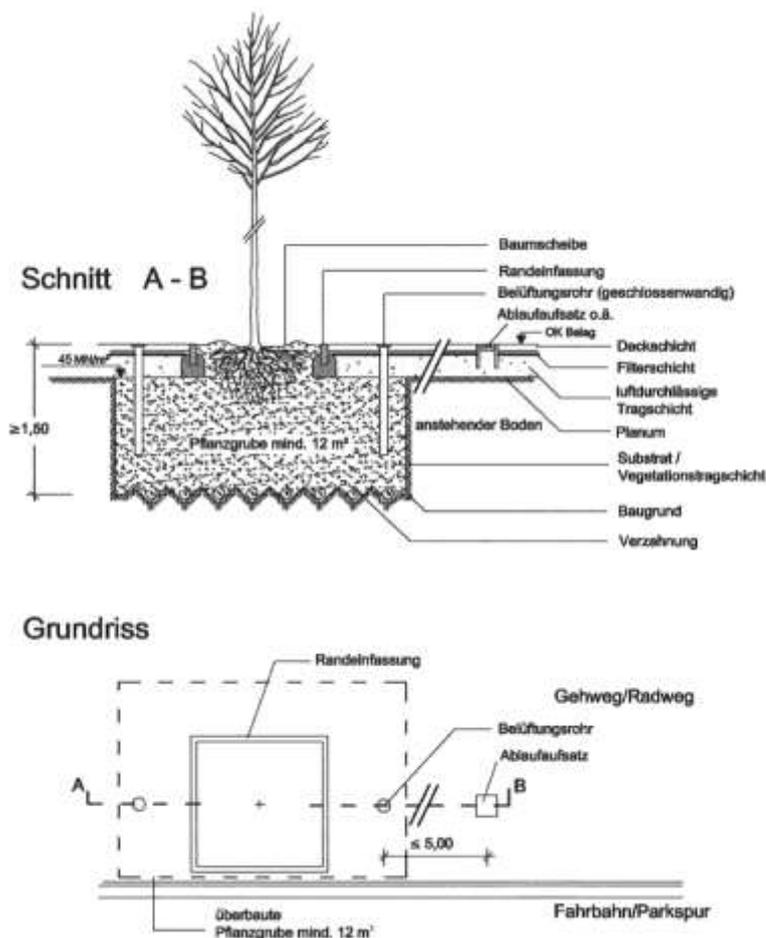


Abb. 55: Aus FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen, S. 30

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Kosten: 150.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

- Fassadengestaltung  
(siehe Punkt 7.1.6)

### 7.1.2 Ersatz der Parkplätze an der Sieglarer Straße im Zusammenhang mit einer baulichen Entwicklung an der Sieglarer Straße und insbesondere in ihren rückwärtigen Bereichen

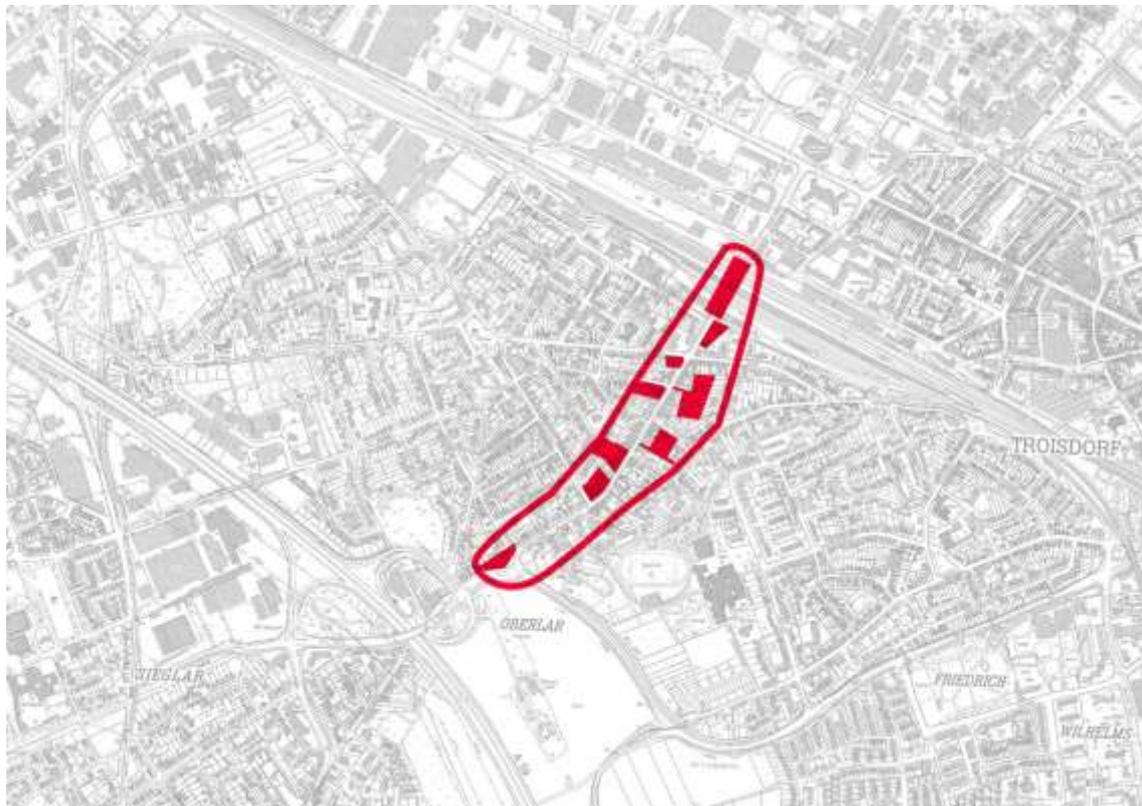


Abb. 56: Potenzialflächen zur städtebaulichen Entwicklung Umfeld Sieglarer Straße

Ausgangspunkt für die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen ist die Situation an der Sieglarer Straße. Um die Aufenthaltsqualität im Geschäftsbereich zu erhöhen, müssen Parkplätze verlagert werden. Diese müssen in unmittelbarer Nähe der Sieglarer Straße wieder eingerichtet werden, um die Funktionsfähigkeit des Geschäftsbereichs zu sichern. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll kleine „Wohninseln“ in den rückwärtigen Grundstücken auf beiden Seiten der Sieglarer Straße zu entwickeln. Räume für die Nutzungen sind überall dort erkennbar, wo relativ große Grundstücke vorhanden sind, wo untergenutzte Gebäude oder schlechte Gebäudesubstanz und einzelstehende Gebäude/Bauwerke zu finden sind. Es sind beispielhaft folgende Areale identifiziert worden:

1. Umfeld Discounter (Netto-Markt)
2. Sieglarer Straße Nr. 86 Nordseite, Verbindung zur Hochfeldstraße
3. Sieglarer Straße Nr. 83 Südseite, Verbindung zur Bahnstraße
4. Sieglarer Straße Nr. 55a Südseite, großer Blockinnenbereich

Die Entwicklung dieser Bereiche ist zum Teil sehr langfristig zu sehen. Die genannten Flächen sind Potentialflächen. Die Ausweisung dieser Flächen kann dazu dienen die Vorkaufrechtssatzung für Oberlar entsprechend anzupassen. Gebäude und ihre Flächen werden von der Stadt gekauft, um langfristig eine städtebauliche Entwicklung im Umfeld der Sieglarer Straße zu ermöglichen.

5. Ecke Sieglarer Straße / Lindlaustraße

Dieser Bereich nimmt heute bereits einen öffentlichen Parkplatz auf, der sich intakt darstellt, aber im Zusammenhang mit dem angrenzenden städtischen Grundstück anderweitig entwickelt werden kann.

Umsetzungszeitraum: 2017-2035

Kosten: Zwischenerwerbskosten noch nicht ermittelt

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt), Regionale Wirtschaftsförderung

zu 1. Umfeld Discounter

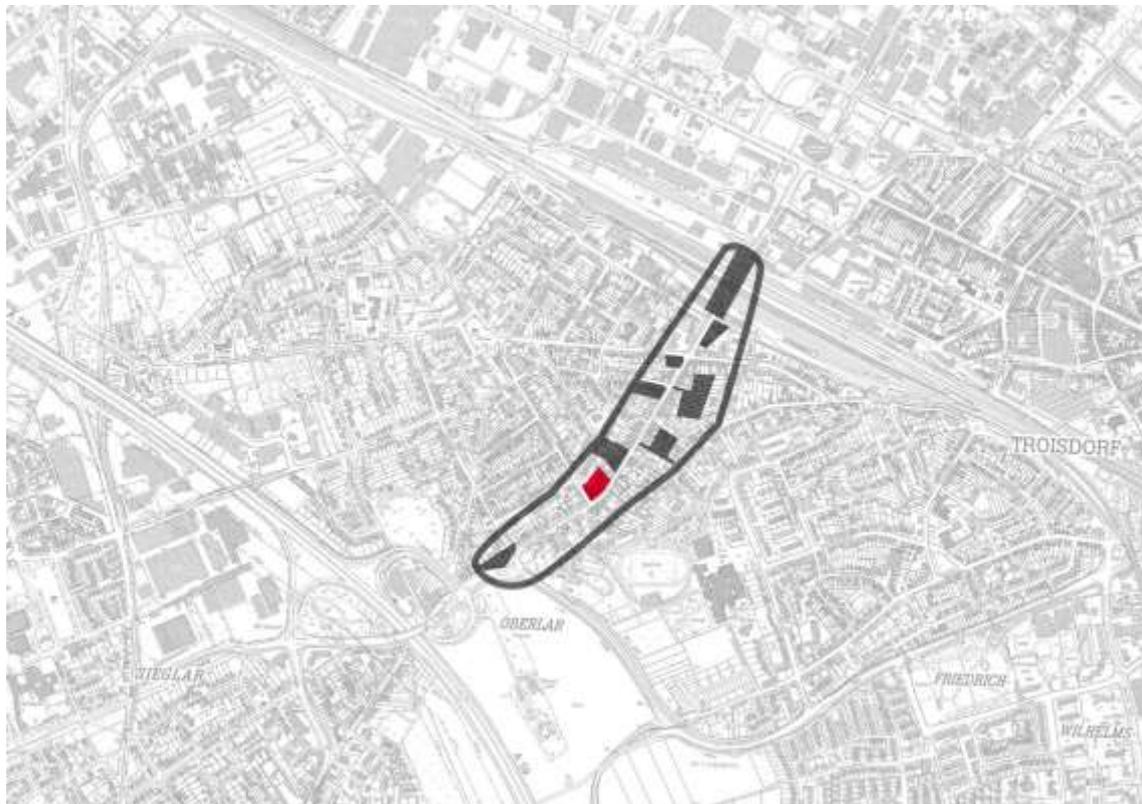


Abb. 57: Umfeld Discounter

Das Gebäude, in den z. Zt. der „Netto-Markt“ untergebracht ist, steht an der Sieglarer Straße an einer besonders markanten Stelle:

hier endet die „Einfahrt“ in den Stadtteil und beginnt gleichzeitig der Geschäftsbereich. Das Gebäude steht an der Ecke Sieglarer Straße/ Landgrafenstraße und „schiebt“ sich deutlich erkennbar in den Straßenraum hinein. Das eigentliche Eckgebäude ist in einem äußerlich schlechten Zustand und beeinträchtigt diese markante Situation erheblich. Es ist aus städtebaulicher Sicht wünschenswert, diesen wichtigen Punkt für die Sieglarer Straße und den Straßenraum durch eine Nutzungsarrondierung als Einzelhandelsstandort zu stärken und neu zu gestalten.

Die angestrebte Vergrößerung der Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes kann im Gebäude selbst (Leerstand) und darüber hinaus realisiert werden. Gleichzeitig könnten Flächen für

die notwendigen Parkplätze durch Arrondierung mit Nachbargrundstücken, die aktuell untergenutzt erscheinen, geschaffen werden.

Die Erhaltung des Einzelhandelsstandorts im Bereich der Sieglarer Straße im Interesse der Oberlarer Bevölkerung ist eine wichtige Maßnahme, um eine Versorgungssicherheit insbesondere für Menschen mit geringer Mobilität zu gewährleisten bzw. entscheidend zu verbessern und die Wohn- und Lebensqualität im Stadtteil auch in Zukunft zu erhalten und attraktiver zu gestalten.

Für die Attraktivität und die Qualität des Einzelhandelsangebots im Geschäftsbereich der Sieglarer Straße ist ein Lebensmittelangebot, das soweit wie möglich auf den Stadtteil zugeschnitten ist, unbedingt erforderlich. Falls dies im konventionellen Marktsegment nicht möglich ist, sollte das Nachrücken eines Integrationsmarktes (CAP-Markt z. B.) in die Räume des Netto-Marktes angestrebt werden. Eine Ersatzlösung für einen konventionellen Markt ist im Bereich des Güternbahnhofgeländes mit negativem Ergebnis geprüft worden, im Bereich des Ortseingangs der Sieglarer Straße am Willy-Brandt-Ring sind Freiflächen für einen Ersatzstandort vorhanden und eine Standortentwicklung für einen Discount-Supermarkt städtebaulich grundsätzlich denkbar, allerdings nur unter Inanspruchnahme bereits heute baulich genutzter Flächen an der Sieglarer Straße. D. h. es wäre ein Eingriff in vorhandene Bausubstanz mit Gebäudeabbrüchen erforderlich nach vorherigem Grunderwerb.

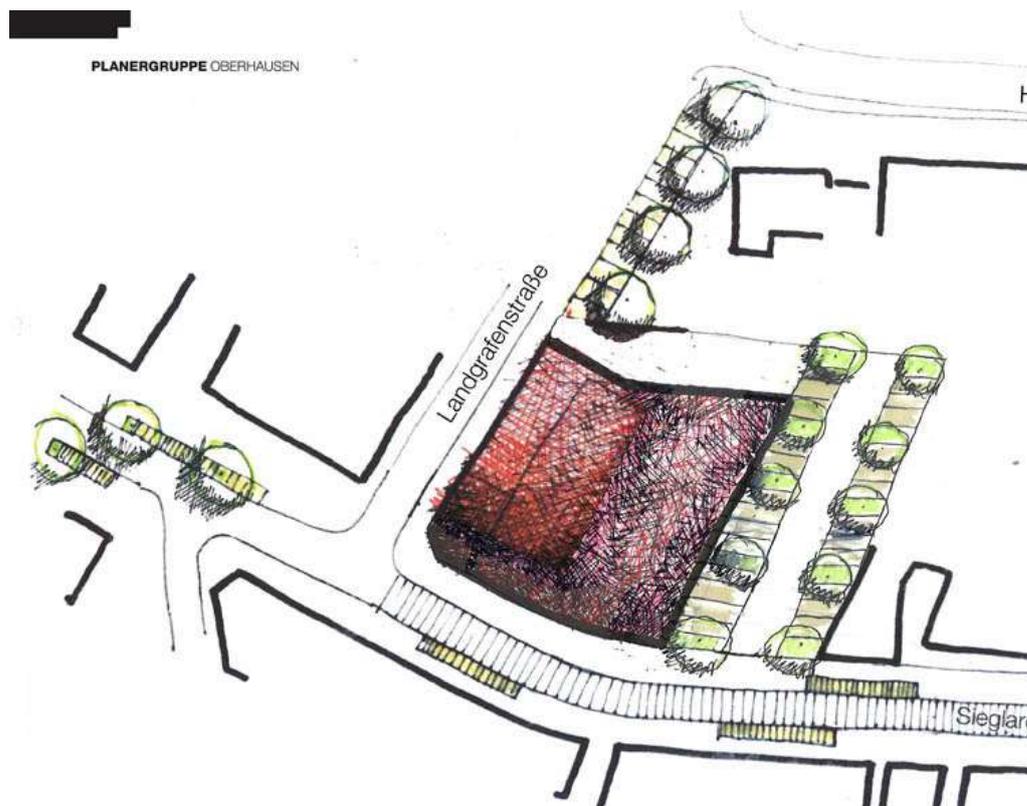


Abb. 58: Umfeld Discounter - Nutzungsarrondierung

## zu 2. Sieglarer Straße Nr. 86 Nordseite mit Verbindung zur Hochfeldstraße

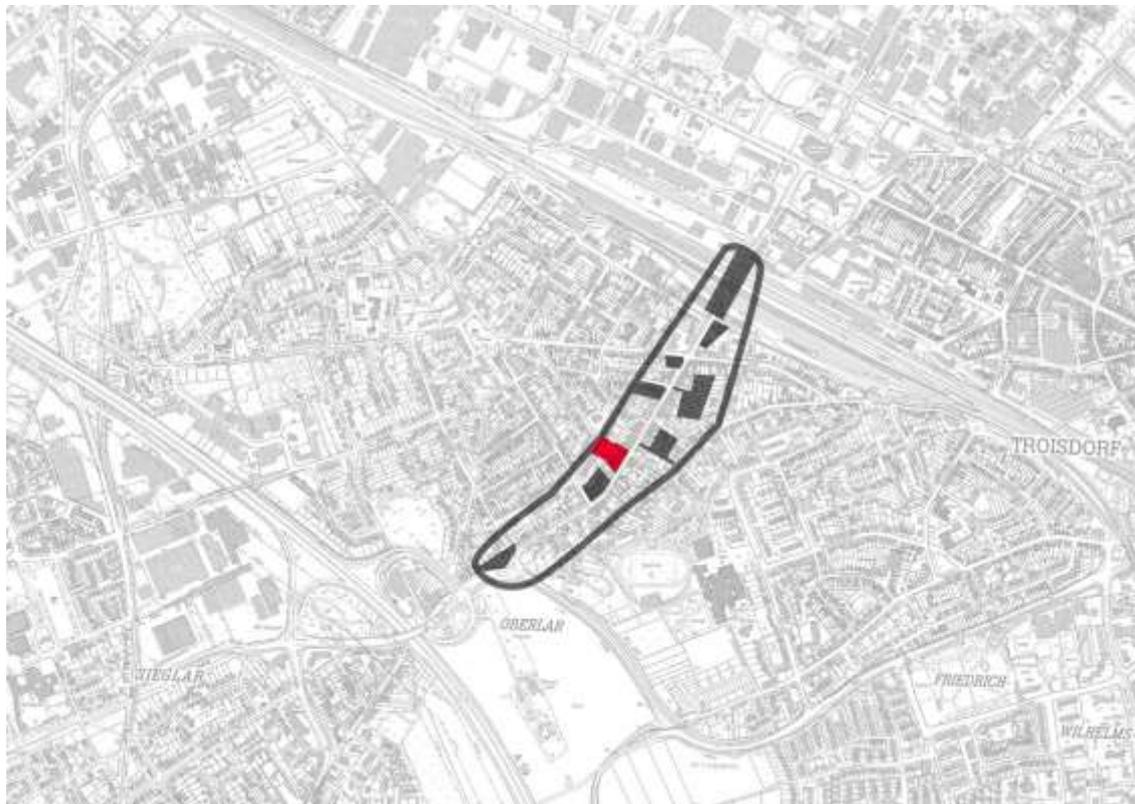


Abb. 59: Sieglarer Straße Nr. 82 und 86 – Bebauung und Parkraum

In unmittelbarer Nähe zum Discounter und zum Geschäftsbereich der Sieglarer Straße erscheint es im Bereich der Häuser Nr. 82 und Nr. 86 sinnvoll, zusätzlichen Parkraum in Verbindung mit einer angepassten, kleinteiligen Bebauung (3 Grundstücke mit Einzelhäusern) vorzusehen. Die Zufahrt in diesem Bereich erfolgt in der Regel von der Sieglarer Straße aus. Man kann jedoch auch von der Hochfeldstraße die Parkplätze und die Grundstücke anfahren. Eine Durchfahrt ist aufgrund der beengten Situation nur im Einrichtungs-Verkehr möglich. Es können auf Grundlage der skizzierten Idee ca. 30 baumüberstandene Parkplätze, realisiert werden. Auf der gegenüberliegenden, südlichen Seite der Sieglarer Straße befindet sich ein Parkplatz mit ca. 25 Parkplätzen. Aufgrund seiner Lage und seiner Auslastung erscheint es vom Flächenangebot möglich, hier einen kleinen Wochenmarkt durchführen zu können, um die Versorgung der Oberlarer Bevölkerung qualitativ zu verbessern.

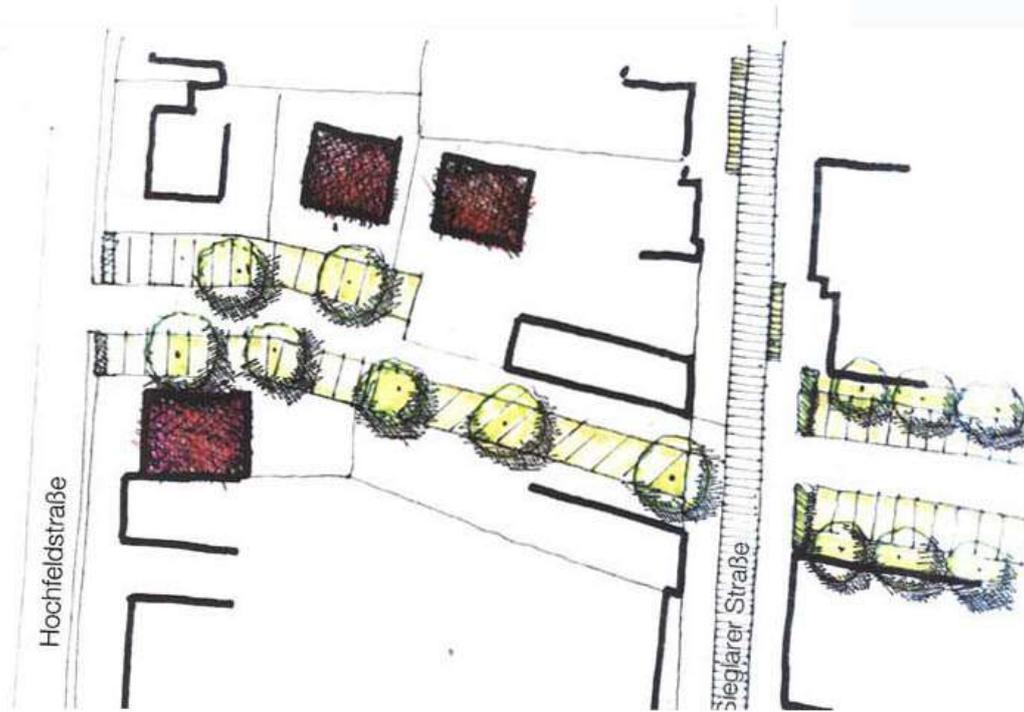


Abb. 60: Sieglarer Straße Nr. 86 – Bebauung und Parkraum im Blockinnenbereich

zu 3. Sieglerer Str. Nr. 63 Südseite mit Verbindung zur Bahnstraße

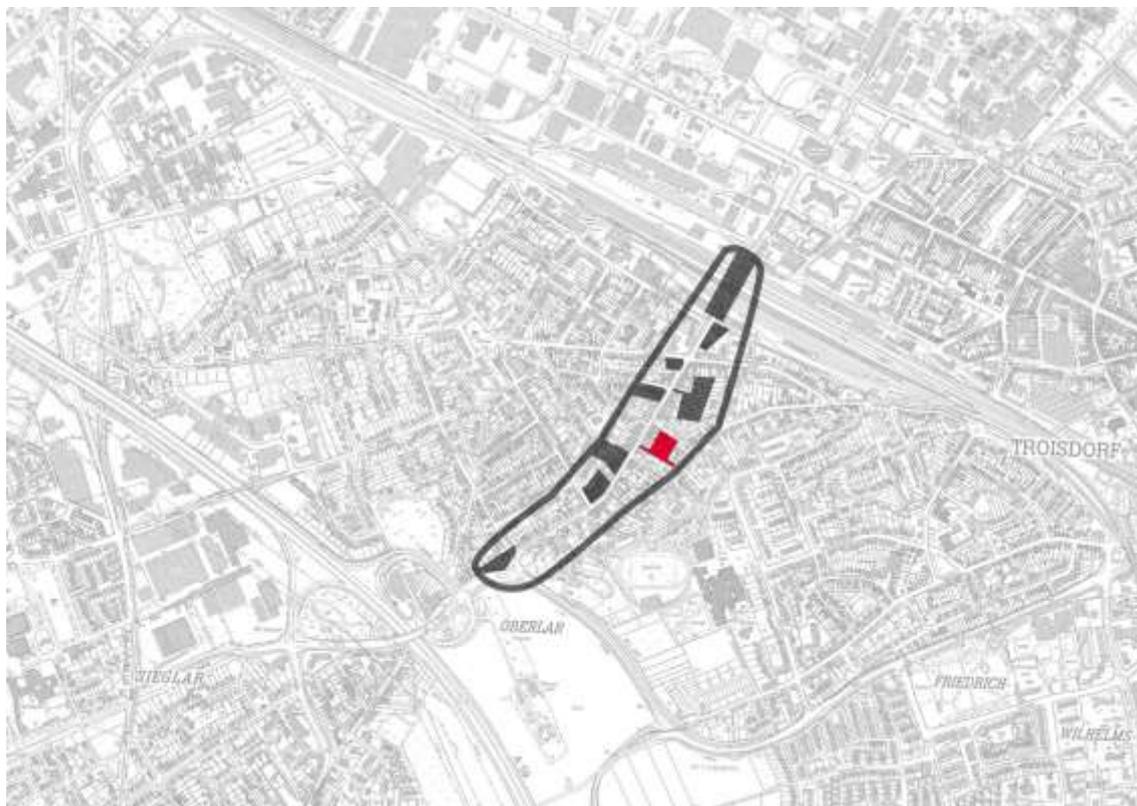


Abb. 61: Sieglerer Straße Nr. 63



Abb. 62: Sieglerer Straße Nr. 63 – Bebauung und Parkraum im Blockinnenbereich

Mit der Straße „In der kleinen Heide“ beginnt ein relativ großer Blockinnenbereich, der sich bis zum Talweg nach Osten erstreckt und von der Bahnstraße im Süden begrenzt wird. Östlich der Straße „In der kleinen Heide“ könnte eine kleine Wohnanlage (6 Reihenhäuser) in Verbindung mit einem baumüberstandenen Platz entwickelt werden. Der Platz liegt etwa mittig im Blockinnenbereich und bietet eine neue Verbindung zwischen Sieglarer Straße und Bahnstraße an. Die Zufahrt für Pkw sollte nur von der Sieglarer Straße erfolgen. Fußgänger und Radfahrer könnten jedoch diese Verbindung auch von dem Wohngebiet an der Bahnstraße in Richtung Geschäftsbereich der Sieglarer Straße nutzen. Hier werden maximal 20 öffentliche Parkplätze ergänzend möglich.

zu 4. Sieglarer Straße (Südseite) Nr. 55a, Blockinnenbereich

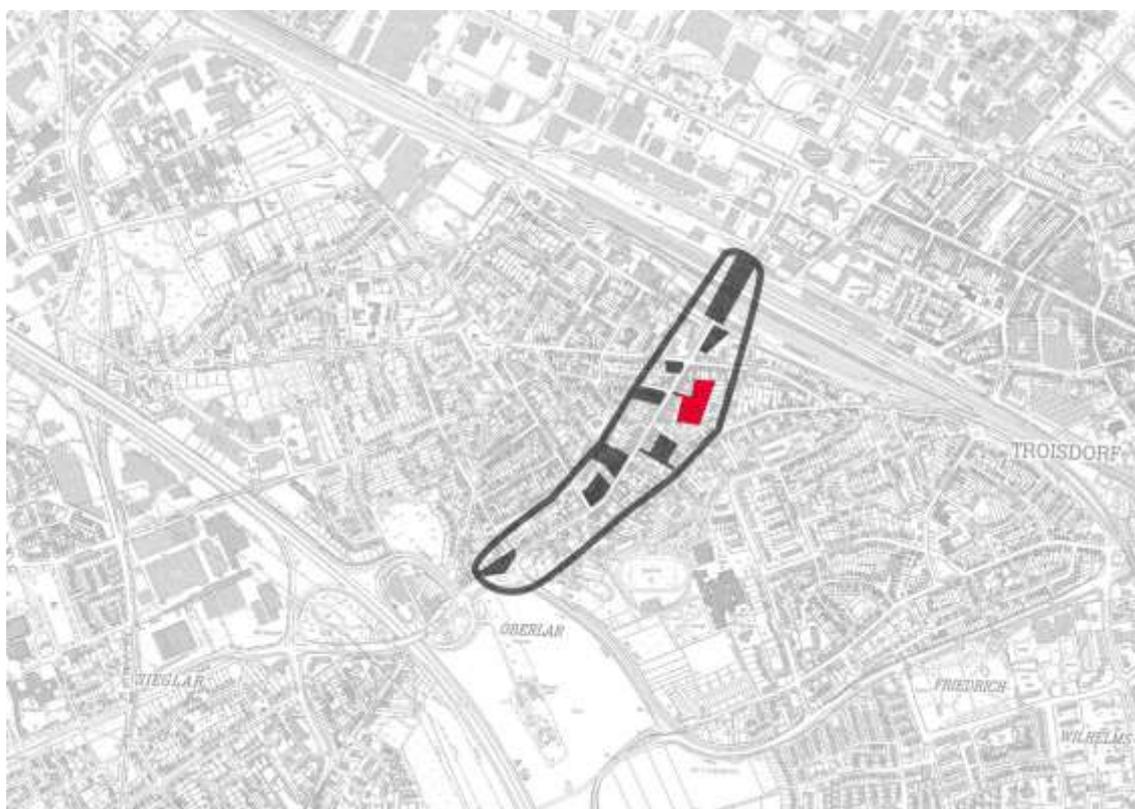


Abb. 63: Sieglarer Straße Nr. 55a



Abb. 64: Sieglarer Straße Nr. 55a – Bebauung und Parkraum Stufe 1



Abb. 65: Sieglarer Straße Nr. 55a – Bebauung und Parkraum Stufe 2

Gegenüber der Einmündung Luisenstraße eröffnet sich die Möglichkeit, einen Zugang in den rückwärtigen Bereich der Sieglarer Straße herzustellen. In diesem Innenblockbereich, der umschlossen wird von der Bebauung an der Sieglarer Straße, der Straße „In der kleinen

Heide“, der Bahnstraße und dem Talweg, befindet sich ein erhebliches Flächenpotenzial in unmittelbarer Nähe des Geschäftsbereichs der Sieglarer Straße. Der Bahnhof liegt in fußläufiger Entfernung: also ein Standort, der eine relativ hohe Lagegunst aufweist.

Aufgrund der Flächengröße kann hier Wohnbebauung realisiert werden. Es ließen sich auch zusätzliche Parkplätze für den Einkaufsbereich Sieglarer Straße unterbringen. Die Entwicklung dieses „zentrumnahen“ Innenbereichs kann in mehreren Schritten betrieben werden, wobei auf eine vielfältige und an das Umfeld angepasste Bebauung geachtet werden muss (Reihenhäuser, Einzelhäuser, Doppelhäuser).

Anregungen aus Arbeitsgruppen der Stadtteilkonferenz sehen hier Wohnformen insbesondere für ältere wie auch für alleinstehende Menschen aus diesem Stadtteil vor. Außerdem sollte eine Verbindung zwischen der Sieglarer Straße und der Bahnstraße hergestellt werden. Damit wird die Barrierewirkung dieses großen Blocks gemindert und die Wohngebiete der Bahnstraße rücken näher an den Einkaufsbereich der Sieglarer Straße heran.

Eine fußläufige Verbindung zum Talweg ist möglich und stärkt die Erreichbarkeit des Bahnhofsbereichs.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen zur Innenverdichtung sind Ideen und in ihrer Umsetzung langfristig zu sehen.

## Zu 5. Platz an der Ecke Sieglarer Straße/Lindlaustraße

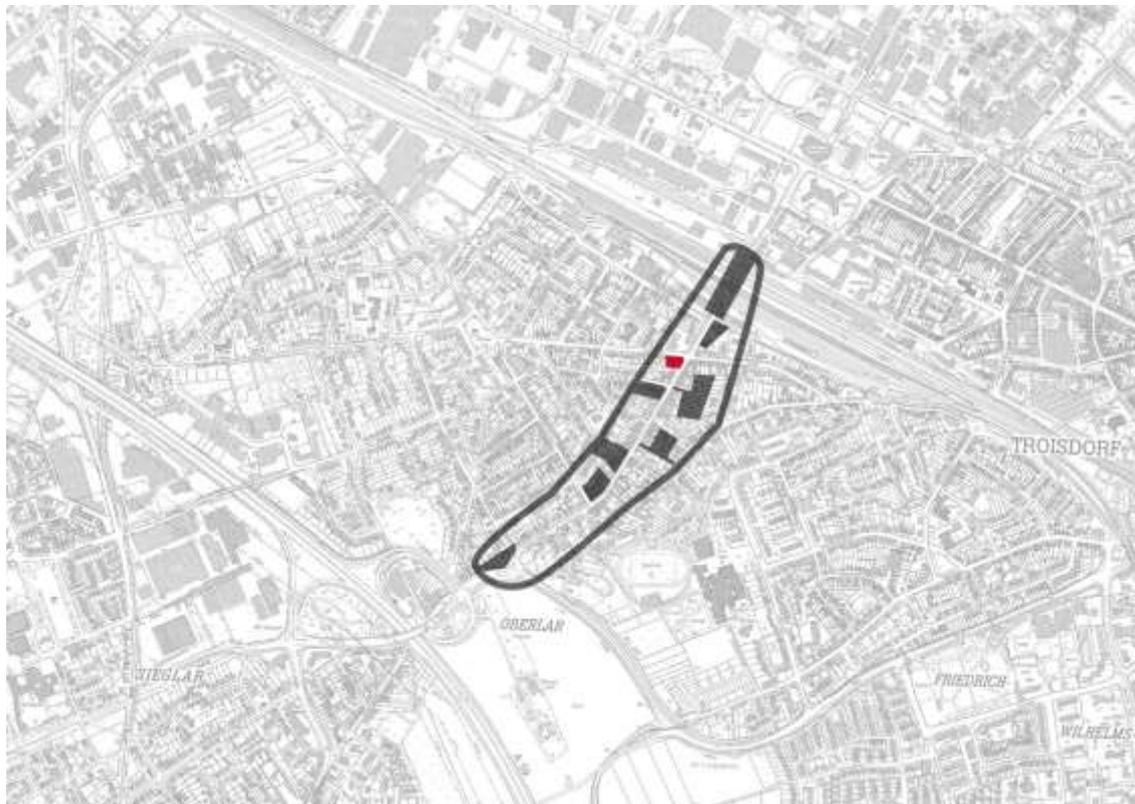


Abb. 66: Sieglarer Straße Ecke Lindlaustraße

Der vorhandene Platz an der Ecke Sieglarer Straße/Lindlaustraße kann entlang der Lindlaustraße erweitert werden, wenn das angrenzende Grundstück zur Umgestaltung zur Verfügung steht. Dieser Eingang zum Geschäftsbereich der Sieglarer Straße kann als Parkplatz oder auch als Ort für einen kleinen Wochenmarkt genutzt werden.

Mit der Einrichtung einer Parkplatzanlage für ca. 25 Pkw könnte eine neue rückwärtige Verbindung zwischen der Lindlaustraße und der Luisenstraße hergestellt, auf deren Südseite weitere 10 Parkplätze neben einem neuen Wohngebäude realisiert werden können.

Um die Situation kurzfristig zu entschärfen sollte über ein Umgestaltung nachgedacht werden, z.B. entfernen der Sträucher und Abfallcontainer zugunsten von zusätzlichen Stellplätzen.

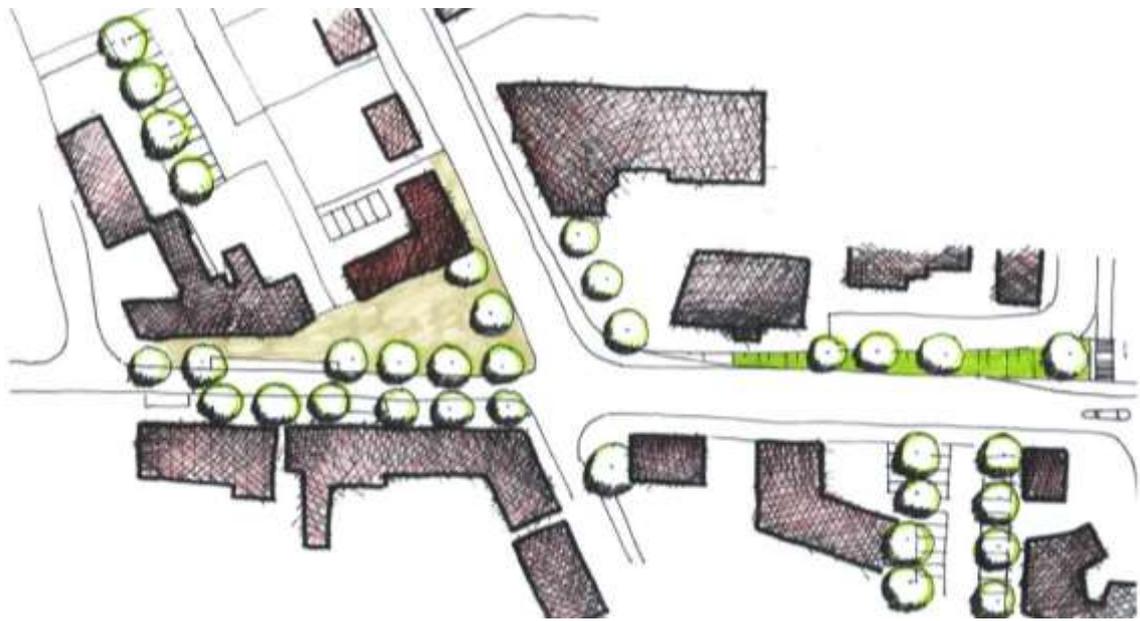


Abb. 67: Neuer Wohnstandort –

### 7.1.3 Erhöhung der Nutzung von untergenutzten oder ungenutzten Grundstücken und Flächen am Beispiel: Umfeld Moschee an der Sieglarer Straße

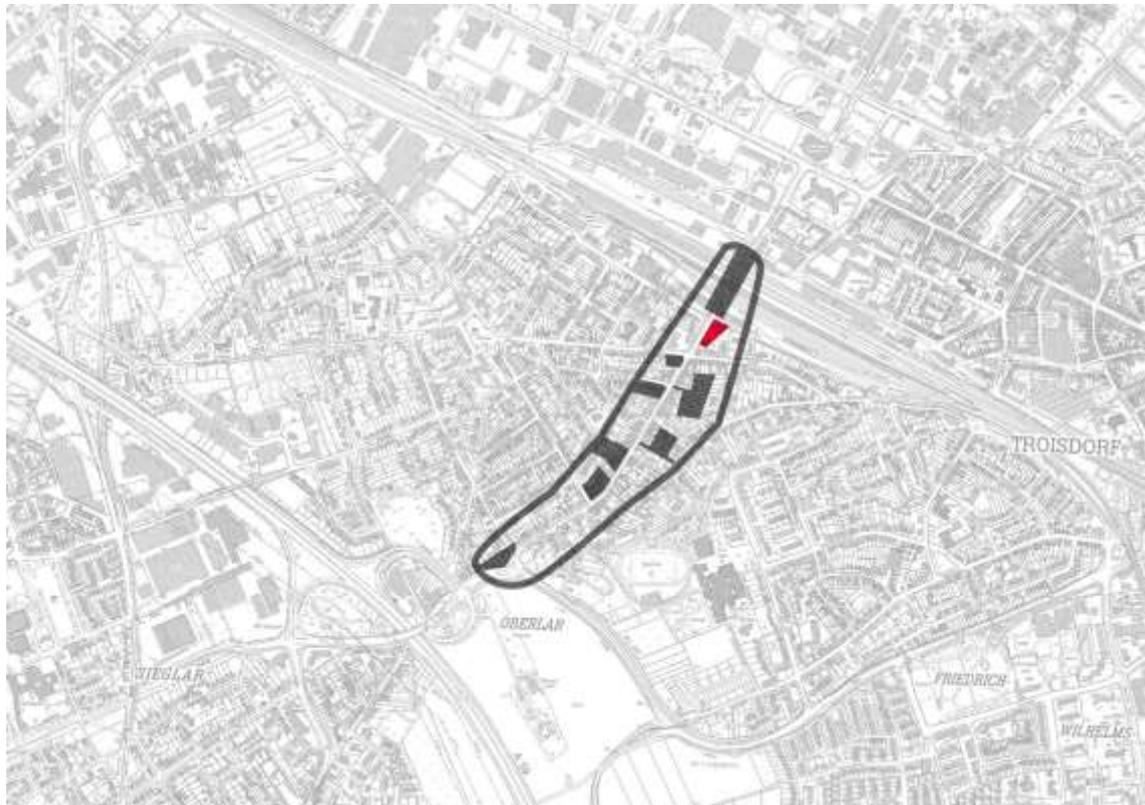


Abb. 68: Umfeld der Moschee

Im direkten Umfeld der Moschee an der Sieglarer Straße könnte die Nutzung des Geländes durch eine angepasste Neubebauung (Dienstleistung) intensiviert werden. Gleichzeitig könnte sich die Moschee deutlicher zur Sieglarer Straße hin öffnen und präsentieren. Die verbesserte architektonische Gestaltung des Grundstücks neben der Moschee, die Neubebauung gegenüber der Moschee auf dem Bahngelände, der Ersatz der dunklen einengenden Stützmauer durch eine begrünte offene Böschung schafft einen neuen freundlicheren Ortseingang im Osten des Stadtteils.

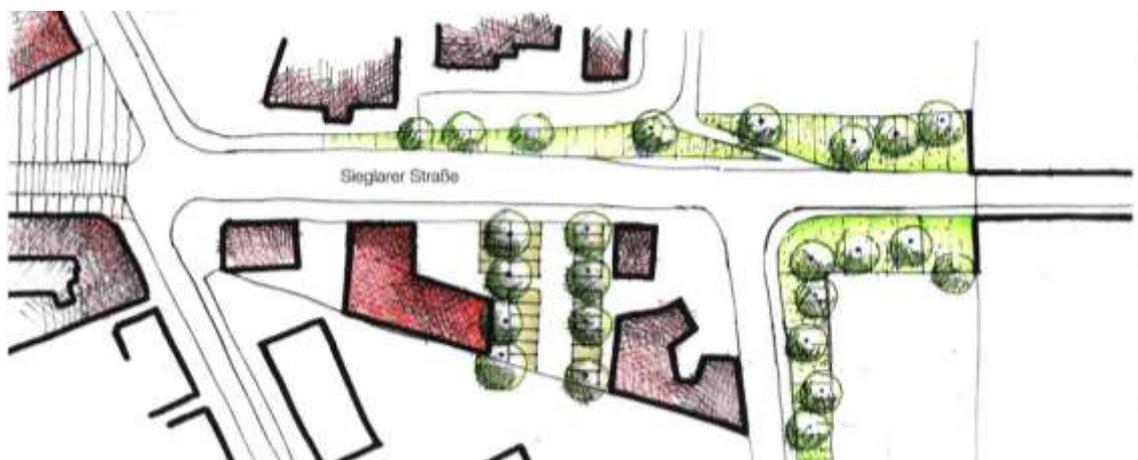


Abb. 69: Gestaltung Umfeld Moschee unter Einbeziehung der Bahnunterführung

#### 7.1.4 Die Bahnunterführung, das Tor im Osten

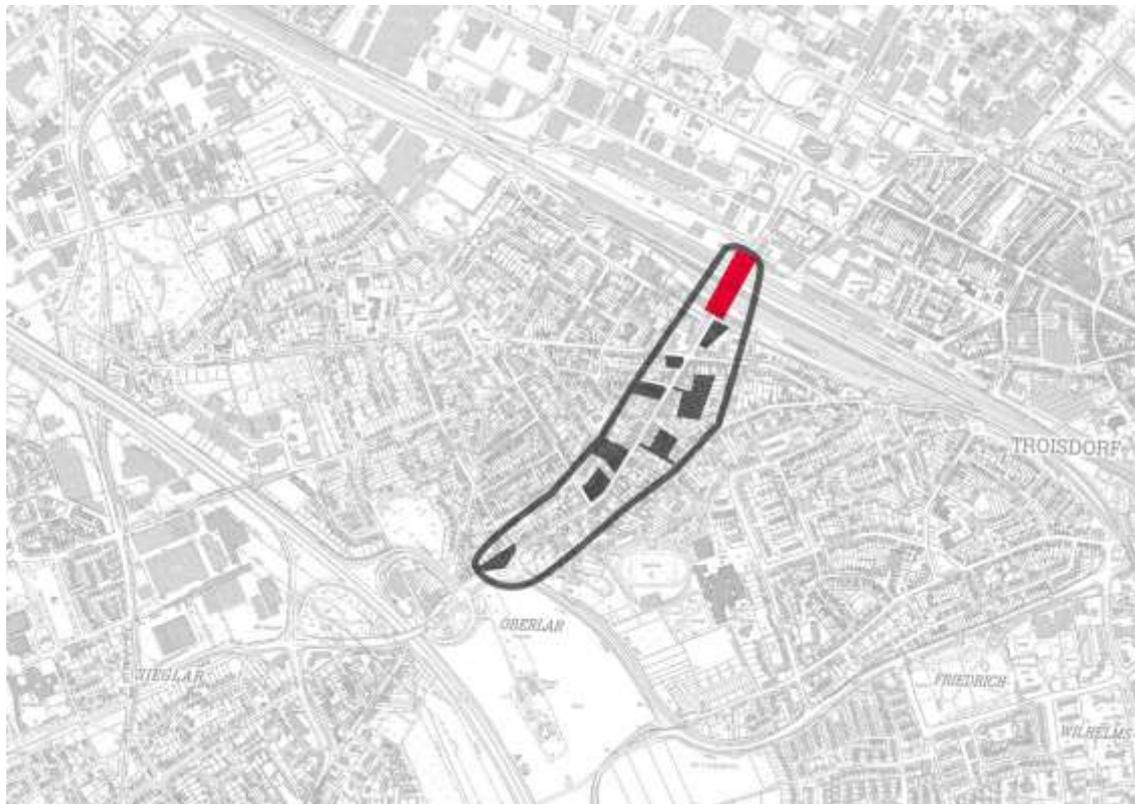


Abb. 70: Bahnunterführung

Zurzeit präsentiert sich die Sieglarer Straße im Bereich der Bahnunterführung unter den Bahnanlagen in einem unwirtschaftlichen Zustand. Das gilt sowohl für die Fahrbahn als auch für den Gehweg. Die Wandflächen sind stark verschmutzt und die vorhandene Beleuchtung dient der reinen Ausleuchtung. Die Unterführung ist lang und erhält nur für einige Meter Tageslicht. Die Straße und vor allem der Gehweg werden als „lange, dunkle Röhre“ wahrgenommen. Der Eindruck wird verstärkt durch die dunkle, hohe Stützmauer im Süden und die mit großen Bäumen und Sträuchern bewachsenen Böschungsbereiche.

Eine zufriedenstellende Lösung, insbesondere für die Passage der Fußgänger und Fahrradfahrer, ist mit einfachen Mitteln nicht zu erreichen. Es soll versucht werden, mit einem vertretbaren technischen und finanziellen Aufwand die Situation besser zu gestalten.

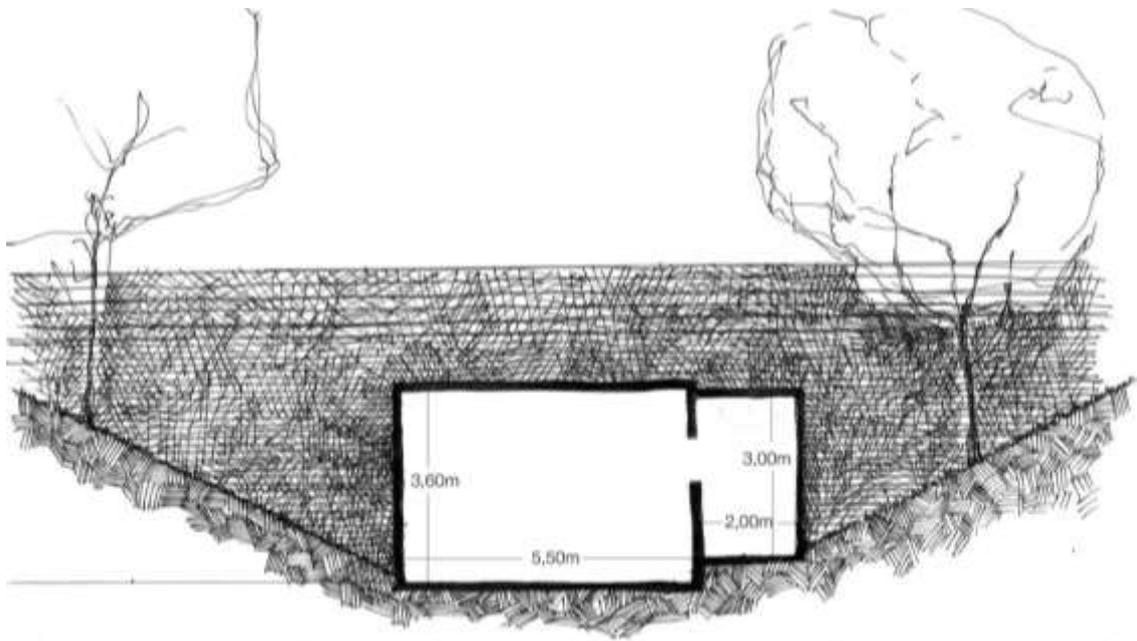


Abb. 71: Schnitt – Bahnunterführung an der Sieglarer Straße

Geht man von einer schrittweisen Umgestaltung der Unterführung aus, wäre der

#### 1. Schritt:

Auslichten und Reduzieren des Baum- und Strauchbestandes auf der nördlichen Böschung vor der Unterführung. Die Böschung als Wiese mit einigen erhaltenswerten Bäumen schafft Transparenz und verbessert die Lichtverhältnisse.

In der Unterführung die marode Abtrennung zwischen Gehweg und tiefer liegendem Straßenraum durch Material ersetzen, das die Sicht auf den unteren Gehweg-Bereich frei gibt. Mit einer transparenten Konstruktion wird die Unterführung überschaubarer und erhält dadurch eine deutlich andere räumliche Wirkung.

Die folgenden Umbaumaßnahmen stehen mit vorgenannten Maßnahmen im Zusammenhang. Generell sollten alle Wände und Decken des Unterführungsbauwerks möglichst hell erscheinen und wenig Licht „schlucken“ und daher Maßnahmen zur Aufhellung ergriffen werden. Ein neues, über den Regelstandard hinausgehendes leistungsstarkes Beleuchtungskonzept wäre eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Situation. Ergänzt um neue helle Oberflächen der Wände. Der helle Raum verbessert die Aufenthaltsqualität und vermindert den Eindruck eines „Angstraumes“. Die Maßnahmen sind in regelmäßigen Zyklen zu wiederholen, da von einer relativ hohen Verschmutzungsintensität auszugehen ist.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Kosten: 75.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

#### 2. Schritt

Eine ergänzende Maßnahme, die relativ kurzfristig umgesetzt werden kann und einen positiven Imagewert hat, ist die künstlerische Illumination der Brücke. Ähnlich dem Pilotprojekt der Stiftung „Lebendige Stadt“. Durch die Lichtinszenierung könnte sowohl ein Tor zu Oberlar, als auch ein Tor zur Stadthalle geschaffen werden.

Die Beleuchtung ändert allerdings nichts an den beengten Verhältnissen in der Unterführung. Sie verändert mit der verbesserten Ausleuchtung aber das subjektive Sicherheitsempfinden.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Kosten: 30.000,00 €, reine Materialkosten für die Leuchtmittel, Umsetzung mit Handwerkskammer und Sponsoren

Mögliche Förderprogramme: Stiftung „Lebendige Stadt“ - Pilotprojekt „Künstlerische Illumination“ von Unterführungen, ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

#### 3. Schritt:

Er muss im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahngeländes und der möglichen Erneuerung bzw. dem Abbruch einzelnen Eisenbahnbrücken gesehen werden: Es könnte die hohe, dunkle Stützmauer abgebaut und eine Böschung als Wiese mit einigen wenigen Bäumen wie auf der gegenüberliegenden Straßenseite errichtet werden.

Im Zusammenhang mit diesen oben angegebenen Maßnahmen sollte auch die Treppen –und Rampenanlage auf der nördlichen Böschungsseite erhalten und optimiert werden (vielfach geäußelter Wunsch in der Stadtteilkonferenz). Eine Querungshilfe in der Sieglarer Straße sollte mit eingeplant werden.

Umsetzungszeitraum: mittel- bis langfristig

Kosten: 200.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

#### 4. Schritt

Die Verbreiterung der Bahnunterführung Sieglarer Straße zur Beseitigung des bestehenden Engpasses kann erst im Zuge der Brückenerneuerung stattfinden. Für diesen Fall sollte der Abstand zwischen den Brückenpfeilern auf das Maß im mittleren Unterführungsbereich aufgeweitet werden. Eine helle Wand – und Deckengestaltung sollte erreicht werden. Die Brücke ist von der Deutschen Bahn AG der Schadensklasse 4 zugeordnet, die einen Ersatzbau erfordert. Nach dem gegenwärtigen Stand der Planung ist ein Baubeginn 2022 vorgesehen. Die Planungen sollen 2017 beginnen. Auf der Grundlage einer ersten Vorplanung und einer dazugehörigen Kostenschätzung kann die Stadt Troisdorf dann nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ihren voraussichtlichen Eigenanteil für die Verbreiterung der Unterführung ermitteln und die Finanzierbarkeit prüfen. Die Verwaltung hat den Stadtentwicklungsausschuss bereits am 15.09.2015 über den finanzpolitischen Entscheidungsbedarf informiert, um im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung entsprechende Weichenstellungen vorzunehmen.



Abb. 72: Stadteingang im Westen, Foto: Planergruppe GmbH Oberhausen



Abb. 73: Moers – Homberger Straße, spiegelverkehrt, Sonderveröffentlichung der Stiftung „Lebendige Stadt“

Bei den vorgenannten Maßnahmen für eine verbesserte Belichtung der Unterführung Sieglarer Straße ist auch zu beachten, dass auf der Nordostseite der Unterführung (Bahnhofs-Vorderseite) ein DB-Gleis stillgelegt worden ist und bei einer Erneuerung der Eisenbahnbrücken entfallen würde. Dadurch könnte sich die heute vorhandene Länge der Unterführung langfristig verkürzen, es sei denn die heute ungenutzte Brückenlage würde anderweitig z. B. durch ein Straßenbahngleis genutzt. Die im Dezember 2016 abgeschlossene Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahnlinie Bonn-Niederkassel-Köln mit Streckenast zum Bahnhof Troisdorf hat eine solche Querung untersucht, alternativ auch als Brücke über die Sieglarer Straße auf der Bahnhofsrückseite, wenn das Stadtbahngleis dort ggf. seinen Endpunkt hätte. Dann würde im Bereich der heutigen Stützmauer eine neue Stützmauer für eine neue, breitere Brücke errichtet.

### 7.1.5 Stadteingang im Westen: Grünanlage an der Einmündung der Sieglarer Straße auf den Willy-Brandt-Ring

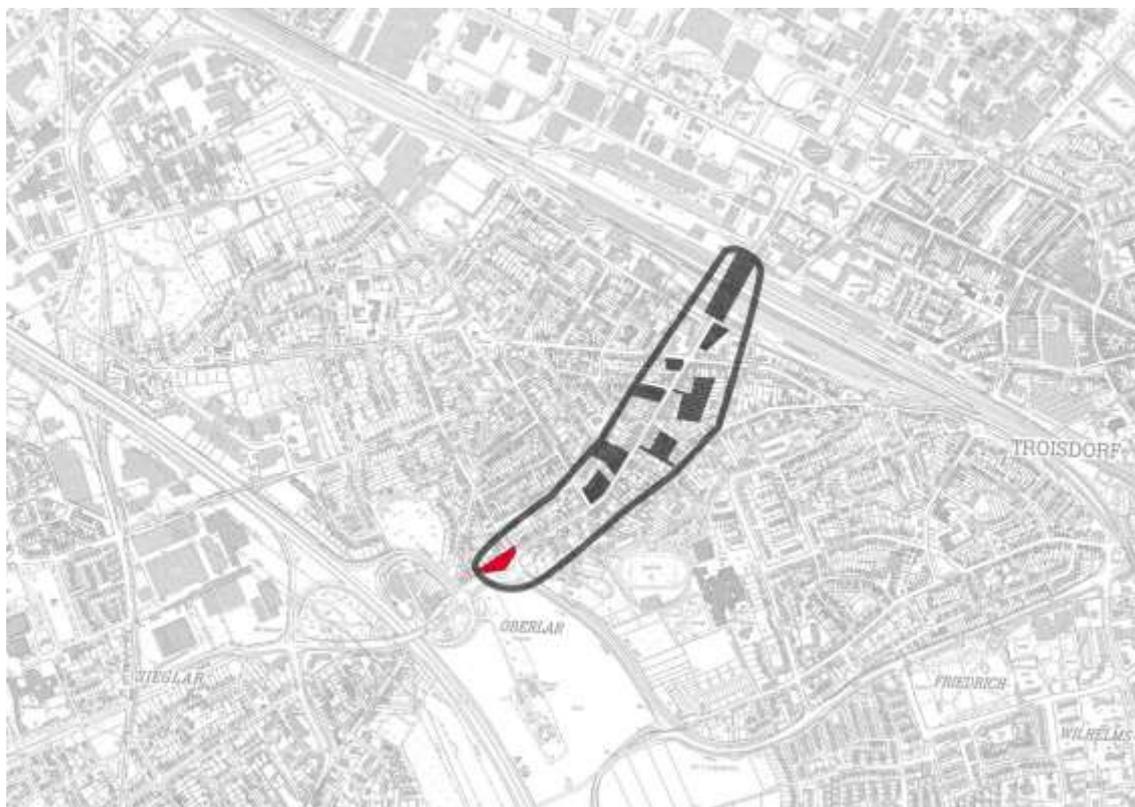


Abb. 74: Stadteingang im Westen

#### 1. Einmündungsbereich der Sieglarer Straße in den Willy-Brandt-Ring

Der Verknüpfungsbereich zwischen der Sieglarer Straße, dem Willy-Brandt-Ring und dem Abzweig Agnesstraße wird durch Verkehrsflächen, einer großformatigen Beschilderung und einer entsprechenden Lichtsignalanlage dominiert. Diese großflächige Verkehrsanlage leitet sich aus der Verkehrsführung, ihrer Verteilung, den angenommenen Verkehrsmengen und den Geschwindigkeiten ab. Wir gehen davon aus, dass an dieser verkehrstechnischen Anlage keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden können. Wir sehen Chancen, Veränderungen im direkten Umfeld vorzuschlagen, wie sie auch in der Stadtteilkonferenz angeregt wurden. Als störend wird das Kunstwerk auf dem nördlich der Verkehrsanlage gelegene Lärmschutzwall wahrgenommen.

Eine stärkere Integration der verkehrstechnischen Anlage in die Stadtlandschaft soll angestrebt werden, so dass sich der Bereich als Ortseingang nach Oberlar präsentiert.

Das Kunstwerk (Baumstammähnliche Objekte, verteilt auf dem Kamm des Lärmschutzwalls) unterliegt dem Urheberrecht und soll erhalten bleiben.

Der Lärmschutzwall ist im Zuge der Straßenplanung entstanden und wird nach diesem Konzept in seiner Form beibehalten. Die Oberfläche sollte aber neu gestaltet werden. Der Wall kann eine Bepflanzung aus Blühsträuchern und extensiven Staudenmischpflanzungen erhalten, die einen Beitrag zur Biodiversität leisten und den heute vorhandenen Aspekt der Königskerze beibehalten. Die Fläche kann extensiv gepflegt werden.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Kosten: 60.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

#### **7.1.6 Förderung der Eigeninitiative zur Instandsetzung und Modernisierung insbesondere der Fassaden an der Sieglarer Straße („Fassadenprogramm“)**

Die Sieglarer Straße in Oberlar ist der Eingang zur Stadt Troisdorf. Wie die Diele einer Wohnung vermittelt auch sie den ersten und wichtigen Eindruck auf den Besucher der Stadt. Ein „aufgeräumtes“ und geschmackvoll eingerichtetes Entree macht schon auf den ersten Blick auf die Qualitäten und Vorzüge des Ortes aufmerksam. Das ist nicht nur für die Stadt Troisdorf wichtig, sondern gilt in besonderem Maße auch für den Ortsteil und Wohnstandort Oberlar. Es muss das Ziel sein, eine schöne Straße durch den Ort zu entwickeln.

Eine Vielzahl von straßenraumprägenden Gebäuden, mit für den Ortsteil wichtigem geschichtlichem Hintergrund, säumt die Straße und bildet durch die weitgehend geschlossene Bebauung einen architektonisch gefassten Raum mit ganz eindeutigen Kanten.

Der gebaute, lineare Stadtraum verliert deutlich an Qualität durch eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Elemente, die in den Raum hineingestellt werden, wie z. B. Schilder und Zeichen aller Art, Beleuchtung, Bäume, Pflanzen und Blumen, Poller, bepflanzte Baumscheiben, Stadtmobiliar, Papierkörbe, Bänke, Fahrradständer, Sonnenschirme, Stühle, Tische, Werbetafeln, Autos. Dazu kommt, dass die Fassaden mit ihrer Gestaltung und Farbgebung dem gesamten Raum nicht den notwendigen Halt und Hintergrund geben. Dies führt zu einer Qualitätsminderung.

Eine Reduzierung der Elemente auf das Notwendige, eine gestalterisch abgestimmte Farbgebung der Fassaden und die Beschränkung der Außenwerbung erscheinen sinnvoll, wenn das Ziel einer schönen Straße erreichen werden soll.

Management und Vermarktung des Programms werden durch ein Stadteilmanagement mit Unterstützung durch beratende Architekten vorgenommen. Am Anfang sollte der Fokus auf der Sieglarer Straße liegen. In den nachfolgenden Jahren kann das Programm auf den gesamten Stadtteil ausgedehnt werden um einzelne Wohnstandorte zu fördern und damit die privaten Investitionen anzukurbeln.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Kosten: 80.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

## 7.2 Verkehrsführung Bahnstraße/Talweg und Tempo 30-Zonen im gesamten Stadtteil

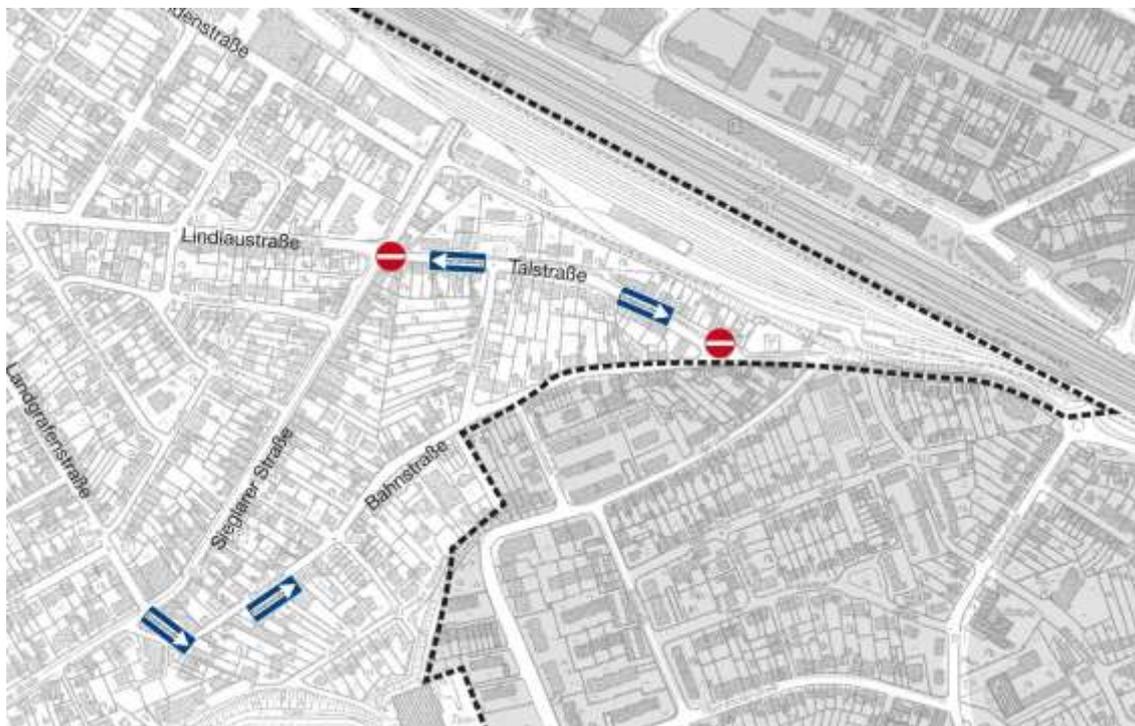


Abb. 75:vorheriger Zustand Verkehrsführung Bahnstraße / Talweg

Auf den mehrfach geäußerten Wunsch der Bürger und insbesondere der Anwohner (Stadtteilkonferenz) sollte die Bahnstraße im Zusammenhang mit dem Talweg als Einbahnstraßensystem optimiert werden:

Die Einbahnstraßenregelung ist zwischen Bahnstraße und Stormstraße während der Bearbeitung des INSEK probeweise umgedreht worden. Gegenläufiger Radverkehr soll zugelassen werden. Wie eine sichere Führung gewährleistet werden kann, sollte vertieft geprüft werden. An der Ecke Bahnstraße/Talweg fehlt eine fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung, die optimiert werden sollte. Die derzeitige Einbahnstraßenregelung Talweg sollte zunächst für einen gewissen Zeitraum weiter erprobt werden, da die Auswirkungen dieser neuen Regelung nicht eindeutig vorhersehbar sind.

Generell führen Einbahnstraßenregelungen zu:

- Erhöhtem „Suchverkehr“, d.h. erhöhter Verkehrsbelastung
- Und in der Tendenz zu schnellerem Fahren (es muss kein Gegenverkehr beachtet werden).

Schnelleres Fahren und erhöhtes Verkehrsaufkommen erscheinen in einem dichten Wohnquartier nicht sinnvoll zu sein. Möglicherweise kann ein geändertes Parken in den Straßen dazu beitragen, dass sich die derzeit kritisierte Verkehrssituation eindeutig verbessert. Dabei müssen auch die Straßenräume und ihre Nutzung der in die Bahnstraße und Talweg einmündenden Straße wie „In der kleinen Heide“, Stormstraße und Südstraße beachtet werden. Keinesfalls befürwortet werden kann die Beseitigung der vorhandenen Einengungen durch Straßenbäume, die verkehrsberuhigend wirken und die Wohnqualität erhöhen.

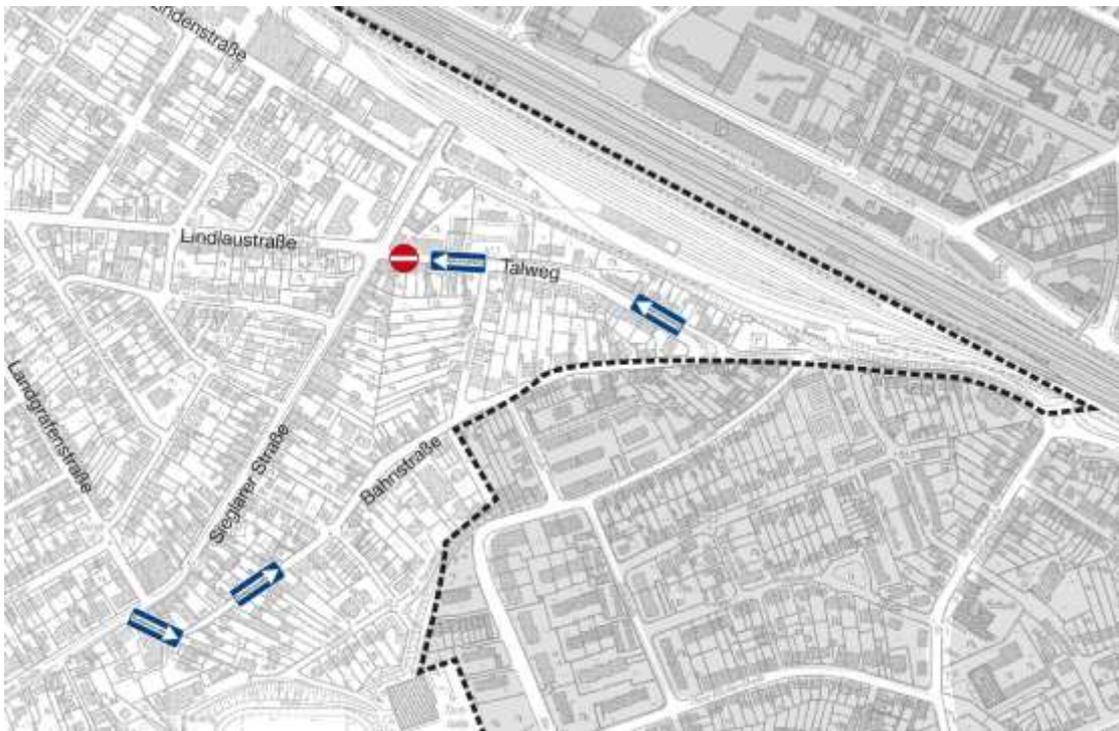


Abb. 76: erprobter Ist-Zustand zur Einbahnregelung Bahnstraße /Talweg

Nach unserer vorläufigen Bewertung der vorgestellten Lösungen sehen wir den Ist-Zustand vor der probeweisen Änderung als stadtraumverträglicher an.

Umsetzungszeitraum: kurz- bis mittelfristig

Kosten: 30.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt) Die Bahnstraße sollte im oberen Einbahnstraßen-Bereich für gegenläufigen Radverkehr mit sicherer Wegeführung geöffnet werden. Die Ecke Bahnstraße/ Talweg soll fußgängerfreundlich gestaltet werden. Die einseitige Öffnung der Verkehrsführung im Talweg von der Bahnstraße kommend in Richtung Sieglarer Straße wirkt sich für den Autoverkehr positiv aus. Allerdings muss die verminderte Sicherheit für den gegenläufigen Radverkehr verbessert werden,

Eine weitere Forderung ist das Tempolimit von 30 km auf die gesamte Sieglarer Straße auszuweiten.

In der Lindlaustraße sollte geprüft werden, ob die verkehrliche Situation für Radfahrer mit einem eingeschränkten Halteverbot verbessert werden kann. Dies könnte für 6 Monate erprobt werden.

## 7.3 Entwicklung von Potenzialflächen

### 7.3.1 Entwicklung des Bahngeländes

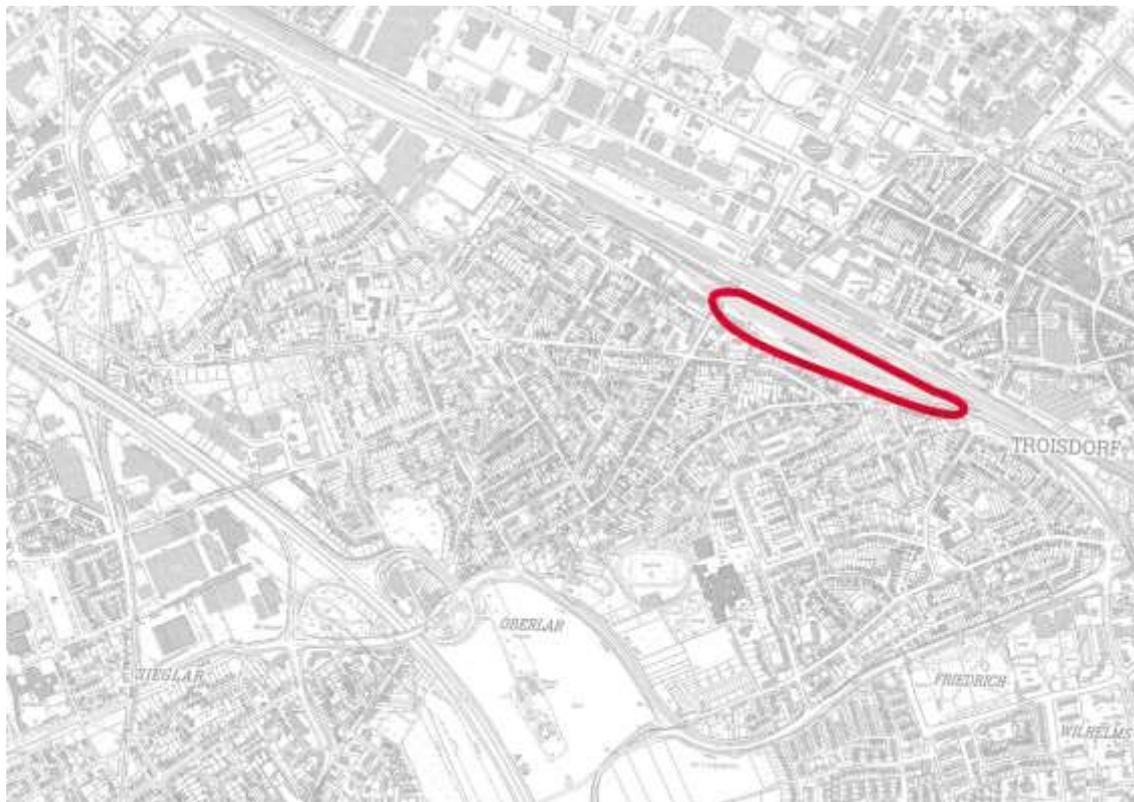


Abb. 77: Bahngelände

Auf dem jetzigen, weitgehend als Parkplatz genutzten Bahngelände sollte ein neuer attraktiver Ortsrand für den Stadtteil Oberlar formuliert werden. Mit einer neuen linearen Bebauung, dem Erhalt des vorhandenen langgestreckten Lagergebäudes und der Öffnung sowie dem Rückbau des Tunnels als Eingangsbereich zur S-Bahn und in den Bahnhofsbereich kann schrittweise eine positive Entwicklung für den Ortsrand eingeleitet werden. Diese ist wie folgt darstellbar:

Die Fläche gegenüber der Moschee an der Sieglarer Straße sollte ggf. bebaut werden, bei gleichzeitigem Ersatz der vorhandenen, sehr hohen Stützmauer durch eine grasbewachsene, durch Einzelbäume akzentuierte Böschung.

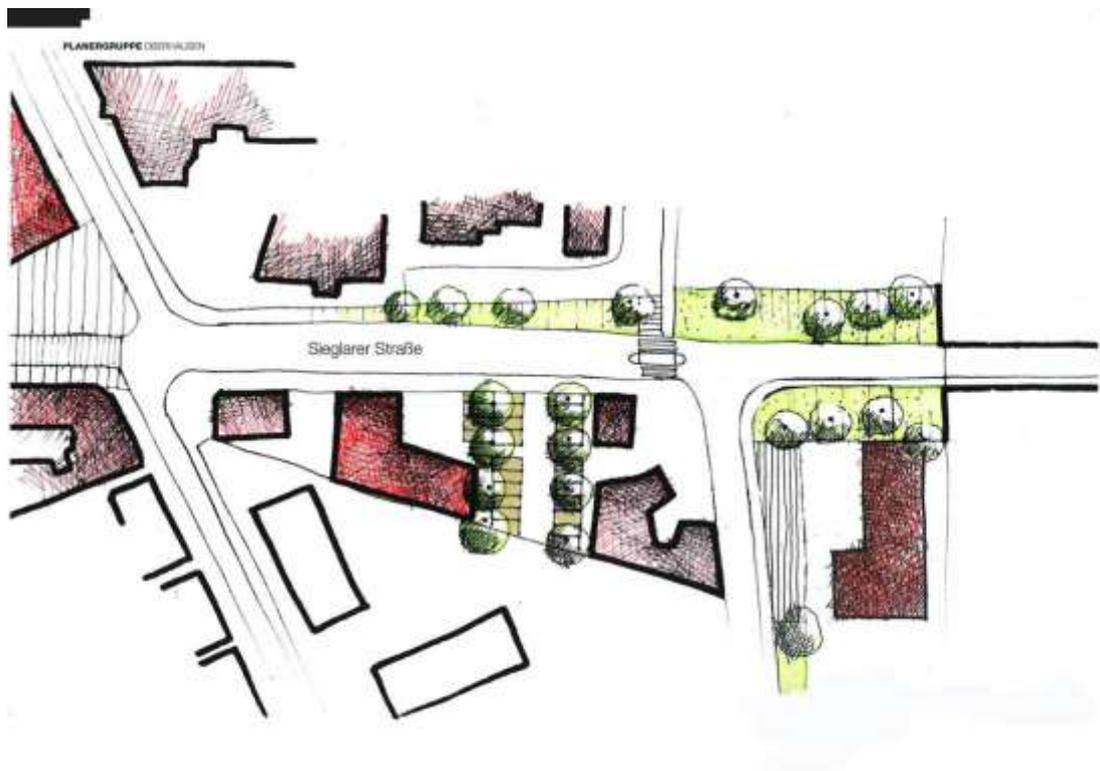


Abb. 78: Öffnung und neue Gestaltung der Bahnunterführung

Die vorhandene, langgestreckte Lagerhalle könnte erhalten werden und als vielseitig nutzbarer Raum z. B. kulturelle Angebote für den Stadtteil genutzt werden. Die vorhandenen Parkplätze werden umorganisiert.



Abb. 79: städtebauliche Entwicklung Bahngelände / Bahnhof – Variante 1

Mit der Öffnung durch einen Teilrückbau des vorhandenen Fußgänger-Tunnels am Bahnhof Troisdorf könnte die Zugänglichkeit in den Bahnhofsbereich und der Durchgang in die Innenstadt entscheidend verbessert. Gleichzeitig könnte die Durchfahrt vom Parkplatz auf den Kreisverkehr unterbrochen oder in anderer Weise gestaltet werden.

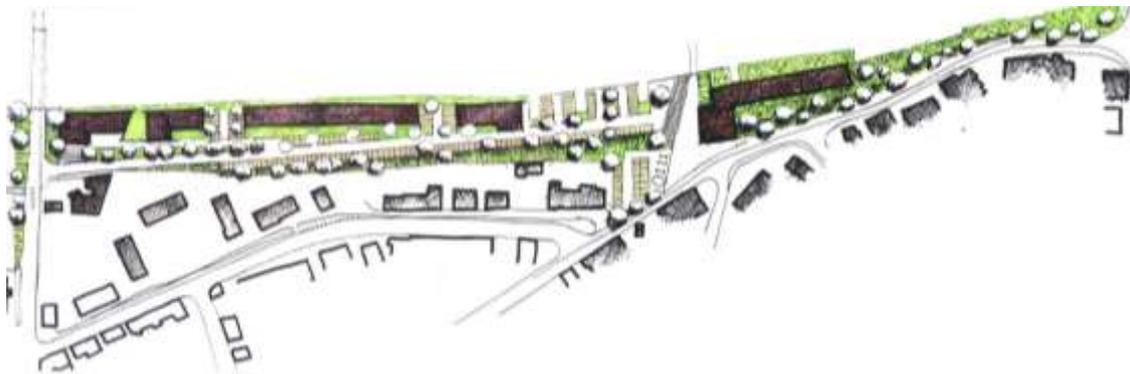


Abb. 80: städtebauliche Entwicklung Bahngelände / Bahnhof – Variante 2

Eine Neubebauung auf der Südostseite des neuen Platzes vor dem Bahnhofseingang wird als deutliche architektonische Platzkante ausgebildet und bietet die Möglichkeit, ebenerdig in eine großzügige Garagenanlage unter dem Gebäude zu fahren. Die Zufahrt und Abfahrt erfolgt über den Kreisverkehr und den Talweg.

In der Stadtteilkonferenz wurde von einer Arbeitsgruppe die Möglichkeit aufgezeigt, anstelle einer intensiven Bebauung eine Grünfläche in der Mitte des Geländes einzurichten. Diese kann unter Einbeziehung der jetzigen Lagerhalle („Kulturzentrum“) als öffentlichen Freiraum insbesondere für den Wohnbereich südöstlich der Sieglarer Straße genutzt werden.



Abb. 81: städtebauliche Entwicklung Bahngelände / Bahnhof – Variante 3

Die im Vorfeld aufgezeigten Skizzen und Erläuterungen sind als erste Ansätze und Ideen zu verstehen, die in einem noch zu initiiertem städtebaulichen Wettbewerb oder ähnlichem Entwurfsverfahren in Kooperation mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft qualifiziert werden. Die BEG hat den Bahnhof einschließlich der Güterbahnhofsfläche in ihr Bahnhofspaket aufgenommen und trägt zum Zwecke der Vermarktung der Fläche alle notwendigen Aufbereitungs- und Entwicklungskosten. Daher sind für diese Planung keine Kosten für die Stadt Troisdorf veranschlagt.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Bei den weiteren Planungen zur Entwicklung der Potenzialfläche auf der Bahnhofsrückseite ist zu klären, inwieweit dort Flächen für ein Stadtbahngleis optional freigehalten werden sollen. Hier liegt ein möglicher Endpunkt eines Streckenastes nach Troisdorf gemäß der im Dezember 2016 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahnlinie Bonn-Niederkassel-Köln.

### 7.3.2 Aufwertung und Umstrukturierung der Gewerbestandorte

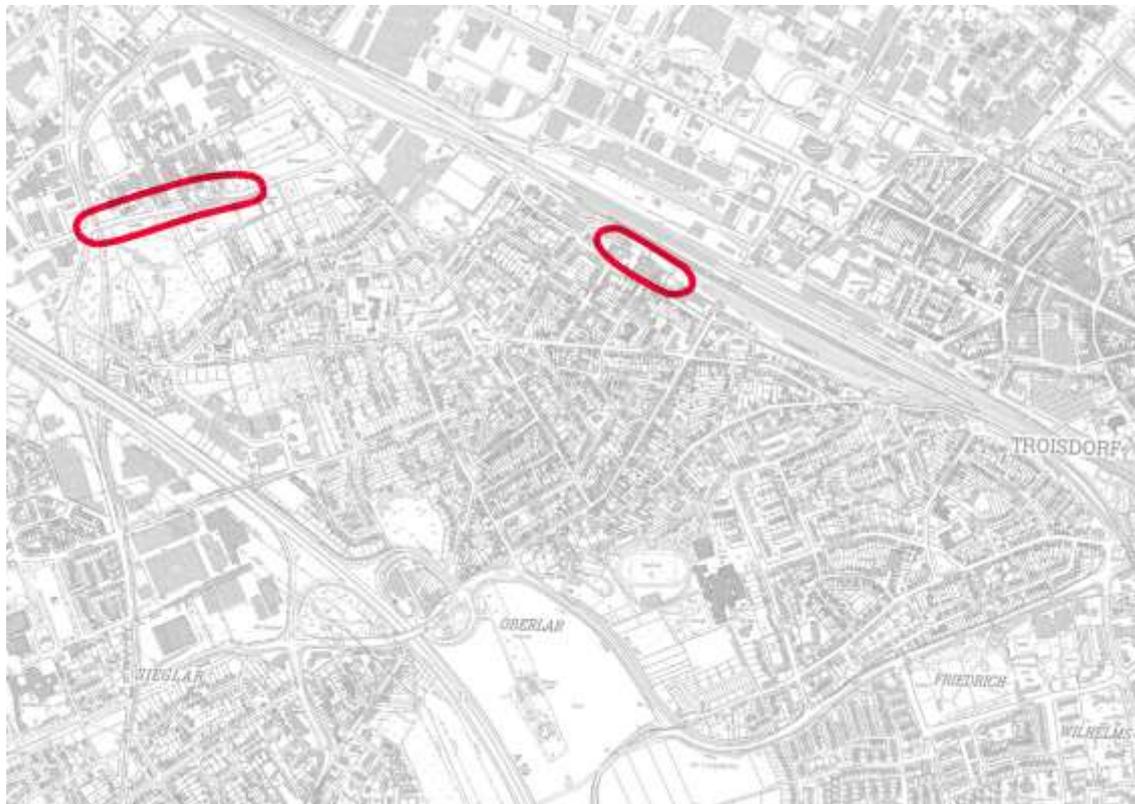


Abb. 82 Aufwertung / Verlagerung der Gewerbestandorte

Langfristig sollte das produzierende Gewerbe an der Lindenstraße auf einen Alternativstandort ausweichen, der infrastrukturell besser angebunden ist. Dadurch würden die LKW-Suchverkehre im Umfeld der Katholischen Kirche vermieden. Die freiwerdenden Flächen sollten der Ansiedlung von Dienstleistungen / Weiterbildung zur Verfügung stehen.

Die Gewerbeflächen im Nordwesten sollten kurzfristig an ihren Rändern aufgewertet werden. An der Straße „Auf dem Schellerod“ könnte die gute Gestaltung der südlichen Straßenseite auf die gegenüberliegende Seite übertragen werden. Das Band aus Heckenscheiben und Baumpflanzungen könnte den sehr unterschiedlichen Eingängen und Vorbereichen einen guten Halt geben.

## 7.4 Der Oberlarer Platz



Abb. 83: Oberlarer Platz

Der Platz liegt in der (geografischen) Mitte des Stadtteils. Geprägt wird er sehr stark durch die großen Platanen an seinen Rändern. Von zwei Seiten (im Westen und Nordwesten) wird er sehr deutlich von einer 3-geschossigen Bebauung gefasst, während die räumliche Platzbegrenzung im Osten und Süden unklar wird. Die hier niedrigere Bebauung gibt dem Platz keinen eindeutigen Halt.

Von drei Seiten wird er von mehr oder weniger stark befahrenen Verkehrsflächen umgeben. Die Landgrafenstraße im Osten ist die verkehrsreichste Straße mit Buslinien. Überwiegend wird der Platz als Parkplatz genutzt. In der südöstlichen Ecke, an der Landgrafenstraße ist eine kleine Grünanlage mit Brunnen und Sitzgelegenheiten eingerichtet worden. An der Ecke Magdalenenstraße/Landgrafenstraße gibt es eine Gaststätte mit Außengastronomie.

Der Oberlarer Platz hat im Stadtteilleben nur eine Nebenrolle; hin und wieder gibt es ein Fest oder eine Veranstaltung. Überwiegend dient er als Parkplatz. Aufgrund seiner Größe, seiner Lage, seiner schon vorhandenen Gestaltqualität und aufgrund seines Umfeldes kann er mehr sein als ein „Parkplatz“. Die Einwohnerdichte ist relativ hoch durch Geschossbauten und geschlossene Blockbebauung. Es gibt keine Gärten und keinen privat nutzbaren Freiraum. Die Zahl der Kinder und Jugendliche ist hoch, aber es gibt außer diesem relativ großen Platz kein wesentliches Freiraumangebot. Wir schlagen eine Optimierung der Nutzungsmöglichkeiten vor, insbesondere um Raum für Aktivitäten anzubieten, die auf die Bedürfnisse von Jugendlichen und Kindern ausgerichtet sind. Ähnliche Vorschläge wurden in der Stadtteilkonferenz geäußert. Darüber hinaus gab es den Wunsch ein Gebäude für Jugendliche auf dem Platz zu errichten.

Aufgrund seiner Lage in der Mitte des Stadtteils, seiner prägnanten erhaltenswerten Baumkulisse und seiner Größe einerseits und der umgebenden Baustruktur mit ihrer relativ hohen Einwohnerdichte andererseits, sollte in Erwägung gezogen werden, den Oberlarer Platz langfristig umzustrukturieren. Gerade weil in der unmittelbaren Nachbarschaft viele Menschen wohnen, die keine privat verfügbaren Gärten und Freiflächen nutzen können, bietet sich hier auf dem Platz die Möglichkeit, ein differenziertes, vielschichtiges Freiraumangebot zu initiieren.

Die Forderung nach Außengastronomie und Treffpunkten, insbesondere für Jugendliche aus den angrenzenden Quartieren, könnten an dem Standort Oberlarer Platz erfüllt werden. Positiv wirkt sich aus, dass die stadtteilinterne „grüne Route“ vom Schulzentrum im Süden zum Grünzug im Norden den Platz tangiert.

Die Vorschläge für neue Nutzungsmöglichkeiten gehen von folgenden Prämissen aus:

- Die großen Baumreihen bleiben erhalten.
- Die Anzahl der Parkplätze bleibt bestehen.
- Die befestigten Flächen werden soweit reduziert, dass Festzelte u.ä. nach wie vor ihren Platz finden.
- Der Anteil von Grün- und Rasenflächen wird erhöht.

Bei einer veränderten Flächenaufteilung wäre es möglich, unterschiedliche Nutzungsbereiche für Jugendliche, Anwohner, Kinder und alte Menschen in den vorgegebenen Raum zu integrieren.

Eine weitergehende detaillierte Planung muss mit den Bewohnern des Stadtteils und vor allem mit den Nutzern im unmittelbaren Wohnumfeld in Angriff genommen werden. Das kann z.B. durch Werkstattverfahren oder Stadtteilcafes erfolgen. Es besteht allerdings zur Zeit kein dringender Handlungsbedarf.

Umsetzungszeitraum: langfristig

Kosten: 200.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt).

## 7.5 Die Vernetzung der Grün-, Frei- und Landschaftsräume mit dem Stadtteil Oberlar

Der Stadtteil Oberlar ist aufgrund der Baustruktur (überwiegend Einzelhäuser) gut mit privaten und privat nutzbaren Freiflächen ausgestattet. Lediglich einige Bereiche mit Geschossbauten haben keine private Freiraumnutzung.

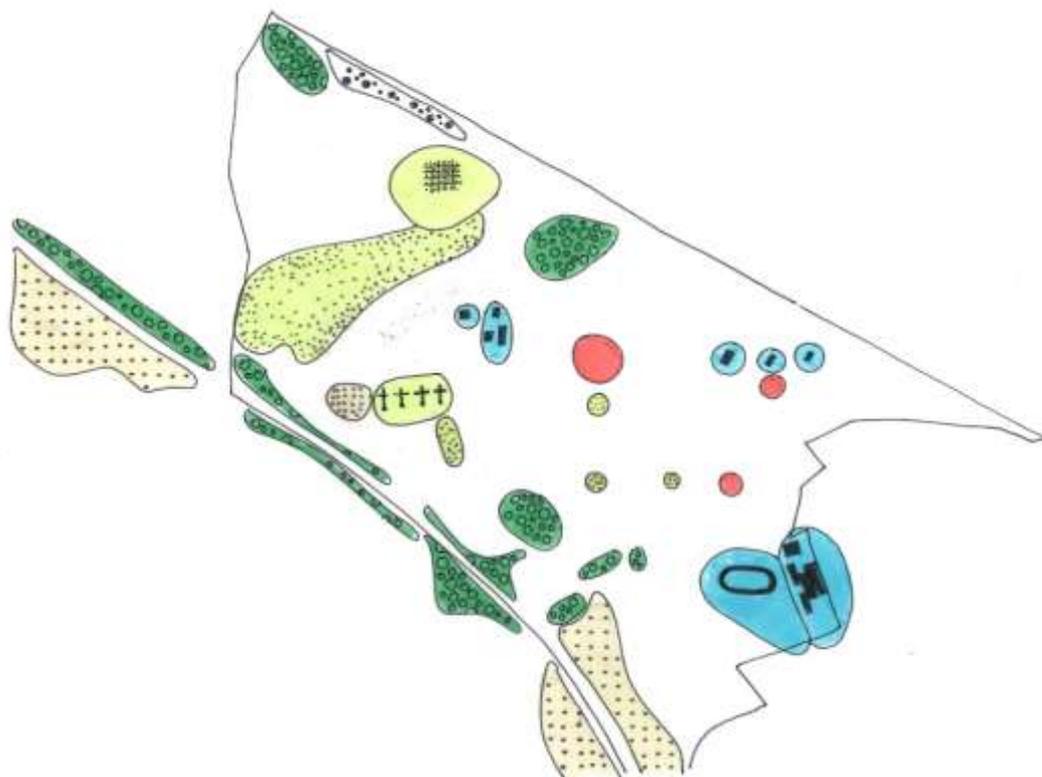


Abb. 84: Skizze Freiraumnutzung

Öffentliche Freiräume sind wie unterschiedlich große Inseln über das Stadtgebiet verteilt. Ein systematisch geplantes und angelegtes System ist nicht zu erkennen. Im Nordwesten, als Abschluss zur Wohnbebauung, befindet sich der einzige große zusammenhängende Freiraum.

Freiraumnutzungen können im Stadtteil differenziert wahrgenommen werden: kleine Grünanlagen laden zum Aufenthalt ein, Kinderspielflächen sind beliebte Treffpunkte, Kleingärten im Norden ersetzen den fehlenden privaten Garten am Haus und der großzügige, robuste Grünzug „Auf dem Schellerod“ bietet Raum zum Spazieren, Hunde ausführen und für weitere Freizeitaktivitäten. Alles in allem scheint die Ausstattung mit Freiräumen im Stadtteil für die dort lebende Bevölkerung ausreichend zu sein.

Kritisch zu sehen sind allerdings die Verbindungen aus dem Stadtteil in die stadtnahen Erholungsräume.

### 7.5.1 Grüne innere Vernetzung des Stadtteils Oberlar sowie Vernetzung des Stadtteils mit den sog. freien Landschaftsräumen

Attraktive Landschaftsräume sind im Westen der Mondorfer See, die Wahner Heide im Osten und die Siegaue (Teil des Regionalparks Grünes C) im Süden.

Die Erreichbarkeit der attraktiven Landschaftsräume ist vom Prinzip her möglich, jedoch unkomfortabel und wenig attraktiv, d.h. die Verbindungen laufen weitgehend auf vorhandenen Verkehrsstraßen, teilweise sind Radwege vorhanden. Aber es gibt zahlreiche Widerstände, die eine Überquerung der Barrieren (breite Hauptverkehrsstraßen mit Ampelanlagen) erschweren. Eine Verbesserung der Situation kann gelingen, wenn ein plausibles, gut erkennbares Verbindungssystem aufgebaut wird: Vorhandene Straßenräume und (Rad)-Wege müssen in einer Weise ausgestaltet werden, dass sie komfortabel benutzt werden können. Eine eindeutige, zielgerichtete Führung wird erreicht, wenn z. B. Baumreihen oder unregelmäßig verteilte Leitbäume die Routen begleiten. Ergänzt werden diese „Freiraumrouten“ durch kleine „Rastplätze“ wie Bänke in einer Wegeaufweitung, auf einem ungenutzten Grundstück oder an Stellen mit Verkehrsgrün.



Abb. 85: Skizze Vernetzung der vorhandenen Freiraumnutzungen

Die vorhandenen Grünflächen müssen detailliert betrachtet werden unter Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens. Erste Maßnahmen wären das Entfernen von Gebüsch, um die Räume transparenter zu gestalten und so das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

Wir schlagen als grüne Vernetzung des Stadtteils mit dem Landschaftsraum ein „Leitersystem“ der Wege vor:

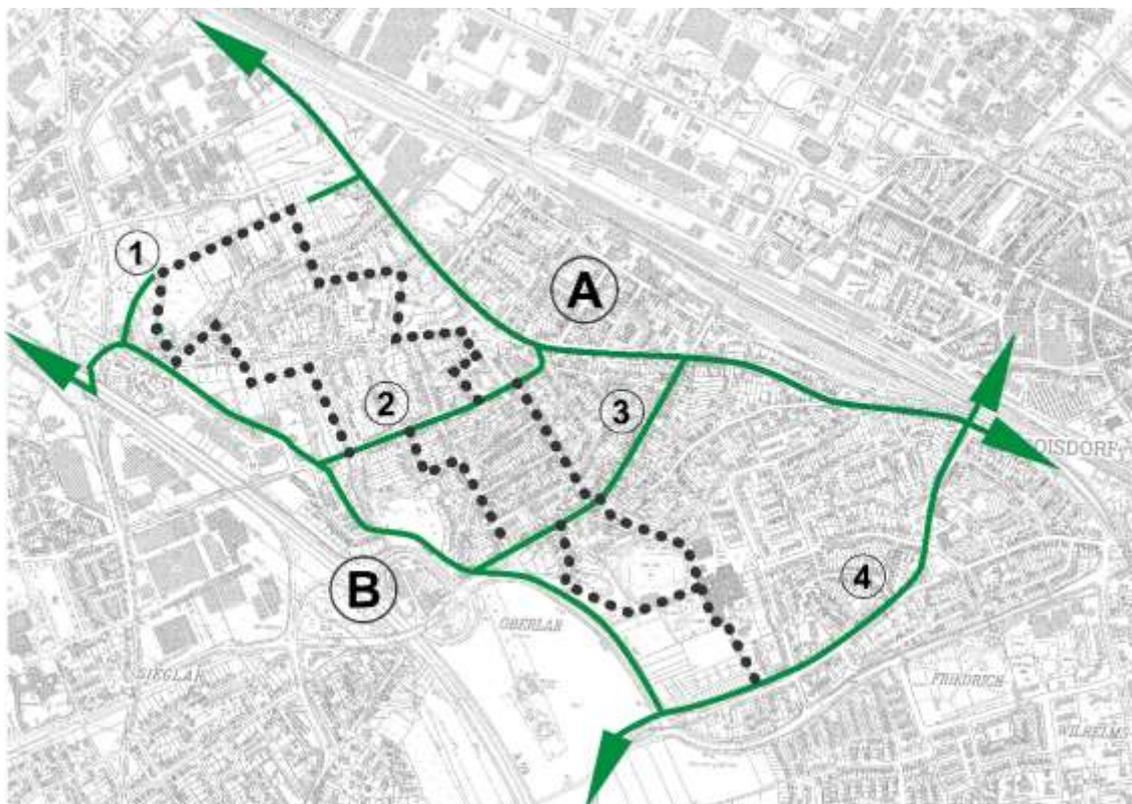


Abb. 86: Skizze Leitersystem

A Lindlaustraße und Talweg im Norden

B Radweg am Willy-Brandt-Ring, an der Autobahn-Anschlussstelle, Haberstraße, Mottmannstraße

Die Sprossen

1 Wege im Stadtteilpark Oberlar

2 Zehntfeld/Adam-Riese-Straße

3 Sieglarer Straße

4 Blücherstraße, Moselstraße (außerhalb des Plangebiets)

Um die beispielhaften Maßnahmen konkretisieren zu können, ist die detaillierte Untersuchung und Prüfung der vorgeschlagenen Routen notwendig.

### 7.5.2 Stadtteilinterne Verknüpfung der Freiflächen

Vordringlich ist die Verknüpfung wichtiger Freiflächen mit dem Wohnen im Stadtteil. Als wichtige Freiflächen (aufgrund ihrer Größe, ihrer Nutzungsintensität) sehen wir

- den Stadtteilpark Oberlar mit den Kleingartenanlagen
- den Friedhof
- die Sportflächen an den Schulen und die Schulen selbst
- und die Kindergärten und Kinderspielplätze

Aufgrund der Lage der Freiflächen und der sozialen Infrastruktureinrichtungen können im Wesentlichen 2 Routen identifiziert werden, die sich zwischen dem Schulzentrum im Süden und dem Grünzug im Norden aufspannen:

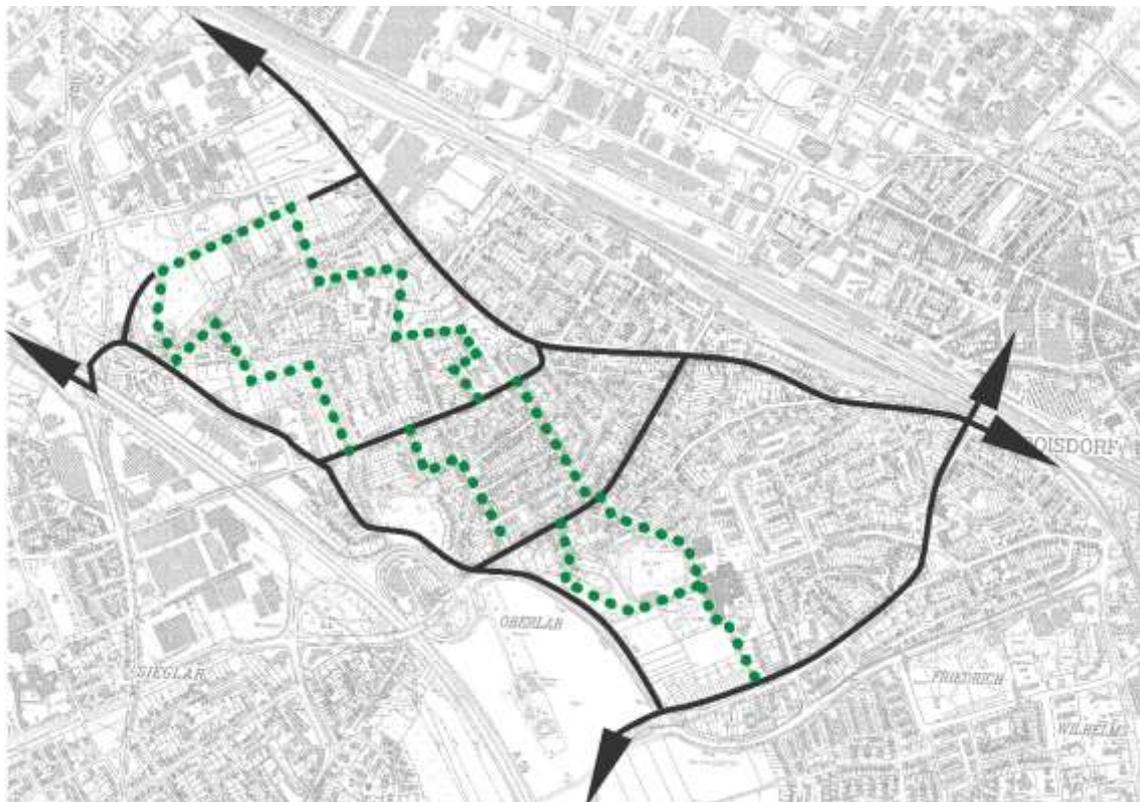


Abb. 87: Skizze interne Verknüpfungen

#### Route 1

Schulzentrum, Fußwege am Sportplatz, Radweg am Willy-Brand-Ring, Im Grandsgarten, Sieglarer Straße, Agnesstraße (Grünanlage an der Elisabethstraße), Im Winkel, Im Zehntfeld, Grünanlage südlich des Friedhofs, Magdalenenstraße, Fußweg am Kindergarten, Am Annonisbach (alternative Möglichkeit: vom Kindergarten direkt über unbebautes Grundstück in den großen Park; Neubau notwendig)

#### Route 2

Schulzentrum, Fußwege an der Hangkante nördlich des Sportplatzes, Bahnstraße, Landgrafenstraße, Adam-Riese-Straße, Pestalozzi-Straße, Fröbelstraße, Oberlarer Platz, Magdalenenstraße, Liegnitzerstraße, Beuthener Straße, Am Wildzaun, großer Park mit Kleingärten.

Es ist sinnvoll, die beiden Routen durch je eine Leitbaumart zu kennzeichnen, z. B. durch Japanische Kirsche und Zierapfel. Die Leitbäume können dort gepflanzt werden, wo sich Platz im Straßenraum bietet. Es wäre denkbar, dass in privaten Vorgärten die Bäume unter Beteiligung der Anlieger dieser Routen gepflanzt werden. Neben den Erkennungsmerkmalen Apfelbaum und Kirsche können eine sparsame Möblierung (Bank unter Baum) und Spielanlässe für Kinder (Malwände, Balancierbalken) die Erlebnisqualität dieser internen Verknüpfungsrouten erheblich aufwerten.

Möglichkeiten zur finanziellen Förderung müssen geprüft werden.

Umsetzungszeitraum: langfristig

Kosten: 350.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

## 7.6 Stadtteilidentität, soziale Integration und Sicherheit

In der Sozialraumanalyse von 2014 der Stadt Troisdorf wird darauf hingewiesen, dass bei bestimmten Aspekten der Stadtteil Oberlar signifikante Abweichungen gegenüber den gesamtstädtischen Durchschnittswerten aufweist:

- hoher Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund (34,2 %, Bundesdurchschnitt 20 %)
- hoher Kinderanteil (6 bis 14-Jährige)
- hoher Anteil arbeitsloser Jugendlicher (5,9 %, Gesamtstadt 3,7 %)
- überdurchschnittlicher Anteil von Kindern in „Bedarfsgemeinschaften“ (über 12 %) und ein hoher Anteil Alleinerziehender-Haushalte.

Betrachtet man die Wohnsituation in Oberlar muss festgestellt werden, dass besonders dichte Quartiere im Bereich des Oberlarer Platzes, im Quartier Joseph-Schule/Marienstraße und in den Quartieren südlich der Sieglarer Straße vorhanden sind. Diese Quartiere sind größtenteils identisch mit den Bereichen, die einen hohen Ausländeranteil aufweisen, sowie hohe Anteile an Kindern haben.

Die ermittelten Zahlenwerte und ihre grobe Verortung zeigen, dass mögliche „Probleme“ des alltäglichen (Zusammen)Lebens sich schwerpunktmäßig auf wenige Quartiere im Stadtteil beziehen, die Gesamtsituation jedoch einen Stadtteil zeigt, der als „ruhiger Wohnstandort“ bezeichnet werden kann. Allerdings muss betont werden, dass die Lebensqualität im Stadtteil insbesondere dadurch negativ beeinflusst wird, dass die Versorgungssituation im Einzelhandel im gesamtstädtischen Vergleich als schwierig zu bezeichnen ist. Hinzu kommen die Verkehrsbelastung insbesondere im sog. Geschäftsbereich der Sieglarer Straße und einzelne besonders störende Lokale an der Sieglarer Straße. Einige Leerstände in der Sieglarer Straße verstärken das Gefühl bei den Bewohnern des Stadtteils, dass die Lebensqualität und das Zusammenleben sich immer weiter verschlechtern. Dieses Gefühl wurde auch in der Stadtteilkonferenz geäußert. Aufgrund dieses allgemein vorhandenen Gefühls und der ermittelten Fakten wird der formulierte Gesprächsbedarf im Stadtteil nachvollziehbar.

Der Stadtteil hat eine gute Versorgung mit Grünflächen und Freiräumen. Allerdings müssen die vorhandenen Grünflächen detailliert betrachtet werden unter Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsempfindens. Erste Maßnahmen wären das Entfernen von Gebüsch, um die Räume transparenter zu gestalten und so das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Des Weiteren muss die vorhandene Straßenbeleuchtung untersucht werden, ob diese ausreicht oder in wenigen Bereichen nachgerüstet werden muss. Bei zukünftigen Planungen sollten die Plätze möglichst offen ohne Gebüsch und die Wege übersichtlich gestaltet werden, so dass eine bessere soziale Kontrolle möglich ist.

Es gibt eine Vielzahl von Initiativen, Vereinen und anderen Organisationen, die im Stadtteil arbeiten. In einem Gespräch wurde deutlich, dass die unterschiedlichen Organisationen wenige Informationen über die Anderen haben. Eine Veranstaltung zur Präsentation der vorhandenen Institutionen und Vereine mit ihren Angeboten könnte die Kommunikation fördern. Dadurch könnte auch ausgeschlossen werden, dass unfreiwillige Konkurrenzen im Angebot entstehen. Die Präsentation könnte im Rahmen eines Stadtteilfestes auf der Fläche des Oberlarer Platzes durchgeführt werden. Wünsche diesbezüglich wurden in dem oben erwähnten Gespräch geäußert.

Es wird die Notwendigkeit gesehen, das Gespräch im Stadtteil und den Dialog zwischen dem Stadtteil und der Verwaltung aufzunehmen, zu stärken und langfristig zu initiieren.

Deshalb ist es wichtig ein Stadtteilmanagement einzurichten. Diesem kommt dabei die Aufgabe zu, vorhandene Strukturen weiter zu entwickeln und zu stärken und bei Bedarf auch neue Strukturen aufzubauen. Die bestehenden Strukturen sind in großem Maß vorhanden und die Bewohner des Stadtteils sind engagiert, was sich in der hohen Teilnehmerzahl der Stadtteil-konferenz widerspiegelt. Allerdings hat die Stadtteilkonferenz auch gezeigt, dass die Bevölkerungsgruppen mit Migrationshintergrund kaum anwesend waren. Mit dem Stadtteilmanagement bekäme das vorhandene Engagement einen Ansprechpartner und Koordinator.

Darüber hinaus besteht die Aufgabe des Stadtteilmanagements, den Erneuerungsprozess vor Ort zu begleiten und zu unterstützen, bei der Organisation von Fördermitteln zu helfen, beratende Architekten zu organisieren, im Besonderen bei der Fassadengestaltung, und als Schnittstelle zu den beteiligten Fachämtern zu agieren.

Umsetzungszeitraum: mittel bis langfristig

Kosten: 250.000,00 €

Mögliche Förderprogramme: ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartier – Starke Menschen), Stadtentwicklungsfond NRW (Start noch unbekannt)

## 7.7 Übersicht der Maßnahmen

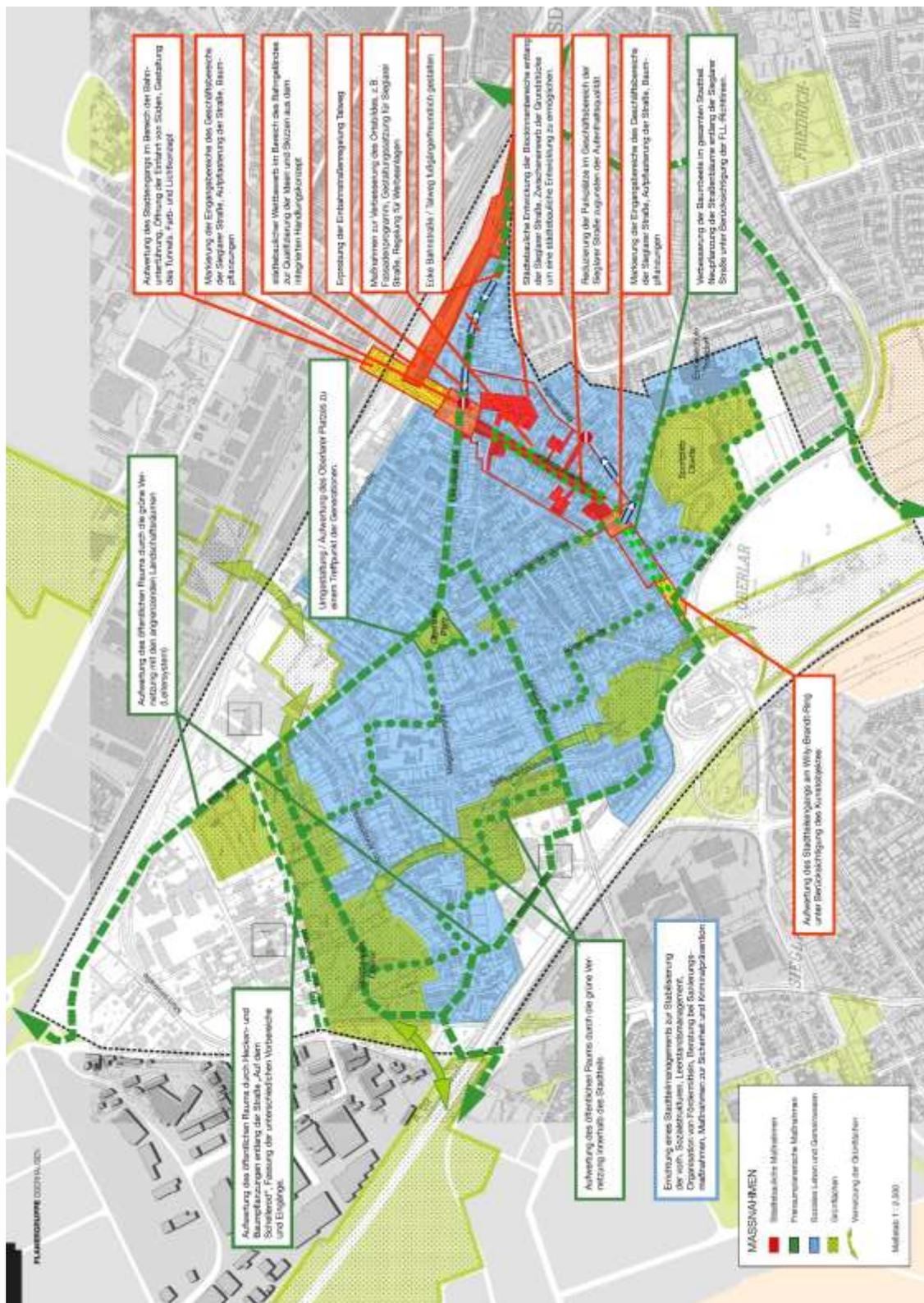


Abb. 88 Übersicht der geplanten Maßnahmen

<b>Umsetzungstabelle</b>			
Maßnahmen	Umsetzungszeitraum	Kosten	Förderprogramm
<b>Städtebaulich</b>			
Geschäftsbereich Sieglarer Straße - Markierung der Eingangsbereiche - Gestaltungshandbuch Sieglarer Straße - Reduzierung der Parkplätze (um bis zu 20 %), abpollern	2017-2020	200.000,-€	Regionale Wirtschaftsförderung, aktive Stadt- und Ortszentren, Soziale Stadt, Starke Quartiere – Starke Menschen, Stadtentwicklungsfond, Städtebaulicher Denkmalschutz
Bauliche Entwicklung in den rückwärtigen Bereichen, Zwischenerwerbskosten	langfristig	noch k. A. möglich	
Aufwertung der Bahnunterführung 1. optische Maßnahmen 2. Lichtinszenierung 3. optionale Entfernung Stützmauer 4. Beitrag Brückenneubau	2017-2020          langfristig	          75.000,-€ 30.000,- € 200.000,- €       noch k. A. möglich	
Aufwertung Stadtteileingang Willy-Brandt-Ring	2017-2020.	60.000,-€	
Fassadenprogramm	2017-2020	80.000,-€	Soziale Stadt, Förderprogramm Fassaden- und Innenhofgestaltung
Verkehrsführung Bahnstraße/Talweg	2017 - 2020	30.000,-€	
Städtebaul. Wettbewerb zur Entwicklung des Bahngeländes	mittelfristig	Kostentragung BEG	Kooperation mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG)
<b>Freiraumplanerisch</b>			
Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums - grüne Vernetzung, Hecken Auf dem Schellerod - Oberlarer Platz - Baumbeete, Straßenbäume	2017-2020	350.000,-€ 200.000,-€ 150.000,-€	Soziale Stadt, Starke Quartiere- Starke Menschen, Stadtentwicklungsfond
<b>Gemeinwesen und Soziales Leben</b>			
Errichtung eines Stadtteilmanagement - Stabilisierung der vorhandenen Sozialstrukturen - Strategisches Leerstandsmanagement - Organisation von Fördermitteln	2017-2020	250.000,-€	Soziale Stadt, Starke Quartiere – Starke Menschen

Bei Abschluss des Berichtes sind im Verwaltungsentwurf des Haushaltes 2017/18 und in der mittelfristigen Finanzplanung 2019/2020 für die nächsten 4 Jahre insgesamt 200.000 EUR angemeldet. Daraus könnten einzelne Kleinmaßnahmen finanziert werden, die in das Gesamtkonzept passen. Die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes hat aber gezeigt, dass aus dem Konzept mehrere Maßnahmen in einem integrierten Wirkungszusammenhang zur Entwicklung des Stadtteiles abgeleitet werden können. Diese sollten in einer weiteren Vertiefungsstufe in einem Integrierten Handlungskonzept (IHK) zusammengefasst werden, das die Konkretisierungsstufe zur Aufnahme in eine Förderprogramm erreicht. Wird ein Teil der veranschlagten Mittel zur Vorbereitung eines Antrages auf Gewährung von Fördermitteln (Erstellung IHK, Vorplanungen, etc.) eingesetzt, könnte durch die daraus generierten Fördermittel ein deutlich höheres Kostenvolumen umgesetzt werden. Bei einem Fördersatz von derzeit 60 % könnten mit einem Eigenanteil von 200.000 € Maßnahmen in Höhe von 500.000 € finanziert werden, wobei die Vorbereitung des Förderantrages selbst auch förderfähig wäre.

Da für die Umsetzung verschiedene Förderprogramme (Land, Bund, EU) in Frage kommen können, muss hier rechtzeitig gemeinsam mit dem Fördermittelgeber eine Auswahl getroffen werden. Z. B. sind die Anforderungen an einen Antrag auf EU-Mittel erheblich umfangreicher. Deshalb ist davon auszugehen, dass im Haushalt 2017/18 zunächst im Wesentlichen die Vorbereitung der Förderung erfolgen müsste um die Fördermaßnahme zielgenau in den Haushalt 2019/20 einplanen zu können.

## 7.8 Förderprogramme

Um mögliche Förderprogramme zur Umsetzung der Maßnahmen zu akquirieren sollte so früh wie möglich eine Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln gesucht werden. Zu den dort aufgeführten Förderprogrammen, gehören:

- Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm
- INTERREG V
- Kleine euregionale Projekte
- ESF NRW und EFRE.NRW 2014-2020 (Starke Quartiere – Starke Menschen)
- Stadtentwicklungsfond NRW, (Fondstart noch unbekannt)
- KfW-Programm „Energetische Stadtsanierung“
- Zuwendungen zur Erhaltung und Pflege von Denkmälern
- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
- Stadtumbau
- Soziale Stadt
- Städtebaulicher Denkmalschutz

## 8. Literaturverzeichnis

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (1978): Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 122/123 Köln-Aachen, Selbstverlag – Bonn-Bad Godesberg

Stadt Troisdorf (2010): Denkmalpflegeplan für die Stadt Troisdorf, Schriftenreihe des Archivs der Stadt Troisdorf Band 31

CIMA Beratung + Management GmbH (2010): Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept für die Stadt Troisdorf, Köln

Harald Heinz /2014): Schöne Straßen und Plätze, Funktion Sicherheit Gestaltung, Kirschbaum Verlag Bonn, Abbildung S. 294

Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. – FLL, Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2, Standortvorbereitung für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate, aus der Arbeit des RWA „Baumstandorte“, Bonn, 2004, Seite 30, Abb. 5

Stadt Troisdorf, Sozialraumanalyse2014 für die Stadt Troisdorf 1. Auflage, Stadt Troisdorf, Der Bürgermeister, Amt für Kinder, Jugendliche und Familien – Jugendamt

Amt für Geoinformation, Statistik und Liegenschaften, Stadt Troisdorf, Liegenschaftskataster des Rhein-Sieg-Kreise per Mail am 13.10.2015

Stadt Troisdorf, Stabsstelle Demografischer Wandel, Demografischer Wandel in Troisdorf – Umsetzung des Handlungskonzeptes, April 2010

Stadt Troisdorf, Projekt Zukunft – Bürger entwickeln das neue Leitbild der Stadt Troisdorf – Dokumentation des Modellprojektes des Landes Nordrhein-Westfalen, September 2003

Stadt Troisdorf, Entwurf des Kommunalen Kinder- und Jugendförderplan der Stadt Troisdorf 2015-2020

Bevölkerungs- und Sozialstruktur Troisdorf Oberlar, Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand Februar 2014

Stadt Troisdorf, Sozial- und Wohnungsamt, Mietspiegel 2014

Stiftung „Lebendige Stadt“ Gerhard Fuchs, Michael Batz, Rando Aust, Sonderveröffentlichung, Die künstlerische Illumination von Bahnunterführungen, Öffentliche Räume aufwerten, Sicherheitsempfinden erhöhen, Energieverbrauch senken, Kosten reduzieren, Societätsverlag Frankfurt am Main, Hamburg August 2014

## 9. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Naturräumliche Gegebenheiten .....	10
Abb. 2: Stadtstruktur.....	12
Abb. 3: Barrieren im Stadtgebiet .....	13
Abb. 4: Siedlungsentwicklung 1803 .....	14
Abb. 5: Siedlungsentwicklung 1895 .....	15
Abb. 6: Siedlungsentwicklung 1933 .....	16
Abb. 7: Siedlungsentwicklung 1955 .....	17
Abb. 8: Siedlungsentwicklung heute .....	18
Abb. 9: Denkmalpflegeplan Nr. 2 – Historische Elemente .....	19
Abb. 10: Vorkaufsrechtsatzung .....	20
Abb. 11: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan.....	21
Abb. 12: Wegestruktur 1803.....	23
Abb. 13: Straßensystem und Bewertung der Aufenthaltsqualität .....	24
Abb. 14: Buslinien in Oberlar .....	25
Abb. 15: Fahrradwege und Fahrradrouten .....	26
Abb. 16: Skizze Barrieren .....	27
Abb. 17: Zentrale Versorgungsbereiche im Stadtgebiet .....	29
Abb. 18: Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffern in der Region .....	30
Abb. 19: Einzelhandelsrelevante Nachfragevolumen in den Stadtteilen der Stadt Troisdorf.....	31
Abb. 20: Kaufkraftkennziffern in Troisdorf .....	32
Abb. 21: Handelszentralitäten in den Stadtteilen der Stadt Troisdorf: Einzelhandel insgesamt .....	33
Abb. 22: Umsätze, Nachfragevolumina, Handelszentralitäten, Kaufkraftflüsse im Segment „Lebensmittel / Reformwaren“ in den Troisdorfer Stadtteilen .....	34
Abb. 23: Handelszentralitäten in der Warengruppe Lebensmittel .....	35
Abb. 24: Nahversorgungsangebot in Oberlar (Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie) .....	36
Abb. 25: Picto Gewerbestandorte .....	37
Abb. 26: Bebauungsstruktur Gewerbe .....	38
Abb. 27: Gewerbeflächen.....	39
Abb. 28: Wohnbauflächen .....	40
Abb. 29: Bebauungsstruktur Wohnen .....	41
Abb. 30: Freiflächen .....	42
Abb. 31: Grünflächen und ihre Nutzung .....	44
Abb. 32: Bildungsstätten im Stadtteil .....	45
Abb. 33: Einwohnerdichte nach statistischen Blöcken .....	46
Abb. 34: Ausländeranteil nach statistischen Blöcken .....	47
Abb. 35: Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund nach statistischen Blöcken .....	48
Abb. 36: Altersstruktur Kinder 0-6 .....	49
Abb. 37: Altersstruktur Kinder 0-6 .....	50
Abb. 38: Jugendliche 16-24 .....	51
Abb. 39: Altersstruktur Erwachsene 26-64 .....	52
Abb. 40: Altersstruktur Ältere >64 .....	53
Abb. 41: Statistische Blöcke mit mehr überdurchschnittlichen Anteilen .....	54
Abb. 42: Handlungsfelder .....	55
Abb. 43: Übersicht der Handlungsräume .....	57
Abb. 44: Karte mit den Wohnorten der Teilnehmer .....	58
Abb. 45: Kölner Stadtanzeiger und Rhein-Sieg-Anzeiger, 03.05.2015 .....	66
Abb. 46: Skizze Zielkonzept.....	67
Abb. 47: Skizze Entwicklungsbereich Sieglarer Straße und Umfeld.....	68
Abb. 48: Skizze Entwicklungsbereich Bahngelände .....	69
Abb. 49: Skizze Entwicklungsbereich Oberlarer Platz.....	70
Abb. 50: Skizze Entwicklungsbereich Freiraumverbindungen.....	71

Abb. 51: Skizze Verortung der Maßnahmen .....	73
Abb. 52: Entwicklungsbereich Sieglarer Straße und Umfeld .....	74
Abb. 53: Geschäftsbereich Sieglarer Straße .....	75
Abb. 54: Skizze Aus Harald Heinz, Schöne Straßen und Plätze, Abb. S. 294 .....	76
Abb. 55: Aus FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen, S. 30 .....	79
Abb. 56: Potenzialflächen zur städtebaulichen Entwicklung Umfeld Sieglarer Straße .....	80
Abb. 57: Umfeld Discounter .....	81
Abb. 58: Umfeld Discounter - Nutzungsarrondierung .....	82
Abb. 59: Sieglarer Straße Nr. 82 und 86 – Bebauung und Parkraum .....	83
Abb. 60: Sieglarer Straße Nr. 86 – Bebauung und Parkraum im Blockinnenbereich .....	84
Abb. 61: Sieglarer Straße Nr. 63 .....	85
Abb. 62: Sieglarer Straße Nr. 63 – Bebauung und Parkraum im Blockinnenbereich .....	85
Abb. 63: Sieglarer Straße Nr. 55a .....	86
Abb. 64: Sieglarer Straße Nr. 55a – Bebauung und Parkraum Stufe 1 .....	87
Abb. 65: Sieglarer Straße Nr. 55a – Bebauung und Parkraum Stufe 2 .....	87
Abb. 66: Sieglarer Straße Ecke Lindlaustraße .....	89
Abb. 67: Neuer Wohnstandort – .....	90
Abb. 68: Umfeld der Moschee .....	91
Abb. 69: Gestaltung Umfeld Moschee unter Einbeziehung der Bahnunterführung .....	91
Abb. 70: Bahnunterführung .....	92
Abb. 71: Schnitt – Bahnunterführung an der Sieglarer Straße .....	93
Abb. 72: Stadteingang im Westen, Foto: Planergruppe GmbH Oberhausen .....	95
Abb. 73: Moers – Homberger Straße, spiegelverkehrt, Sonderveröffentlichung der Stiftung „Lebendige Stadt“ .....	96
Abb. 74: Stadteingang im Westen .....	97
Abb. 75: vorheriger Zustand Verkehrsführung Bahnstraße / Talweg .....	99
Abb. 76: erprobter Ist-Zustand zur Einbahnregelung Bahnstraße / Talweg .....	100
Abb. 77: Bahngelände .....	101
Abb. 78: Öffnung und neue Gestaltung der Bahnunterführung .....	102
Abb. 79: städtebauliche Entwicklung Bahngelände / Bahnhof – Variante 1 .....	102
Abb. 80: städtebauliche Entwicklung Bahngelände / Bahnhof – Variante 2 .....	103
Abb. 81: städtebauliche Entwicklung Bahngelände / Bahnhof – Variante 3 .....	103
Abb. 82: Aufwertung / Verlagerung der Gewerbestandorte .....	104
Abb. 83: Oberlarer Platz .....	105
Abb. 84: Skizze Freiraumnutzung .....	107
Abb. 85: Skizze Vernetzung der vorhandenen Freiraumnutzungen .....	108
Abb. 86: Skizze Leitersystem .....	109
Abb. 87: Skizze interne Verknüpfungen .....	110
Abb. 88 Übersicht der geplanten Maßnahmen .....	114