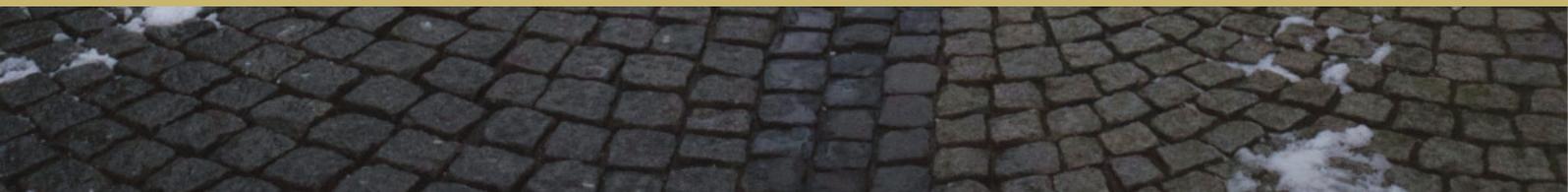




STADTTEILENTWICKLUNGSKONZEPT REMSCHIED-LENNEP

STAND: JUNI 2024



IMPRESSUM

AUFTRAGGEBERIN

Stadt Remscheid
Fachdienst Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung

Ludwigstraße 14
42853 Remscheid

AUFTRAGNEHMERINNEN

STADTGUUT

Bearbeitung:
Thorsten Schauz Ellsiepen, Pauline Wieland, Ilka Leißnig

GUUT GmbH
Große Beckstraße 25
44787 Bochum

www.stadtguut.de
buerou@stadtguut.de

STADTRAUMKONZEPT

Bearbeitung:
Henrik Freudenau, Bastian Rinke

STADTRAUMKONZEPT GmbH
Huckarder Straße 12
44147 Dortmund

www.stadtraumkonzept.de
info@stadtraumkonzept.de

Stand: Juni 2024

Sofern nicht anders angegeben, stammen die Abbildungen und Fotografien von den Auftragnehmern, die Kartengrundlagen von der Stadt Remscheid.

INHALTSVERZEICHNIS

KAPITEL 1 EINLEITUNG	4
1.1. Anlass und Aufgabenstellung	4
1.2. Aufbau und Methodik	5
1.3. Abgrenzung des Untersuchungsbereichs	6
KAPITEL 2 BETEILIGUNGSPROZESS	8
2.1. Interaktive Ideenkarte „Lennep entwickeln“	9
2.2. Leitbild- und Zielworkshop	13
2.3. Maßnahmenworkshop	14
2.4. Markt der Maßnahmen	15
2.5. Exkurs: Lennep-Konferenzen	16
KAPITEL 3 BESTANDSANALYSE	18
3.1. Regionale und gesamtstädtische Einordnung	19
3.2. Historische Entwicklung	22
3.3. Planerische Rahmenbedingungen	26
3.4. Bevölkerungs- und Sozialstruktur	30
3.5. Stadträumliche Struktur, Städtebau und Stadtbild	34
3.6. Nutzungsstruktur	42
3.7. Sport, Freizeit, Kultur und Tourismus	46
3.8. Freiraumstruktur	50
3.9. Klima	56
3.10. Verkehr und Mobilität	60
3.11. „Outlet Remscheid“	66
KAPITEL 4 STADTTEILBEWERTUNG	74
KAPITEL 5 ZIELE UND LEITBILD DER STADTTEILENTWICKLUNG	80
EXKURS „ZUKUNFT LENNEP 2035“	84
KAPITEL 6 MAßNAHMENKONZEPT	94
KAPITEL 7 VERTIEFUNGSBEREICHE	106
7.1. Zukunftsgerecht Wohnen in der Altstadt	106
7.2. Wohnen in der Zeppelinsiedlung	112
7.3. Aufwertung des Mollplatzes	122
KAPITEL 8 UMSETZUNGSKONZEPT	130
VERZEICHNISSE	134

KAPITEL 1

EINLEITUNG

Das Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Lennep dokumentiert die Arbeitsschritte und die Ergebnisse des vollzogenen Arbeits- und Planungsprozesses zum Stadtbezirk Lennep. Neben der planerischen Bearbeitung ist dabei der Dialog und die Zusammenarbeit mit Expert*innen in der Verwaltung und Politik, externen Fachkundigen sowie

der Lenneper Stadtbevölkerung von zentraler Bedeutung. Bevor die inhaltlichen Ergebnisse in den folgenden Kapiteln aufgezeigt werden, widmet sich das erste Kapitel einleitend dem Planungsanlass sowie der Aufgabenstellung, dem Aufbau und der Methodik des STEK sowie der Abgrenzung des Untersuchungsbereiches.

1.1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Lennep ist der zweitgrößte Stadtbezirk der Stadt Remscheid und blickt zurück auf eine lange Tradition als Handels- und Tuchmacherstadt. Als Geburtsstadt von Wilhelm Conrad Röntgen beherbergt Lennep das Deutsche Röntgen-Museum, das neben zahlreichen kulturellen, stadt-räumlichen und landschaftlichen Angeboten einen weiteren Anziehungspunkt für Besucher*innen darstellt. Gleichzeitig besteht Lennep nicht nur aus dem historischen Altstadt kern, sondern auch aus angrenzenden Stadträumen und Quartieren, die sich gemeinsam mit dem Kern unterschiedlichen Zukunftsaufgaben stellen müssen. So gilt neben der Lenkung des Strukturwandels im Einzelhandel auch die Schaffung klimaneutraler Mobilitätsangebote als wesentliche Herausforderung. Auch kann das touristische Potenzial des Stadtbezirks weiter ausgebaut und genutzt werden. Das Wohnraumangebot sollte klimagerechter und zielgruppenbezogener und die öffentlichen Räume barrierefreier und klimaangepasster mit mehr Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Darüber hinaus wurden zu Beginn des Jahres 2023 die Planungen eines Outletcenters in Lennep wieder aufgenommen, woraus sich sowohl zusätzliche Potenziale als auch Risiken für den Stadtbezirk ergeben.

Aufgrund dieser aufgezeigten Herausforderungen hat die Stadt Remscheid im Jahr 2022 die beiden Büros STADTGUUT und STADTRAUMKONZEPT

GmbH mit der Erstellung eines STEK für den Stadtbezirk Lennep beauftragt. Das Ziel des STEKs besteht darin, den Stadtbezirk Lennep nachhaltig zu stärken und somit auch einen Beitrag für die zukunftsfähige Entwicklung der Stadt Remscheid und ihrer Umgebung zu leisten. Da Lennep für die Identität und das Image der Stadt Remscheid von großer Bedeutung ist, kann eine Stärkung des Stadtbezirks positive Auswirkungen auf die gesamte Stadtentwicklung haben. Darüber hinaus ermöglicht das STEK eine integrierte Planungskonzeption und legt langfristige Strategien und kurzfristig umsetzbare Impulse dar. Zudem bildet es die Grundlage zur Akquise von Mitteln der Städtebauförderung sowie weiterer Förderprogramme.

Es bestehen bereits unterschiedliche Gutachten und Planungen für Lennep. Diese betrachten spezifische Aspekte allerdings isoliert und es fehlt ein umfassendes städtebauliches und funktionales Gesamtkonzept. So werden im Sofortprogramm Zukunft.Innenstadt bereits erste Maßnahmen aufgezeigt und umgesetzt (Verfügungsfonds Anmietung, Zentrenmanagement) und es gibt zahlreiche Überlegungen und erste Planungen, die 2021 in den Informationsveranstaltungen „Zukunft Lennep“ einem breiteren Kreis von Interessierten vorgestellt wurden. Der Planungsprozess in Lennep startet also nicht bei null.

1.2. AUFBAU UND METHODIK

Der Aufbau des Berichts orientiert sich an dem Bearbeitungsprozess des STEK und lässt sich in aufeinander aufbauende Bearbeitungsbausteine gliedern: Eine Planungs- und Beteiligungsphase, eine Analysephase mit anschließender Bewertung, die Zielentwicklung, eine Prognose für die zukünftige Entwicklung Lenneps und die Phase der Erstellung des abschließenden Handlungskonzeptes inklusive der Darlegung durchzuführender Maßnahmen sowie der Aufbereitung drei planerischer Vertiefungen.

Nachdem in **Kapitel 1 „Einleitung“** bereits der Anlass und auch die Aufgabenstellung erläutert worden sind, wird in einem weiteren Unterkapitel die Abgrenzung des Untersuchungsbereiches dargestellt. Wie der gesamte Beteiligungsprozess abgelaufen ist und welche Erkenntnisse aus diesem gezogen werden konnten, wird in **Kapitel 2 „Beteiligungsprozess“** geschildert.

Das **Kapitel 3 „Bestandsanalyse“** stellt den derzeitigen Zustand des Untersuchungsbereiches ausführlich dar. Neben einer regionalen und gesamtstädtischen Einordnung werden unterschiedliche Themenbereiche beleuchtet. Mithilfe von Themenkarten, Fotos und weiteren erläuternden Grafiken werden wesentliche Aspekte aufgezeigt.

In **Kapitel 4 „Stadtteilbewertung“** wird der aktuelle Zustand des Untersuchungsbereichs auf Grundlage der Analyse bewertet. Die Bewertung erfolgt im Rahmen einer SWOT-Analyse, die die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken Lenneps systematisch darlegt.

Kapitel 5 „Ziele und Leitbild der Innenstadtentwicklung“ bildet die Grundlage für das im Anschluss dargelegte Maßnahmenkonzept. Neben

Handlungsfeldern und Entwicklungszielen wird hier sowohl ein programmatisches als auch ein räumliches Leitbild der Stadtteilentwicklung vorgestellt. Damit wird die beabsichtigte Entwicklungsrichtung definiert und dazu beigetragen, vorhandene Qualitäten und Stärken zu fördern und Mängel zu beheben, beziehungsweise in Stärken umzuwandeln.

In einem **Exkurs „Zukunftsprofil Lennep 2035“** wird auf Grundlage von Expert*innenengesprächen sowie unter Einbeziehung allgemeiner Zukunftstrends eine qualitative Prognose für Lennep erstellt. Sie dient u. a. als Grundlage für die Bewertung von Maßnahmen hinsichtlich ihrer zu erwartenden Wirkungen sowie der Priorisierung einzelner Maßnahmen als „Zukunftsimpulse“.

In **Kapitel 6 „Maßnahmenkonzept“** liegt der Fokus auf den aus den Analysen, Zielen und Leitbild hergeleiteten Maßnahmen. In einem ersten Schritt werden in den zentralen Handlungsfeldern jeweils geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Problemlagen in Lennep empfohlen. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen in einer Maßnahmenkarte verortet und priorisierte Maßnahmen in Steckbriefen aufbereitet.

Im Rahmen von **Kapitel 7 „Vertiefungsbereiche“** werden drei Bereiche identifiziert, an denen anhand vertiefender Betrachtungen exemplarisch Herausforderungen der Entwicklungen aufgezeigt und Maßnahmenansätze konkretisiert werden.

Kapitel 8 „Umsetzungskonzept“ bildet den Abschluss des STEK. Es gibt Empfehlungen zur Realisierung der im STEK herausgearbeiteten Maßnahmen.



Abb. 1: Übersicht der Berichtsbausteine

1.3. ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSBEREICHS

Der von der Stadt Remscheid festgelegte Untersuchungsbereich für das STEK fokussiert das Zentrum Lenneps. Im Norden, Osten und Süden wird das Untersuchungsgebiet durch die Bundesstraße B229 begrenzt. Die Verwendung der Ringstraße als Grenzlinie ist sinnvoll, da diese aufgrund ihrer Dimension und ihres erhöhten Verkehrsaufkommens auch räumlich und atmosphärisch eine Trennwirkung verursacht. Die westliche Betrachtungsgrenze bildet die durch Lennep führende Bahntrasse. Auch diese trennt das Lenneper Zentrum von der sich westlich befindlichen Umgebung ab, die sich v. a. durch Grünflächen auszeichnet.

Im Zentrum des Untersuchungsbereiches befindet sich die Lenneper Altstadt, die durch ihre kleinteilige, kompakte Struktur geprägt ist. Weiteres Kernelement im Untersuchungsraum des STEK ist die Kölner Straße. Dieser Bereich des Stadtbezirks ist sehr belebt und zeichnet sich durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aus. Südöstlich des Stadtkerns befindet sich mit dem Jahnplatz, einem ehemaligen Schulgebäude, dem Röntgen-Stadion, der alten Feuerwache und dem Kirmesplatz ein untergenutzter Flächenzusammenhang (im Folgenden „Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße“ genannt), dem mit der Errichtung eines Outletcenters eine neue Nutzung zugeführt werden soll. In den Randbereichen des Untersuchungsgebietes befindet sich überwiegend Wohnbebauung in unterschiedlichen Ausprägungen.

Im Rahmen der Betrachtung der Themen Tourismus und Freiraum werden darüber hinaus angrenzende Räume außerhalb des Untersuchungsbereiches mitgedacht.





Lüttringhauser Straße

Schwelmer Straße

Hackenberger Straße

Rader Straße

Mühlenstraße

Ringstraße

Kölner Straße

Poststraße

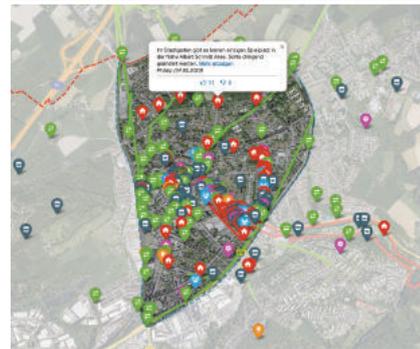
Hilfsgemeinschaft der
Flüchtlinge
Kölner Straße 10
51105 Köln

KAPITEL 2

BETEILIGUNGSPROZESS

Ein wesentliches Merkmal des STEK für Lennep ist die aktive Einbindung der Lenneper Bürgerschaft und der Akteur*innen vor Ort in die Bedarfsanalyse, die Zielerstellung und die Maßnahmenentwicklung. Um möglichst viele Bevölkerungs- und Akteursgruppen zu erreichen, kommen verschiedene, aufeinander abgestimmte Teilnehmungsformate und Methoden mit unterschiedlichen Medien zum Einsatz. Diese richten sich zum Teil offen an alle Menschen in Lennep, zum Teil werden gezielt Personen angesprochen, die einzelne Bevölkerungsgruppen oder bestimmte Themen und Anliegen repräsentieren und vertreten.

Interaktive Ideenkarte „Lennep entwickeln“



Zukunftsdialoge im Sommer 2023



Zielworkshop am 04.05.2023



Maßnahmenworkshop am 20.09.2023



Markt der Maßnahmen am 14.11.2023



2.1. INTERAKTIVE IDEENKARTE „LENNEP ENTWICKELN“

Um den Prozess und die Aufstellung des STEK für Lennep bekannt zu machen und mit einer möglichst breit angelegten Beteiligung in die Bestandsanalyse zu starten, wurde eine Projektwebsite **www.lennep-entwickeln.de** mit einer interaktiven Ideenkarte eingerichtet. Diese zeigt den Untersuchungsbereich im Stadtbezirk. Per digitaler Stecknadel konnten in der Karte Orte markiert, per Textbeitrag Ideen, Anregungen, Mängel etc. frei beschrieben und einem Themenfeld zugeordnet werden. Die einzelnen Beiträge waren offen einsehbar und konnten von anderen per Text kommentiert und/oder per like-/dislike-Button bewertet werden.

Die Website mit der Ideenkarte wurde am 30.01.2023, einen Tag vor Freischaltung auf einer Pressekonferenz zusammen mit dem Zukunftsmanagement Lennep vorgestellt. Neben der Berichterstattung in der lokalen Presse wurden zur weiteren Bekanntmachung Plakate und Postkarten in Geschäften und öffentlichen Einrichtungen aufgehängt bzw. ausgelegt. Der Beteiligungszeitraum für die Ideenkarte lief über fünf Wochen bis zum 05.03.2023. Nach Beendigung blieb die Ideenkarte mit den Textbeiträgen online und ist auch weiterhin einsehbar.

Insgesamt wurde die Ideenkarte sehr intensiv genutzt. Es sind 323 Beiträge geschrieben worden, die von den anderen Nutzer*innen gelesen und zum überwiegenden Teil ausführlich kommentiert und bewertet worden sind. Die Kommentarfunktion wurde teilweise als Diskussionsforum benutzt. Auffällig sind die Qualität und Sachlichkeit der Beiträge. Die Wortwahl war meist druckreif und es musste nur in sehr wenigen Ausnahmefällen moderierend eingegriffen werden.

Die Teilnahme war anonym möglich, viele haben aber unter ihrem Klarnamen geschrieben und kommentiert. Insgesamt haben sich etwa 150 Personen an der Ideenkarte beteiligt. Aus den verwendeten Scheinnamen und den Formulierungen lassen sich unterschiedliche Altersgruppen erkennen, sodass von einem breiten Altersspektrum der Teilnehmer*innen ausgegangen werden kann.

Die räumliche Verteilung der Beiträge konzentriert sich v. a. auf die Altstadt sowie die Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße. Daran zeigt sich,

dass die Beteiligung an der Ideenkarte stark durch aktuelle stadtentwicklungspolitische Diskussionen geprägt oder auch beeinflusst war. Zwei weitere räumliche Schwerpunkte sind der Bereich um den Lennep Bahnhof und die obere Kölner Straße (zwischen Poststraße und Ringstraße).

WOHNEN UND BEVÖLKERUNG:

Das Thema Wohnen wird in der Ideenkarte nur selten direkt angesprochen. Räumlich beziehen sich die Beiträge oft auf die Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße, einige wenige auf die Altstadt und die Neustadt. Allgemein geht es v. a. um die Schaffung von Wohnraum und neue Wohnformen für alle Generationen, auch im Geschosswohnungsbau, dann aber in aufgelockerter Bauweise mit viel Grün, insbesondere mit größeren Wohnungen für Familien mit Kindern. In der Altstadt und der Neustadt geht es v. a. um die Inwertsetzung bestehender, durchaus auch leerstehender Wohngebäude.

BILDUNG, ARBEIT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR:

Angesprochen werden v. a. fehlende Kita-Plätze und der Ausbau von Grundschulen und offener Ganztagsbetreuung. Thema sind auch blaue und grüne Klassenzimmer (Umweltpädagogik). Ebenso wird auf die notwendige Schaffung neuer und die Erweiterung bestehender Treffpunkte für Jugendliche hingewiesen. Räumlich werden diese Angebote vor allem auf den Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße verortet. Hier wird auch die Nutzung der Gebäude der ehemaligen Grundschule und deren Zwischennutzung als Unterkunft für Geflüchtete vorgeschlagen.

In der Altstadt werden überwiegend Arbeits-, Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote, sowohl in handwerklichen und künstlerischen Bereichen als auch im Gesundheitswesen fokussiert. Genannt werden auch Co-Working-Plätze sowie Werkstatt-räume für Museumspädagogik. Für die Altstadt wäre freier W-Lan-Zugang eine Aufwertung ebenso wie ein Gästehaus für Künstler*innen. Für die Siedlung Hasenberg wird das Fehlen von Anlaufstellen für Senior*innen für die Bereiche Gesundheit und Versorgung angemerkt.

STÄDTEBAU, FREIRAUM UND DENKMALSCHUTZ:

Beim Thema Städtebau wird v. a. die ausbaufähige Gestaltung öffentlicher Plätze angesprochen. In erster Linie ist das der Alte Markt in der Altstadt, häufig in Verbindung mit der Re-Organisation des fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, Veranstaltungen und Außengastronomie. Genannt werden auch weitere Orte in der Altstadt wie der Mollplatz als unansehnliche Eingangssituation, der Münsterplatz, der Bismarckplatz und das Pumpenplätzchen. Beim Denkmalschutz und der Gebäudesanierung in der Altstadt erhofft man sich mehr beratende und finanzielle Unterstützung. Zudem wird sowohl in der Altstadt als auch im Bahnhofsbereich auf leerstehende Problemimmobilien hingewiesen. Angesprochen werden der Erhalt des Alten Feuerwehrhauses und die städtebauliche Bedeutung des historischen Röntgen-Stadions als Orte der Identifikation.

Hinsichtlich der Freiräume werden die Quantität und Qualität der Kinderspielplätze in Lennep als ausbaufähig beschrieben. Genannt werden Elemente wie Wasser, Holz, Abenteuer, Kleinkindbereiche etc. Das betrifft gerade Spielplätze in bestehenden Grünanlagen wie im Hardtpark und im Rosenpark, an der Röntgenstraße und im Bachtal oder im Siedlungsbereich wie in der Hebelstraße. Genannt werden auch neue potenzielle Standorte, insbesondere im nördlich gelegenen Bereich an der Albert-Schmidt-Allee, die sich als öffentliche Grünflächen eignen. Insgesamt müssten die vorhandenen Grünflächen aufgewertet werden, u. a. durch Sitzbänke, Mülleimer, Baumpflege und neue Stadtbäume. Hingewiesen wird auf eine brachliegende Tennisanlage am Talsperrenweg. Mehrfach erwähnt werden die Offenlegung und naturnahe Gestaltung vorhandener Fließgewässer. Gewünscht sind auch ausgewiesene Freilaufflächen für Hunde. Weiterhin werden die Themen Urban Gardening und Gemeinschaftsgärten mehrfach angesprochen, auch oder insbesondere in Zusammenhang mit Grundschule und Kita.

HANDEL UND GASTRONOMIE:

Beim Thema Einzelhandel in der Altstadt und auf der oberen Kölner Straße werden viele spezielle Wünsche genannt, im Kern geht es aber immer um die Beseitigung von Ladenleerstand im Erdgeschoss durch erneute Einzelhandels- oder Gastro-

nomienutzung, sowie um die Steigerung der Angebotsvielfalt und damit der Aufenthaltsqualität (Stichworte: Lebendigkeit und Flair). Es wird sogar überlegt, die Idee eines Outletcenters, viele Fachgeschäfte auf kleiner Verkaufsfläche, auf den Bereich der Altstadt zu übertragen. Angesprochen werden auch die Öffnungszeiten der Einzelhandelsgeschäfte in der Altstadt, die gerade samstags zu früh schließen.

Angemerkt wird, dass die Auflagen des Denkmalschutzes eine hohe Hürde für den Einzelhandel und die Gastronomie darstellen. Gewünscht wird eine lösungsorientierte Zusammenarbeit mit der Denkmalbehörde.

TOURISMUS, FREIZEIT UND KULTUR:

Viele Beiträge befassen sich damit, wie Lennep für Besucher*innen und Tourist*innen interessanter und attraktiver gemacht werden kann. Als Grundlage wird ein eigenständiges Tourismuskonzept vorgeschlagen, das sowohl die Attraktionen im Blick hat, Übernachtungsmöglichkeiten verbessert und eine Werbekampagne startet. Genannt werden u. a. ausgeschilderte Stadtrundgänge mit analogen und digitalen Infotafeln, die Ergänzung von Röntgen- und Tuchmachermuseum durch ein Feuerwehrmuseum (wird aber auch als nicht besonders innovativ bewertet). Neben der Stärkung des Wochenmarktes wird die Durchführung regelmäßig stattfindender Themenmärkte (Kunsthändler-, Picknick-, Stoff-, Kinder- und Nachtrödelmarkt, Straßentheater, Open-Air-Kino) unter Einbeziehung der Altstadt Bühne, aber auch im Hardtpark oder Bachtal vorgeschlagen. Als Zielgruppen kommen v. a. Pilger-, Wander- und Radtourist*innen in Frage. Die Anlage eines stadtnahen hochwertigen Wohnmobilstellplatzes und Ansiedlung eines Jugendgästehauses in der Altstadt würden Lennep für historische Städtereisen und Tagestourismus attraktiv machen. Zudem könnte die Höhenlage Lenneps durch Weitsicht und Aussichtsplateaus genutzt und das Zusammenspiel von Altstadt und Landschaftsraum verbessert werden. Ebenfalls wird vorgeschlagen, an der Autobahn A1 braun-weiße Tafeln („touristische Unterrichtstafeln“) mit Motiv von der historischen Altstadt und Hinweisen auf die Lennep Sehenswürdigkeiten aufzustellen.

Überlegt wird, wie eine offene Mehrzweckhalle als multifunktionaler Ort sowohl für Jugendfreizeit als auch für Kulturevents und Feste auf dem Jahn-

platz oder dem ehemaligen Kirmesplatz aussehen kann. Gewünschte Freizeitnutzungen sind Outdoor-Skaterpark (als Ersatz für die defekte Anlage im Bachtal), Streetball-Anlage, Inlinerfläche, Soccerfeld, Tischtennis, Klettern, Parkour-Anlage, Outdoor-Gym und Calisthenics.

Direkt angesprochen wird der schlechte Zustand der Basketballfläche in der Grünanlage an der Hermannstraße / Ecke Zeppelinstraße. Der Ort hinter der Tankstelle würde sich anbieten für eine wohnungsnahere Bewegungsfläche (Inlinerbahn, Calisthenics-Anlage, Streetball-Feld). Ebenso könnte der Sportpark am Hackenberg als Outdoor Gym mit Fitnessgeräten ausgebaut werden. Als sehr spezielle Freizeitnutzung wird die Anlage einer RC-Modellauto-Rennstrecke genannt.

VERKEHR UND MOBILITÄT:

Die mit Abstand meisten Beiträge gab es zum Thema Verkehr und Mobilität. Räumlich fokussieren sie sich zum einen auf die Altstadt hinsichtlich des Umgangs mit dem fahrenden und ruhenden

Kfz-Verkehr und zum anderen auf den Durchgangsverkehr und dessen Umweltbelastungen sowie Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

Das Thema der autofreien Altstadt polarisiert natürlich, wird aber nicht nur „schwarz und weiß“ diskutiert. Im Detail geht es häufig um die Kfz-Stellplätze auf dem Marktplatz, um Aufenthaltsqualität versus Kfz-Erreichbarkeit und Zufahrtsregelungen sowie um die Frage nach alternativen Parkmöglichkeiten für Autos außerhalb der Altstadt.

Viele Vorschläge sind auch für den Radverkehr eingegangen. Es geht um die Radverkehrsführung zur Anbindung der Balkantrasse an die Altstadt (Düstergasse, Bergstraße) und die Weiterführung bis Lüttringhausen (Gartenstraße). An der Ringstraße fehlen Radfahrstreifen und Gehwege. Einbahnstraßen könnten für den Radverkehr frei gegeben werden. Viele Kreuzungen sind nicht für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geeignet. Das betrifft sowohl große Kreuzungen wie die Ringstraße mit der Rader Straße, Kreuzungen in

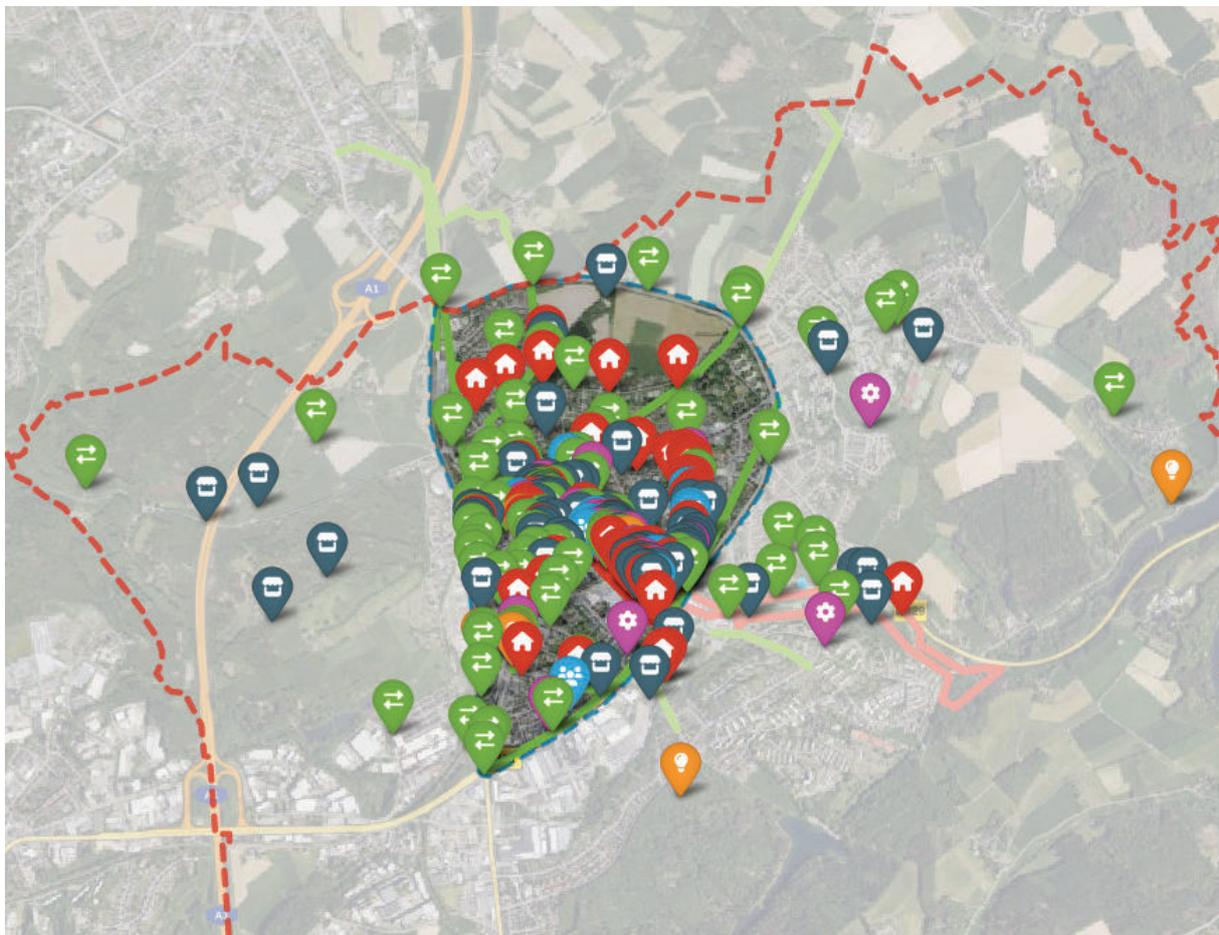


Abb. 2: Ideenkarte „Lennep entwickeln“

Wohnstraßen wie an der Hermannstraße mit der Friedrichstraße und Zeppelinstraße oder auch einfache Kreuzungen wie an der Lüttringhauser Straße mit der Knusthöhe.

Insgesamt wird an vielen Stellen eine sichere Fußgänger*innenführung durch barrierefreie Gehwege und übersichtliche Querungsstellen gefordert, wie z. B. an der Hackenberger Straße, der Wupperstraße und der Schwelmer Straße. Auch werden Barrieren für Fußgänger*innen, z. B. am Eibenweg und an der Karl-Evang-Straße, sowie fehlende Beleuchtung, z. B. zwischen Hasenberg und Hackenberg, angezeigt. Ein weiteres großes Thema ist die Umgestaltung und die Verkehrsführung der oberen Kölner Straße und deren Nebenstraßen in den Quartieren Bahnhof und Neustadt.

Für den Bereich öffentlicher Verkehrsmittel werden der Regionalverkehr, Buslinien und Bushaltestellen angesprochen. Des Weiteren werden Orte für Mobilstationen vorgeschlagen.

SONSTIGES:

Gefordert werden ein Konzept und die Umsetzung für öffentliche Toiletten. Das sollte unterschiedliche Typen beinhalten, von bewachten Toilettenanlagen, über automatische Toiletten ohne Personal bis zur Einbeziehung vorhandener Toiletten in Geschäften und Gastronomie. Wichtig ist, dass es barrierefreie Toilettenangebote gibt. Ein weiterer Punkt, der unter Sonstiges aufgezeigt wird, ist die Bereitstellung von Mülleimern an frequentierten Stellen im Stadtgebiet.

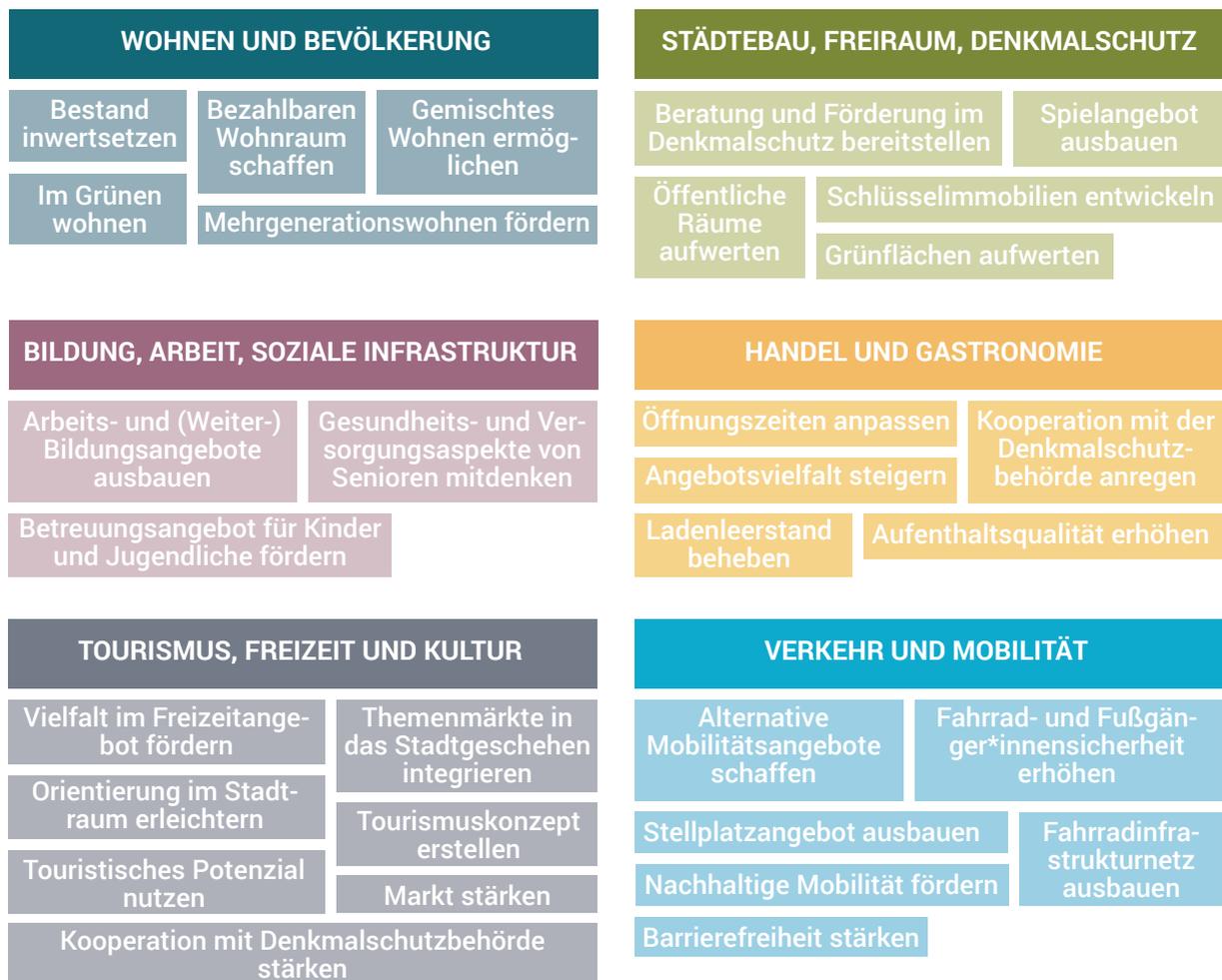


Abb. 3: Überblick zentraler Ergebnisse aus der Ideenkarte

2.2. LEITBILD- UND ZIELWORKSHOP

Für die Entwicklung der Stadtteile rund um die Lennep Altstadt bedarf es eines gemeinsamen Leitbilds, an dem sich Ziele und Maßnahmen festmachen und definieren lassen. Die Absicht einer Leitbilddiskussion ist die Findung einer gemeinsamen Idee, um vorhandene oder empfundene baulich-ökologische, sozial-kulturelle und ökonomische Missstände koordiniert und zielgerichtet zu beheben. In Verbindung mit funktionalen Zielen ergibt sich daraus eine Richtung für eine nachhaltige, zukunftsgerichtete Stadtteilentwicklung.

Gemeinsam in einer interdisziplinär zusammengesetzten Arbeitsgruppe haben Lennep Akteur*innen auf Einladung und zusammen mit dem Dezernat und Fachdienst für Stadtentwicklung eine Leitidee und Entwicklungsziele für Lennep diskutiert und formuliert. Die Sitzung fand am 04. 05.2023 bei der Lebenshilfe Remscheid in den Räumen der ehemaligen Textilfabrik Mühlinghaus am Thüringsberg in Lennep statt. Die Ergebnisse der Diskussion werden in Kapitel 5.1 aufgezeigt.



Abb. 4: Eindrücke aus dem Leitbild- und Zielworkshop

2.3. MAßNAHMENWORKSHOP

Im Rahmen eines dreistündigen Maßnahmenworkshops am 20.09.2023 wurden die städtischen Fachdienste in den Erstellungsprozess des STEK einbezogen. Im kleinen Sitzungssaal des Remscheider Rathauses wurden die im bisherigen Bearbeitungsprozess entwickelten Maßnahmenideen mit den Teilnehmenden diskutiert und die Grundzüge eines Maßnahmenprogramms für das STEK abgestimmt.

Aufbauend auf einer einleitenden Präsentation des Arbeitsstandes von Thorsten Schauz Ellsie-

pen vom Büro STADTGUUT wurden die vorbereiteten Maßnahmenvorschläge, sortiert nach Handlungsfeldern, vorgestellt und diskutiert. Hinweise, Anmerkungen und Fragen wurden mit Hilfe von Karteikarten festgehalten und die Ergebnisse schließlich in ein Ergebnisprotokoll überführt.

Die Diskussionsergebnisse des Verwaltungsworkshops dienen als Grundlage zur Überarbeitung der Maßnahmen des STEK und wurden im Zuge eines öffentlichen Markt der Maßnahmen im November 2023 mit der Bürger*innenschaft vertieft.

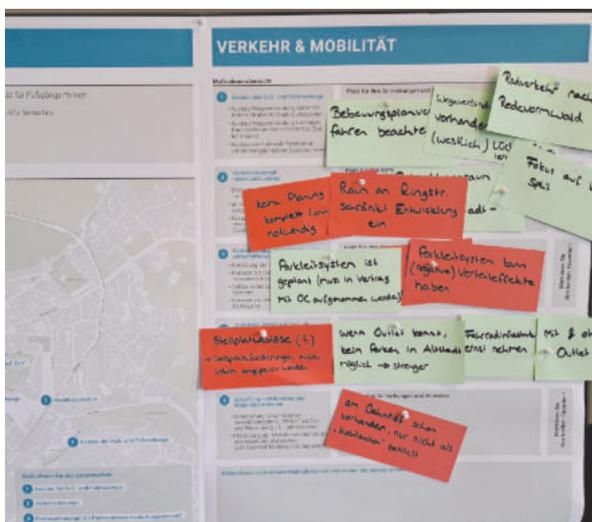


Abb. 5: Eindrücke aus dem Maßnahmenworkshop

2.4. MARKT DER MAßNAHMEN

Zum Markt der Maßnahmen am Dienstag, den 14. November 2023 versammelten sich etwa 35 Teilnehmer*innen in der Aula der Freiherr vom Stein Schule. Einleitend wurden die Teilnehmer*innen im Rahmen einer Präsentation über den bisherigen Arbeitsstand des STEKs informiert und der Ablauf der Beteiligungsveranstaltung erörtert. Kern der Veranstaltung war ein offener Maßnahmenmarkt, an dem sich die Teilnehmer*innen über die vorgeschlagenen Maßnahmen informieren, austauschen und diese ebenfalls diskutieren und ergänzen konnten. An fünf unterschiedlichen Marktständen konnten sich die Teilnehmer*innen über die formulierten Entwicklungsziele und vorgeschlagenen Maßnahmen in den unterschiedlichen Handlungsfeldern informieren. Jeder Marktstand wurde von einem*r Mitarbeiter*in der

Planungsbüros und einem*r städtischen Vertreter*in betreut. Auf zwei bis drei Plakaten wurden die Ziele und Maßnahmen präsentiert und die Teilnehmer*innen konnten mit Hilfe von Karteikarten und Post-It-Zetteln Anmerkungen und Hinweise schriftlich festhalten. Zudem wurden die Teilnehmer*innen aufgefordert, mit zwei Klebepunkten ihre favorisierten Maßnahmen zu markieren.

Zum Abschluss des Abends wurden die Ergebnisse im Plenum präsentiert und in einer Schlussrunde ein Ausblick auf den weiteren Erarbeitungsprozess gegeben.

Die Diskussionsergebnisse wurden in einer Dokumentation aufbereitet.



Abb. 6: Eindrücke vom Markt der Maßnahmen

2.5. EXKURS: LENNEP-KONFERENZEN

Nachdem Anfang 2022 die Planungen für die Entstehung eines Design-Outlet-Centers (DOC) auf den Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße per Rechtsentscheid gestoppt wurden, wurde sich im Rahmen von zwei Lennep-Konferenzen ausführlich mit der künftigen Entwicklung der Flächen beschäftigt. Zusammen mit interessierten Bürger*innen, Vereinen und Initiativen wurden unter dem Namen "Neue Quartiere" neue Entwicklungsperspektiven erarbeitet. Hierbei konnten die Teilnehmer*innen Nutzungs- und Gestaltungsideen äußern und somit Einfluss auf den Planungsprozess nehmen. Die zahlreichen Ideen für eine neue, zukunftsfähige Gestaltung wurden in einem ersten Schritt in Planungsziele und in einem weiteren Schritt in Entwicklungsleitlinien übersetzt. Diese können als Rahmenbedingung für weitere Entwicklungsschritte auf den Flächen angesehen werden. Als im März 2023 ein neuer Investor Interesse an der Errichtung eines Outletcenters auf der Fläche äußerte, wurden die Lennep-Konferenzen eingestellt. Auch wenn die Beteiligungsveranstaltungen nicht vor dem Hintergrund der Entstehung eines Outletcenters durchgeführt wurden, lassen sich folgende Anforderungen und Ideen dennoch gut in die Überlegungen für die Planung des Outletcenters einbringen.



Abb. 7: Eindrücke aus der Lennep-Konferenz 1



Abb. 8: Eindrücke aus der Lennep-Konferenz 2

FREIRAUM: GRÜNES NETZWERK ENTWICKELN UND FREIRÄUME VERBINDEN

Durch die Entwicklung eines Freiraumsystems mit attraktiven Spiel-, Sport- und Begegnungsmöglichkeiten können multifunktionale Freiräume mit unterschiedlichsten Qualitäten entstehen. So werden attraktive Aufenthaltsorte mit Angeboten für unterschiedlichste Generationen geboten und Aneignungspotenzial geschaffen. Die Entwicklungsflächen besitzen eine hohe Bedeutung als Bindeglied zwischen der Altstadt, dem Lennep-Bachtal und der Wuppertalsperre und eine Vernetzung mit bestehenden und umliegenden Grünflächen ist daher sinnvoll. Grünstrukturen können die neue Bebauung gliedern und auflockern.

NUTZUNGEN: NUTZUNGSVIELFALT WEITERENTWICKELN UND BEGEGNUNGSORTE SCHAFFEN

Eine Nutzungsmischung mit Angeboten für unterschiedliche Zielgruppen ist anzustreben. Das Angebot sollte dabei eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Nutzungen darstellen und funktionelle Übergänge zu den angrenzenden Quartieren berücksichtigen. Eine starke Außenwirkung, insbesondere um innovative, ökologische und zukunftsfähige Unternehmen anzusprechen, kann förderlich sein.

STÄDTEBAU: BESTANDSSTRUKTUREN WEITERBAUEN UND URBANE QUALITÄTEN STÄRKEN

Es sollte darauf geachtet werden, dass sich die Bebauung mit der Umgebung vernetzt, sich nach außen öffnet und Rücksicht auf den Bestand nimmt. So ist gerade an der Röntgenstraße und Brehmstraße eine offene, kleinteilige Bauweise zu empfehlen. Neue Adressen und Vorderseiten (v. a. an der Mühlenstraße und Am Stadion). Eine kleinteilige Bebauung im Übergangsbereich zur Altstadt kann einen guten Übergang zu dieser ermöglichen. Bei der Höhengestaltung sollte Rücksicht auf die Umgebung genommen werden. Die Ausbildung eines prominenten Baukörpers an der Ecke Ringstraße/Rader Straße kann eine Eingangssituation erzeugen. Einige Bestandgebäude (z. B. die ehemalige Feuerwache) könnten als Schlüsselimmobilien entwickelt werden.

VERKEHR: VERKEHR BÜNDELN UND VIELFÄLTIGES MOBILITÄTSANGEBOT SCHAFFEN

Es besteht Bedarf für ein übergeordnetes Verkehrs- und Parkraumkonzept. Dieses soll ermöglichen, dass ein möglichst autofreies Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen entsteht. Eine Bündelung des ruhenden Verkehrs am Rand, z. B. in einer Mobilitätszentrale, unterstützt diese Wirkung. Auch eine Aufwertung der Fahrradwegeinfrastruktur ist erstrebenswert. So kann eine Route bspw. ausgehend von der Balkantrasse über den Stadtkern, die Neuen Quartiere und das Lennepe Bachtal bis hin zu den Talsperren führen. Die Planung sollte zusammen mit dem Freiraumnetz stattfinden. Ebenfalls sollte der ÖPNV in die Planungen eingebunden und das Angebot erweitert werden.

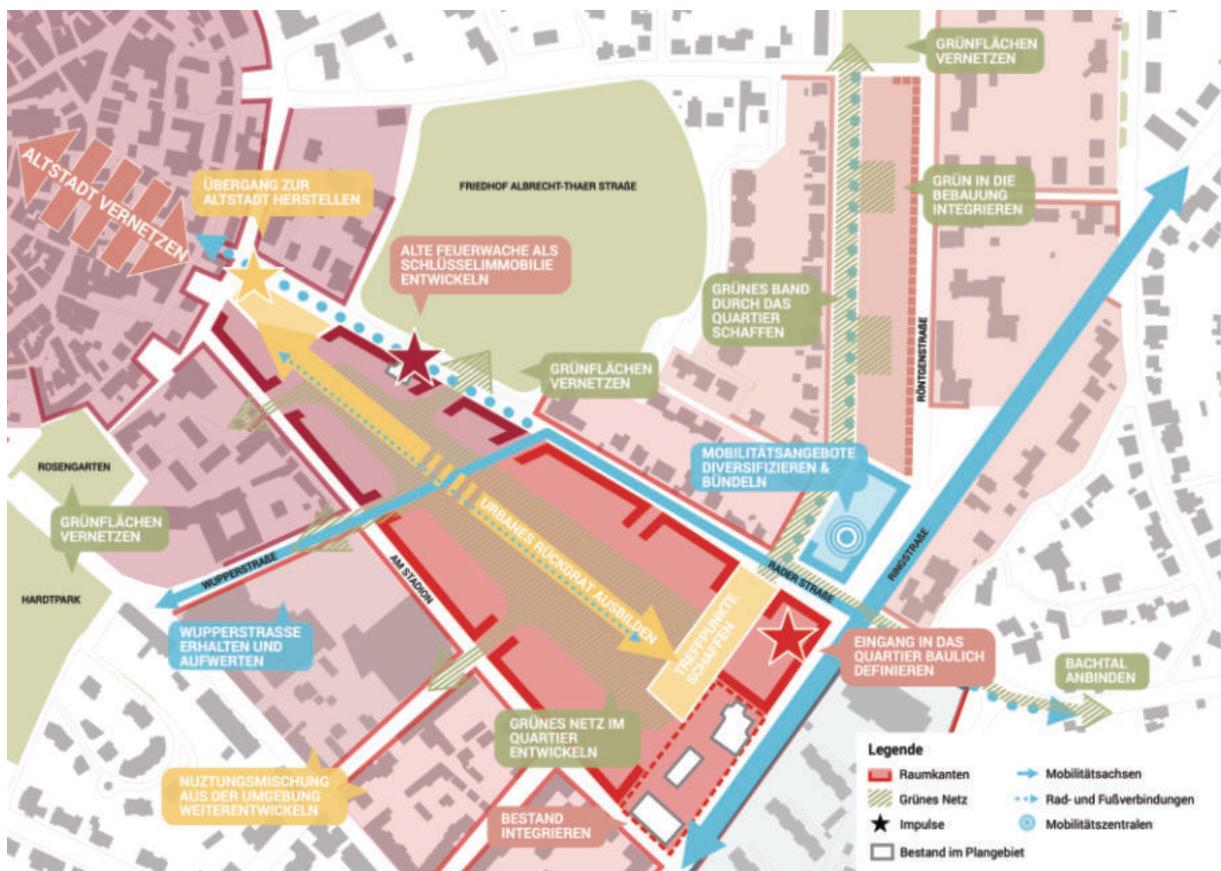


Abb. 9: Räumliche Verortung der Entwicklungsleitlinien aus den Lennep-Konferenzen

KAPITEL 3

BESTANDSANALYSE

Die Analyse des Stadtbezirks Lennep umfasst eine ausführliche Untersuchung der zentralen Themen der Stadtteilentwicklung und deren fachliche Einordnung. Zu Beginn wird der Stadtbezirk in einen regionalen und gesamtstädtischen Kontext eingeordnet und es werden Informationen zur historischen Entwicklung sowie den planerischen Rahmenbedingungen dargestellt. Im Anschluss werden verschiedene Themenbereiche wie Bevölkerung und Soziales, Stadträumliche Struktur, Städtebau und Stadtbild, Nutzungsstruktur, Sport, Freizeit, Kultur und Tourismus, Freiraumstruktur, Klima sowie Verkehr und Mobilität detailliert analysiert und aufbereitet. Abschließend widmet sich

Kapitel 3.11 vertiefend dem aktuellen Planungsstand des „Outlet Remscheid“ (Stand Februar 2024) sowie möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf den Stadtbezirk.

Neben der Auswertung von planerischen Grundlagen und Fachgutachten wurden Gespräche mit lokalen Akteur*innen geführt und Vor-Ort-Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse der Analyse werden thematisch geordnet und bilden die Basis für die weitere Bearbeitung.



Abb. 10: Blick auf den Munsterplatz

3.1. REGIONALE UND GESAMTSTÄDTISCHE EINORDNUNG

Die kreisfreie Stadt Remscheid liegt im Bergischen Land in Nordrhein-Westfalen und bildet mit Wuppertal und Solingen das Bergische Städtedreieck. Remscheid-Lennep ist der flächenmäßig größte Stadtbezirk der Stadt Remscheid und liegt im Nordosten der Stadt. Von den rund 110.000 Einwohner*innen Remscheids leben ungefähr 25.000 in Lennep, womit der Stadtbezirk nach Alt-Remscheid die zweitmeisten Einwohner*innen hat. In der Umgebung von Lennep befinden sich Alt-Remscheid im Westen, Radevormwald im Osten, Remscheid-Lüttringhausen und Wuppertal-Ronsdorf im Norden sowie Wermelskirchen und Hückeswagen im Süden.

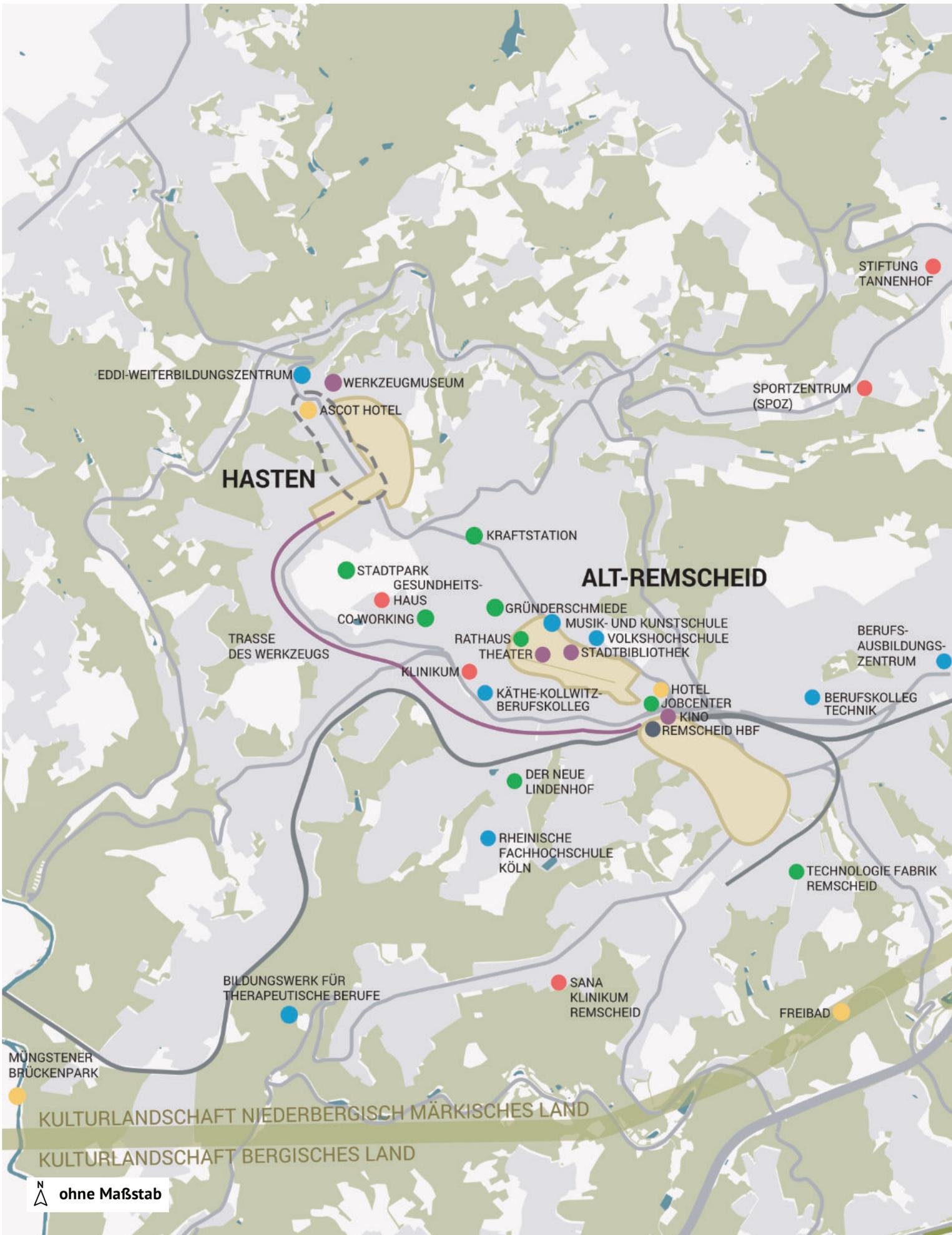
Als Teil des Bergischen Landes ist Lennep für eine bewegte Topografie bekannt. In der unmittelbaren Nähe des Stadtbezirks befinden sich mit dem Lennep Bachtal, dem Panzertal, der Wupperstalsperre und der Eschbachtalsperre mehrere große Naherholungsgebiete, welche Lennep und Umgebung zu einem beliebten Ausflugsziel machen. Die Eschbachtalsperre, das Panzertal und die Wupperstalsperre sind Teil des regionalen Grünzugs „Talsperrenband“ aus dem Regionalplan Düsseldorf. Der größte Teil Lenneps liegt im Kulturlandschaftsraum Bergisches Land, am westlichen

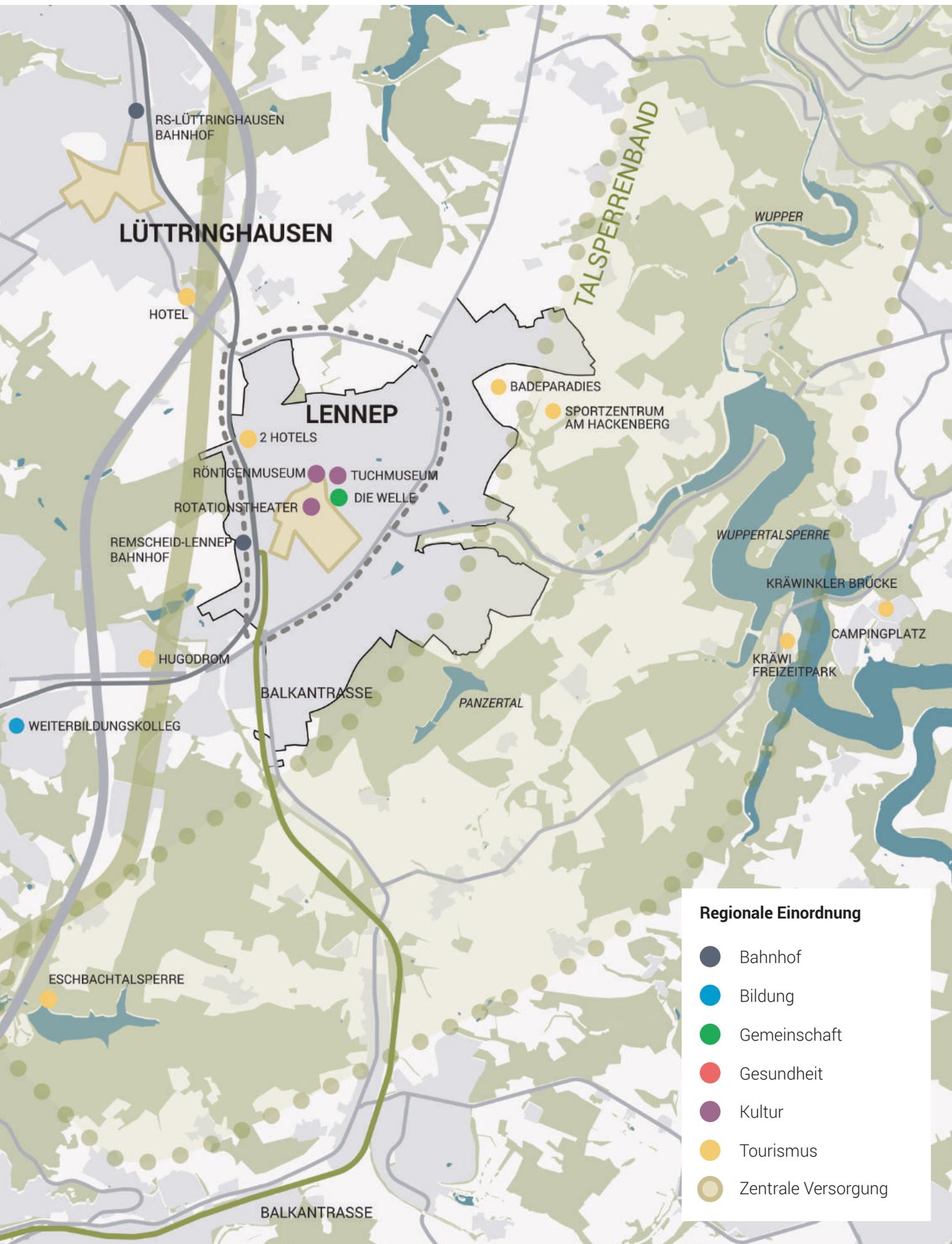
Rand des Stadtbezirks grenzt der Kulturlandschaftsraum Niederbergisch Märkisches Land.

Die Geschichte Lenneps führt bis in das 12. Jahrhundert zurück, im 13. Jahrhundert erhielt die Siedlung Stadtrechte. Als Hansestadt sowie als Wirtschaftsstandort für die Tuchmacherei war Lennep für eine lange Zeit eine der wichtigsten Städte des Bergischen Landes. Lennep ist zudem der Geburtsort von Wilhelm Conrad Röntgen (*1845), dem Nobelpreisträger und Erfinder der Röntgen-Technologie. Zur Erinnerung an Wilhelm Conrad Röntgen beheimatet der Stadtbezirk das Deutsche Röntgen-Museum sowie das nach ihm benannte Röntgen-Gymnasium. Im Jahr 1929 wurde das ca. fünf Kilometer östlich vom Remscheider Zentrum liegende Lennep eingemeindet und gehört seitdem zur Stadt Remscheid. Weitere überörtlich relevante Einrichtungen sind neben dem Röntgen-Museum das Tuchmuseum, das Rotationstheater, das Jugendzentrum „Die Welle“ und das Schwimmbad H2O. Das Angebot an Einrichtungen zur Alltags- und Freizeitgestaltung wird durch diverse Einrichtungen im Stadtbezirk Alt-Remscheid erweitert. Dort befindet sich z. B. auch ein Kino.



Abb. 11: Blick in die Lenneper Altstadt





3.2. HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Die historische Altstadt Lenneps entstand ursprünglich um einen Fronhof und eine dem heiligen Nikolaus geweihte Kapelle, welche erstmalig Mitte des 12. Jahrhunderts urkundlich erwähnt wurden. Um 1230 wurden Lennep die Stadtrechte verliehen, und gegen Ende des 13. Jahrhunderts existierte bereits eine hohe Befestigungsmauer. Die Lage an einer mittelalterlichen Handelsstraße von Köln über Dortmund nach Magdeburg machte Lennep zu einem bedeutenden Handelsplatz. Insbesondere durch das Tuchmachergewerbe erwarb sie sich einen überregionalen Ruf und wird noch heute als „Stadt der Tuchmacher“ bezeichnet.

Im späten Mittelalter bremsen die Auswirkungen von Kriegen, der Pest sowie mehrere verheerende Stadtbrände die Entwicklung Lenneps. Dem Stadtbrand von 1746 fielen 423 Häuser zum Opfer, woraufhin zahlreiche Kaufleute und Handwerker*innen in Städte wie Lüttringhausen und Brügge abwanderten. Der Wiederaufbau im barocken Stil ging zunächst nur mühsam voran. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erlebte Lennep eine wirtschaftliche Hochzeit, welche sich in reger Bautätigkeit äußert. So wurden Ende des 18. Jahrhunderts schließlich die Stadtmauer sowie ihre Tore abgetragen. Bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Lennep weiterhin jedoch nur bedingt außerhalb des ehemaligen Mauerrings.

Erst mit der Industrialisierung und dem Anschluss an das Schienennetz entwickelte sich die Stadt an den Hauptausfallstraßen, in zumeist südlicher und westlicher Richtung weiter. So entstand u. a. die Lennep-Neustadt mit Bahnhof, Amtsgericht und Kreishaus. Dennoch entwickelte sich Lennep bezogen auf das produzierende Gewerbe als auch auf die Bevölkerung vergleichsweise langsam. Durch die kommunale Neugliederung wurde Lennep schließlich 1929 nach Remscheid eingemeindet. Im zweiten Weltkrieg wurde Lennep kaum zerstört. Die barocke Altstadt auf mittelalterlichem Stadtgrundriss und der größte Teil der Bausubstanz aus dem 18. Jahrhundert blieben erhalten.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erweiterte sich der Siedlungskörper überwiegend nördlich und östlich der Altstadt. Die Altstadt selbst blieb von großflächigen Sanierungsbestrebungen verschont und wurde im Laufe einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme in den Jahren 1976 bis 1999 durch Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen in ihrer historischen Gestalt bewahrt.

Die Entwicklung Lenneps lässt sich, wie folgend dargestellt, in vier prägende Zeitschichten einteilen, die jeweils ihren Beitrag zu der heute ablesba-

1 „DIE MITTELALTERLICHE BERGISCHE HANDELSSTADT“ (BIS MITTE 18. JAHRHUNDERT)

Gründung Lenneps als mittelalterliche Handelsstadt an wichtiger Wegeverbindung. Bau einer Stadtbefestigung.

3 „DIE VERWALTUNGS- UND INDUSTRIESTADT“ (MITTE 19. JHD. BIS MITTE 20. JHD.)

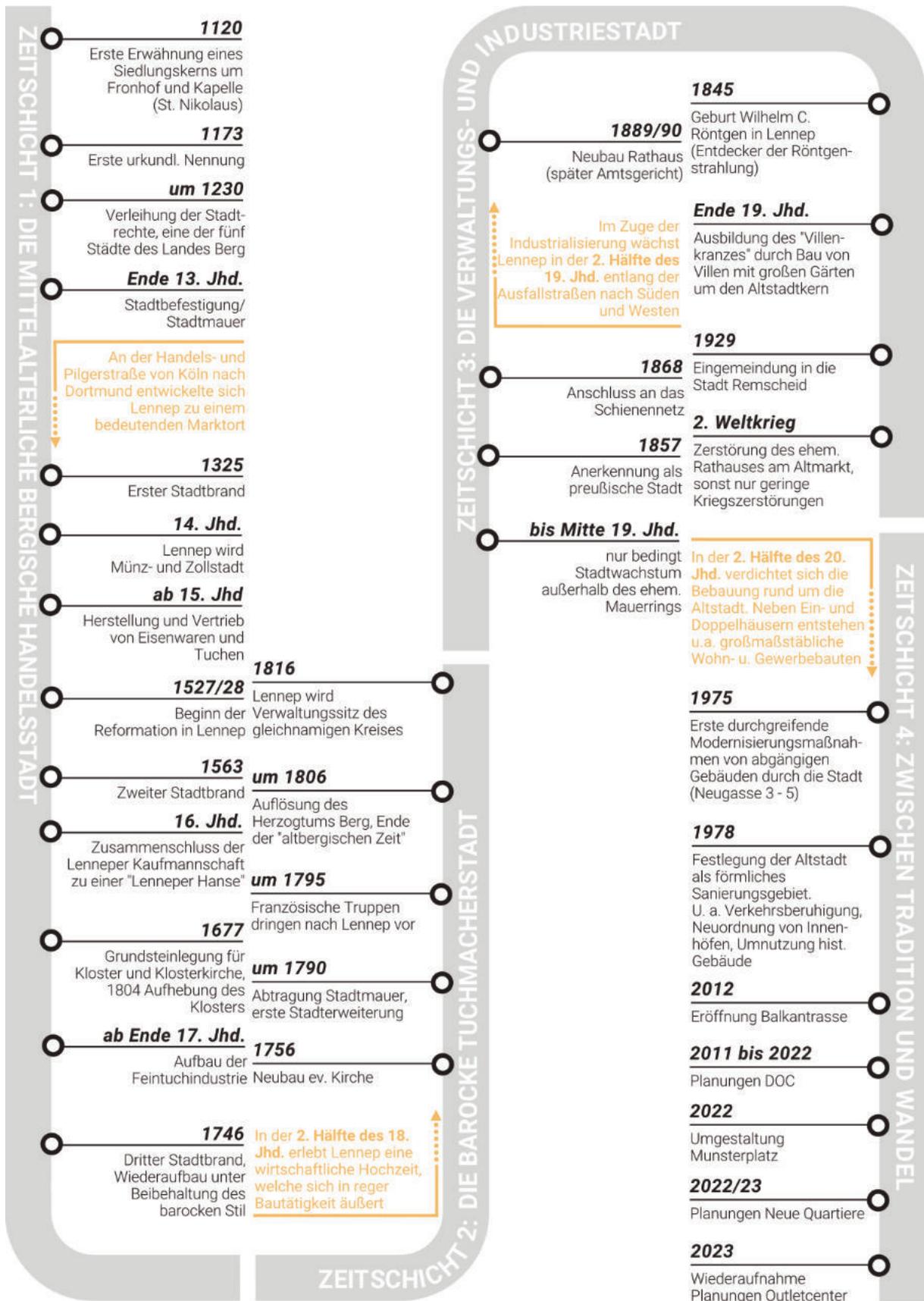
Fortsetzung der Stadterweiterungen, Anschluss an das Eisenbahnnetz, zunehmende Industrialisierung. Lennep als Verwaltungszentrum des Kreises.

2 „DIE BAROCKE TUCHMACHERSTADT“ (MITTE 18. JHD. BIS MITTE 19. JHD.)

Nach Brand Wiederaufbau in barockem Stil auf dem mittelalterlichen Grundriss. Wirtschaftliches Wachstum insbes. im Tuchmacher- und Eisenverarbeitungsgewerbe. Beginn der Abtragung der Stadtbefestigung und erste Stadterweiterungen.

4 „DER HISTORISCHE STADTBEZIRK ZWISCHEN TRADITION UND WANDEL“ (MITTE 19. JHD. BIS HEUTE)

Eingemeindung in die Stadt Remscheid. Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen in der historischen Altstadt. Verdichtung des Siedlungsraumes insbesondere nördlich und östlich der Altstadt.



HISTORISCHE EREIGNISSE

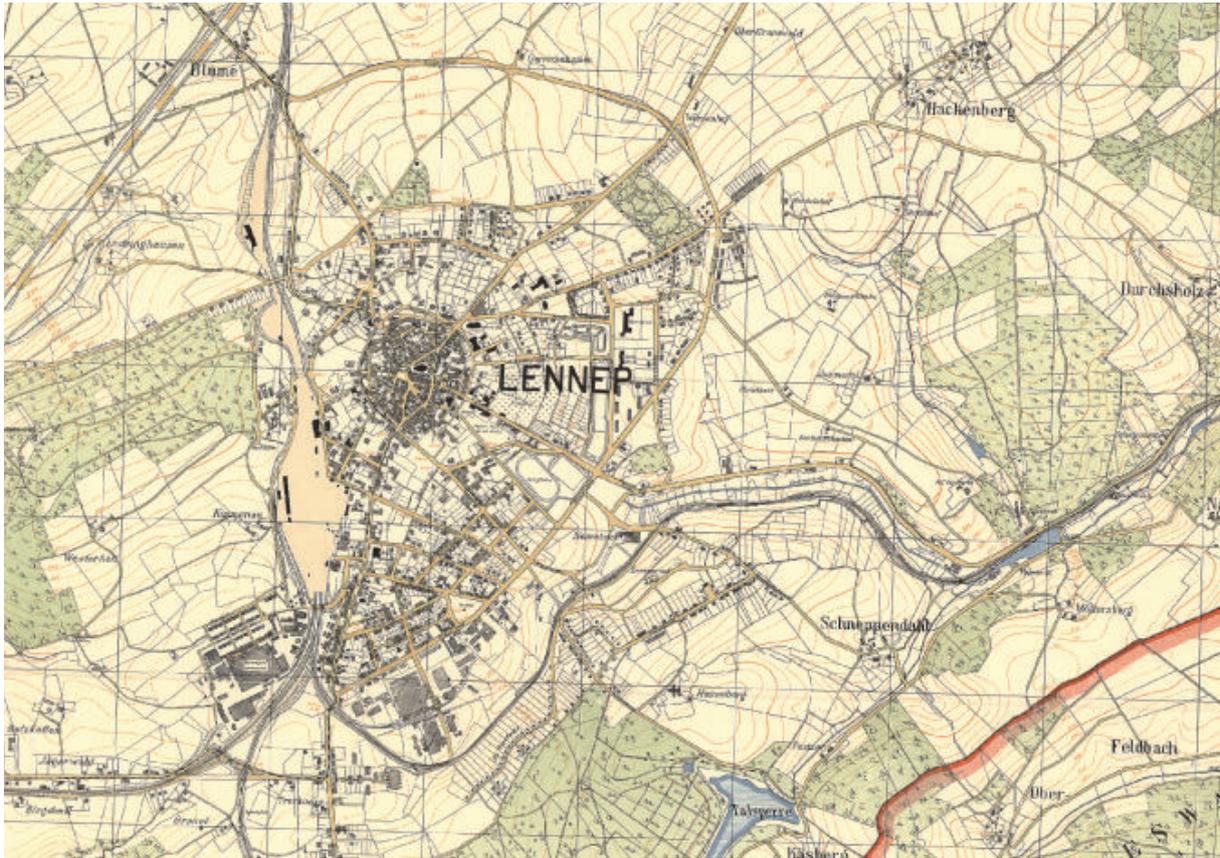


Abb. 14: Lennep um 1950 (Quelle: Stadt Remscheid)



Abb. 15: Lennep 2023 (Quelle: Geoportal NRW)

3.3. PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Für die Stadt Remscheid, den Stadtbezirk Lennep und auch für den Untersuchungsbereich des STEKs bestehen bereits viele räumliche Planwerke, die es in den weiteren Entwicklungsprozessen zu berücksichtigen gilt. Neben übergeordneten Planungen, wie dem Regionalplan oder dem Flächennutzungsplan können zahlreiche konzeptionelle Ideen und Leitlinien auch aus Fachplanungen und informellen Planungen aufgegriffen werden. Bestehende Planwerke, die bei den aufgestellten Überlegungen berücksichtigt werden sollten, werden im Folgenden kurz aufgezeigt.

ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

Der **Regionalplan** für den Regierungsbezirk Düsseldorf konkretisiert die auf Landesebene festgelegten Ziele und überführt sie in Leitbilder. Diese Leitbilder, wie bspw. der Ausbau der Freiraumqualität und die Nutzung der Industriekultur im bergischen Land sollen in weiteren Planungsschritten der Kommunen berücksichtigen werden. Auch Ansätze für die Entwicklung von Siedlungsbereichen und zum Schutz der Freiräume werden aufgezeigt.

Der **Flächennutzungsplan (FNP)** vom 23.12.2010 für die Stadt Remscheid verortet die Leitbilder räumlich und stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung der Bodennutzung nach den vorausschbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar. Wichtige dargestellte Straßenverkehrsflächen sind neben der Ringstraße beispielsweise auch die Hackenberger Straße und die Lüttringhauser Straße. Die Innenstadt Lenneps ist als Kerngebiet festgeschrieben. Diese Gebietszuordnung setzt sich südlich des Stadtkerns fort. Angrenzend an diese Flächen handelt es sich bei den weiteren Darstellungen der Bodennutzung überwiegend um Wohngebiete und Mischgebiete, die durch Grünflächen aufgelockert werden. Zentrale Grünflächen bilden der Hardtpark und der Rosengarten mit der Zweckbestimmung Parkanlage, die beiden Friedhöfe Waldfriedhof Lennep und Katholischer Friedhof und das Röntgen-Stadion sowie die Fläche des ehemaligen Kirmesplatzes. Auch zahlreiche Anlagen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf werden im FNP dargestellt. Im Norden des Untersuchungsbereiches, auf der

Knuthöhe, befindet sich derzeit eine große unbebaute Grünfläche, die im FNP als Wohnbaufläche ausgewiesen wurde. Im Landschaftsplan der Stadt ist die Fläche als temporäre Grünfläche gekennzeichnet..

Zahlreiche **Bebauungspläne** überführen die Aussagen des FNP in spezifische Festsetzungen der Bauleitplanung. Sie konkretisieren die Darstellungen und legen parzellengenaue Nutzungen fest.

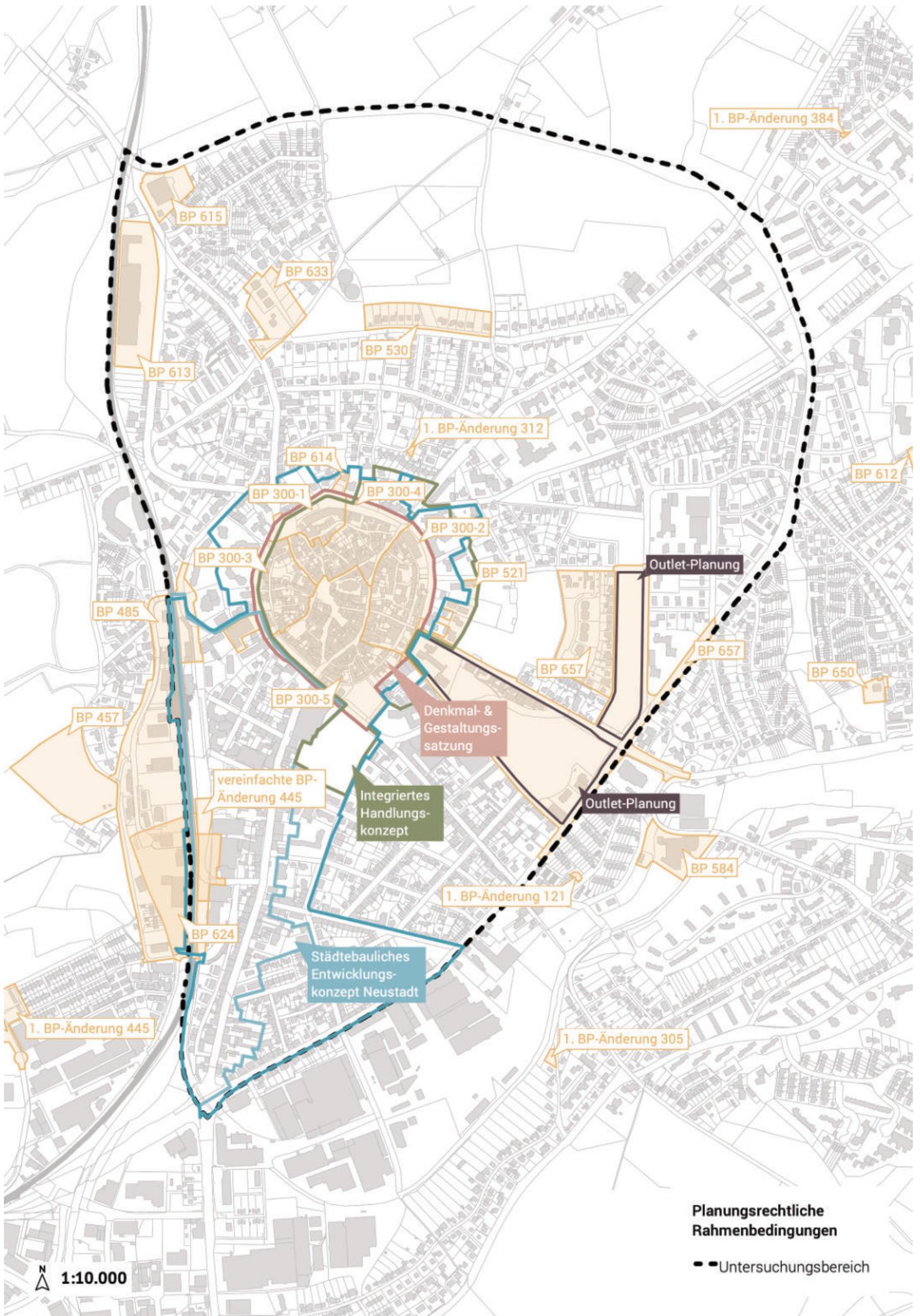
Zum Schutz und zur erhaltenden Erneuerung für den Altstadtkern von Remscheid Lennep besteht seit März 1982 eine **Gestaltungssatzung**. Als einzigartiges Dokument bergischer Bauweise hinsichtlich des Orts- und Straßenbildes soll die historische Altstadt durch die Gestaltungssatzung vor groben Veränderungen und Überformungen geschützt werden.

Neben der Gestaltungssatzung ist der Altstadtkern seit Ende 1991 ebenfalls durch eine **Denkmalbereichssatzung** geschützt. Durch diese soll der historische Stadtgrundriss und das Stadt- und Ortsbild erhalten bleiben. Die Erhaltung und Nutzung des Stadtkerns steht aus baugeschichtlichen, künstlerischen, siedlungs- und stadtgeschichtlichen Gründen sowie aus städtebaulichen Gründen im öffentlichen Interesse.

FACHPLANUNGEN UND INFORMELLE PLANUNGEN

Neben diesen übergeordneten Planwerken steuern auch viele Fachplanungen und informelle Planungen die städtebauliche Entwicklung in Lennep. So besteht z. B. ein **Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Remscheid** aus dem Jahr 2008. Zentrale Aussagen aus diesem sind u. a. der positive Imagefaktor Lenneps für die Gesamtstadt und die hohe Bedeutung des kulturellen Angebotes als Standortfaktor.

Des Weiteren wurde 2014 für die gesamte Stadt Remscheid ein **Einzelhandelskonzept** aufgestellt. Grund für die Erstellung des Konzeptes war u. a. die Prüfung der Chancen und Herausforderungen der geplanten Ansiedlung eines Designer-Outlet-



N 1:10.000

**Planungsrechtliche
Rahmenbedingungen**

— • — Untersuchungsbereich

Centers (DOC), zur Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Einzelhandelsstruktur. Die Altstadt Lenneps ist durch kleinteilige Einzelhandelsstrukturen geprägt und hält neben kurzfristig nachgefragten Bedarfsgütern auch Angebote im mittel- und langfristigen Bedarfsbereich vor. Somit erfüllt Lennep die typischen Funktionen eines Nebenzentrums. Als zentraler Versorgungsstandort soll Lennep gefestigt werden und sein Angebot in Abstimmung mit dem Innenstadtzentrum weiter ausbauen. Die Vielfalt der kleinen Fachgeschäfte darf dabei nicht verloren gehen und eine Funktionsmischung wird weiterhin angestrebt. Ein mögliches DOC soll kein Konkurrenzstandort werden, sondern städtebaulich und funktional an das historische Zentrum Lenneps angebunden werden. 2016 fand in Lennep eine **Zukunftswerkstatt** zum geplanten DOC statt. Da die Planung des DOC per Rechtsentscheid im Januar 2022 gestoppt wurde, sollten für den Flächenzusammenhang unter dem Namen "Neue Quartiere" neue Entwicklungsperspektiven erarbeitet werden. Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens wurden die Lenneper*innen in **zwei Lennep-Konferenzen** aktiv in den Planungsprozess einbezogen und konnten Nutzungs- und Gestaltungsideen äußern. Im März 2023 äußerte ein neuer Investor Interesse an der Errichtung eines Outlets auf der Fläche, nach politischer Beschlussfassung im Juni 2023 werden die Planungen konkretisiert.

Bereits im Jahr 1996 fand im Rahmen des **Konzepts Lennep 2002** eine Auseinandersetzung mit der Lennep Altstadt statt. Mit dem Ziel einer wirtschaftlichen (Wieder-) Belegung sollten Entwicklungschancen und Veränderungspotenziale erfasst werden, um in einem weiteren Schritt Handlungsempfehlungen aussprechen zu können.

Für die Lennep Altstadt besteht seit 2009 ein **Integriertes Handlungskonzept**. Diesem kann entnommen werden, dass sich der überwiegende Teil der Gebäude durch eine gute Lagequalität auszeichnete und die Leerstandsquote als gering eingestuft werden konnte. Der Altstadtbereich ist durch eine kleinteilige Nutzungsmischung gekennzeichnet, während sich im Randbereich des Stadtzentrums v. a. dicht bebaute Wohngebiete mit eingestreuten Dienstleistungen befinden. Der Anteil der Einwohner*innen mit Migrationshintergrund war im historischen Stadtkern mit 50 - 75 % hoch und nahm mit zunehmender Distanz zum Kern kontinuierlich ab. In dem Konzept werden

auch Maßnahmen für die Altstadt wie z. B. die Prüfung und ggf. Flexibilisierung von Sondernutzungsrechten für die Außengastronomie oder die Umsetzung eines an die Nutzungserfordernisse angepassten Verkehrskonzeptes dargestellt.

Im selben Jahr wurde auch ein **Städtebauliches Entwicklungskonzept** für den Bahnhof Lennep einschließlich des östlichen Umfeldes und der Kölner Straße aufgestellt. Erkannte Problemlagen, wie einer sinkenden Einwohner*innenzahl und einer steigenden Fluktuations- und Arbeitslosenquote in diesem Stadtbereich sollten mit gezielten Maßnahmen begegnet werden. Auf ungenutzten Flächen sollte eine attraktive Neugestaltung stattfinden und Parkplatzflächen sollten geordnet werden. Zusätzlich wurden alternative Entwurfsansätze für eine Neugestaltung der Kölner Straße entwickelt.

Ein weiterer informeller Entwicklungsansatz ist das **Sofortprogramm Zukunft.Innenstadt** des Landes NRW aus dem Jahr 2020. Dieses Programm sollte die Altstadt Lenneps und Teile der Kölner Straße (bis Am Johannisberg / Rotdornallee) mithilfe unterschiedlicher Förderbausteine als multifunktionalen Ort stärken, Leerstand beheben und Immobilieneigentümer*innen unterstützen.

Die **Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie der Stadt Remscheid** aus dem Jahr 2018 soll als übergeordnetes und handlungsweisendes Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Remscheid dienen. Die Strategie beinhaltet 36 verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen sollen.

Im **Abschlussbericht des Fußverkehrs-Checks NRW** wurde im Jahr 2020 der Remscheider Fußverkehr im Hinblick auf seine Bedeutung, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz untersucht. Unter der Zielsetzung der Stärkung der nachhaltigen Mobilität werden in dem Bericht Maßnahmenvorschläge, wie die Einrichtung neuer Fußgängerüberwege oder Querungshilfen und Bordsteinabsenkungen aufgezeigt. Einen weiteren Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität leistet das **Radverkehrskonzept Remscheid** aus dem Jahr 2019. Dieses Konzept soll das konzeptionelle Fundament für ein zusammenhängendes, sicheres und komfortables Radverkehrsnetz legen.

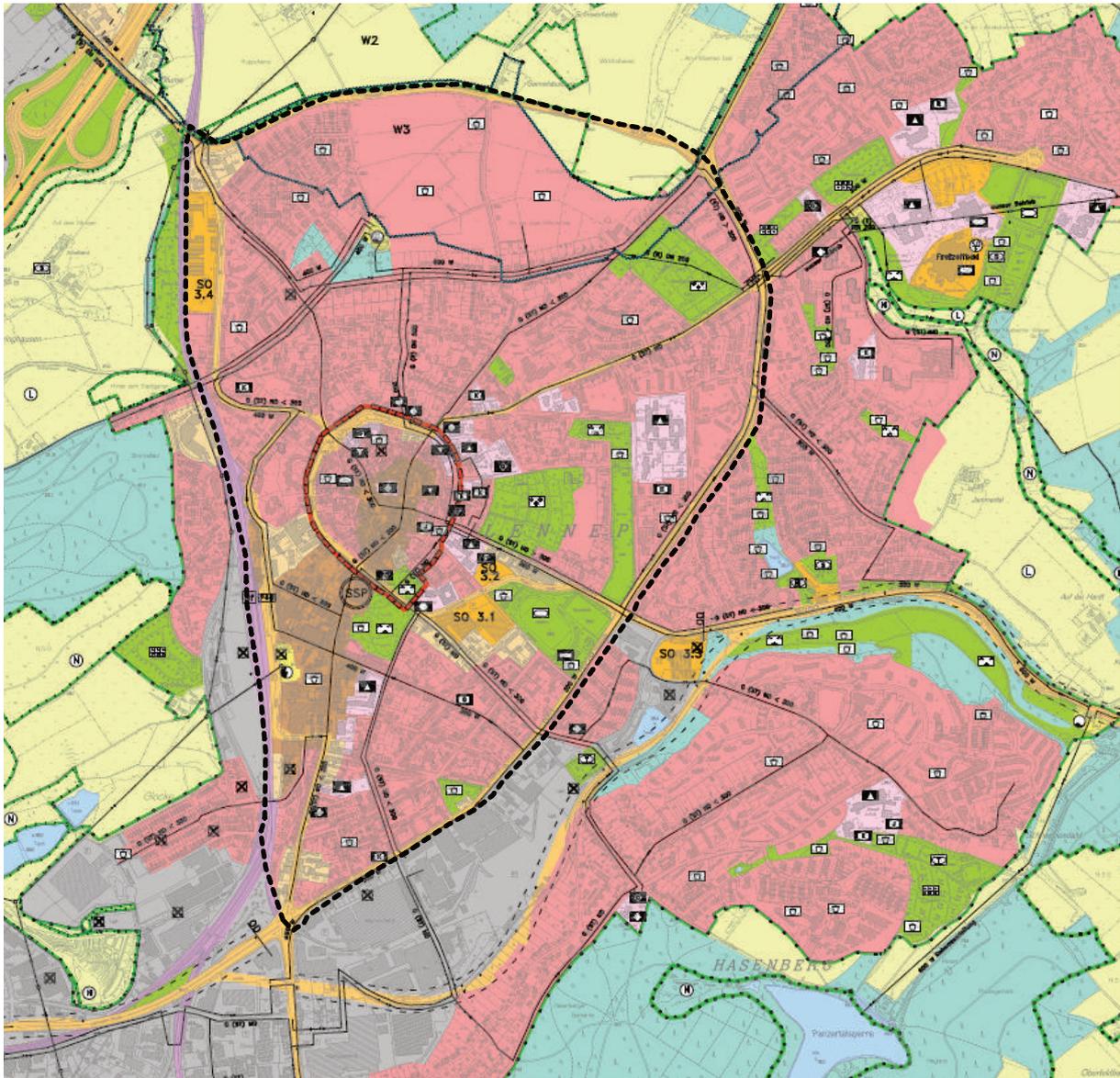


Abb. 16: Ausschnitt des Untersuchungsbereichs im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Remscheid (Quelle: Stadt Remscheid)

ZWISCHENFAZIT

- Existenz von zu berücksichtigenden und zu konkretisierenden Zielen und Festsetzungen übergeordneter Planungen, z. B. aus dem Regionalplan oder dem FNP
- Lennep-Altstadt u. a. aufgrund ihres historischen Wertes und ihrer städtebaulichen Entwicklung schützenswert - Gestaltungssatzung und Denkmalbereichssatzung bereits vorhanden
- Orientierung für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Stadtbezirks bieten zahlreiche konzeptionelle Ideen und Leitlinien aus Fachplanungen und informellen Planwerken für die Gesamtstadt Remscheid, aber auch für Lennep alleine
- Lennep als positiver Imagefaktor für die Gesamtstadt Remscheid und typisches Nebenzentrum
- Durch Beteiligungsverfahren erhobene Wünsche, Meinungen und Hinweise von den Lennep-er*innen sind zu beachten
- Lennep-Altstadt ist geprägt durch eine kleinteilige Nutzungsmischung - in den Randlagen sind dagegen Wohngebiete mit eingestreuten Dienstleistungen zu verorten
- In mehreren Mobilitätskonzepten wird die Notwendigkeit zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer Mobilitätswende betont - Hoher Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrssicherheit

3.4. BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR

Die Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur findet auf zwei räumlichen Ebenen statt: zum einen wird der gesamte Stadtbezirk Lennep mit seinen 13 Stadtteilen betrachtet, zum anderen ein Fokusraum um den Altstadt kern herum (begrenzt durch die Ringstraße), der aus den Stadtteilen Lennep Altstadt (501), Lennep Nord (502), Stadtgarten (503), Lennep Neustadt (504) und Lennep West (505) besteht. Zur besseren Einordnung der Daten wird für jeden Indikator auch der Vergleich zur Gesamtstadt Remscheid dargestellt.

Alle im Folgenden aufgeführten Daten wurden von der Statistikstelle der Stadt Remscheid zur Verfügung gestellt.



Abb. 17: Abgrenzung des Fokusraumes nach Stadtteilen

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Im Fokusraum Lennep lebten zum 31.12.2023 10.562 Personen und damit etwas weniger als die Hälfte aller Einwohner*innen im Stadtbezirk Lennep (24.277 Personen). Die Bevölkerung im Fokusraum ist bis 2021 – mit Ausnahme eines Anstieges 2016/2017 – konstant rückläufig. In den letzten Jahren hat die Bevölkerungszahl wieder zugenommen, liegt aber immer noch unter dem Niveau von 2012 (-1,1%). Im gesamten Stadtbezirk Lennep unterliegt die Bevölkerungszahl in den vergangenen Jahren ähnlichen Schwankungen, hat jedoch seit 2020 konstant zugelegt und hat im Jahr 2023 erstmals das Niveau von 2012 wieder leicht überschritten (+0,1%). Im Vergleich dazu nimmt die Bevölkerungszahl der Gesamtstadt Remscheid seit 2014 konstant zu und lag 2023 3,3% über dem Niveau von 2012.

ALTERSSTRUKTUR

In Bezug auf die Altersstruktur der Bevölkerung zeigt sich, dass Lennep – und hier insbesondere der Fokusraum – eine durchschnittlich ältere Bevölkerung im Vergleich zur Gesamtstadt aus-

weist. Diese Tendenz hat sich in den letzten zehn Jahren weiter verfestigt: während der Anteil an Personen im Alter von 65 Jahren und älter in der Gesamtstadt seit 2012 kaum verändert bei 21,8% liegt, hat sich der Anteil im Bezirk Lennep sowie im Fokusraum im gleichen Zeitraum erhöht (von 22,5% auf 24,4% bzw. von 22,9% auf 26,3%). Die mittleren Altersgruppen (35-64 Jahre) sind in allen drei Betrachtungsebenen leicht abnehmend, in Lennep jedoch etwas stärker als in der Gesamtstadt. Auffällig ist der steigende Anteil an Kleinkindern sowohl in Lennep wie in der Gesamtstadt, was auf eine steigende Geburtenrate in den letzten Jahren zurückzuführen ist.

STAATSANGEHÖRIGKEIT

Im Rahmen der Analyse wurde zwischen Personen mit einer deutschen Staatsbürgerschaft, Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft und einem Migrationshintergrund¹ und Personen mit einer ausschließlich nicht-deutschen Staatsbürgerschaft unterschieden. Es zeigt sich auf allen drei Betrachtungsebenen, dass sich der Anteil der Personen mit einem Migrationshintergrund bzw. mit ausländischer Staatsbürgerschaft in den letz-

¹Als Person mit Migrationshintergrund wird hier verstanden, wer (als Ausländer) eine ausländische Staatsangehörigkeit besitzt oder wer neben der deutschen eine weitere Staatsangehörigkeit besitzt oder wer in Deutschland geboren und eingebürgert wurde oder wer im Ausland geboren wurde und nach 1949 zugewandert ist oder wer ein Elternteil hat, das eine ausländische Staatsangehörigkeit besitzt oder wer ein Elternteil hat, das im Ausland geboren wurde und nach 1949 zugewandert ist.

Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2023

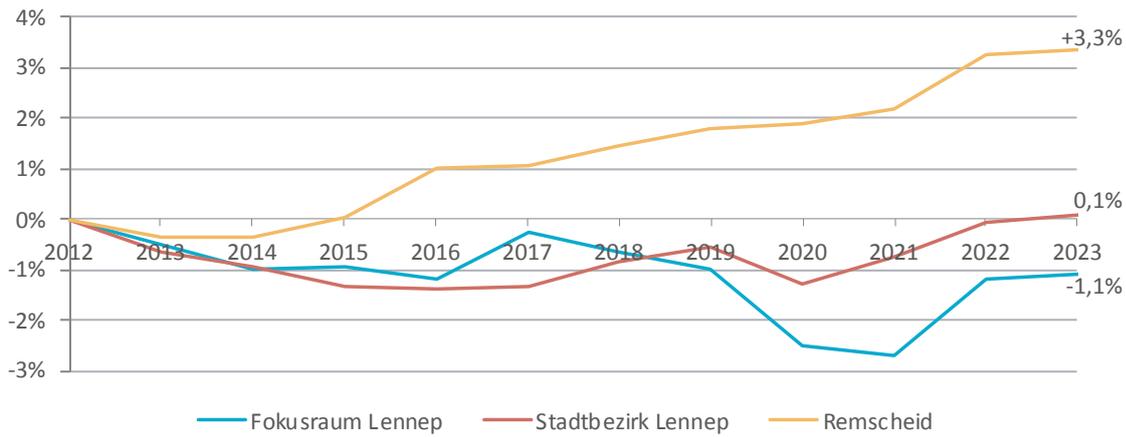


Abb. 18: Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2023 im Vergleich

Altersstruktur 2012 bis 2023

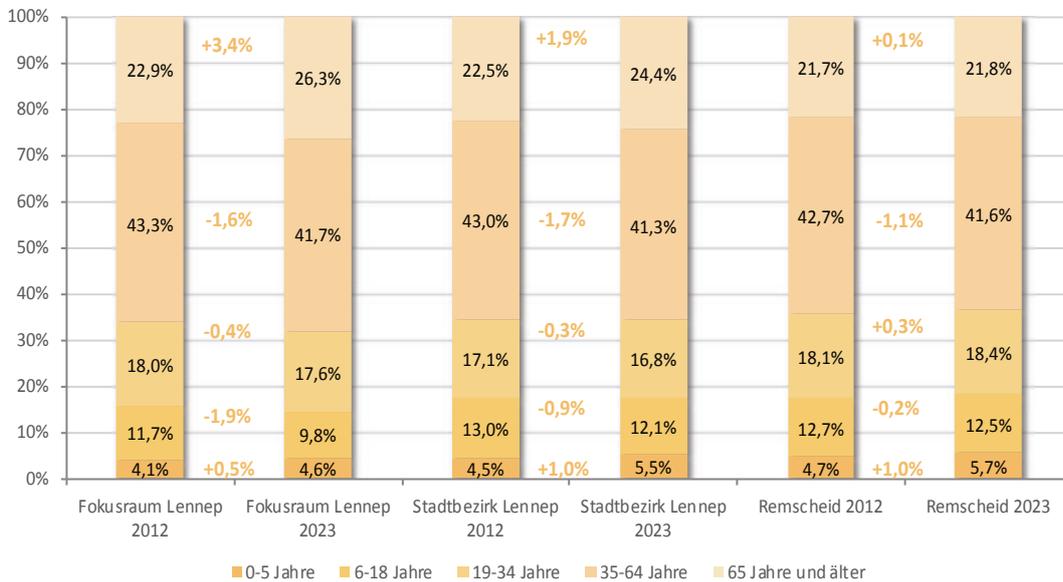


Abb. 19: Altersstruktur 2012 bis 2023 im Vergleich

Nationalitäten 2012 bis 2021/2023

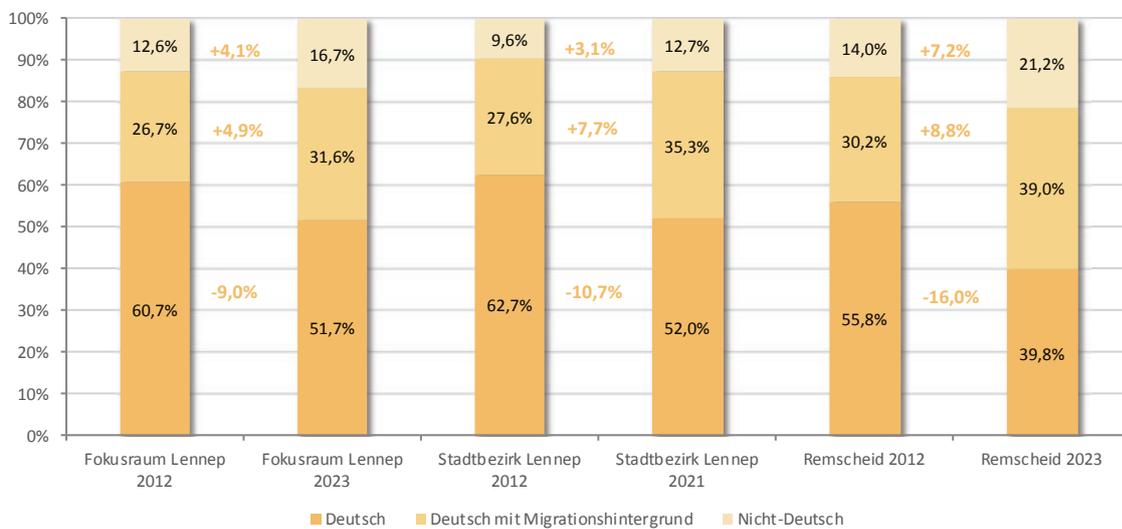


Abb. 20: Nationalitäten 2012 bis 2021/2023 im Vergleich

ten Jahren – teils deutlich – erhöht hat, bei entsprechendem Rückgang des Anteils an Personen mit einer deutschen Staatsbürgerschaft ohne Migrationshintergrund. Das Ausgangsniveau und die prozentualen Veränderungen sind jedoch in der Gesamtstadt ausgeprägter als in Lennep. So hat sich beispielsweise der Anteil an Personen mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft auch in Lennep seit 2012 erhöht, liegt aber immer noch deutlich unter dem Wert der Gesamtstadt.

ARBEITSMARKTSITUATION

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren liegt im Fokusraum Lennep mit 59,1% leicht über dem Wert der Gesamtstadt von 58,4%. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt bis 2021 eine stetige Zunahme, danach fällt der Anteil im Fokusraum Lennep leicht ab, während der in der Gesamtstadt weiter steigt. Die ansonsten annähernd parallel verlaufenden Kurven verdeutlichen, dass es sich hierbei um einen Indikator handelt, der vor allem durch allgemeine wirtschaftliche und gesamtgesellschaftliche Trends und weniger auf Stadt(teil)ebene beeinflusst wird.

Analog zum steigenden Anteil an Personen in einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung, ist der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren in den letzten Jahren rückläufig. Der Wert für die Gesamtstadt liegt hier mit 5,6% leicht über den Werten für den Fokusraum (5,0%).

SOZIALLEISTUNGSBEZUG

Der Anteil an SGB II-Bedarfsgemeinschaften an der Gesamtzahl der Haushalte² ist sowohl in Lennep, als auch auf Ebene der Gesamtstadt seit 2017 rückläufig und liegt 2021 unter den Werten von 2012. Auffällig ist, dass die Werte der Gesamtstadt Remscheid konstant um 2-3 Prozentpunkte über denen in Lennep (Fokusraum und Stadtbezirk) liegen, der Anteil an SGB II-Bedarfsgemeinschaften in Lennep also geringer ist als im gesamtstädtischen Durchschnitt. Für das Jahr 2022 ist aufgrund fehlender Zahlen zur Gesamtzahl der Haushalte keine anteilige Berechnung möglich. Die absoluten Zahlen zeigen aber, dass sich die Anzahl der SGB II-Bedarfsgemeinschaften sowohl im Fokusraum Lennep als auch in der Gesamtstadt im Vergleich zu 2021 erhöht haben, dabei aber weiterhin unter dem Niveau von 2012 liegen.

Betrachtet man die einzelnen Stadtteile, wird deutlich, dass es innerhalb der drei Betrachtungsräume teilweise deutliche kleinräumige Unterschiede gibt: allein im Fokusraum Lennep variieren die Anteil an SGB II-Bedarfsgemeinschaften 2021 zwischen 2,6% in Lennep-Nord (502) und 9,4% in Lennep Neustadt (504).

²Aus dem Melderegister der Stadt Remscheid sind keine direkten Angaben über Haushalte entnehmbar. Deshalb müssen auf indirektem Wege aus den Personendaten Hinweise auf das Zusammenleben der Personen in Haushalten gewonnen werden. Die Haushaltsgenerierung ist ein Verfahren, das an ein und derselben Wohnadresse gemeldete Personen aufgrund von Merkmalsvergleichen zu Wohnhaushalten zusammenführt. Folglich handelt es sich hier um geschätzte Haushalte.

ZWISCHENFAZIT

Im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt ist die Bevölkerung in Lennep geprägt durch:

- einen Rückgang der Einwohnerzahl, insbesondere im Fokusraum,
- einen höheren Anteil älterer Menschen,
- einen geringeren Anteil an Personen mit einem Migrationshintergrund, bei gleichzeitiger Zunahme dieser Personengruppe,
- einem leicht höheren (aber rückläufigen!) Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten,
- einen geringeren (aber stärker zunehmenden!) Anteil an Arbeitslosen,
- einen geringen Anteil an Personen in SGB II-Bedarfsgemeinschaften.

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte 2012 bis 2021/2022

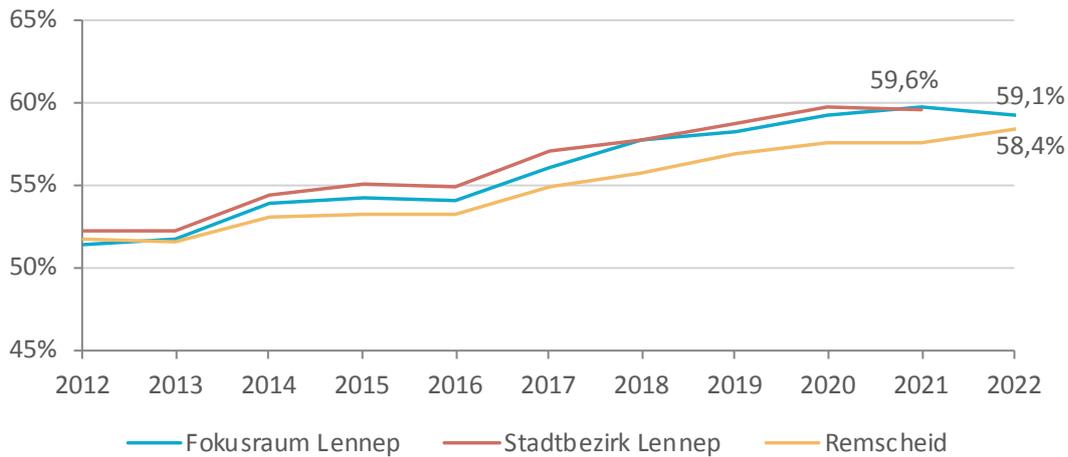


Abb. 21: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte 2012 bis 2021/2022 im Vergleich

Arbeitslosigkeit 2013 bis 2021/2022

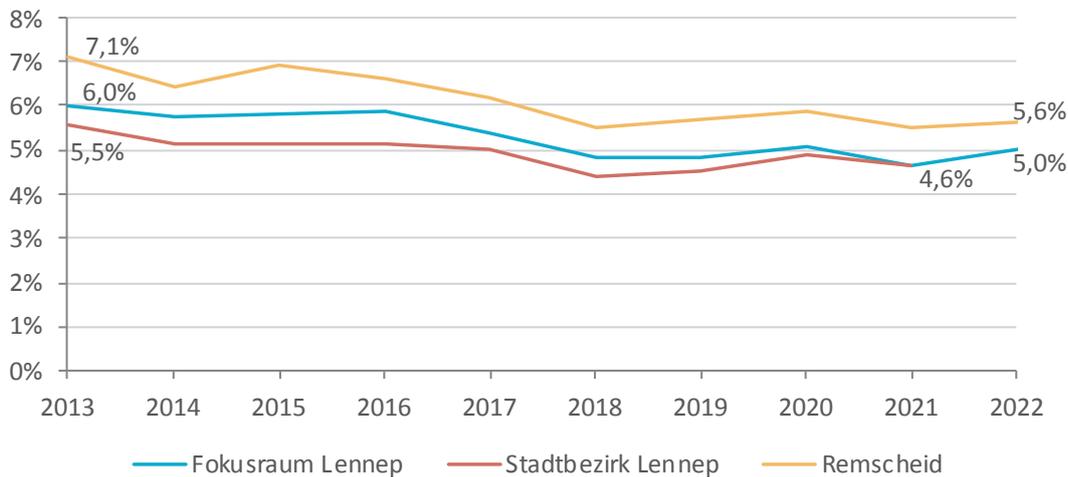


Abb. 22: Arbeitslosigkeit 2013 bis 2021/2022 im Vergleich

Anteil SGB II Bedarfsgemeinschaften 2012 bis 2021

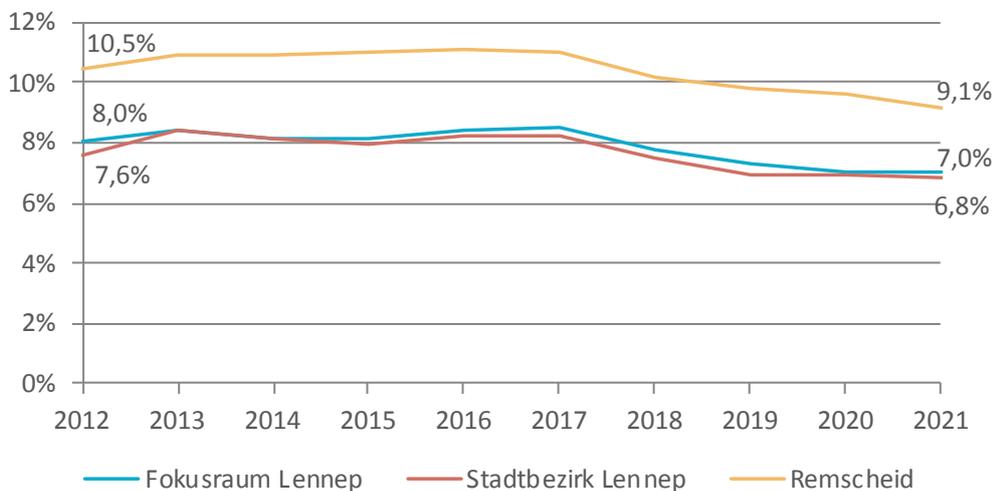


Abb. 23: SGB II Bedarfsgemeinschaften 2012 bis 2021 im Vergleich

3.5. STADTRÄUMLICHE STRUKTUR, STÄDTEBAU UND STADTBILD

Das Untersuchungsgebiet Lennep lässt sich in diese sieben Teilräume einteilen:

- Die Altstadt,
- die Neustadt,
- die Kölner Straße,
- das Bahnhofsquartier,
- Lennep Nord,
- das Stadtgartenquartier
- und die Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße.

Die Teilräume unterscheiden sich in ihrer städtebaulichen Struktur, ihrem Alter, ihren Nutzungsschwerpunkten und ihrem Charakter zum Teil deutlich. Sie werden im Folgenden vorgestellt.

DIE ALTSTADT

Die Altstadt besteht aus einer homogenen geschlossenen historischen Bebauung, die überwiegend aus der Barockzeit und dem 19. Jahrhundert stammt und den mittelalterlichen Stadtgrundriss abbildet. Die Altstadt hat einen fast kreisrunden Grundriss mit einer unregelmäßigen Struktur kleiner Parzellen, die durch zahlreiche Gassen erschlossen werden. 116 Häuser im Stadtkern sind denkmalgeschützt. Aus der Silhouette der Altstadt treten die Türme der ev. Stadtkirche Lennep, der Klosterkirche sowie der kath. Kirche St. Bonaventura hervor und stellen wichtige Blickpunkte dar.

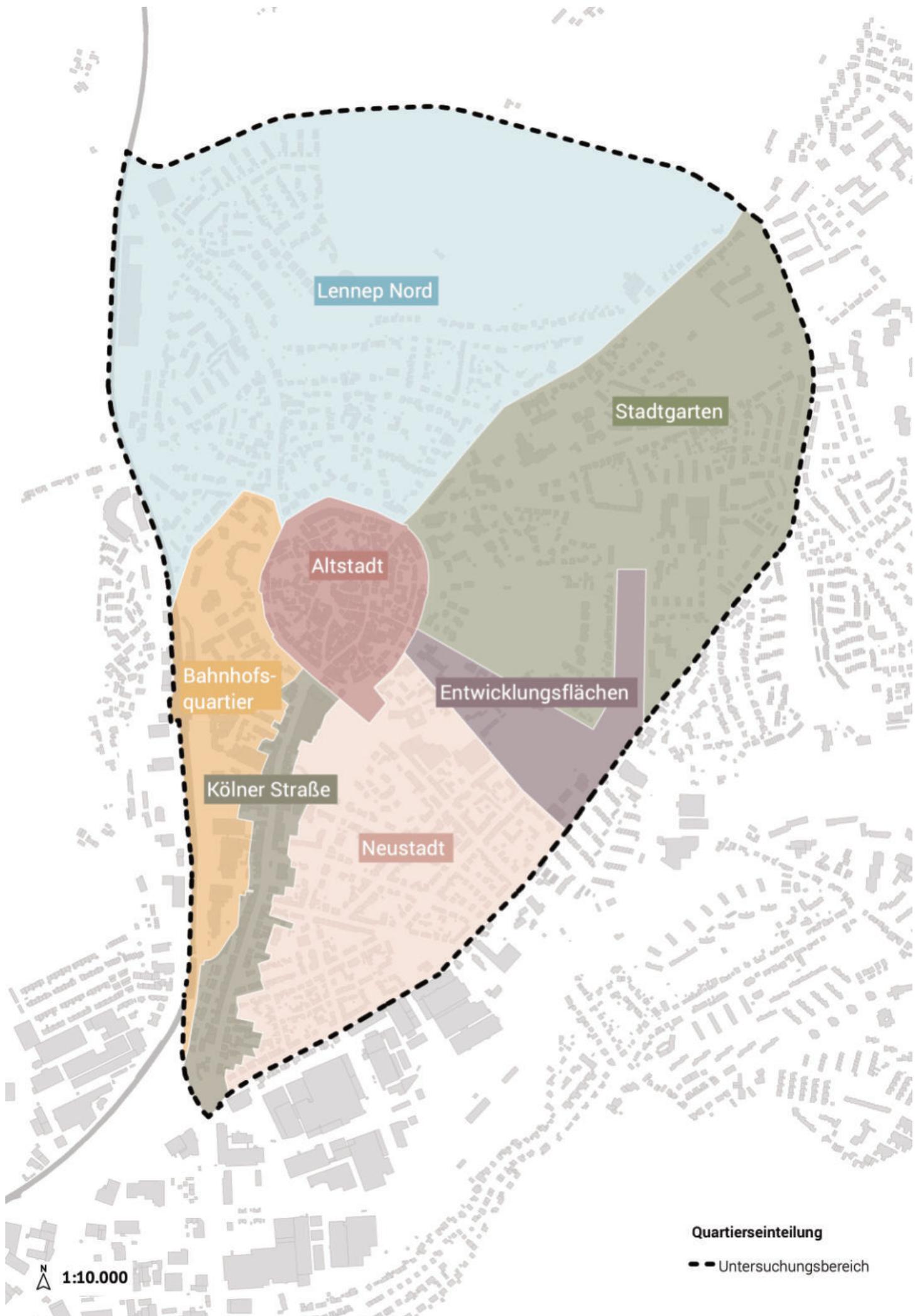
Im Bereich Kölner Straße, Schwelmer Straße, Berliner Straße, Wetterauer Straße und Alter Markt

herrscht eine kleinteilige Nutzungsmischung vor, während die übrigen Bereiche der Altstadt überwiegend von Wohnnutzungen dominiert werden. Die Wallstraße und die Straße Thüringsberg markieren den Verlauf der ehemaligen Stadtmauer. Die Bebauung entlang dieses Rings um die Altstadt ist z. T. großmaßstäblicher und heterogener als die dichte, geschlossene Bebauung der Altstadt (u. a. Röntgen-Museum, Lebenshilfe, Hotel Berliner Hof, ehemalige Badeanstalt „Die Welle“). In Bereichen, wo wichtige Ausfallstraßen auf den Ring treffen, werden Plätze bzw. mehr oder weniger räumlich gefasste Räume ausgebildet, wie der Jakobusplatz am Kölner Tor, der Bismarckplatz, der Mollplatz oder der Rosengarten.



Abb. 24: Altstadt Lennep





DIE NEUSTADT

Die Neustadt entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als erste Stadterweiterung jenseits der alten Stadtbefestigung im Süden des Stadtkerns. Hier entstanden v. a. freistehende Villen im gründerzeitlichen und neubergischen Stil. Die Neustadt ist überwiegend von einer offenen Bebauung auf großen und tiefen Parzellen geprägt, was dem Quartier seinen grünen Charakter verleiht. In der Neustadt liegt der Hardtpark, Lenneps größte öffentliche Parkanlage, die ursprünglich als Garten einer Villa angelegt wurde und



Abb. 25: Neustadt Lennep

1956 von dem damaligen Besitzer, Alfred Hardt, der Stadt als öffentlicher Park geschenkt wurde. Eine Besonderheit in der Neustadt stellt der Siedlungsbereich an der Zeppelinstraße dar. Diese Gebäudegruppe von 1907 bis 1923 ist eines der wenigen Beispiele einer planmäßig angelegten Wohnanlage des Arbeiterwohnungsbaus in Lennep. Die erhaltenswerte Siedlung ist in einem erneuerungsbedürftigen Zustand. Die überwiegende Nutzung in der Neustadt ist das Wohnen.

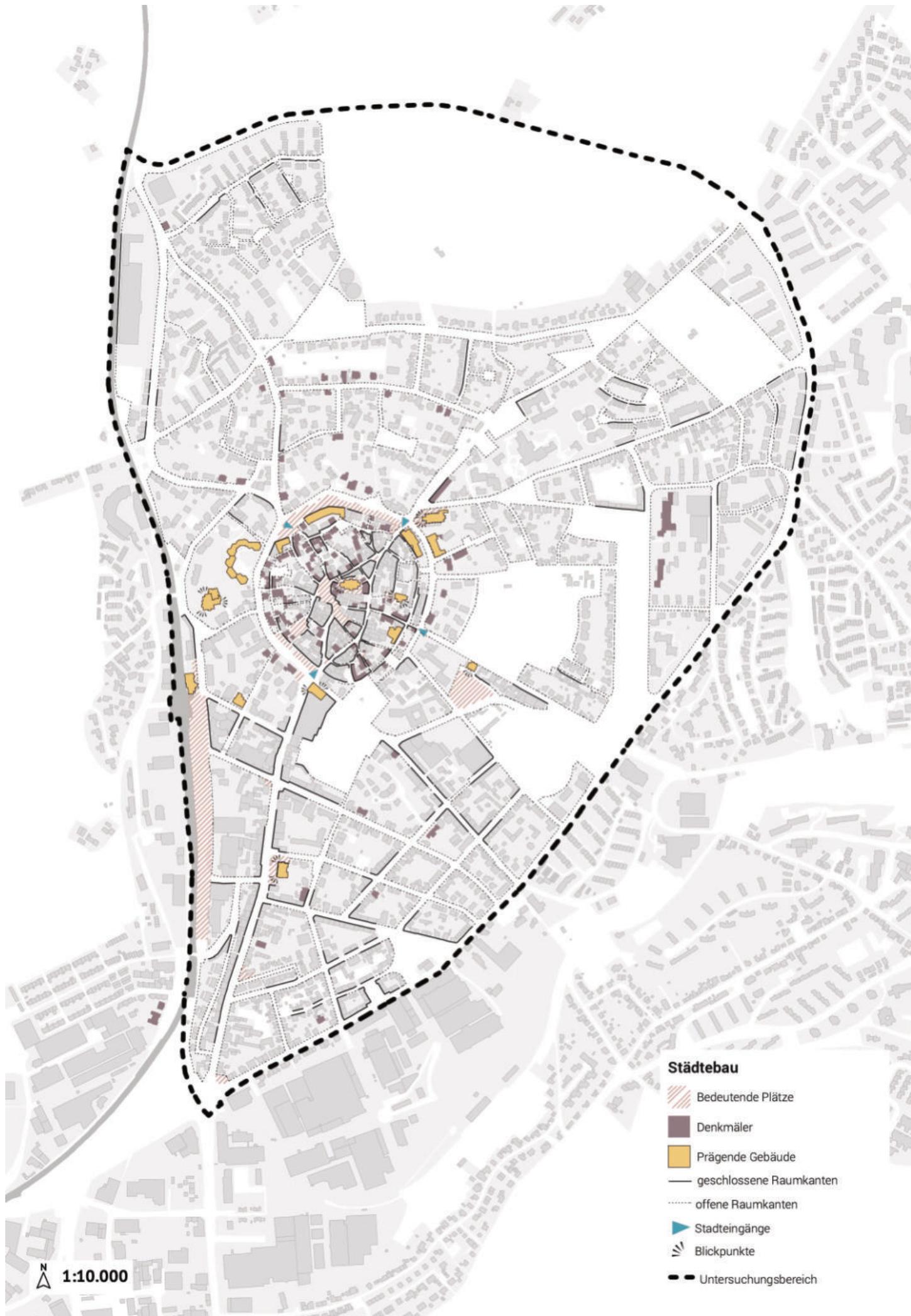


DIE KÖLNER STRASSE

Die Kölner Straße ist der ursprünglich historische Pilger- und Handelsweg, der den Stadtkern von Lennep von Süden erschließt. Sie wurde ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Teil der Neustadt bebaut. Die Gebäude sind hier zumeist in straßenbegleitender, geschlossener Bauweise errichtet. Die städtischen Wohn- und Geschäftshäuser sind zwei- bis viergeschossig, im Vergleich zum Stadtkern besitzen sie eine grobe Körnigkeit und relativ große Parzellen. An der Kölner Straße stehen einige Gebäude, die aufgrund ihrer Funktion und Gestalt das Straßenbild besonders prägen und Akzente im Stadtraum setzen. Das historische Kaufhausgebäude am Kölner Tor (heute Standort mehrerer Nahversorger), das Sparkasengebäude, das von der Straßenflucht zurückspringt und unterschiedliche Vorbereiche ausbildet sowie das 1889 erbaute ehemalige Landratsamt (heute Kreishaus), das in seiner gesamten Gebäudebreite deutlich abgerückt von der

Straße ist, und einen Vorplatz ausbildet. Die Kölner Straße ist neben dem Stadtkern der Hauptstandort für Einzelhandel und Dienstleistungen und ist als eine der Hauptradialen des Stadtkerns stark befahren. Gemessen an der Gebäudehöhe ist ihr Querschnitt relativ schmal, was ihr einen städtischen Charakter verleiht, jedoch wenig Raum für Aufenthaltsmöglichkeiten zur Verfügung stellt.

Die historische Gebäudesubstanz entlang der Kölner Straße wurde insbesondere in den Erdgeschossen häufig stark überformt. Großflächige Fensterfronten und Werbeanlagen sowie ortsfremde Materialien sorgen für ein unruhiges Straßenbild. Einzelne Gebäude weisen zudem Sanierungs- bzw. Instandsetzungsbedarf auf.



Städtebau

-  Bedeutende Plätze
-  Denkmäler
-  Prägende Gebäude
-  geschlossene Raumkanten
-  offene Raumkanten
-  Stadteingänge
-  Blickpunkte
-  Untersuchungsbereich

N 1:10.000



Abb. 26: Kölner Straße

DAS BAHNHOFSQUARTIER

Mit dem Bau des Bahnanschlusses und des Bahnhofsgebäudes Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs auch die Bedeutung des Stadtraums zwischen Stadtkern, Kölner Straße und Gleiskörper. Heute präsentiert sich dieser Bereich als der heterogenste Stadtraum im Untersuchungsgebiet. Er ist geprägt von:

- Historischen Gebäuden des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts, überwiegend in der Bahnhofstraße, Bergstraße und im unmittelbaren Bahnhofsumfeld, wie dem Bahnhofsgebäude oder dem ehemaligen Amtsgerichtsgebäude in der Bahnhofstraße,
- von großflächigen Einzelhandelsgebäuden an der Robert-Schumacher-Straße,
- von Bürogebäuden und Gewerbebetrieben an der Robert-Schumacher-Straße und an der



Straße Am Johannisberg,

- von großmaßstäblichen Wohngebäuden der 1970er Jahre an der Post- und Gartenstraße sowie
- von großflächigen Parkplatzanlagen und Parkdecks u. a. in der Bergstraße und der Robert-Schumacher-Straße.

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude (Baujahr 1911) liegen zwei Büro- und Gewerbeimmobilien, die ehemals in Eigentümerschaft der Post und der Telekom waren. Das ehemalige Telekomgebäude ist in aktueller Eigentümerschaft eines Kulturvereins, eine aktive Nutzung des Gebäudes ist derzeit nicht ablesbar. Das Gebäude nördlich des Bahnhofsgebäudes verzeichnet seit Jahren einen Leerstand und einen großen Sanierungsstau.



Abb. 27: Bahnhofsquartier



ENTWICKLUNGSFLÄCHEN MÜHLEN-/RÖNTGENSTRASSE

Die Entwicklungsflächen umfassen den Bereich südöstlich des Stadtkerns, zwischen Mühlenstraße und der Straße Am Stadion bis zur Ringstraße sowie den ehemaligen Kirmesplatz zwischen Brehmstraße und Röntgenstraße. Ähnlich wie das Bahnhofsquartier sind auch die Entwicklungsflächen von einer heterogenen Mischung unterschiedlicher Gebäude und Nutzungen geprägt. Neben einer ehemaligen Grundschule befinden sich hier das Röntgen-Stadion, die Spielstätte des FC Remscheid, das Baudenkmal der Alten Feuerwache sowie vereinzelte Wohn- und Gewerbegebäude. Mit dem derzeit als Parkplatz bzw. Wohnmobilstellplatz genutzten Jahnplatz und dem ehemaligen Kirmesplatz liegen in diesem Bereich

auch zwei große bisher untergenutzte Freiflächen. Nachdem der Bebauungsplan für das Designer-Outletcenter (DOC) durch einen Gerichtsbeschluss im Januar 2022 für unwirksam erklärt wurde, wurde seit Sommer 2022 ein öffentliches Beteiligungsverfahren zur Generierung von Ideen für eine alternative Flächenentwicklung durchgeführt. Seit Anfang 2023 bereitet ein neuer Investor die Entwicklung der Fläche erneut zu einem Outletcenter vor. Dabei sollen einzelne Bestandsgebäude, u. a. die Alte Feuerwache und ein Druckereigebäude an der Mühlenstraße, sowie die Wupperstraße erhalten bleiben.



Abb. 28: Neue Quartiere Lennep

LENNEP NORD

Das Quartier Lennep Nord schließt nördlich an die Altstadt und das Bahnquartier an, es wird im Westen von der Bahnlinie und östlich von der Schwelmer Straße begrenzt. Den Abschluss nach Norden bildet die Ringstraße. Die vorherrschende Nutzung in Lennep Nord ist das Wohnen, das weitestgehend in freistehenden Einzel-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern in offener Struktur organisiert ist. Die radial zum Stadtkern verlaufenden Straßen Knutshöhe und Lüttringhauser Straße werden in Nähe des Stadtkerns überwiegend von historischer Bebauung geprägt, ebenso die parallel zum Hang verlaufenden Wohnstraßen Wiesenstraße, Schillerstraße und Albert-Schmidt-Allee. Diese Bereiche wurden weitestgehend im Zuge der ersten Stadterweiterungen im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert bebaut. Nördlich der

Heinrich-Hertz-Straße und des westlichen Abschnittes der Albert-Schmidt-Allee (ab der Straße Knutshöhe) erstreckt sich ein Wohngebiet mit jüngerer Vergangenheit. Die Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauung sowie die maximal viergeschossige Mehrfamilienhausbebauung aus Zeilen und Punkthäusern entstand ab den 1960er Jahren. Das Wohngebiet an der Knutshöhe nimmt eine ähnlich große Fläche wie der historische Stadtkern ein. Östlich dieses Gebiets schließt sich eine unbebaute Freifläche an, die im Flächennutzungsplan der Stadt Remscheid als Wohnbaufläche ausgewiesen ist und auf der perspektivisch ein nachhaltiges Wohnquartier entstehen soll. Am Westrand von Lennep Nord reihen sich entlang der Bahngleise und der Lüttringhauser Straße großflächige Einzelhandels- und Gewerbeflächen.



Abb. 29: Lennep Nord

DAS STADTGARTENQUARTIER

Das Stadtgartenquartier grenzt östlich an den historischen Stadtkern, es erstreckt sich zwischen der nördlich verlaufenden Schwelmer Straße und der südlichen Mühlenstraße und wird im Osten von der Ringstraße begrenzt. Das Stadtgartenquartier verfügt über drei große Freiflächen, den städtischen Waldfriedhof im Nordosten, der seit 1938 als Friedhof fungiert und mit seinem Bestand an alten Bäumen einen parkartigen Charakter besitzt, den Friedhof an der Albrecht-Thaer-Straße (evangelisch und katholisch) sowie die Grünanlage Professor-Hermann-Platz in Verlängerung des Kirmesplatzes an der Röntgenstraße. Besondere Nutzungsbausteine und prägende Baukörper im Stadtgartenquartier stellen das Röntgen-Gymnasium und die benachbarte ehemalige Landwirtschaftsschule (heute Außenstelle der Musik- und Kunstschule Remscheid sowie Er-

weiterungsräume des Röntgen-Gymnasiums), das Tuchmuseum, die Freiherr-vom-Stein-Schule, die kath. Kirche St. Bonaventura sowie mehrere Seniorenwohn- und Pflegeeinrichtungen dar. Die übrigen Bereiche des Quartiers sind von Wohnbauungen in zumeist offener Bauweise mit unterschiedlichen Baualtern (vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis zum ausgehenden 20. Jahrhundert) geprägt. Am Professor-Hermann-Platz, erschlossen von Röntgenstraße, Hackenberger Straße, Teichstraße und Weyerhofsfeld befindet sich ein historische Wohnsiedlung in Form eines offen Baublockes mit großzügigem grünen Innenbereich. Große Teile der Bebauung befinden sich im Besitz der Genossenschaft Beamten-Wohnungsbauverein eG Remscheid-Lennep.



Abb. 30: Stadtgartenquartier

ZWISCHENFAZIT

Der Untersuchungsraum gliedert sich in Quartiere mit unterschiedlichen Charakteren und Handlungsbedarfen. Folgende Themen spielen in den einzelnen Quartieren eine wichtige Rolle:

- Altstadt: Attraktivierung und energetische Ertüchtigung der historischen Bausubstanz sowie Verbesserung der Altstadtzugänge
- Neustadt: Erhalt und Stärkung des grünen Charakters sowie Aufwertung erneuerungsbedürftiger Bestände
- Bahnhofsquartier: Inwertsetzung von Leerständen und Verbesserung der Zugänge zur Altstadt
- Entwicklungsflächen Mühlen-/ Röntgenstraße: Erhalt vorhandener identitätsstiftender Strukturen, Anbindung an die Altstadt und Vernetzung mit der übrigen Umgebung
- Lennep Nord: Erhalt des grünen Charakters der Wohnbereiche
- Stadtgartenquartier: Erhalt der historischen Strukturen und Aufwertung der Grünfläche Professor-Hermann-Platz

3.6. NUTZUNGSSTRUKTUR

Der erste Teil der Nutzungsanalyse stellt die jeweils dominante Nutzung eines Gebäudeblocks kartografisch dar. Im zweiten Teil wird ein Fokus auf die beiden nutzungsgemischten Teilräume, die Altstadt und die Obere Kölner Straße, gelegt. In diesen Fokusräumen sind nicht nur die dominanten Nutzungen erfasst und analysiert, sondern gebäudegenau kartiert.

Das Nutzungsspektrum im Untersuchungsbereich ist sehr breit. Nutzungsmischungen treten nicht nur punktuell, sondern durchaus verteilt über den gesamten Untersuchungsbereich auf. Die Nutzungsvielfalt ist eine prägende Eigenschaft von Lennep. Nutzungsmischungen sind nicht in jedem Baublock anzutreffen und finden nicht überall im gleichen Maße statt. Die folgenden Ausführungen beschreiben in Ergänzung zu den Karten die jeweiligen in den Teilräumen des Untersuchungsbereich prägenden Nutzungen.

LENNEP NORD

Im Bereich Lennep Nord, zwischen Altstadt, Lüttringhauser Straße und Albert-Schmidt-Allee, wird fast ausschließlich gewohnt. Hier dominieren Wohnhäuser, Ein- und Zweifamilienhäuser mit zum Teil großen Gartengrundstücken, ergänzt durch einige Mehrfamilienhäuser. Der Siedlungsrand grenzt im Norden an landwirtschaftliche Fläche und bildet den Übergang in den offenen Landschaftsraum. Im Nordosten entlang der Bahngleise befindet sich Gewerbe mit großflächiger Einzelhandelsnutzung (u. a. ein Garten- und ein Grill-Center).

STADTGARTEN

Das nord- bis südöstlich der Altstadt gelegene Quartier Stadtgarten wird v. a. durch Bildungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen (u. a. Kindergärten, Grundschule, Gymnasium, Musikschule, Gemeindehäuser, Pflegeeinrichtungen) sowie Wohngebäude genutzt. Die Wohnnutzung geht im Nordosten, getrennt durch die Ringstraße, über in die Wohnquartiere Hackenberg und Henkelhof. In diesem Teilraum befinden sich auch die beiden großen Friedhöfe von Lennep, die in Teilen auch die Funktion einer Grünfläche übernehmen.

Eine Besonderheit in diesem Teilraum ist aktuell die große Entwicklungsfläche Mühlen-/Röntgenstraße, bestehend aus einem brachliegendem Grundschulgelände, dem Jahnplatz, dem Röntgen-Stadion und dem ehemaligen Kirmesplatz.

NEUSTADT

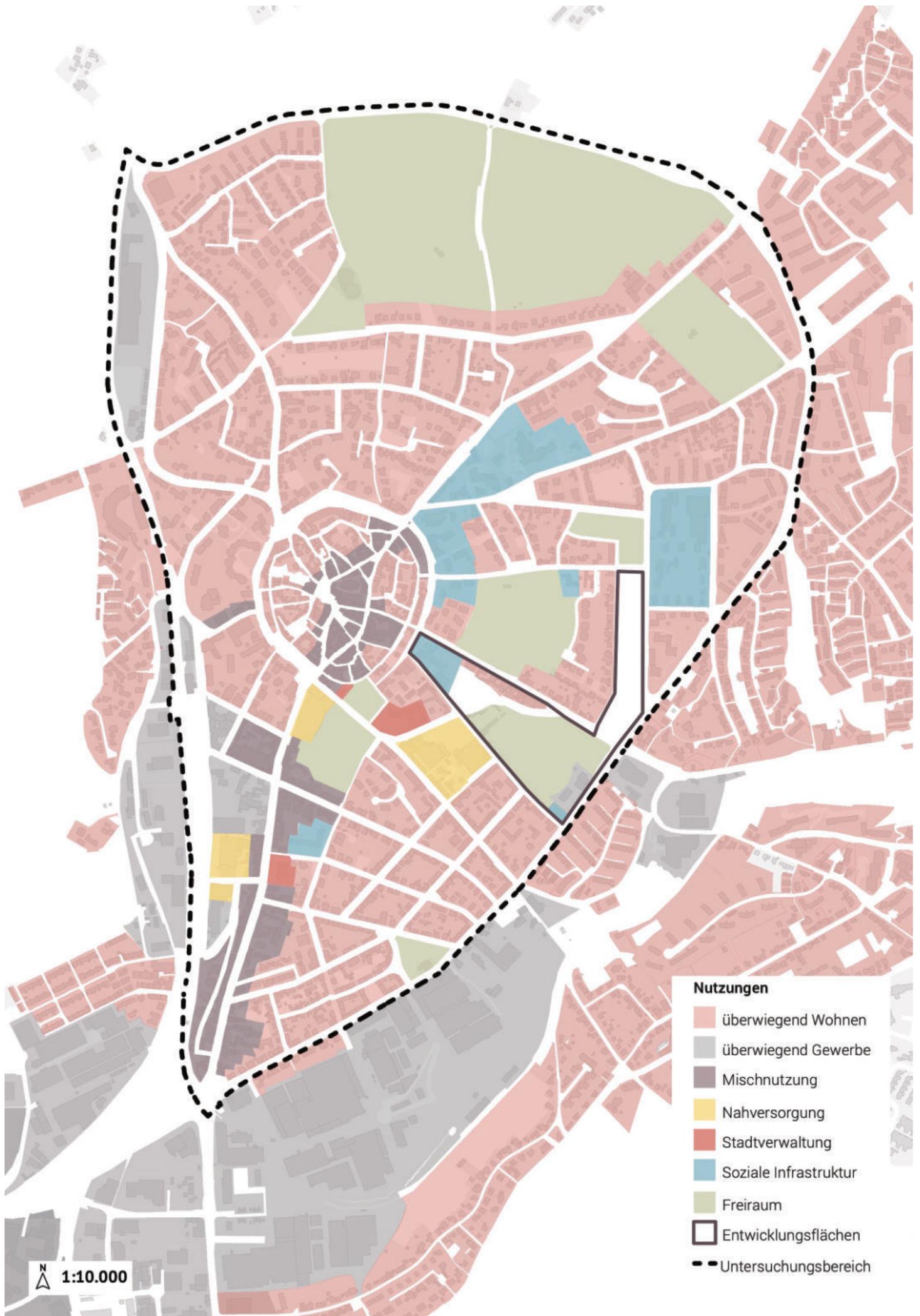
Südlich der Altstadt befindet sich die Lennep-Neustadt. Sie wird überwiegend durch die Wohnnutzung in Form gründerzeitlicher, offener wie geschlossener Blockstrukturen sowie durch die vielfältigen Nutzungen der oberen Kölner Straße geprägt. Zudem befindet sich in diesem Teilraum südlich des Stadions einer von drei Nahversorgungsstandorten für Lennep.

Es gibt in der Neustadt zwei Schulen, drei Grünflächen (Hardtpark, Rosenpark, Zeppelin-Dreieck / Hermannstraße) und mit Polizei und Finanzverwaltung zwei öffentliche Nutzungsschwerpunkte. Am südöstlichen Rand besteht, getrennt durch die Ringstraße (B229), ein unvermitteltes Gegenüber von Wohngebäuden und Gewerbenutzungen.

KÖLNER STRASSE

Die obere Kölner Straße in der Neustadt zeichnet sich, ähnlich wie die Altstadt, durch eine vielfältige Nutzungsmischung in den Erdgeschosszonen aus. Häufig finden sich in einem Gebäude mehrere Ladenlokale mit unterschiedlichen Angeboten. In Richtung Altstadt ist eine leichte Konzentration der Einzelhandelsnutzungen festzustellen, die auch in Kombination mit Dienstleistungsangeboten auftreten. Ein großer Nahversorgungsstandort mit ergänzendem Einzelhandel und Gastronomie befindet sich in unmittelbarer Nähe der Kreuzung von Kölner Straße und Wupperstraße in einem ehemaligen Kaufhausgebäude. Entlang der Kölner Straße sind unterschiedlichste gastronomische Angebote - zwischen Imbiss und Restaurant - angeordnet. Prägende Nutzung in den oberen Etagen der Gebäude ist das Wohnen.

Die Kölner Straße bildet in Ergänzung zum Altstadtkern eine Nutzungsvielfalt von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und Wohnen.



BAHNHOFSQUARTIER

Das Bahnhofsquartier zwischen Kölner Straße, dem Gleiskörper der Bahn, der Lüttringhauser Straße und der Altstadt weist eine sehr heterogene Nutzungsstruktur auf. Neben dem Bahnhofpunkt befinden sich hier Dienstleistungsangebote im Gesundheitsbereich, verortet im ehemaligen Bahnhofsgebäude, ein Nahversorgungsstandort an der Robert-Schumacher-Straße, Büronutzungen, Gewerbebetriebe und Wohnnutzungen. Darüber hinaus fallen als besonders prägende Nutzungen im Bahnhofsquartier großflächige Stellplatzanlagen an der Bergstraße und der Robert-Schumacher-Straße, der Verwaltungskomplex der Firma Vaillant an der Robert-Schumacher-Straße sowie drei leerstehende, bzw. untergenutzte Immobilien (Gebäude nördlich des Bahnhofsgebäudes sowie ehem. Postgebäude und ehem. Telekomgebäude gegenüber des Bahnhofsgebäudes) in unmittelbarer Bahnhofsnähe auf. Die Robert-Schumacher-Straße ist in ihrer Dimensionierung und Ausstattung so gestaltet, dass sie als Veranstaltungs- und Kirmesfläche fungieren kann.

ALTSTADT

Die Altstadt zeichnet sich durch ein differenziertes Nutzungsangebot aus. Die Mischung von Wohnen sowie gewerblichen und gastronomischen Nutzungen erfolgt sowohl vertikal in einem Gebäude als auch horizontal im Nebeneinander der Nutzungen. Die überwiegende Nutzung der Altstadt ist das Wohnen, die, wenn nicht im gesamten Gebäude, so zumeist in den oberen Etagen etabliert ist. V. a. im Norden der Altstadt um den Gänsemarkt,

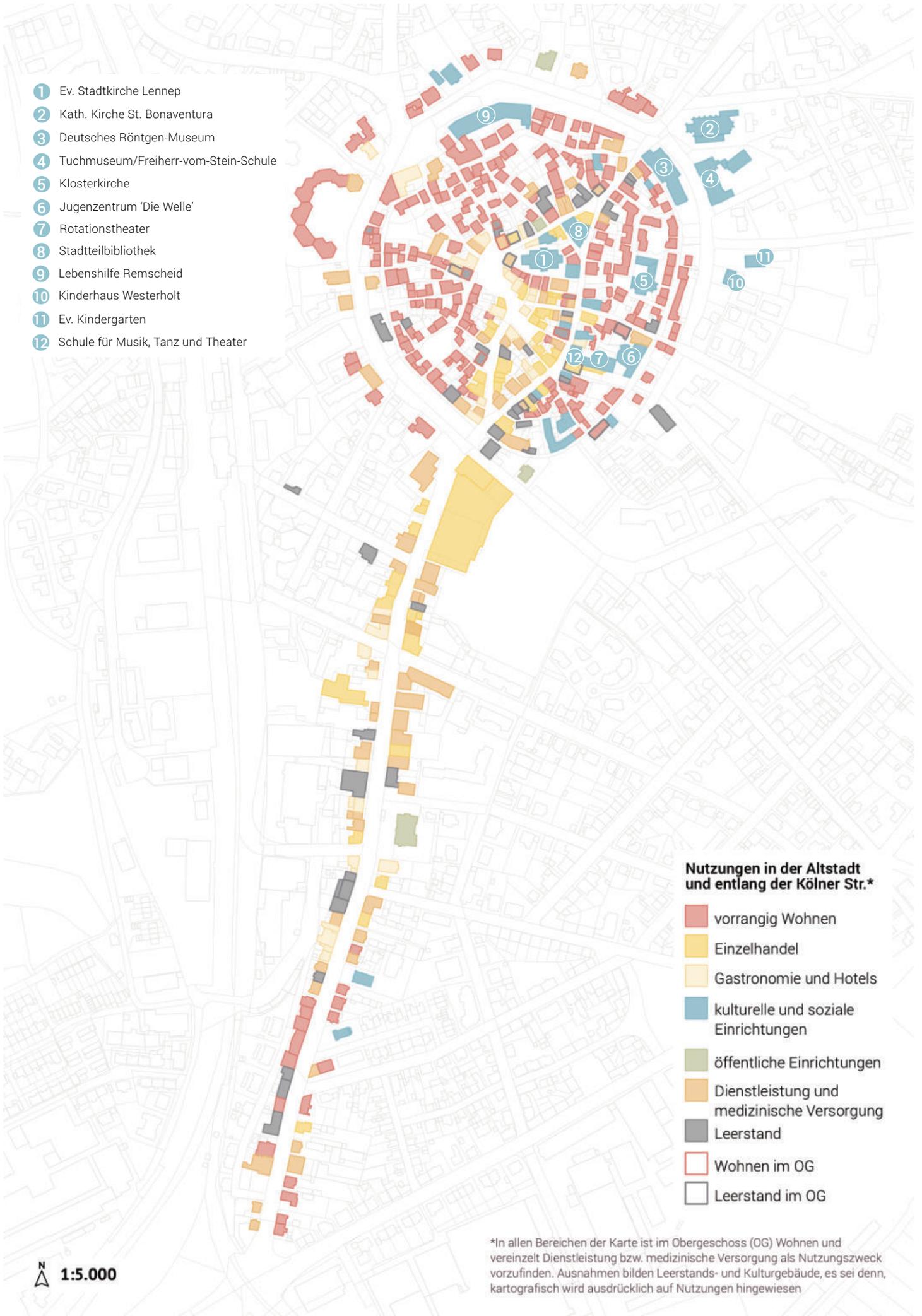
im Westen um den Munsterplatz und im Osten zur Wallstraße dominiert die Wohnnutzung. Im südlichen Teil der Altstadt entlang der Wetterauer Straße und der Kölner Straße befinden sich in den Erdgeschosslagen zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, die um gastronomische Angebote ergänzt werden. Gastronomischer Konzentrationsspunkt in der Altstadt ist der Alte Markt. Im östlichen Teil entlang der Kölner Straße / Wallstraße erstreckt sich das kulturelle Angebot der Altstadt. Hier sind das Rotationstheater, die Stadtteilbibliothek, das soziokulturelle Kinder- und Jugendzentrum ‚Die Welle‘ oder das Kulturzentrum Klosterkirche beispielhaft zu nennen, die kulturelle Anziehungspunkte für Bewohner*innen und Tourist*innen bieten.

In der Altstadt sind signifikante Leerstände - von kompletten Gebäudeleerständen über leerstehende Erdgeschossbereiche bis zu ungenutzten Obergeschossen - zu verzeichnen, die den ansonsten positiven Eindruck der gemischten und lebendigen Nutzungsstruktur im Stadtkern beeinträchtigt.

ZWISCHENFAZIT

- Nutzungsstruktur ist geprägt durch große Vielfalt und räumliche Nähe
- Grundbedürfnisse Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit und Mobilität finden nebeneinander statt
- Kurze Wege zwischen wichtigen Nutzungsangeboten sind möglich
- Altstadt und Kölner Straße als zwei Bereiche mit hohem Anteil an Nutzungsmischung
- Leerstände insbesondere in der Altstadt und Kölner Straße in den Erdgeschosszonen sowie im Bahnhofsquartier
- Viele Beispiele für gelungene Umnutzungen und Inwertsetzungen historischer Gebäude in der Altstadt (u. a. Moll'sche Fabrik, Klosterkirche, Rotationsdruckerei Bergische Morgenpost, Textilfabrik Mühlinghaus)
- Unterschiedliche Wohnformen - vom freistehenden Einfamilienhaus bis zur Wohnung im Geschosswohnungsbau - mit zumeist kurzen Wegen zum ÖPNV und Versorgungseinrichtungen

- 1 Ev. Stadtkirche Lennep
- 2 Kath. Kirche St. Bonaventura
- 3 Deutsches Röntgen-Museum
- 4 Tuchmuseum/Freiherr-vom-Stein-Schule
- 5 Klosterkirche
- 6 Jugendzentrum 'Die Welle'
- 7 Rotationstheater
- 8 Stadtteilbibliothek
- 9 Lebenshilfe Remscheid
- 10 Kinderhaus Westerholt
- 11 Ev. Kindergarten
- 12 Schule für Musik, Tanz und Theater



Nutzungen in der Altstadt und entlang der Kölner Str.*

- vorrangig Wohnen
- Einzelhandel
- Gastronomie und Hotels
- kulturelle und soziale Einrichtungen
- öffentliche Einrichtungen
- Dienstleistung und medizinische Versorgung
- Leerstand
- Wohnen im OG
- Leerstand im OG

*In allen Bereichen der Karte ist im Obergeschoss (OG) Wohnen und vereinzelt Dienstleistung bzw. medizinische Versorgung als Nutzungszweck vorzufinden. Ausnahmen bilden Leerstands- und Kulturgebäude, es sei denn, kartografisch wird ausdrücklich auf Nutzungen hingewiesen

3.7. SPORT, FREIZEIT, KULTUR UND TOURISMUS

SPORT- UND FREIZEITANGEBOT

Lennep ist mit Angeboten aus den Bereichen Sport und Freizeitgestaltung gut ausgestattet. Die bekannteste und traditionsreichste Sportstätte des Stadtbezirks ist das **Röntgen-Stadion**, Heimatstätte des FC Remscheid bzw. seiner Vorgängervereine. Das Stadion verfügt neben der Naturrasenfläche auch über eine Laufbahn und weiteres Leichtathletik-Equipment, ist aber sowohl vom Erscheinungsbild als auch von seiner (technischen) Ausstattung her in die Jahre gekommen. Im Zuge der Planungen für den Bau eines Outletcenters ist ein Abriss des Stadions vorgesehen.

Weitere Sportanlagen sind die **Sportanlage und Sporthalle Hackenberg**, die v. a. durch den SG Hackenberg 1973 e.V. und die umliegenden Schulen genutzt wird sowie die **Tennisanlage** von Grün-Weiß Lennep. Beide Anlagen sind augenscheinlich in einem guten Zustand. Ein weiteres Angebot, dass sich v. a. an Kinder und Jugendliche richtet ist die **Skatehalle „Funbox“**. Diese von der Stadt Remscheid unterhaltene Halle bietet die Möglichkeit zum Skateboarden, Inline-Skaten und BMX-Radfahren und dient nachmittags/abends als ein Treffpunkt. Sie kann zudem auch von Schulen für den Sportunterricht angemietet werden.

Auch das **vereinsgebundene Sportangebot** ist vielfältig. Neben den beiden bereits genannten Vereinen SG Hackenberg 1973 e.V. (Fußball) und dem Tennisclub Grün-Weiß Lennep, gibt es noch die Lennepener Turngemeinde 1860 e.V., die in der zur Sporthalle umgebauten ehemaligen Moll'schen Fabrik mitten in der Altstadt beheimatet ist. Möglichkeiten vereinsungebunden Sport zu treiben bietet das Lennep Bachtal, z. B. zum Joggen oder Radfahren. Innerhalb des Bachtals befindet sich eine weitere von der Stadt Remscheid unterhaltende Skateanlage, die jedoch von der Bevölkerung als zu klein und sanierungsbedürftig wahrgenommen wird.

Angebote der Freizeitgestaltung für Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 20 Jahren abseits des Sports bietet der offene Kinder- und Jugendbereich der **DIE WELLE gGmbH** im soziokulturellen Zentrum, der täglich von Montag bis Freitag geöffnet ist.

Aus der Bevölkerung wird ein Bedarf nach weiteren Angeboten für Jugendliche und junge Erwachsene gesehen, insbesondere zur abendlichen Freizeitgestaltung an Wochenenden (z. B. Jugendclub, Kneipe, Disko).



Abb. 31: Jugendzentrum „Welle“ in der ehemaligen Badeanstalt

KULTURANGEBOT

Auch im kulturellen Bereich sind in Lennep verhältnismäßig viele Angebote und Einrichtungen vorhanden: Mit dem **Rotationstheater** gibt es eine etablierte Kleinkunsthöhne in der Altstadt deren Einzugsbereich deutlich über den Stadtbezirk hinausgeht. Hier finden neben Theateraufführungen auch regelmäßig Kabarett- und Comedy-Auftritte statt. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Rotationstheater befinden sich mit der Kunsthöhne Die Rotation und der Schule für Musik, Tanz und Theater zwei Einrichtungen der **Jugendkunsthöhne Lennep e.V.**, die als anerkannter Träger der freien Jugendhilfe in Remscheid im Bereich der außerschulischen kulturellen Bildung tätig ist. Ziel des gemeinnützigen Vereins ist es, Kindern, Jugendliche und jungen Erwachsenen einen Einblick in die vielseitigen Bereiche Musik, Tanz, Theater, Performance und Bildende Kunst zu ermöglichen und die kulturelle Teilhabe zu fördern.

Mit dem **Kulturzentrum Klosterkirche** gibt es eine weitere Kleinkunsthöhne in der Altstadt, die mit einem Programm aus Musik, Kabarett & Comedy, Lesungen und Vorträgen Gäste aus der gesamten Region nach Lennep lockt. Teil des Kulturzen-

trums ist das Restaurant Klosterschänke. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit dort Räumlichkeiten für (private) Feiern und Veranstaltungen zu mieten.

Lennep verfügt – neben Lüttringhausen – über eine von zwei Stadtteilbibliotheken in Remscheid, die sich in zentraler Lage in der Altstadt befindet. Die **Stadtteilbibliothek Lennep** verfügt über einen Bestand von etwa 27.000 Medien bestehend aus Romanen, Sachliteratur sowie Büchern und anderen Medien für Schule, Hobby und Beruf.

Das **soziokulturelle Zentrum** in Lennep unter Trägerschaft von DIE WELLE gGmbH ist im Gebäude der ehemaligen Badeanstalt an der Wallstraße untergebracht und bietet eine Reihe unterschiedlicher Angebote für verschiedene Zielgruppen. Neben dem oben bereits beschriebenen offenen Kinder- und Jugendbereich sind dies v. a. multikulturelle Veranstaltungen, die Durchführung von Projekten aus den Bereichen Video, Computer, Internet, Foto, Musik, Literatur, Theater und Tanz sowie Kurs- und Seminarangebote.



Abb. 32: Kulturzentrum Klosterkirche

TOURISMUSANGEBOT

Neben den zuvor genannten hauptsächlich stadtbezirksbezogenen Angeboten, verfügt Lennep über mehrere touristische Ziele und Einrichtungen mit einer (über-)regionalen Strahlkraft. Hierzu gehört insbesondere die **historische Altstadt** mit ihrem weitestgehend erhaltenen zusammenhängenden Gebäudeensemble. Mit ihren insgesamt 116 unter Denkmal stehenden Gebäuden gehört sie zu den ausgewählten historischen Stadtkernen NRW. Teil der historischen Altstadt sind das **Deutsche Röntgen-Museum** sowie das **Geburtshaus von Wilhelm Conrad Röntgen** am Gänsemarkt 1. In unmittelbarer Nähe zum Deutschen Röntgen-Museum befindet sich das **Tuchmuseum**, das an die Bedeutung Lenneps als Zentrum der Tuchherstellung erinnert und ehrenamtlich betrieben wird.

Darüber hinaus ziehen die Lennep **umgebenden Naturräume** – insbesondere die verschiedenen Talsperren – Tages- und Kurzzeittouristen an. Eine Reihe von Wanderparkplätzen und Wanderastplätzen ergänzen das Angebot. So können Wanderer*innen bspw. auf dem **Bergischen Jakobsweg** wandern. Dieser verläuft von der Klosterkirche in Wuppertal-Beyenburg über Remscheid-Lennep, vorbei an der Eschbachtalsperre nach Wermelskirchen und im weiteren Verlauf zum Altenberger Dom in Odenthal.

Lennep liegt am Panorama-Radweg **Balkantrasse**, einem 51 km langen, neu gestalteten Radweg

auf einer ehemaligen Bahntrasse zwischen Leverkusen-Opladen und Wuppertal-Oberbarmen. De facto endet der ausgebaute Weg der Balkantrasse aktuell jedoch abrupt am Bahnhof Lennep. Eine gezielte (Wege-)Führung in Richtung der Lenneper Altstadt gibt es nicht, wobei dies insbesondere für die Gastronomiebetriebe in der Altstadt eine Chance wäre.

Zur Unterbringung von (Kurzzeit-)Touristen stehen in Lennep drei Hotels (u. a. der Berliner Hof in der Altstadt) sowie verschiedene Pensionen und Ferienwohnungen/-häuser, die sich über den gesamten Stadtbezirk verteilen, zur Verfügung. Hinzu kommt ein Wohnmobilstellplatz (Jahnplatz), bei dem es sich jedoch um einen unattraktiv gestalteten Parkplatz handelt. Es wird der Bedarf nach weiteren, gut ausgestatteten (d. h. mit Stromversorgung und Toiletten) und günstig gelegenen Wohnmobilstellplätzen gesehen, um mehr Tourist*innen auch über Nacht in Lennep zu halten.

Auf strategischer Ebene erfolgt die Tourismus-Entwicklung über das Bergische Städtedreieck (als Kooperation der Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal) mit den interkommunal agierenden Institutionen Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft sowie der Bergisches Land Tourismus Marketing e.V., die den Masterplan Tourismus als zentrale Entwicklungsstrategie regelmäßig evaluieren und fortschreiben.



Abb. 33: Wegweisung an der Balkantrasse



Abb. 34: Röntgen-Museum

ZWISCHENFAZIT

- Viele Sportanlagen und -hallen sorgen für ein großes Sport- und Freizeitangebot
- Aktives Vereinsleben mit großem Angebot für Kinder- und Jugendliche besteht bereits, dennoch wird dies als ausbaufähig empfunden
- Ein hochwertiges Kulturangebot wird u. a. durch die Kleinkunsthöhlen in der Altstadt, die zwei Gebäude der Jugendkunstschule, das Kulturzentrum Klosterkirche, die Stadtteilbibliothek und das soziokulturelle Zentrum geboten
- Der Charme der historischen Altstadt und die vielseitigen Museen locken zusammen mit den qualitätsvollen Grünräumen zahlreiche Tourist*innen nach Lennep
- Trotz der Existenz vieler Beherbergungsmöglichkeiten für Tourist*innen, wird sich ein weiterer Ausbau gewünscht

3.8. FREIRAUMSTRUKTUR

Öffentliche Räume sind aufgrund ihrer Funktion als Treffpunkte und Flächen der Naherholung von zentraler Bedeutung für die städtische Bevölkerung. Der Öffentliche Raum umfasst neben städtischen Plätzen und dem Straßenraum auch naturnahe Freiräume wie Parks, Wiesen oder Wälder. Naturnahe Freiräume haben eine zentrale Bedeutung für die Themen Naherholung, Sport und Freizeit. Als Biotope, Versickerungsflächen und Frischluftschneisen leisten diese zudem einen wichtigen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel.

STÄDTISCHE PLÄTZE

Die für den Stadtbezirk Lennep prägenden öffentlichen Plätze befinden sich überwiegend im Gebiet der Altstadt. Der im Zentrum der Altstadt liegende **Marktplatz** ist der größte öffentliche Platz und das Herzstück Lenneps. Der Platz fungiert als Kreuzungspunkt wichtiger Straßen der Altstadt und beheimatet neben Außenbereichen der anliegenden Gastronomiebetriebe den samstags stattfindenden Wochenmarkt. Außerdem befindet sich hier die Lenneper Altstadtbühne, welche für Open-Air Veranstaltungen und Konzerte genutzt werden kann. Große Teile des Marktplatzes werden aktuell als Parkflächen für den MIV genutzt. Der Platz ist zudem mit einer öffentlichen Toilette ausgestattet.

Angrenzend an den Marktplatz befindet sich der **Kirchplatz**. Auf der südlichen Seite des Platzes befinden sich Sitzplätze im Außenbereich, ansonsten bietet der Platz wenig Nutzungsmöglichkeiten. Auf dem **Munsterplatz** machten in die Jahre gekommenen Ausstattungsgegenstände, Beschädigungen durch Tiefbaumaßnahmen und der durch lange Trockenphasen beschädigte Baumbestand eine Neugestaltung des Platzes notwendig. Im Winter 2022 wurde der Platz mit neuen Sitzmöglichkeiten, klimaresistenten Bäumen sowie Parkmöglichkeiten für Fahrräder sowie den MIV ausgestattet. Darüber hinaus steht an zentraler Stelle des Platzes eine Statue des renommierten Künstlers Sir Tony Cragg.

Der **Mollplatz** sowie der **Bismarckplatz** fungieren als Eingänge in die Altstadt, werden aktuell allerdings insbesondere als Bushaltestelle, Parkplatz





Freiraum

- Landwirtschaftliche Flächen
- Städtische Grünflächen
- Wald und Wiesen
- Gewässer
- Städtische Plätze
- Naturschutzgebiet
- Temporärer Erhalt Grünfläche
- Spielplatz
- Prägender Baumbestand
- Untersuchungsbereich

und Wendemöglichkeit für den MIV genutzt. Dabei mangelt es an Funktionalität und Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen.

Zwischen Altstadt und Röntgen-Stadion befindet sich der als Parkplatz genutzte **Jahnplatz**, welcher aktuell im Zuge der Entwicklung eines Outletcenters beplant wird. Im Verbund mit den Schulhof-Flächen der umgesiedelten „Grundschule am Stadion“ ergibt sich dort ein großer Potenzialraum. Die Planung des Outletcenters umfasst auch den an der Röntgenstraße verlaufenden **ehemaligen Kirmesplatz**, welcher aktuell keine Nutzung vorweist. Die Kirmes wurde auf die **Robert-Schumacher-Straße** verlegt, welche als Veranstaltungsort für Feste temporär umgenutzt werden kann.

Nördlich der Robert-Schumacher Straße befindet sich der **Bahnplatz**. Der parallel zu den Bahngleisen verlaufende, länglich geformte Platz ist mit Pkw-Stellplätzen sowie Fahrradständern und Fahrradboxen ausgestattet und mündet im Süden in die Balkantrasse. Sitzmöglichkeiten sind nur vereinzelt vorhanden und bietet nur bedingt Aufenthaltsqualität. Aufgrund der Nutzung des Bahnhofsgebäudes durch einen Privatinvestor fehlt dem Bahnhof ein Aufenthaltsbereich im Innenraum sowie bahnhofstypische Gastronomie wie eine Bäckerei.

Entlang der **Kölner Straße** finden sich mehrere platzähnliche Aufweitungen des Straßenraums. Im Andenken an den heiligen Jakobus wurde der Platz zwischen Kölner Straße und Poststraße im Jahr 2021 Jakobusplatz genannt, aufgewertet und mit einer Pilgerstatue versehen. Ansonsten weisen die Räume entlang der vielbefahrenen Straße nur bedingt Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten auf.



Abb. 35: Marktplatz in der Altstadt



Abb. 36: Müllcontainer und Stellplätze auf dem Mollplatz



Abb. 37: Jakobusplatz an der Kreuzung Poststr./Kölner Str.

GRÜNE FREIRÄUME

In der unmittelbaren Umgebung von Lennep befinden sich mehrere große naturnahe Freiräume mit regionaler Anziehungskraft. Die Naturschutzgebiete Westerholt, Wilhelmsthaler und Haller Bachtal sowie das Feldbachtal schließen direkt an das Stadtgebiet von Lennep an. Die Wupper verläuft ungefähr einen Kilometer östlich der Lennep-Bezirksgrenzen. In weniger als drei Kilometern Entfernung zu Lennep befinden sich zudem das Naturschutzgebiet der Wupperauen Dahlhausen sowie der Stausee Wuppertalsperre, welcher mit dem Freizeitpark Kräwinklerbrücke ein beliebtes Naherholungs- und Freizeitziel der Region darstellt.

Im Süd-Westen Lenneps liegt das parallel zur Bundesstraße B229 verlaufende **Lennepe Bachtal**.

Auf einer Größe von rund sieben Hektar befinden sich eine ausgewiesene Grillfläche, ein Bolzplatz, ein Spielplatz, eine beleuchtete Jogging- und Walkingstrecke sowie eine Trainingsstrecke für BMX-Fahrräder und ein kleiner Skateplatz. Die unmittelbare Nähe des Freiraums mit besonderer Größe und Funktionalität zur Altstadt (Entfernung rund ein Kilometer) bietet hohe Qualität für die Bewohner*innen des Stadtbezirks, hierbei stellt die Überquerung der Ringstraße jedoch aktuell eine Barriere für den Fuß- und Radverkehr dar. Zudem erscheint der Skateanlage überholungsbedürftig.

Der südlich an die Altstadt angrenzende **Hardtpark** ist die größte Parkanlage innerhalb des Lennep-Bezirks. Er macht einen gepflegten Eindruck und ist mit zahlreichen Bänken ausgestattet. Zudem verfügt der Park über einen großen, gut ausgestatteten Spielplatz.

Aufwertungspotenzial besteht in der Zugänglichkeit des Parkes von der Kölner Straße. Darüber hinaus wurde von der Bevölkerung auf ein hohes Müllaufkommen hingewiesen.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Wupperstraße grenzt der **Rosengarten** an den Hardtpark. Die beiden Grünanlagen werden neben der Wupperstraße auch von einem Parkplatz getrennt, wodurch der Eingang in den Rosengarten von der Straße und vom Hardtpark aus nicht offen einsehbar ist.

Der **Katholische Friedhof** und der **Evangelische Friedhof** Lennep liegen auf einer zusammenhängenden Fläche zwischen der Albrecht-Thaer-Stra-



Abb. 38: Spielplatz im Lennepe Bachtal



Abb. 39: Blick in den Hardtpark



Abb. 40: Katholischer Friedhof

ße und der Mühlenstraße und sind mit dem **Waldfriedhof Lennep** die zwei größten naturnahen Freiräume im Untersuchungsgebiet. Der Friedhof an der Albrecht-Thaer-Straße ist ansprechend gestaltet und gut gepflegt, die Nutzbarkeit beschränkt sich aber v. a. auf die Friedhofnutzung. Der Waldfriedhof besitzt eine hohe gestalterische Qualität und ist mit einer Friedhofskapelle ausgestattet. Durch die offene Gestaltung des Friedhofs im nördlichen Bereich besitzt dieser eine hohe Aufenthaltsqualität und eine Funktionalität, welche über die reine Nutzung als Friedhof hinausgeht. Von südlicher Seite über die Hackenberger Straße ist der Waldfriedhof nur schwer zugänglich.

Im Norden des Untersuchungsbereichs befinden sich zwischen Schwelmer Straße / Albert-Schmidt-Allee und der Ringstraße drei große **landwirtschaftlich genutzte Felder** sowie ein dazugehöriger Bauernhof. In Verbindung mit der lockeren Bebauungsstruktur (Einfamilienhäuser/Doppelhaushälften) ist der Norden des Plangebiets durch einen ländlichen Charakter geprägt. Weitere öffentliche Freiflächen finden sich hier an den Kreuzungen Heinrich-Hertz-Straße/Albert-Schmidt-Allee sowie Schwelmer Straße/Albert-Schmidt-Allee. Diese Grünräume haben eine hohe ökologische Qualität, es fehlt jedoch an Sitzmöglichkeiten sowie einer funktionellen Ausgestaltung.

SPIEL- UND SPORTPLATZANGEBOT

Im Untersuchungsbereich des STEK befinden sich neun ausgewiesene Flächen der Kategorie Spielplatz, Bolzplatz und Spiel- und Sportfläche. Eine Erhebung des Spielflächenbestands von 2015 ergibt, dass für den Bereich der Altstadt sowie den Bereich südlich der Altstadt genügend Spielflächen vorhanden sind. Hingegen wurde für die Quartiere Lennep Nord und Stadtgarten nördlich und östlich der Altstadt ein Fehlbedarf festgestellt. Von der Bevölkerung wurde darüber hinaus die Erweiterung und und Modernisierung vorhandener Spielflächen gewünscht.

Neben dem Röntgen-Stadion sowie den Schulsporthallen befinden sich auch zwei weitere Sportplätze in dem Untersuchungsgebiet. Diese liegen zum einen an der Ringstraße im Norden Lenneps und zum anderen in der Grünfläche an der Zeppelinstraße. Beide Sportplätze weisen hohen Modernisierungsbedarf auf.



Abb. 41: Grünfläche an der Albert-Schmidt-Allee/Schelmer Str.



Abb. 42: Blick auf die landwirtschaftlich genutzten Felder



Abb. 43: Spielplatz im Eibenweg



Abb. 44: Munsterplatz mit Statue des Künstlers Sir Tony Cragg

ZWISCHENFAZIT

- Attraktives und vielseitiges Freiraumangebot sowohl innerhalb des Untersuchungsbereichs als auch in naher Umgebung vorhanden
- Teilweise Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume durch den ruhenden Verkehr
- Aufweitungen im Straßenraum entlang der Kölner Straße mit Aufwertungspotenzial
- Teilweise Mangel an funktionaler und qualitativer Ausstattung
- Teilweise Aufwertungspotenzial in der Anbindung nahegelegener Freiräume für den nichtmotorisierten Verkehr (z. B. Lennepe Bachtal, Naturschutzgebiet Westerholt)
- Defizit an Spielplätzen in den Stadtquartieren Lennep Nord/Stadtgarten
- Aufwertungsbedarf öffentlicher Sportplätze

3.9. KLIMA

Das Stadtklima ist ein wichtiger Aspekt der Stadtentwicklung und -erneuerung, das als Querschnittsthema alle wichtigen bereits aufgerufenen Themen der Stadterneuerung durchdringt. Für die Stadt Remscheid wurde 2014 ein integriertes Klimaschutzkonzept aufgestellt, in dem die gesamtstädtische Energiebilanz und Einsparungspotenziale betrachtet wurden. Zudem wurde zwischen 2011 und 2013 ein Klimaanpassungskonzept als Vorsorge für Veränderungen durch den Klimawandel erstellt, das die zukünftigen Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten der Stadt Remscheid aufzeigt. Über den Sachstand über Projekte im Bereich Klimaanpassung wurde zuletzt 2021 eine Auswertung erstellt.

ENERGIEVERSORGUNG

Aus der Treibhausgasbilanz für das Jahr 2019 geht hervor, dass die Emissionen im Stadtgebiet der Stadt Remscheid in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken sind. Zudem hat sich auch der Gesamtenergiebedarf der Stadt reduziert. Den größten Anteil am Endenergieverbrauch haben die fossilen Energien in verschiedenen Verbrennungstechnologien. Der Anteil erneuerbarer Energieträger am Stromverbrauch ist noch sehr gering und kommt fast ausschließlich in den Privaten Haushalten zum Einsatz. Hier betrug der Anteil im Jahr 2019 2,37%. Stellt man das Solarpotenzialkataster der Stadt Remscheid dem bisherigen Ausbaustand gegenüber, sind deutliche Ausbaupotenziale erkennbar. In der Lennep Altstadt ist ein Großteil der Bebauung denkmalgeschützt und eine solare Dachnutzung daher aus gestalterischen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten genau zu prüfen. Für eine solare Dachnutzung geeignet sind jedoch u. a. die gewerblich genutzten Gebäude in der Lennep Neustadt. Außerdem ist eine genauere Untersuchung zu den Möglichkeiten einer klimaneutralen Wärmeversorgung in Lennep im Rahmen

der Kommunalen Wärmeplanung (Fokusgebiet Lennep) im Laufe des Jahres 2024 vorgesehen.

STARKREGEN

Welchen Einfluss Starkregenereignisse auf das Untersuchungsgebiet haben, wird in der Starkregengefahrenkarte der Stadt Remscheid sowie den Ergebnissen des Starkregenrisikomanagements sichtbar. Die Karten zeigen, welche möglichen Überflutungsflächen sowie Wassertiefen infolge eines Extremereignisses auftreten können. Der Karte kann entnommen werden, dass besonders die südlichen Altstadt, der nördliche Altstadtwall, die Berliner Straße und Sackgasse sowie die Entwicklungsflächen an der Mühlen- und Röntgenstraße von einem solchen Regenereignis betroffen wären. Hier sind Wassertiefen von über einem Meter zu erwarten. Zurückzuführen ist dies vermutlich auf die topografischen Gegebenheiten, die dichte Bebauung sowie den hohen Versiegelungsgrad.

HITZEINSELN

Die problematische thermische Ausgangssituation wird mit Blick auf die Klimafunktionskarte der Stadt Remscheid deutlich. Durch die Effekte des Klimawandels nehmen die Extremhitzetage, die in städtischen Bereichen durch hohe Bebauungsdichten, Versiegelung und wenig Grün verstärkt werden, zu. In der Lennep Altstadt ist der Anteil an Vegetation, die diesen Effekt mildern kann, sehr gering. Besonders im Bereich um die Altstadtmitte und entlang der Kölner Straße ist eine hohe Bebauungsdichte sowie ein hoher Versiegelungsgrad vorzufinden. Abseits dessen, insbesondere in den weniger dicht bebauten Bereichen im Norden des Untersuchungsgebietes, ist die thermische Belastung hingegen geringer einzustufen.

ZWISCHENFAZIT

- Solarpotenziale als Chance den Anteil erneuerbarer Energieträger zu erhöhen
- Überflutungsrisiko bei Starkregenereignissen in Teilbereichen sehr hoch
- Hitzeeisenerisiko in verdichteten Siedlungsbereichen wie dem Altstadtzentrum und der Neustadt
- Besondere Herausforderungen in der Vereinbarkeit von Denkmalschutz und Klimaanpassung

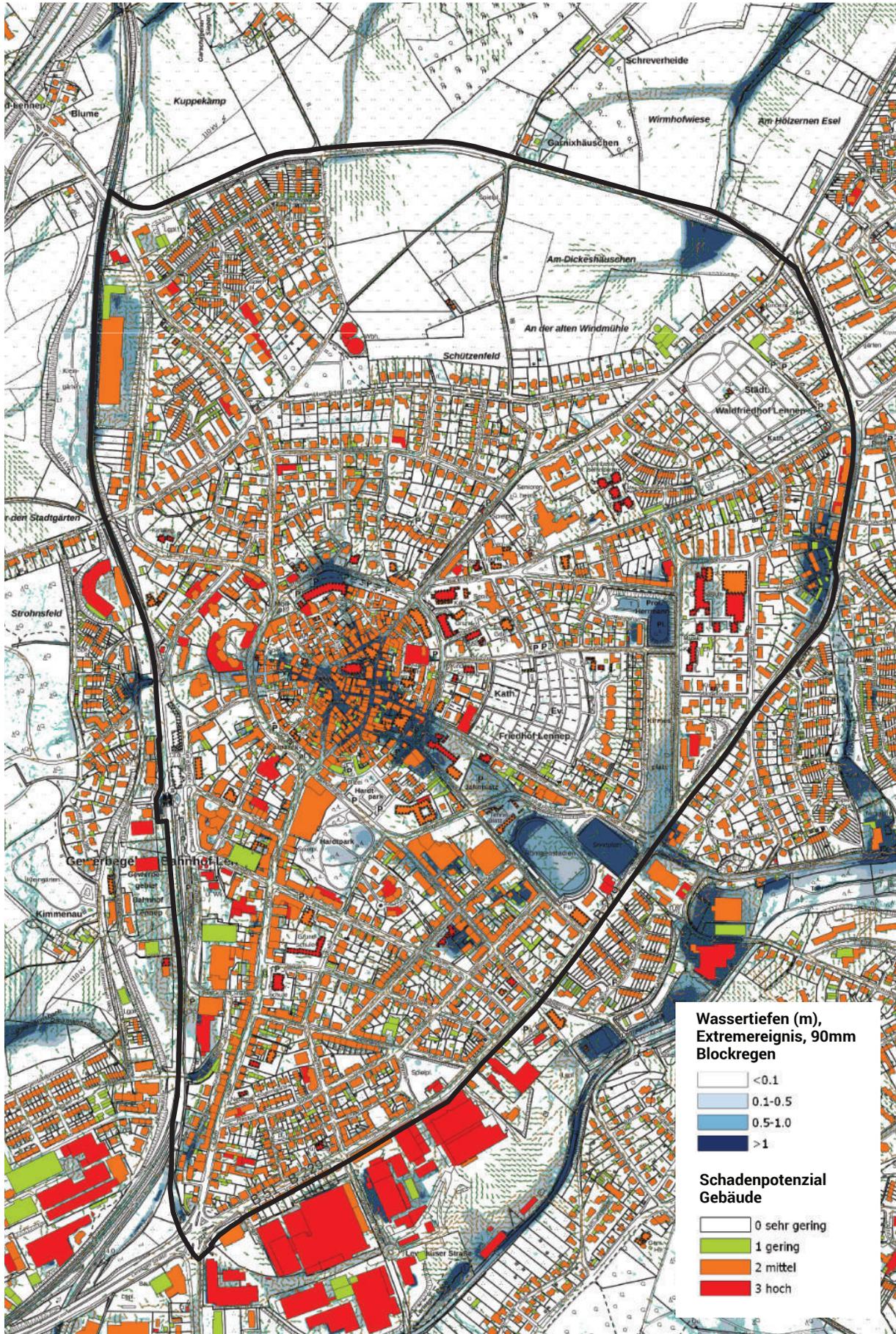


Abb. 45: Starkregengefahrenkarte (Quelle: Geoportal Stadt Remscheid)

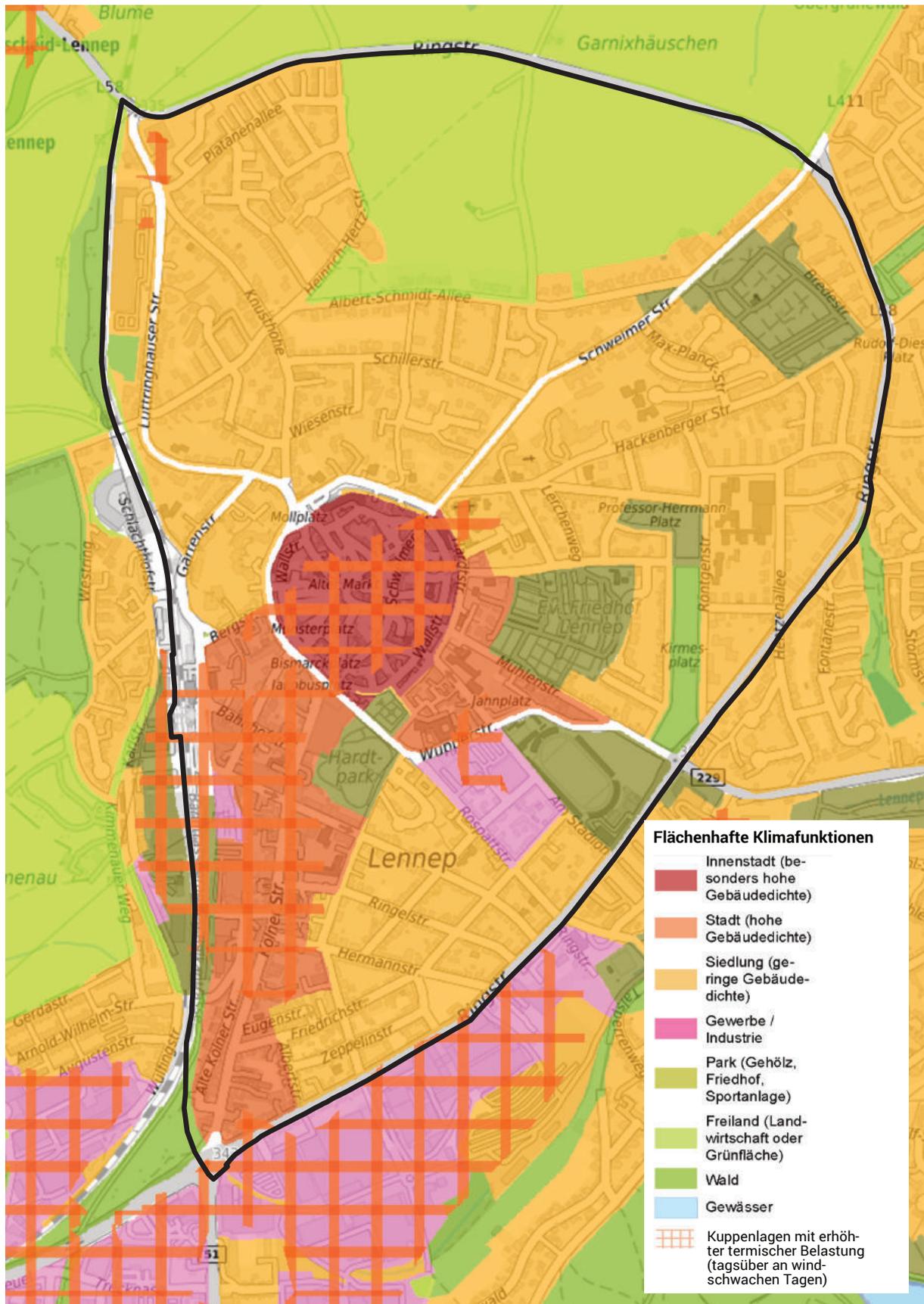


Abb. 46: Klimafunktionskarte (Quelle: Geoportal Stadt Remscheid)

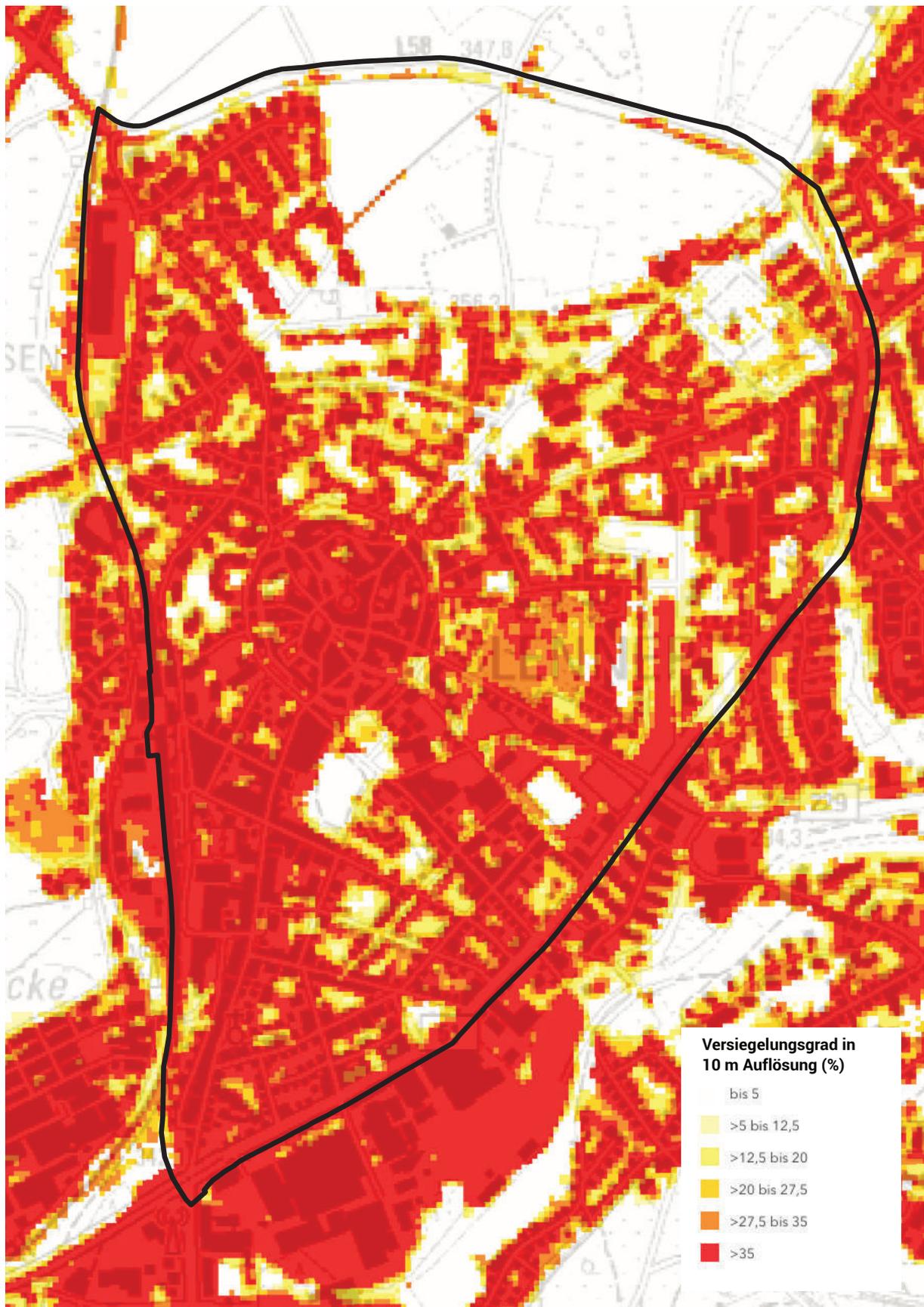


Abb. 47: Versiegelungsgrad in 10m Auflösung (Quelle: Klimaatlas NRW)

3.10. VERKEHR UND MOBILITÄT

Die Verkehrsstruktur Lenneps umfasst den motorisierten Individualverkehr (MIV), den ruhenden Verkehr, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), sowie das Netz an Fuß- und Fahrradwegen.

Durch die 2023 erneut aufgenommenen Planungen für ein Outletcenter muss generell damit gerechnet werden, dass das Verkehrsaufkommen in Lennep zukünftig steigen wird.

REGIONALE ANBINDUNG

Die geographische Lage und verkehrliche Anbindung von Lennep im regionalen Kontext ist ein bedeutender Standortfaktor für den Stadtbezirk. Durch die westlich an den Stadtbezirk angrenzende **A1** ist Lennep regional und national sehr gut mit dem MIV zu erreichen. Über die A1 ist Lennep in Richtung Norden direkt an Wuppertal und an wichtige Städte im Ruhrgebiet (Bochum, Dortmund) angebunden, in Richtung Süden an Großstädte im Rheinland wie Leverkusen und Köln. Neben der Relevanz für die Mobilität der Einwohner*innen von Lennep ergibt sich aus der Lage direkt an der A1 auch eine wichtige Standortqualität für Unternehmen, da eine gute Anbindung an die Zentren innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr gewährleistet ist.

Die **Bundesstraße B229** bindet Lennep an das Zentrum von Remscheid sowie an die umliegenden Ortschaften Radevormwald und Solingen an. Die B229 bildet den südlichen Rand des Untersuchungsbereichs des STEK. Die Straße ist Haupterschließungsstraße für den westlichen und nordöstlichen Eingang in den Stadtbezirk. Am nördlichen Ende des Untersuchungsraumes geht die Ringstraße in die Lüttringhauser Straße über, welche über Lüttringhausen in Richtung Wuppertal–Ronsdorf und –Elberfeld führt.

Der **Lenneper Bahnhof** ist am westlichen Rand des Untersuchungsbereichs gelegen und liegt ca. fünf bis zehn Gehminuten von der Altstadt entfernt. Der Bahnhof bindet Lennep über die S7 in Richtung Norden an Wuppertal Oberbarmen (16 min) und an den Wuppertaler Hbf (26 Minuten) an. In westlicher Richtung führt die Verbindung nach Remscheid Hbf (5 min) und nach Solingen Hbf (25 min). Seit Dezember 2022 existiert zudem

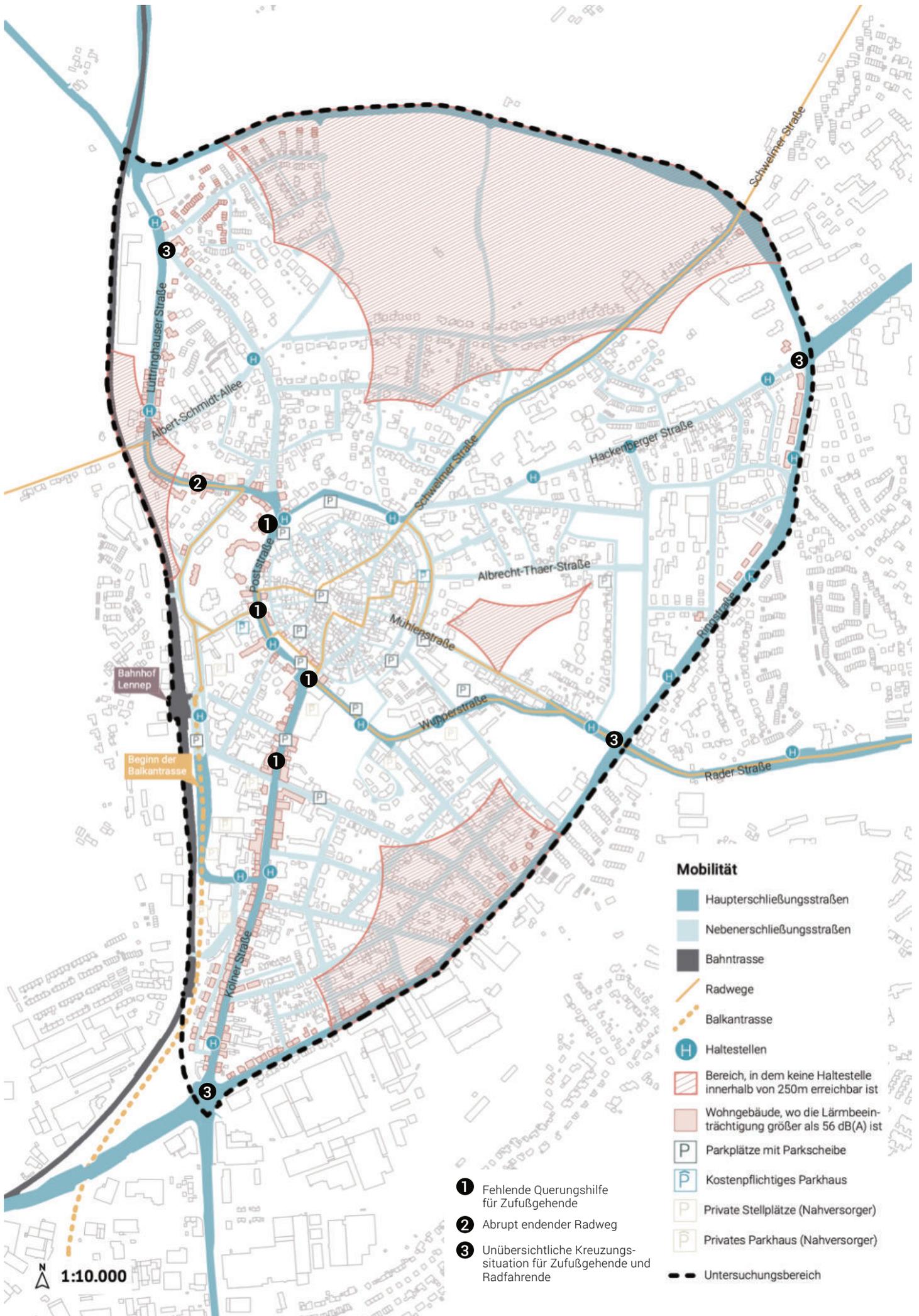
ein neuer Regionalexpress, der RE47, welcher stündlich von Lennep über Remscheid (5 min), Solingen (25 min) und Hilden (34 min) nach Düsseldorf (51 min) führt. Die stündliche direkte Anbindung nach Düsseldorf erhöht die Attraktivität Lenneps als Wohnstandort für Auspendler*innen und reduziert die Notwendigkeit der MIV-Nutzung im Regionalverkehr. Allerdings wurde in vorgelagerten Planverfahren vermehrt von der Bevölkerung auf eine zu geringe Taktung sowie die Unzuverlässigkeit des Zugverkehrs hingewiesen.

Die am Bahnhof Lennep beginnende **Balkantrasse** schließt den Stadtbezirk an den überörtlichen Radverkehr an. Die rund 28 km lange Trasse führt über Wermelskirchen und Burscheid nach Leverkusen-Opladen. Durch die direkte Verbindung der Balkantrasse mit dem Bahnhof entsteht am Bahnhof eine Schnittstelle für den multimodalen Verkehr. Für den Alltagsradverkehr relevante Ziele sind Remscheid-Zentrum (ca. 6 km), Remscheid-Lüttringhausen (ca. 3 km) und Radevormwald (8 km), welche in kurzer Entfernung vom Untersuchungsbereich liegen. Im Alltag erreichbare Ziele in größerer Distanz sind Wermelskirchen (ca. 9 km), Hückeswagen (11 km) und Wuppertal-Elberfeld (ca. 12 km).

Die verkehrliche Anbindung von Remscheid Lennep kann durch die direkten Verbindungen zu wichtigen Zentren der Rhein-Ruhr Region insbesondere im Straßenverkehr positiv bewertet werden. Durch die Erreichbarkeit der Großstädte Wuppertal, Düsseldorf und Köln besitzt Lennep vor allem als Wohnstandort für Pendler*innen eine hohe Attraktivität und ist auch für Unternehmen interessant.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Auch der Verkehr innerhalb Lenneps ist aktuell stark auf den MIV ausgelegt. Dabei kann die verfügbare Infrastruktur in Haupt- und Neberschließungsstraßen unterschieden werden. Abgehend von der Ringstraße dienen die Kölner Straße, die Lüttringhauser Straße, die Schwelmer Straße sowie die Rader- bzw. Wupperstraße als Haupterschließungsstraßen innerhalb des Untersuchungsbereichs. Durch die Ringstraße sowie den inneren „Altstadtring“ (Poststraße) sind die



Mobilität

- Haupterschließungsstraßen
- Nebenerschließungsstraßen
- Bahntrasse
- Radwege
- Balkantrasse
- H Haltestellen
- Bereich, in dem keine Haltestelle innerhalb von 250m erreichbar ist
- Wohngebäude, wo die Lärmbeeinträchtigung größer als 56 dB(A) ist
- P Parkplätze mit Parkscheibe
- P Kostenpflichtiges Parkhaus
- P Private Stellplätze (Nahversorger)
- P Privates Parkhaus (Nahversorger)
- Untersuchungsbereich

- 1** Fehlende Querungshilfe für Fußgehende
- 2** Abrupt endender Radweg
- 3** Unübersichtliche Kreuzungssituation für Fußgehende und Radfahrende

N
1:10.000

Haupterschließungsstraßen miteinander verknüpft und bieten den Anwohner*innen und Besucher*innen schnelle An- und Verbindungen innerhalb Lenneps sowie ins Umland.

Durch die hohe Auslastung der Hauptverkehrsstraßen ist eine erhöhte Lärmbelastung der anliegend Stadträume festzustellen. Erhöhte Werte sind insbesondere entlang der Ringstraße, Kölner Straße, Lüttringhauser Straße und Poststraße zu beobachten. Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h an der Kölner Straße haben bisher nur bedingt zu Lärmreduktionen geführt. Anwohner*innen äußerten im Rahmen eines Planungsspaziergangs im Herbst 2022 entlang der Kölner Straße u. a. Störungen durch die sog. Raserszene.

Abseits der Haupterschließungsstraßen erscheint die Auslastung der Straßen weitaus geringer und entspricht dem Charakter üblicher Nebenerschließungs- bzw. Wohnstraßen. Die Lennep-Altstadt ist als verkehrsberuhigter Bereich definiert. Dabei ist der Autoverkehr teilweise als Einrichtungsverkehr organisiert und ausschließlich in Schrittgeschwindigkeit befahrbar. Im Rahmen der Lennep-Konferenz 1 im Sommer 2022 wurde von den Teilnehmer*innen u. a. der Wunsch nach einer Reduzierung und Bündelung des MIV-Aufkommens, die Einführung eines Tempolimits auf grundsätzlich 30 km/h innerorts sowie der Ausbau des Angebotes an Carsharing und E-Ladestationen angemerkt.

Als Problematisch erweist sich das Abbiegen aus den Nebenstraßen auf die Kölner Straße. Gerade in den Hauptbelastungszeiten ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch. Das Abbiegen wird zusätzlich durch die Sicht versperrenden, parkenden PKW am Straßenrand erschwert.

RUHENDER VERKEHR

Die starke Prägung Lenneps durch den MIV wird auch im ruhenden Verkehr deutlich. Dieser wird durch Parkplatzangebote am Bahnhof, in einer Tiefgarage in der Hardtstraße, einem Parkhaus in der Bergstraße sowie im öffentlichen Straßenraum organisiert. Außerdem werden zentrale Plätze des Stadtbezirks wie der Markplatz, der Mollplatz oder der Jahnplatz in Teilen als Parkplatz für den MIV genutzt, was die funktionale und gestalterische Qualität dieser teilweise erheblich einschränkt. Das Parken im Straßenraum sowie



Abb. 48: Blick aus der Kölner Straße auf die Ringstraße



Abb. 49: Blick in eine begrünte Nebenerschließungsstraße



Abb. 50: Parkhaus in der Bergstraße

auf öffentlichen Parkplätzen wird mithilfe von Parkscheiben geregelt. Anwohner*innen dürfen die Stellplätze zeitlich unbefristet nutzen. Das Parken in den beiden Parkhäusern ist kostenpflichtig. Auch in der Altstadt besteht eine Begrenzung der Parkdauer auf max. 2h. Im Rahmen des Fußverkehrschecks NRW im Jahr 2020 wurde angemerkt, dass oft außerhalb gekennzeichnete Bereiche geparkt werde und es an Kontrollmaßnahmen fehle. Weitere Stellplätze werden durch die ansässigen Nahversorgungsbetriebe bereitgestellt. Diese sind jedoch häufig nur für einen beschränkten Nutzer*innenkreis zugänglich und außerhalb der Betriebsöffnungszeiten geschlossen.

Von der Bevölkerung wurde die Sicherung des Parkplatzangebotes in Altstadtnähe betont, gleichzeitig aber auch die Bündelung und stärkere Regulierung des ruhenden Verkehrs befürwortet. Mit Blick auf das geplante Outletcenter ist dabei eine zunehmende Anzahl externer Besucher*innen Lenneps zu berücksichtigen.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Die Erschließung im ÖPNV erfolgt über mehrere Buslinien der Stadtwerke Remscheid GmbH und der Regionalverkehr Köln GmbH. Neben regelmäßigen Verbindungen in die Remscheider Innenstadt (Fahrzeit ca. 15 Minuten) verfügt Lennep über Busanbindungen in Richtung Wermelskirchen, Gummersbach, Lüttringhausen, Redevornwald, Solingen Burg und Wuppertal Beyenburg. Darüber hinaus sind die außerhalb des Untersuchungsbereichs liegenden Stadtteile Hackenberg und Hasenberg über mehrere Buslinien angebunden. In der Nacht bieten die Nachtbusse NE14 und NE19 Verbindungen nach Remscheid Mitte.

Innerhalb des Untersuchungsbereichs befinden sich ein Großteil aller Räume in einem Radius von 250 m Luftlinie zu einer Bushaltestelle. Erschließungslücken liegen vereinzelt im Bereich der Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße, der Neustadt sowie dem Stadtteil Lennep Nord. Die Haltestellenbereiche selbst befinden sich in einem guten Zustand. Mängel wurden von der Bevölkerung u. a. in der Taktung des Busverkehrs, insbesondere am Wochenende und an Feiertagen geäußert. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Lennep-Konferenzen von den Teilnehmer*innen empfohlen, bestehende Haltestellen näher an tat-



Abb. 51: Park-and Ride am Bahnhof



Abb. 52: Privates Parkhaus (Nahversorger)



Abb. 53: Eingang zum Lennep-er Bahnhof

sächliche Zielpunkte wie den Standorten der Nahversorgung zu platzieren und im Hinblick auf eine älter werdende Bevölkerung, eine neue Linie für Kleinbusse im Ringverkehr vom Bahnhof durch die Altstadt zu den Entwicklungsflächen Mühlen-/ Röntgenstraße einzurichten. Aufgrund vorherrschenden Personalmangels bei der Bahn wird eine Unzuverlässigkeit des Zugverkehrs bemängelt.

FUßVERKEHR

Bedingt durch die topografische Lage Lenneps gilt das Zuzußgehen als bevorzugte Fortbewegungsart gegenüber dem Fahrradfahren. Für die Analyse und Bewertung des Fußverkehrsnetzes liegen Daten des Fußverkehrschecks NRW 2020 für die Altstadt, das Bahnhofsquartier sowie die Kölner Straße vor. Angemerkt wurden hierbei insbesondere Erschwernisse bei der Querung starkbefahrener Straßen wie der Poststraße und Kölner Straße, ein Mangel an Sitzmöglichkeiten und Wegweisern sowie der Wunsch nach einer Verbesserung der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt. Dabei wurde an vielen Stellen deutlich, dass mit mehr Qualität für Fußgänger*innen ein restriktiver Umgang mit der heutigen Praxis des Parkens einhergehen muss. Besonders an verschiedenen Eingangssituationen in die Altstadt mangelt es an qualitativ hochwertig gestalteten Übergängen für den Fußverkehr.

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund ihrer Oberflächen nicht barrierefrei begehbar. So ist z. B. das Natursteinpflaster in der Altstadt nur schwer mit dem Rollstuhl zu befahren. In einzelnen Bereichen besteht zwar bereits eine ebene Fußwegeachse am Rand, diese ist jedoch äußerst schmal und häufig mit temporären (Geschäftsauslagen, Gastronomie) und permanenten Barrieren (Straßenlaternen, Poller) blockiert. Darüber hinaus sind Beeinträchtigungen des Fußverkehrs durch freistehende Werbeaufsteller, Mülltonnen oder Baustellenmarkierungen entlang von Straßenzügen mit schmalen Gehwegen wie der Kölner Straße festzustellen.

FAHRRADVERKEHR

Es gibt keine konkreten Zahlen zur Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel in Remscheid und im Stadtbezirk Lennep, das Radverkehrskonzept von 2020 geht jedoch von einem prozentualen Radverkehrsanteil (für ganz Remscheid) im sehr



Abb. 54: Haltestelle Röntgenmuseum



Abb. 55: Mangelhafter Zustand des Gehweges (Ringstraße)



Abb. 56: Natursteinpflaster in der Lenneper Altstadt

niedrigen einstelligen Bereich aus. Als Grund hierfür wird eine durch die Topografie der Stadt begründete, traditionell geringe Bedeutung des Radverkehrs in der Stadt genannt. Daher ist viel systematische Grundlagenarbeit notwendig, um den Radverkehr innerstädtisch zu fördern.

Neben der Balkantrasse ist das Radwegenetz in Lennep nur eingeschränkt ausgebaut. Im Untersuchungsbereich des STEK gibt es viele für den Radverkehr unattraktiv gestaltete Bereiche, welche die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag verringern. Gerade entlang der Haupterschließungsstraßen sind Radwege und Schutzstreifen fragmentarisch ausgewiesen, hören teilweise abrupt auf oder werden durch den ruhenden Verkehr versperrt. So werden bspw. die Querung der Ringstraße durch deren hohe Belastung sowie einer mangelhaften Ausgestaltung der Fuß- und Radübergänge erschwert und somit die Anbindung in Wohn- und Naherholungsgebiete beeinträchtigt. Das Fahrradfahren auf Neberschließungsstraßen gestaltet sich aber aufgrund ihrer geringen Auslastung als weniger problematisch.

Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich nur vereinzelt südlich des Bahnhofs und am Munsterplatz. Private Unternehmen, wie Einzelhandels- oder Gastronomiebetriebe, stellen ihren Kund*innen teilweise Fahrradabstellanlagen zur Verfügung.



Abb. 57: Auftakt der Balkantrasse



Abb. 58: Fahrradstreifen an der Lüttringhauser Straße

ZWISCHENFAZIT

- Gute regionale und nationale Anbindung durch die A1, die B229 und den Lennepener Bahnhof
- Starker Fokus auf den MIV
- Nahezu flächendeckendes ÖPNV-Netz mit vereinzelten Erschließungslücken
- Viele unattraktiv gestaltete Straßensituationen für Fußgänger*innen
- Ausbaubedarf der Barrierefreiheit
- Erschwerte Orientierung durch mangelnde Beschilderung
- Radverkehrsinfrastruktur mangelhaft
- Aufwertungsbedarf der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt

3.11. „OUTLET REMSCHEID“

Die Ansiedlung eines Outletcenters in unmittelbarer Nähe der Lennep Altstadt wird erhebliche Auswirkungen auf Lennep, aber auch auf die Stadt Remscheid und die Region haben. In dem folgenden Kapitel werden nach einer kurzen Zusammenfassung der Planungen des „Outlet Remscheid“ (Planungsstand Februar 2024) erste Einschätzungen der zu erwartenden Auswirkungen vorgestellt. Diese gliedern sich in die Themen Städtebau und Stadtbild, Nutzungsstruktur, Tourismus, Freiraumstruktur und Klima sowie Verkehr und Mobilität. Die zu erwartenden Auswirkungen basieren zum Teil auf Literaturliteraturauswertungen, Einschätzungen befragter regionaler und lokaler Akteure sowie eigenen planerischen Einschätzungen der Büros STADTGUUT und STADTRAUMKONZEPT. Den zu erwartenden Auswirkungen werden jeweils Empfehlungen und Anforderungen gegenübergestellt, damit sich das „Outlet Remscheid“ räumlich wie funktional bestmöglich in den vorhandenen Stadtkontext einfügen kann. Im Fazit werden schließlich die Hauptkenntnisse der Untersuchung und ihre Bedeutung für den weiteren Planungs- und Realisierungsprozess hervorgehoben.

EINORDNUNG: STAND DER PLANUNG

Am 19. Juni 2023 hat der Rat der Stadt Remscheid einen Grundsatzbeschluss zur Ansiedlung eines Outletcenters und den Verkauf der dazu erforderlichen Flächen gefasst. Auf Grundlage des Beschlusses wird derzeit ein vorhabener Bebauungsplan Nr. 685 erarbeitet (Stand Februar 2024). Mit weiteren Veränderungen und Anpassungen der Planungen ist zu rechnen.

Das „Outlet Remscheid“ soll auf dem Areal zwischen der Mühlenstraße und der Straße Am Stadion sowie zwischen der Brehmstraße und der Röntgenstraße entstehen. Auf einer Gesamtverkaufsfläche von 18.000 m² sollen bekannte Hersteller- und Designermarken im gehobenen und hochpreisigen Luxussegment ihre Waren anbieten.

Für das Warenangebot eines Outletcenters bestehen strenge Begrenzungen, die vorschreiben, welche Produkte angeboten werden dürfen. Zudem gilt das landesplanerische Beeinträchtigungsver-

EXKURS: WAS IST EIN OUTLETCENTER?

Bei einem Outletcenter handelt es sich um eine Ansammlung mehrerer Fabrikverkaufsläden, die einheitlich vermarktet und gemanagt werden. Das Warenangebot umfasst v. a. Waren 2. Wahl, Modelle vergangener Saisons, Restposten, Waren für Markttestzwecke oder Waren aus Überproduktion und bezieht sich auf die Warengruppen Bekleidung, Schuhe und Lederwaren. Die Waren können somit zu deutlich reduzierten Preisen angeboten werden. Bei dem Besuch des Outletcenters steht oft nicht der eigentliche Versorgungsaspekt im Vordergrund, sondern es werden „Erlebnis- und Eventeinkäufe“ getätigt. Bei den vorhandenen Läden handelt es sich i. d. R. um keine großflächigen Magnetbetriebe, sondern das Angebot setzt sich aus vielen kleinteiligen Einzelbetrieben zusammen. Neben den Läden befinden sich auch gastronomische Betriebe in einem Outletcenter. Diese stellen mit Getränken und einfachen und schnellen Gerichten ein Grundversorgungsangebot für die Besucher*innen bereit (vgl. Föhler & Leister 2015).

bot, was vorgibt, dass das städtebauliche Gefüge und die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches sowie die verbrauchernahe Versorgung im Einzugsbereich des Vorhabens nicht beeinträchtigt werden dürfen. Eine Gutachter*in überprüft vor der Eröffnung und dann fortlaufend im zweijährigen Turnus die Einhaltung dieser Vorgaben.

Die Größe der Planfläche des „Outlet Remscheid“ ist mit ca. 7ha nahezu vergleichbar mit der Größe der historischen Altstadt (ca. 10ha). Die Planung sieht eine zumeist eingeschossige Bebauung vor, die von einem begehbaren grünen Freiraum überdeckt wird. Die innere Erschließung ist nicht überdacht und ähnelt einer Einkaufsstraße. Die direkt zugänglichen Erdgeschosszonen dienen als Verkaufsflächen. Am Kreuzungspunkt Ringstraße - Rader Straße ist eine mehrgeschossige, elliptische Bebauung vorgesehen, die in den Obergeschossen Räume für die Verwaltung und Lager



Abb. 59: Vogelperspektive „Outlet Remscheid“ von Nordosten (Planungsstand: Februar 2024) (Quelle: Stadt Remscheid)

vorhält. An platzartigen Aufweitungen der Einkaufsstraße sind gastronomische Angebote vorgesehen. Das gastronomische Angebot soll sich dabei auf sechs bis acht Betriebe belaufen (ca. 2.000 m² Gastraumfläche), die neben Getränken auch Speisen anbieten, die auf eine schnelle und einfache Zubereitung ausgerichtet sind. Darüber hinaus sollen im „Outlet Remscheid“ Serviceangebote wie Geldautomaten, eine Fahrrad-Servicestation sowie eine Tourismusinformation errichtet werden. Der Übergang zur Lenneper Altstadt wird über einen Platz gestaltet. Auf den vorgesehenen begrünten Dachanlagen soll ein begehbare „parkähnliche“ Aufenthaltsfläche geschaffen werden.

Im Sinne eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Baukonzeptes wird u. a. die Errichtung der Baukörper in Holz-Hybrid-Bauweise und eine dezentrale Regenwasserbehandlung angestrebt. Erneuerbare Energien sollen wesentlicher Bestandteil der Energieversorgung des Outletcenters werden.

Parallel zu der Erarbeitung des Vorhaben- und Erschließungsplans wurden erforderliche Fachgutachten in Auftrag gegeben. Mit Blick auf die Verkehrssituation ist mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Die Besucher*innen werden zum Großteil mit ihrem Pkw über die Autobahn anreisen und durch den Stadtbezirk bis zum Parkplatz des Outletcenters fahren. Das Stellplatzkonzept des nun geplanten „Outlet Remscheid“ sieht die Schaffung von insgesamt rund 2.000 Pkw-Stellplätzen vor. Diese befinden sich teilweise in einer Tiefgarage unter dem Outlet selbst, teilweise ebenerdig auf der Fläche des ehemaligen Kirmesplatzes an der Röntgenstraße.

Die auf der Fläche derzeit bestehenden städtischen Gebäude werden im Zuge des Vorhabens abgerissen. Das denkmalgeschützte Gebäude der Alten Feuerwache wird in die Planungen miteinbezogen.

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN

Mögliche zu erwartende Auswirkungen des „Outlet Remscheid“ im Lennep Zentrums werden im Folgenden gegliedert in unterschiedliche Themenbereiche stichpunktartig dargestellt. Bei dem derzeitigen Stand der Planungen können nur

qualitative Annahmen und Aussagen getroffen werden. Ihnen werden Empfehlungen und Anforderungen für einen Outletcenter als Stadtbaustein der Stadtteilentwicklung aus planerischer Sicht gegenübergestellt.

STÄDTEBAU UND STADTBILD

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN

Die neuen Baukörper des „Outlet Remscheid“ haben eine andere Maßstäblichkeit als die Bebauung der Altstadt, dadurch erfolgt ein Bruch zwischen Neubebauung und den kleinteiligen Strukturen der historischen Altstadt. Der Übergang zur Altstadt ist daher mit denkmalpflegerischen Belangen abzustimmen.

Ein zeitlich limitierter, auf Kund*innen des „Outlet Remscheid“ beschränkter Zutritt der Ladepassage und Grünfläche führt zu der Entstehung eines großen, privaten Geländes (dessen Größe mit der historischen Altstadt vergleichbar ist) und nicht zu einem neuen, erlebbaren Teil der Stadt.

Die geplante ebenerdige Stellplatzanlage beeinträchtigt das Stadtbild, sie stellt eine große monofunktionale Nutzung dar.

EMPFEHLUNGEN UND ANFORDERUNGEN

Anpassung der Gestaltung; Schaffung eines maßstäblichen, differenzierten Übergangs zu der historischen Altstadt

Vermeidung eines ersten Bauabschnittes mit undefiniertem Zwischenraum zur Altstadt

Sofern erster Bauabschnitt erforderlich: Schaffung eines klar definierten, gestalteten und genutzten Zwischenraumes (im Entwurf „Landschaft auf Zeit“ genannt) zwischen erstem Bauabschnitt und Altstadt. Vermeidung von Rückseiten und rein funktionalen Bereichen (Anlieferungszonen, Zufahren, etc.) zu den angrenzenden umgebenden Stadträumen

Öffnung, Querbarkeit und Nutzbarkeit des Outletcentergeländes - insbesondere auch des „Dachparks“ - außerhalb der Öffnungszeiten für die Öffentlichkeit

Gliederung der Stellplatzflächen, Gestaltung öffentlicher Querungen

NUTZUNGSSTRUKTUR (EINZELHANDEL, GASTRONOMIE, WOHNEN)

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN

Die Konkurrenzsituation sowohl im Einzelhandel als auch in der Gastronomie mit der Altstadt und der Kölner Straße wird sich verschärfen.

Durch eine höhere Kund*innenfrequenz und Besucher*innenzahl des „Outlet Remscheid“ sind Synergieeffekte für die Altstadt möglich, eine Belebung der Altstadt könnte erfolgen.

Da ein Outletcenter überörtliche Versorgungsfunktionen erfüllt, wird das derzeitige Angebot Lenneps ergänzt und erweitert. Die Angebotsstruktur der Stadt und des Stadtbezirks kann dadurch gestärkt und weiterentwickelt werden.

Es kann eine Konkurrenzsituation zu bestehenden Gastronomiebetrieben entstehen

EMPFEHLUNGEN UND ANFORDERUNGEN

Schaffung bzw. Stärkung eines „Gegenpols“ / von Alternativen zur Angebotsstruktur des „Outlet Remscheid“ in der Altstadt und Kölner Straße – auch jenseits des Einzelhandels, z. B. soziokulturelle Angebote, Bildungsangebote, Dienstleistungen u. ä.

Attraktivierung und Qualifizierung des Einzelhandelsangebotes in Lenneps Altstadt und der Kölner Straße

Qualifizierung und Spezialisierung des gastronomischen Angebotes in der Altstadt und der Kölner Straße

Bereitstellung von Beratungsangeboten für Gewerbetreibende und Gastronomen der Altstadt und der Kölner Straße

Erhebung von Daten über Besucher*innenfrequenzen in der Altstadt und der Kölner Straße

Einbeziehung der Altstadt in den „Einkaufstourismus“ durch aktive Bewerbung der Angebote auch jenseits des Einkaufens

Aufwertung des öffentlichen Raumes, um Orte für die Begegnung und den Austausch zu schaffen

Inszenierung und Vermarktung der historischen Altstadt; Herausstellen der regionalen Identität und Geschichte

Verbesserung der Zugänglichkeit und Sichtbarkeit der Altstadt

Regelmäßige Überprüfung der Sortimentsbeschränkungen; das Angebot des „Outlet Remscheid“ sollte das städtische Angebot ausschließlich ergänzen und erweitern

Profilierung des Gastronomieangebots innerhalb des „Outlet Remscheid“ auf einfache bzw. schnelle Küche in Abgrenzung zum gehobenen Angebot in der Altstadt.

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN

Gastronomiebetriebe, die auf regionale Spezialitäten und ein höherwertiges Speisenangebot ausgerichtet sind, könnten von größeren Besucher*innenzahlen profitieren, da dieses Angebot im „Outlet Remscheid“ fehlt (Stadt Remscheid 2023).

Negative Auswirkungen auf die örtliche Einzelhandelsstruktur sind nicht auszuschließen: Sie können in Form von Umsatzumverteilungen gerade in den Sortimentbereichen, die vom „Outlet Remscheid“ angeboten werden, eintreten.

Positive Auswirkungen sind demgegenüber für spezielle Einzelhandelsangebote oder den beratungsintensiven Einzelhandel möglich.

EMPFEHLUNGEN UND ANFORDERUNGEN

Stärkung der lokalen Gastronomie durch Hinweise auf besondere Angebote in der Altstadt und Kölner Straße

Regelmäßige Durchführung eines „Einzelhandelsbarometers Lennep“: Erfassung, Auswertung und Aufbereitung u. a. folgender Daten: Besucherströme, Nutzungsverteilungen, Leerstände, Umsätze, Zufriedenheit Händler*innen und Kund*innen (auf Grundlage von Befragungen)

TOURISMUS

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN

Es ist mit einer deutlichen Zunahme des „Einkaufstourismus“ zu rechnen, ggf. legen auch Tourist*innen auf der Durchreise einen Zwischenstopp ein.

Es kann von einer Zunahme der Besucher*innenzahlen ausgegangen werden, wodurch auch der Tourismussektor profitieren kann.

Durch einen Anstieg der Tourist*innen wird vermutlich auch das Beherbergungsgewerbe profitieren.

EMPFEHLUNGEN UND ANFORDERUNGEN

Stärkung der Wechselbeziehungen zwischen Altstadt und „Outlet Remscheid“ durch räumliche, funktionale und Marketingmaßnahmen

Stärkung des lokalen Tourismus durch Hinweise auf regionale Sehenswürdigkeiten, touristische Highlights und Freizeit- und Übernachtungsmöglichkeiten in der überregionalen Vermarktung Lenneps und des „Outlet Remscheid“

Inszenierung und Vermarktung der touristischen Highlights und der historischen Altstadt

Erstellung eines integrierten Leitsystems zur Besucher*innenführung

Erhöhung der Kapazitäten und Qualifizierung des Beherbergungs- und Übernachtungsangebotes

Vergrößerung der Angebotsbreite im Beherbergungsgewerbe

FREIRAUMSTRUKTUR UND KLIMA

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN	EMPFEHLUNGEN UND ANFORDERUNGEN
Durch die zusätzliche Bebauung nimmt der Anteil der versiegelten Fläche zu und es kommt zu einer Reduzierung der Grünstrukturen.	<p>Konsequente Verfolgung des Klima- / Nachhaltigkeitskonzeptes</p> <p>Stärkung der Grünverbindungen zum Lennepe Bachtal</p> <p>Realisierung der geplanten dezentralen Regenwasserbehandlung</p> <p>Realisierung der geplanten Grünflächen (Dach- und Fassadenbegrünung) auf der Fläche</p> <p>Möglichst hoher Anteil intensiv begrünter Dachflächen</p>
Es kommt zu einem Verlust von wertgebenden Einzelbäumen und von Lebensräumen von Flora und Fauna.	<p>Konsequente Umsetzung der Vorgaben zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</p>

VERKEHR UND MOBILITÄT

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN	EMPFEHLUNGEN UND ANFORDERUNGEN
Das Verkehrsaufkommen wird sich durch die zunehmenden Besucher*innenströme sehr wahrscheinlich erheblich erhöhen.	<p>Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, eines Parkraumkonzeptes und eines Parkleitsystems</p> <p>Schaffung einer einfachen und übersichtlichen Verbindung zwischen Bahnhof, Altstadt und „Outlet Remscheid“ für Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und ÖPNV</p> <p>Gewährleistung und Optimierung einer Anbindung des „Outlet Remscheid“ an den ÖPNV (z. B. Shuttleservice zwischen Outletcenter und Bahnhof); Ermöglichung einer attraktiven Erreichbarkeit des Outletcenters mit dem Fahrrad (Verbindung zur Balkantrasse)</p>
Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen kann es zu Überlastungen der Funktionsfähigkeit des vorhandenen Verkehrsnetzes und der vorhandenen Knotenpunkte auf den An- und Abreiseroute kommen.	<p>Durchführung baulicher und signaltechnischer Maßnahmen (z. B. Anpassung bzw. Umbau von wichtigen Verkehrsknotenpunkten, Umgestaltung bzw. Anpassung der Lichtsignalanlagen) auf Grundlage des Verkehrsgutachtens.</p>

ZU ERWARTENDE AUSWIRKUNGEN

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen kann mit einem Anstieg der Verkehrslärmemissionen gerechnet werden.

Durch das „Outlet Remscheid“ ist eine Zunahme von Parksuchverkehren zu erwarten.

Durch die Überbauung des Kirmes- und des Jahnplatzes fallen öffentliche Stellplätze weg.

Zu Spitzenzeiten können ggf. erhebliche Rückstaus an der Kreuzung Ringstraße/Röntgenstraße und weiteren Knotenpunkten entstehen.

EMPFEHLUNGEN UND ANFORDERUNGEN

Reduzierung der Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen gemäß Immissionsschutzgutachten

Schaffung eines gut ausgebauten Leitsystems zu den Parkplätzen des „Outlet Remscheid“

Schaffung von P+R Angeboten, z. B. von der Autobahn und vom Bahnhof

Bereitstellung der wegfallenden Parkplätze an anderer, zentraler Stelle

Untersuchung der zu erwartenden Verkehrszahlen, Prüfung der Knotenpunkte und Auswirkungen auf das angrenzende Verkehrssystem (u.a. Brehmstraße) im Rahmen des Verkehrsgutachtens.

FAZIT

Die Untersuchungen der zu erwartenden Auswirkungen des geplanten „Outlet Remscheid“ zeigen, dass ein Outletcenter am Rand der Lenneper Altstadt eine große Herausforderung für den Stadtbezirk mit seinem historischen Stadtkern darstellt. Um das „Outlet Remscheid“ zu einem im weitesten Sinne integrierten Stadtbaustein zu entwickeln, gibt es zahlreiche Handlungsbedarfe. Neben einer Minimierung der sich aus der Entwicklung ergebenden Risiken sollten vor allem Chancen und positive Impulse bestmöglich für den Stadtbezirk genutzt werden.

Stadträumlich ist der Übergang zwischen „Outlet Remscheid“ und Altstadt überzeugend zu gestalten und mit öffentlichen Nutzungen auszustatten. Eine öffentliche Durchlässigkeit des „Outlet Remscheid“ sollte unabhängig von Öffnungszeiten gewährleistet sein. Die Maßstäblichkeit und Königheit der Altstadt muss in der Neubebauung Berücksichtigung finden und übersetzt werden. Gleichzeitig sollte die denkmalgeschützte Bestandsbebauung auf der Fläche behutsam berücksichtigt, eingebunden und qualifiziert werden.

In der Angebots- und Nutzungsstruktur sollten Konkurrenzen zwischen Altstadt, Kölner Straße und „Outlet Remscheid“ vermieden und stattdessen Synergieeffekte genutzt werden, das bedeutet die Angebotsstruktur der bestehenden Stadt zu profilieren und zu qualifizieren aber auch die Entwicklung der Besucher*innenzahlen und Umsätze von Altstadt und Outletcenter im Sinne eines Monitorings regelmäßig zu beobachten und auszuwerten.

Touristisch lassen sich die zu erwartenden steigenden Besucher*innenzahlen nutzen, wenn Tourismus-, Marketingstrategien und Besucherführung von Region, Stadt und „Outlet Remscheid“ gemeinsam abgestimmt und umgesetzt werden.

Das „Outlet Remscheid“ sollte einen Beitrag leisten, die Freiraumstruktur Lenneps zu bereichern. Durch die Begehrbarkeit der begrünten Dachland-

schaft könnte die Verbindungen und Zugänge vom Stadtkern zum benachbarten Lennep Bachtal vereinfacht und qualifiziert werden.

Eine große Herausforderung liegt in der Gestaltung einer verträglichen Mobilität im Zusammenhang von Bahnhof, Stadtkern, Kölner Straße und „Outlet Remscheid“. Um Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden und die Belastung der angrenzenden Stadtbereiche und Anwohner*innen gering zu halten, müssen konsequent multimodale Mobilitätsangebote als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr attraktiviert und gefördert werden.

Alle übrigen Maßnahmen der Stadtteilentwicklung, die in diesem Entwicklungskonzept erarbeitet werden, müssen eigenständig von der Errichtung des „Outlet Remscheid“ funktionieren und sind weitestgehend ohne Abhängigkeiten vom Entwicklungsprozess des Outletcenters zu planen und umzusetzen.

Auswirkungen des „Outlet Remscheid“ auf die Nutzungsstruktur des umgebenden Stadtbezirks und die Gesamtstadt sollten fortlaufend beobachtet werden, nur so kann im Sinne eines „Frühwarnsystems“ rechtzeitig und angemessen auf mögliche Fehlentwicklungen reagiert und gesteuert werden.

Die Beteiligungsprozesse zu den Entwicklungsflächen Mühlen-/Röntgenstraße und zu dem vorliegenden Stadtteilentwicklungskonzept haben gezeigt, dass Lennep über eine interessierte Bürger*innenschaft und eine ausgeprägte „Akteurs- und Vereinslandschaft“ verfügt, die sich aktiv und konstruktiv in die Entwicklung „ihres“ Stadtbezirkes einbringen. Diese Beteiligungskultur gilt es im Sinne eines transparenten und offenen Planungsprozesses für das „Outlet Remscheid“ fortzusetzen, um die Betroffenen regelmäßig über den Projektverlauf zu informieren, das Projekt durch Anregungen aus dem Stadtbezirk zu qualifizieren und seine Akzeptanz zu steigern.

KAPITEL 4

STADTTEILBEWERTUNG

Aufbauend auf der thematischen und räumlichen Bestandsanalyse wird im folgenden die Ausgangssituation in Lennep bewertet. Hierfür werden anhand einer SWOT-Analyse die Stärken (**S**trengths), Schwächen (**W**eaknesses), Chancen (**O**pportunities) und Risiken (**T**hreats) im Untersuchungsbereich konkret herausgearbeitet und dargestellt. In der Bewertung finden zudem die aus der Bevölkerung im Rahmen der Ideenkarte „Lennep entwickeln“ (siehe Kapitel 2.1) eingegangenen Hinweise und Anmerkungen Berücksichtigung. Die Bestandsbewertung dient als Grundlage für die Definition fundierter Entwicklungsziele für Lennep.

Aus den Erkenntnissen der Bestandsanalyse konnten im Bearbeitungsprozess sechs relevante Handlungsfelder hergeleitet werden:

- **Handlungsfeld A:**
Wohnen und Bevölkerung
- **Handlungsfeld B:**
Bildung, Arbeit und Soziale Infrastruktur
- **Handlungsfeld C:**
Städtebau, Freiraum und Denkmalschutz
- **Handlungsfeld D:**
Tourismus, Freizeit und Kultur
- **Handlungsfeld E:**
Handel und Gastronomie
- **Handlungsfeld F:**
Verkehr und Mobilität

Diese liegen der Bestandsbewertung zu Grunde und werden im weiteren Bearbeitungsverlauf des STEK um Entwicklungsziele und konkrete Maßnahmen ergänzt.

HANDLUNGSFELD A: WOHNEN UND BEVÖLKERUNG

STÄRKEN

- Steigender Anteil an Kleinkindern sowohl im Untersuchungsbereich als auch in der Gesamtstadt
- Rückgang des Anteils der SGB II-Bedarfsgemeinschaften an der Gesamtzahl der Haushalte seit 2017
- Attraktive und grüne Wohngebiete mit einem vielfältigen Wohnraumangebot (u. a. Ein- und Mehrfamilienhäuser, Stadtvillen und Punkthäuser)

SCHWÄCHEN

- Konstanter Rückgang der Einwohner*innenzahl im Untersuchungsbereich seit 2012 um 2,7 %
- Anteil der Personen im Alter von 35 bis 65 Jahren leicht rückläufig
- Hoher Modernisierungsbedarf der Wohnbauung im Altstadtbereich
- Mangel an alternativen Wohnformen
- Fehlendes Angebot an Wohnraum für Familien und Senior*innen

CHANCEN

- Hoher und zunehmender Anteil an Kindern und Jugendlichen
- Anstieg des Anteils der arbeitenden Bevölkerung
- Steigende Mietpreise in umliegenden Metropolen (z. B. Köln, Düsseldorf)
- Nutzen von Erneuerungs- und Umbaupotenzialen im Wohnungsbaubestand
- Anziehen neuer Zielgruppen durch vielseitige bzw. alternative Wohnformen
- Entwicklung eines nachhaltigen Wohnquartiers in Lennep Nord

RISIKEN

- Steigender Anteil der Personen im Alter von 65 Jahren und älter erhöht den Bedarf an einer seniorenrechtlichen und barrierefreien Stadtgestaltung und Wohnangeboten
- Im Vergleich zur Gesamtstadt rückläufige Einwohner*innenzahl als Indikator für Attraktivitätsverluste
- Zunehmende Fluktuation aus dem Stadtbezirk aufgrund fehlender attraktiver Wohnangebote (insbesondere Altstadt)
- Hohe bzw. steigende Baukosten

HANDLUNGSFELD B: BILDUNG, ARBEIT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR

STÄRKEN

- Vielseitiges Bildungsangebot
- Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche (u. a. Die Welle, Funbox)
- Sozio-kulturelle Angebote im Altstadtkern in zentraler Lage (u. a. Rotationstheater, Altstadtbühne, Kulturzentrum Klosterkirche)
- Konstante Zunahme des Anteils der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren (z. Z. rund 60 %) sowie Rückgang des Anteils der Arbeitslosen an der Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren (z. Z. rund 5 %)

SCHWÄCHEN

- Mangelndes Kita- und Grundschulangebot mit Ganztagesplätzen
- Reduziertes Angebot an Bildungsmöglichkeiten für junge Erwachsene
- Mangel an attraktiven Aufenthaltsorten für Jugendliche im öffentlichen Raum

CHANCEN

- Ansprechen neuer Nutzer*innengruppen durch neue Arbeitsangebote wie Arbeits- und Werkstatträume oder Co-Working-Spaces
- Schaffung neuer Arbeitsplätze im Rahmen des „Outlet Remscheid“
- Stärkung des Tourismussektors als potenzieller Arbeitgeber
- Kooperationen mit Bildungseinrichtungen/ Hochschulen in der Umgebung
- Zunahme der berufstätigen Bevölkerung im Homeoffice
- Ausbau der Breitband-Internetverbindung

RISIKEN

- Wegzug junger Erwachsener durch fehlende Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten
- Mangel qualifizierter Arbeitskräfte

HANDLUNGSFELD C: STÄDTEBAU, FREIRAUM UND DENKMALSCHUTZ

STÄRKEN

- Schutz der historischen Bausubstanz und historischer Strukturen im Altstadtkern durch hohe Anzahl an Einzeldenkmälern sowie die Ausweisung eines Denkmalbereichs
- Klare Ausprägung öffentlicher Räume durch geschlossene Raumkanten im Altstadtkern und entlang der Kölner Straße
- Vielfältiges Angebot öffentlicher Plätze insbesondere im Altstadtkern
- Vielfältiges Angebot wohnraumnaher Grünflächen
- Wertvoller Baumbestand entlang einzelner Straßenzüge
- Attraktives Angebot großer, naturnaher Freiräume mit vielseitigem Nutzungsangebot in der Umgebung
- Vergleichsweise niedriger Versiegelungsgrad in den Stadtteilen Lennep Nord und Stadtgarten
- Hohe Verfügbarkeit an Dachflächen mit Solarpotenzial

SCHWÄCHEN

- Leerstände und Sanierungs- bzw. Instandsetzungsbedarf einiger Gebäude in den Quartieren Altstadt, Kölner Straße, Bahnhofsquartier
- Unruhiges Straßenbild entlang der Kölner Straße verursacht durch die heterogene Bauungsstruktur sowie großflächige Werbeanlagen und Fensterfronten
- Zugänge zur Altstadt in Teilen wenig sichtbar bzw. nicht gut gestaltet
- Mangelnde Nutzungs- und Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze in der Altstadt und entlang der Kölner Straße
- Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch den ruhenden Verkehr
- Teilweise Mängel in der funktionalen Ausstattung auf öffentlichen Plätzen und in Grünräumen
- Fehlendes Spielplatzangebot in den Stadtquartieren Stadtgarten und Lennep Nord
- Beeinträchtigungen in der Erreichbarkeit naturnaher Freiräume der Umgebung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Anteil erneuerbarer Energieträger weit unter dem Bundesdurchschnitt
- Hoch verdichtete Siedlungsstrukturen mit hohem Versiegelungsgrad im Bereich Altstadt, Neustadt, Kölner Straße und Bahnhofsquartier
- Hohes Überflutungsrisiko in Teilbereichen bei Starkregeneignissen

CHANCEN

- Energetische Sanierung des Gebäudebestandes
- Beratung der Eigentümer*innen denkmalgeschützer Gebäude
- Harmonisierung des Straßenbildes entlang der Kölner Straße durch eine abgestimmte Gestaltung der Erdgeschosszonen
- Profilierung sowie gestalterische und funktionale Aufwertung bestehender Plätze und Grünräume
- Stärkung der übergeordneten Grünverbindungen durch attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zu bzw. zwischen Freiräumen
- Schaffung neuer Freiräume im Rahmen der Realisierung des „Outlet Remscheid“
- Entsiegelung und Begrünung von Freiräumen, Innenhöfen und Dachflächen

RISIKEN

- Negativer Einfluss dauerhafter Leerstände (z. B. in Bahnhofsnähe, Altstadt) auf die Umgebung
- Verfall historischer Bausubstanz durch Zurückhalten von Investitionen in die Sanierung bzw. Modernisierung u. a. aufgrund steigender Baukosten
- „Verödung“ bzw. geringe Belebung öffentlicher Plätze und Grünräume
- Überflutungsrisiko in Teilbereichen bei Starkregenereignissen
- Erhöhtes Hitzesrisiko in verdichteten Siedlungsstrukturen in der Altstadt, Neustadt, Kölner Straße und im Bahnhofsquartier
- Versiegelung und Verlust von Baumbeständen durch Realisierung des Outletcenters

HANDLUNGSFELD D: TOURISMUS, FREIZEIT UND KULTUR

STÄRKEN

- Vielfältiges Angebot touristischer Ziele mit (über-)regionaler Strahlkraft (u. a. Altstadt, Balkantrasse, Röntgen-Museum, Schwimmbad H20, Naturräume)
- Beherbergungsangebot durch drei Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen
- Vielfältiges Veranstaltungsangebot
- Vielfältiges Sport- und Freizeitangebot (u. a. Sportanlage Hackenberg, Funbox, H20)
- Unterschiedliche Sportvereine mit Angeboten v. a. für Kinder und Jugendliche
- Sozio-kulturelle Angebote (u. a. Rotations-theater, Altstadtbühne, Kulturzentrum Klosterkirche) im Altstadtkern in zentraler Lage
- Nutzung des Robert-Schumacher-Straße als temporäre Veranstaltungsfläche

SCHWÄCHEN

- Touristische Qualitäten bzw. Potenziale Lenneps kommen nicht ausreichend zur Geltung
- Keine gezielte Wegeführung der Balkantrasse in die Altstadt
- Wenig einladende Gestaltung des Wohnmobilstellplatzes auf dem Jahnplatz
- Mangel an Angeboten für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene insbesondere zur abendlichen Freizeitgestaltung
- Modernisierungsbedarf öffentlicher Sportplätze (u. a. Basketballplatz in der Zeppelin-Str., Skateplatz im Bachtal)

CHANCEN

- Touristische Qualitäten Lenneps sichtbar und erlebbar machen
- Alleinstellungsmerkmale Lenneps fördern und zur Profilierung nutzen
- Anbindung der Balkantrasse an die Altstadt
- Schaffung eines attraktiven und einladenden Wohnmobilstellplatzes
- Erweiterung des Freizeitangebotes durch multifunktionale Gestaltung öffentlicher Räume
- Zunehmende Anzahl Tourist*innen durch Ansiedelung des „Outlet Remscheid“

RISIKEN

- Schwächung des vorhandenen Angebotes durch (über-)regionale Konkurrenz
- Rückgang der Besucher*innenzahlen und entsprechend des touristischen Angebotes durch eine zu geringe Sichtbarkeit und Attraktivität

HANDLUNGSFELD E: HANDEL UND GASTRONOMIE

STÄRKEN

- Insbesondere im Altstadt kern Vielfalt kleiner, inhabergeführter Fachgeschäfte
- Attraktives gastronomisches Angebot in allen Preisklassen mit Schwerpunkt in der Altstadt
- Nischenangebote entlang der Kölner Straße
- Große Nahversorger über den Stadtbezirk verteilt und gut erreichbar
- Regionaler Wochenmarkt sowie ergänzende Markt- und Veranstaltungsformate in der Altstadt

SCHWÄCHEN

- Teilweise Leerstand und Modernisierungsbedarf in Ladenlokalen
- Herausforderungen durch bauordnungsrechtliche Anforderungen im historischen Gebäudebestand
- Qualitätsverluste im Angebot an der Kölner Straße sowie der Wupperstraße

CHANCEN

- Gewinnung neuer Besucher*innen durch den Ausbau als Tourismusstandort
- Profilierung und Stärkung vorhandener Einzelhandelsbereiche
- Gewinnung neuer Kund*innen durch die Ansiedlung des „Outlet Remscheid“
- Belebung der Altstadt durch Ansiedlung des „Outlet Remscheid“

RISIKEN

- Ungesteuerter Rückgang des Einzelhandels
- Zunahme der Leerstände in der Altstadt sowie entlang der Kölner Straße und Wupperstraße
- Qualitätsverluste im Angebot an der Kölner Straße und Wupperstraße
- Entstehung von Konkurrenzsituationen und Umsatzumverteilungen durch die Ansiedlung des „Outlet Remscheid“

HANDLUNGSFELD F: VERKEHR UND MOBILITÄT

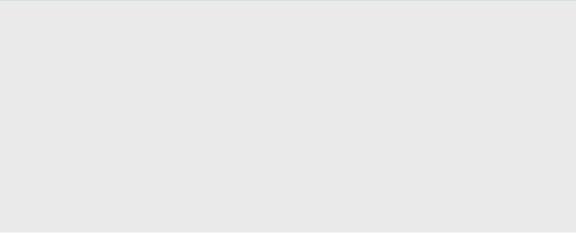
STÄRKEN

- Gute Anbindung Lenneps an das (über-)regionale Straßennetz (A1, B229) als bedeutender Standortfaktor
- Entlastung des innerstädtischen Verkehrs durch die Ringstraße
- Geringe Verkehrsbelastung in Nebenschließungsstraßen
- Regelmäßige Zugverbindungen in die angrenzenden Großstädte
- Bahnhof dient als multimodaler Verkehrsknoten
- Fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt vom Bahnhof
- Ausgebautes ÖPNV-Netz mit regelmäßiger Taktung
- Anbindung an die Balkantrasse

SCHWÄCHEN

- Hohe Lärmbelastung und geringe Aufenthaltsqualität an den Haupteinzelhandelsstraßen (Schwerpunkt Ringstraße, Kölner Straße)
- Vermehrt Verstöße gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Parkverbote und fehlende Kontrollmaßnahmen
- Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr
- Fehlendes Parkleitsystem und Mangel an Stellplätzen bei Großveranstaltungen
- Fehlen wettergeschützter Aufenthaltsbereiche am Bahnhof sowie bahnhofstypischer Gastronomieangebote
- Unzuverlässigkeit des Zugverkehrs
- Einschränkungen des Radverkehrs durch bewegte Topografie
- Mangel an Querungshilfen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

STÄRKEN



SCHWÄCHEN

- Fehlen von Fahrradabstellmöglichkeiten
- Ausbaubedarf der Barrierefreiheit insbesondere in der Altstadt
- Fehlen eines Orientierungs- und Leitsystems für Besucher*innen

CHANCEN

- Hohe Attraktivität Lenneps durch gute Verkehrsanbindung
- Lärmschutz durch Regulierung und Bündelung des MIV
- Aufwertung öffentlicher Räume durch Reorganisation des ruhenden Verkehrs
- Stärkung des ÖPNVs
- Förderung der Verkehrsqualität sowie Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Ausbau der Barrierefreiheit

RISIKEN

- Verschlechterung der Verkehrssicherheit
- Zunahme des MIV
- Zunahme des ruhenden Verkehrs
- Erhebliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch Ansiedelung des „Outlet Remscheid“, wodurch es zu einer Überlastung des vorhandenen Verkehrsnetzes und der Knotenpunkte auf den An- und Abreiserouten kommen kann
- Verstärkung des Parksuchverkehrs durch Besucher*innen des „Outlet Remscheid“ und den Wegfall der Parkplätze auf dem Jahnplatz

KAPITEL 5

LEITBILD UND ZIELE DER STADTTEILENTWICKLUNG

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse, der Bestandsbewertung sowie den Erkenntnissen aus dem Akteur*innenworkshop am 04.05.2023 (vgl. Kapitel 2.2) werden im folgenden ein programmatisches und räumliches Leitbild sowie Handlungsfelder und Ziele für die Entwicklung von Lennep abgeleitet.

Ausgehend von der stadtbildprägenden historischen Altstadt, den vielfältigen sozial-kulturellen Angeboten und der guten Erreichbarkeit sowie seiner herausragenden Lage im Bergischen Landschaftsraum verfügt Lennep über zahlreiche Stärken und Potenziale, muss diese jedoch bewusster wahrnehmen und als Vorzüge zielgerichtet weiterentwickeln. Lennep bietet bereits heute sehr viel an Lebensqualität und kleinstädtischer Urbanität. Diese Qualitäten gilt es zu sichern und auszubauen, damit wir, programmatisch gesprochen

LENNEP SICHTBAR MACHEN!

Räumlich bedeutet dieser Leitgedanke, die Stadt-
eingänge als Übergang zwischen Altstadt und den Stadtteilen funktional und städtebaulich in ihrer Bedeutung zu stärken sowie die Wegeverbindungen v. a. ins Bahnhofsquartier deutlich aufzuwerten. Gleichzeitig muss das Zusammenspiel zwischen dem urbanen Stadtraum und den freien Landschaftsräumen stärker akzentuiert und hervorgehoben werden.

Dieser skizzierte Leitgedanke beinhaltet neben der Sichtbarkeit v. a. auch das ‚Machen‘, im Sinne von Realisieren und Umsetzen. Hilfreich und notwendig dafür sind handlungsfeldbezogene Entwicklungsziele. Aus den Resultaten der Ideenkarte und der Analysen des Untersuchungsbereichs, der bestehenden Fachplanungen und der vorherigen Entwicklungskonzepte wurden für Lenneps Entwicklung daher umsetzungsorientierte und qualitativ überprüfbare Ziele formuliert und den sechs Handlungsfeldern zugeordnet.

Wesentlich bei der künftigen Umsetzungsplanung ist, dass eine Sichtbarmachung Lenneps nicht über die Bearbeitung einzelner Themen erreicht werden kann, sondern dass nur das Zusammenspiel der einzelnen Handlungsfelder in der Lage ist, die komplexen Zusammenhänge städtebaulich, technisch, sozial, funktional und nachhaltig zu lösen. Das bedeutet gleichsam, dass sich auch die Akteur*innen einzelner Fachdisziplinen auf eine räumliche Zusammenarbeit im Interesse Lenneps einlassen müssen, denn viele Projekte sind sog. Mehrzielprojekte, die in unterschiedliche Bereiche hineinreichen und -wirken.

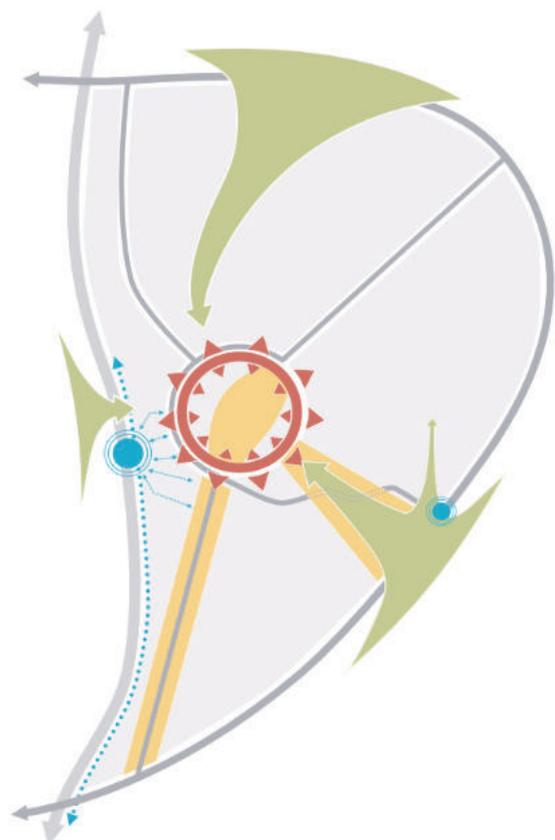
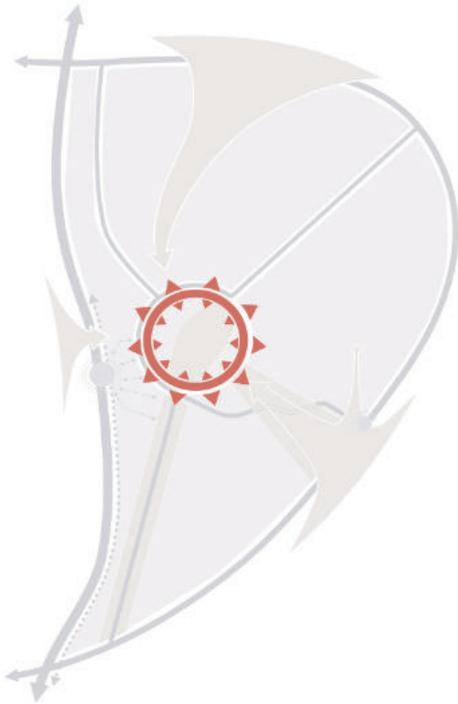
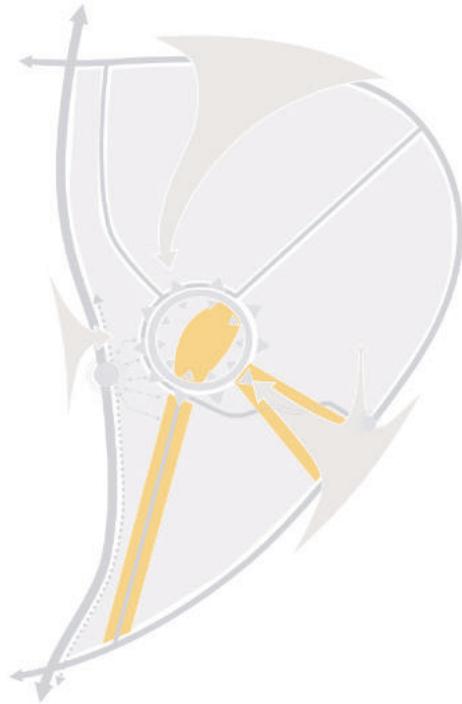


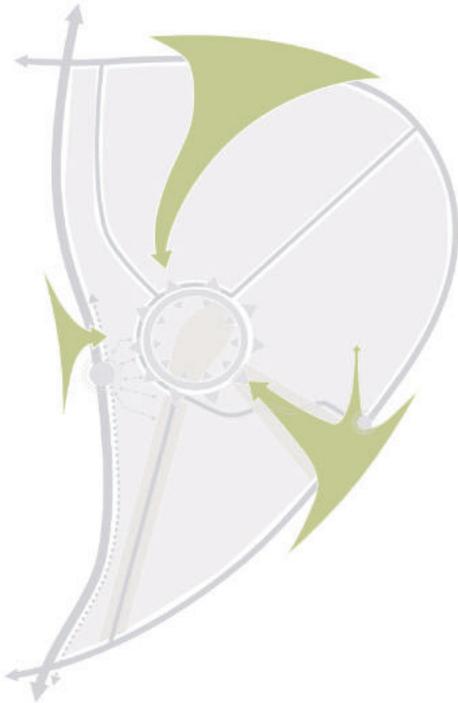
Abb. 60: Räumliches Leitbild Stadtteilentwicklung Lennep



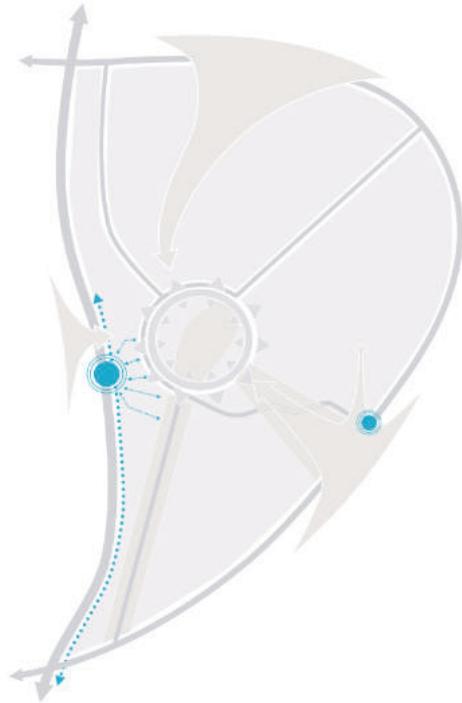
**ZUGÄNGE UND SICHTBARKEIT DER
ALTSTADT VERBESSERN!**



**EINZELHANDELSLAGEN PROFILIEREN
UND NUTZUNGSVIELFALT STÄRKEN!**



**LENNEPE AN DIE UMGEBENDEN
NATURRÄUME ANBINDEN!**



**FUSS- UND FAHRRADWEGE QUALIFIZIEREN
UND PARKRAUM ORGANISIEREN!**

HANDLUNGSFELD A: WOHNEN UND BEVÖLKERUNG

- | | |
|---|--|
| I Schaffung von alten- und nachfragegerechten Wohnungen durch Um- und Neubau | IV Energetische und ökologische Sanierung der bestehenden Wohngebäude |
| II Ausweisung familienfreundlicher und generationsübergreifender Wohnformen | V Zuzug jüngerer Bevölkerungsgruppen |
| III Modernisierung von Wohnraum in der Altstadt unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes | |

HANDLUNGSFELD B: BILDUNG, ARBEIT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR

- | | |
|---|--|
| I Ausbau von Kita- und Grundschulangeboten mit Ganztagesplätzen | III Schaffung von Arbeits- und Werkstatträumen für kleine Handwerksbetriebe, Start-ups, Co-Working o.ä. |
| II Erweiterung bestehender und Schaffung neuer informeller Treffpunkte für Jugendliche | IV Unterstützung von Auszubildenden und Berufseinsteiger*innen |

HANDLUNGSFELD C: STÄDTEBAU, FREIRAUM UND DENKMALSCHUTZ

- | | |
|---|--|
| I Gestaltung und funktionales Zusammenspiel städtischer Plätze | III Aufwertung und Vernetzung bestehender und neuer Grünanlagen |
| II Unterstützung bei der denkmalgerechten Gebäudesanierung | IV Weitere Verbesserung der Wegeverbindungen in die Landschafts- und Naturräume |

HANDLUNGSFELD D: TOURISMUS, FREIZEIT UND KULTUR

- | | |
|---|--|
| I Profilierung Lenneps als eigenständiges Ausflugsziel im bergischen Städtedreieck | IV Anbindung des Rad- und Wanderwegenetzes an die Altstadt |
| II Qualifizierung und Ausweitung von Übernachtungsangeboten für Kurzzeitbesucher*innen | V Förderung von inklusiven Tourismusangeboten („Reisen für Alle“) |
| III Schaffung von multifunktionalen Flächen für Freizeitnutzungen | |

HANDLUNGSFELD E: HANDEL UND GASTRONOMIE

- I** Unterstützung bestehender und neuer lokal verträglicher Markt- und Veranstaltungsformate in der Altstadt
- II** Aktivierung leerstehender Ladenlokale und Anpassung an nachfragegerechte Verkaufsräume
- III** Verknüpfung der Altstadt mit der Neustadt und dem „Outlet Remscheid“
- IV** Anbindung und Profilierung der oberen Kölner Straße

HANDLUNGSFELD F: VERKEHR UND MOBILITÄT

- I** Verbesserung der Aufenthalts- und Verkehrsqualität für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- II** Re-Organisation des fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehrs
- III** Qualifizierung der Zugänge zur Altstadt
- IV** Stärkung des ÖPNV

EXKURS

„ZUKUNFT LENNEP 2035“

In Ergänzung zum Maßnahmen- und Handlungskonzept des STEK Lennep werden im folgenden Exkurs Zukunftsprofile entworfen. Die Zukunftsprofile beleuchten Rahmenbedingungen und mögliche Entwicklungsperspektiven Lenneps in den Themenfeldern

- Innenstadt und Handel,
- Tourismus,
- Wirtschaft und Arbeit,
- Mobilität und Stadt Wandel.

Angenommen wird ein Zeithorizont von ca. 10 Jahren. Als "Blicke in die Zukunft" sollen diese Profile helfen, Maßnahmen für die Entwicklung Lenneps hinsichtlich ihrer zu erwartenden Wirkungen zu bewerten, um so Rückschlüsse auf eine Priorisierung möglicher Maßnahmen zu erhalten.

Zunächst werden in einem ersten Schritt zu jedem Thema auf Grundlage von Literaturrecherchen allgemeine zukunftsweisende Trends ermittelt und plakativ dargestellt. Auf einer zweiten Ebene wird skizziert, welche Trends sich besonders in Lennep niederschlagen und welche Entwicklungspotenziale sich möglicherweise ergeben. Anschließend werden für jedes Themenfeld positive Zukunftsszenarien oder Zukunftsbilder skizziert, die sich aus der Umsetzung ausgewählter Trends ergeben.

Hinweise und Aussagen zu den Zukunftsbildern und den auf Lennep bezogenen Trends wurden aus Leitfaden gestützten Expert*innengesprächen, den sogenannten Zukunftsdialogen, gewonnen, die zu den vier Themen geführt wurden. Die Expert*innen wurden aufgrund ihrer Expertise in dem jeweiligen Themenfeld ausgewählt, sie zeichneten sich zumeist durch Lennep Ortskenntnis aber auch einen „Blick von Außen“ aus.

Als Resümee aus den jeweiligen Zukunftsbildern werden abschließend Ziele und Maßnahmen abgeleitet, die in Teilen in das Maßnahmenkonzept des STEK Eingang gefunden haben, bzw. bereits erarbeiteten Maßnahmen eine Zukunftsrelevanz und mögliche Priorisierung verleihen.

Aufgrund von Umfang und Komplexität der Themen wurde mit vereinfachenden und pointierten Darstellungen gearbeitet. Die Zukunftsbilder sind als skizzenhafte, mögliche Lennep Zukünfte zu lesen, die Entwicklungskorridore ausloten. Sie sind planerische Hilfs- und Kommunikationsmittel und stellen keine abgestimmten Leitbilder für die Entwicklung des Stadtteils dar.

Welche allgemeinen Trends lassen sich identifizieren?



Wie werden die Trends in Lennep heute deutlich?



Wie könnte ein Zukunftsszenario für Lennep im Jahr 2035 aussehen?



Was bedeutet das für Lennep?
Welche Maßnahmen lassen sich daraus ableiten?

DIE ZUKUNFT VON INNENSTADT UND HANDEL

ALLGEMEINE TRENDS

- **Digitalisierung:** Produkte werden zunehmend im Internet gekauft (vgl. Stepper 2016)
- **Digitalisierung:** Onlinehändler wie stationärer Einzelhandel präsentieren sich auf digitalen Plattformen (vgl. Stepper 2016)
- **Digitalisierung:** Zunehmende Bedeutung des digitalen Auftritts von (Innen)Städten (vgl. Urban Digital 2018)
- **Wettbewerb:** Onlinehändler und Innenstädte stehen in einem stetigen Wettbewerb und Konkurrenzkampf zueinander (vgl. Stepper 2016)
- **Gesellschaftlicher Wandel:** Veränderte Bedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung an das Einkaufen und das Einkaufserlebnis (vgl. JLL 2021; Zukunftsinstitut)
- **Regionalisierung:** Bedeutungszuwachs regionaler Produkte, Netzwerke und der regionalen Identität (vgl. Altemeyer-Bartscher 2009; Zukunftsinstitut)
- **Funktionswandel:** Innenstädte gelten nicht mehr nur als Orte des Handels, sondern auch als Orte des Lebens, des Wohnens und des Arbeitens. Somit nimmt ihre Bedeutung als Orte des Austauschs und der Begegnung zu (vgl. JLL 2021 und Deutscher Städtetag 2021).
- **Klima- und Umweltbewusstsein:** Aktivierung der Prinzipien der Funktionsmischung und der Stadt der kurzen Wege (vgl. Deutscher Städtetag 2021)

DAS PASSIERT UNTER ANDEREM IN LENNEP



Historische Bebauung
als wichtiges
Identitätsmerkmal



Bedarf
frequenzbringender
Unternehmen



Erschwernisse bei
Umnutzungen (Bauordnung/
Denkmalschutz)

ZUKUNFTSBILD INNENSTADT UND HANDEL 2035

Die Altstadt, das Herzstück Lenneps, hat sich zu einem belebten Zentrum entwickelt, das seine historische Identität bewahrt, als geschätzter Wohnstandort gilt und gleichzeitig attraktive Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten für Jung und Alt bietet. Hier finden sich zahlreiche kleine Geschäfte und Ateliers, in denen handgefertigte Produkte von lokalen Einzelhändler*innen, Künstler*innen und Handwerker*innen angeboten werden. Besucher*innen können hochwertige Produkte entdecken, die eine besondere Qualität und individuellen Charakter haben. Die Altstadt ist ein Ort lebendiger Geschichte, der von Besucher*innen von Nah und Fern gleichermaßen geschätzt wird.

Das Outletcenter hat seinen Platz in Lennep gefunden, fungiert als zentraler Frequenzbringer und schafft positive Synergieeffekte für ganz Lennep und die Region. Die Entwicklung wurde im engen Dialog mit der lokalen Bevölkerung und Interessengruppen gestaltet, wodurch eine zukunftsorientierte Entwicklung sichergestellt werden konnte. Besucher*innen des Outletcenters werden in die Altstadt geleitet, wo hochwertige Ladenlokale und vielseitige Gastronomieangebote die Menschen zum Bummeln und Verweilen einladen. Andere genießen das vielseitige kulturelle Angebot oder erkunden die Natur auf attraktiven Fuß- und Fahrradwegen.

*Die Kölner Straße präsentiert sich als eine attraktive Promenade, die den Bewohner*innen Lenneps eine angenehme Atmosphäre bietet, um alltägliche Besorgungen zu erledigen. Eine neue Schwerpunktsetzung auf Gesundheit erweitert das Angebot und belebt ehemals leerstehende Gebäude. Der verkehrsberuhigte Straßenraum erfüllt die Bedürfnisse der Anwohner*innen und Nutzer*innen und bietet nachhaltige Mobilitätslösungen wie gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur, Car-Sharing und E-Ladestationen.*

*Der Altstadttring schafft eine nahtlose Verbindung zwischen dem historischen Stadtkern und den umliegenden Quartieren. Der Straßenraum kombiniert benötigte Verkehrsfunktionen mit historischem Charme, einer übersichtlichen Wegeführung und einer ansprechenden Gestaltung. Durch die attraktive Neugestaltung des Mollplatzes, Bismarckplatzes und des Platzes am Wassertor werden Passant*innen in der Altstadt herzlich willkommen geheißen.*

UM DAS ZU ERREICHEN, SOLLTE LENNEP...

Nutzungsmischung fördern

- Förderung gemischter Nutzungen in Ergänzung zum Einzelhandel in der Altstadt.
- Nutzung von Leerständen / Umbaupotenzialen für die Etablierung neuer zentrumsrelevanter Angebote.
- Förderung eines neuen Nutzungsschwerpunktes Gesundheit als Frequenzbringer.

Eigene Qualitäten stärken

- Ausbau der Vielfalt kleiner, inhabergeführter Fachgeschäfte, Gastronomie- sowie Kunst- und Kulturangebote.
- Profilierung der Altstadt bis zur Fertigstellung des „Outlet Remscheid“.
- Die vielfältigen Potenziale im Rahmen einer gemeinsamen Vision stärken und sichtbar machen.
- Die lokale Bevölkerung und Interessengruppen eng in die Planung des „Outlet Remscheid“ einbeziehen.
- Digitalisierung vorantreiben.

Orte für Begegnung, Austausch und Miteinander schaffen

- Förderung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume.
- Stärkung vorhandener und Ergänzung neuer soziokultureller Angebote.

Orientierung und Zugänglichkeit verbessern

- Sicherstellung einer engen Verknüpfung zwischen Bahnhof, Kölner Straße, Altstadt und „Outlet Remscheid“.
- Schaffung attraktiver Mobilitätsangebote Besucher*innen (ÖPNV-Angebot, attraktive Fuß- und Radwege, ausreichend Parkplätze, Parkleitsysteme etc.).

DIE ZUKUNFT VON TOURISMUS

ALLGEMEINE TRENDS

- **Globalisierung:** Die Erreichbarkeit unterschiedlichster Reiseziele nimmt zu und wird erschwinglicher (vgl. Bandi Tanner 2018)
- **Wachstum:** Steigendes Gesamtreisevolumen und Zunahme des Massentourismus. Tourismusbranche als einer der größten und am schnellsten wachsenden Wirtschaftssektoren (vgl. Bandi Tanner 2018)
- **Klima- und Wertewandel:** Zunehmendes Klima- und Umweltbewusstsein beeinflusst die Wahl der Reiseziele und die Art des Reisens, u. a. um negative ökologische und soziokulturelle Auswirkungen des Reisens zu minimieren, Stichwort: „Sanfter Tourismus“ (vgl. Expat News 2021)
- **Regionalisierung:** Steigendes Kulturbewusstsein, zunehmende Bedeutung des regionalen Umfelds und regionaler Produkte (vgl. Bandi Tanner 2018)
- **Digitalisierung:** Angebote und Informationen zu Reisezielen und Reiserouten sind zunehmend über digitale Plattformen abrufbar und individuell anpassbar (vgl. Bandi Tanner 2018); Zunehmende Vielfalt an digitalen Angeboten - auch am Urlaubsort, wie digitale Stadtführungen, spezifische Ticketangebote und Informationen über kulturelle Veranstaltungen (vgl. Expat News 2021)
- **Demografischer Wandel:** Zunehmend älter werdende Bevölkerung, zunehmend aktive Ruheständler als Touristen (vgl. Bandi Tanner 2018)
- **Diversifizierung:** Zunehmende Vielfalt der Ansprüche von Reisenden erweitert das Angebotsspektrum: Entspannungsurlaube, Bildungsurlaube, Naturerlebnisreisen, Entdeckungsreisen zu fremden Kulturen, Erkundungen der eigenen Kultur und Kulturlandschaft, Erlebnis-, Gesundheits- und Wellnessreisen (vgl. Bandi Tanner 2018)
- **Kurzreisen:** Zunehmende Bedeutung von Kurzurlauben und Städtetrips, u.a. aufgrund der Möglichkeit der Kombination von Arbeit und Urlaub (vgl. Expat News 2021)

DAS PASSIERT UNTER ANDEREM IN LENNEP



Erholung der
Übernachtungszahlen
nach Corona-Pandemie



Zunahme von Videokonferenzen
bedingt Abnahme der Übernachtungen
im Business-Sektor



Potenzial im regionalen
Wochenendtourismus

ZUKUNFTSBILD TOURISMUS 2035

Lennepe hat sich auch über das bergische Städtedreieck hinaus einen Namen für naturnahen Gesundheits- und Erlebnistourismus an der Balkantrasse, zwischen dem UNESCO Weltkulturerbe Müngstener Brücke und dem Talsperrenband gemacht. Es ist eingebettet in ein vielfältiges Wege- und Routennetz, das unzählige Erkundungstouren in die bergische Landschaft zu Wasser, zu Fuß und per (Elektro)Rad ermöglicht.

Neben dem Naturerlebnis stellt der historische Stadtkern einen entschleunigten Ankerplatz für historisches Stadterlebnis, kulturelle Angebote und regionale, kulinarische Spezialitäten dar. Daneben bietet das angrenzende Outletcenter Möglichkeiten für ein erweitertes Einkaufserlebnis.

Als Kneippheilbad bietet Lennepe unterschiedliche Angebote zu den fünf Säulen des Kneippischen Gesund-

heitskonzeptes (Innere Balance, Genuss, Kräuter, Bewegung und Wasser), die im Stadtkern selbst und um ihn herum verortet sind. Im Hardtpark und im Lennepe Bachtal finden sich Wasserbecken, das Schwimmbad H2O hält zahlreiche Anwendungen rund um das Wasser bereit und das Gesundheitszentrum an der Kölner Straße bietet weitere Therapie- und Behandlungsmöglichkeiten für Kururlauber an.

Auch Liebhaber der Industrie-, Wissenschafts- und Technikgeschichte sowie Interessierte an Innovationen aus dem Bergischen Land kommen nicht zu kurz. Mit dem Deutschen Röntgen-Museum, dem Tuchmachermuseum aber auch den individuellen Besichtigungstouren zu den gläsernen Industrien werden Einblicke in historische und visionäre Technologien der Region gewährt.

Das Angebot Lenneps ist so vielfältig wie die Spezialitäten der Bergische Kaffeetafel und hat für jeden Reiseanlass und Anspruch etwas zu bieten – Geschäftsreisende, Bildungsreisende, Tagesausflügler, Wochenend- und Kurzurlauber zwischen vier Sternen und Camping.

Das neue Kur- und Tagungszentrum auf der Knusthöhe rundet das Übernachtungsangebot Lenneps ab, es bietet Unterkünfte für seine Gäste auf höchstem ökologischen Standard mit Blick auf die Lennep Altstadt.

UM DAS ZU ERREICHEN, SOLLTE LENNEP...

Tourismus als wirtschaftliches Standbein begreifen und stärken

- Erweiterung des Einzugsgebietes.
- Anziehung von mehr Tourist*innen.
- Förderung und Nutzung von Tourismus als Wirtschaftsfaktor.
- Ausbau des MICE-Sektors (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions).

Sich in der Region Bergisches Land als Marke etablieren

- Nutzung der kulturellen, historischen und landschaftlichen Potenziale.
- Nutzung der Balkantrasse und weiterer Radwege zur Gewinnung von Radtourist*innen.
- Vernetzung mit weiteren regionalen Tourismusdestinationen.

Angebote diversifizieren

- Erweiterung der Übernachtungsangebote und -möglichkeiten für Kurzzeitbesucher*innen.
- Schaffung attraktiver Freizeitangebote für unterschiedliche Zielgruppen.
- Bereitstellung unterschiedlicher Mobilitätsangebote für Besucher*innen.
- Stärkung des Tages- und Regionaltourismus.

Den Stadt- und Landschaftsraum touristisch erfahrbar machen

- Nutzung, Qualifizierung und Erweiterung digitaler Angebote und (Informations- und Buchungs-)Plattformen.
- Erleichterung der Orientierung im Stadtraum.

DIE ZUKUNFT VON WIRTSCHAFT UND ARBEIT

ALLGEMEINE TRENDS

- **Globalisierung:** Verschärfung der Wettbewerbssituation; verstärkte Interaktionen und Vernetzungen; Abhängigkeit zu anderen Unternehmen bzw. Ländern (vgl. Zukunftsinstitut)
- **Deindustrialisierung:** Schrumpfung der industriellen Sektoren, vor allem der Schwer- und verarbeitenden Industrie; Verlagerung der Produktion in Niedriglohnländer (vgl. Handelskammerjournal)
- **Reindustrialisierung:** Wiedererstarben von Industriebetrieben (meist Hightech-Betriebe) (vgl. Handelskammerjournal)
- **Digitalisierung:** Einbeziehung neuer Technologien in Arbeits- und Fertigungsprozesse (vgl. Zukunftsinstitut)
- **Flexibilisierung:** Trend zum flexiblen Arbeiten und zur Remote-Arbeit mit Auswirkungen auf die Organisation von Arbeitsplätzen und den Unternehmensstandort (vgl. Landes et al. 2020)
- **Fachkräftemangel:** Reduzierte Verfügbarkeit von qualifiziertem Fachpersonal, verstärkt durch den demografischen Wandel (vgl. BMWK)
- **Wettbewerb:** Zunahme der Bedeutung weicher Standortfaktoren (vgl. Cortrie 2009)
- **Regionalisierung:** Kleinräumige Vernetzung von wirtschaftlichen Aktivitäten und gleichzeitige Betonung regionaler Qualitäten (vgl. Zukunftsinstitut)
- **Klima- und Umweltbewusstsein:** Unternehmen setzen vermehrt auf ökologisch-nachhaltige Geschäftspraktiken (vgl. Zukunftsinstitut)

DAS PASSIERT UNTER ANDEREM IN LENNEP



Industrie trotz Stellenabbau zentraler Arbeitgeber



Fachkräftemangel durch demographischen Wandel



Entwicklungspotenzial im Tourismussektor

ZUKUNFTSBILD WIRTSCHAFT UND ARBEIT 2035

*Lenneper hat sich zu einem modernen und dynamischen Wirtschaftsstandort entwickelt, der durch seine vielfältige Unternehmensstruktur und seine hohe Lebensqualität einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des bergischen Städtedreiecks leistet. Dank eines gezielten Marketings und einer klaren Zielvorstellung hat Lenneper sein Image erfolgreich verbessert und nach außen getragen. Der Stadtbezirk präsentiert sich als moderner, attraktiver und zukunftsorientierter Standort, der Unternehmer*innen und Fachkräfte gleichermaßen anspricht. Ein Nebeneinander großer Industriebetriebe und kleinerer Unternehmen floriert nun in der Region und strahlt Innovationskraft und ein harmonisches Miteinander von Wirtschaft, Kultur und Tourismus aus.*

*Die lokale Wirtschaft hat sich weiterentwickelt und setzt verstärkt auf eine nachhaltige Produktion sowie regionale Vermarktungsketten. Die enge Zusammenarbeit zwischen Einzelhandel und regionalen Hersteller*innen hat dazu geführt, dass qualitativ hochwertige Produkte aus der Umgebung in den Geschäften und Restaurants Lennepers angeboten werden. Eine besondere Rolle spielt hierbei die historische Altstadt Lennepers. Durch gezielte Revitalisierungsmaßnahmen und Investitionen ist sie zu einem lebendigen Zentrum für Einzelhandel, Gastronomie und kulturelle Veranstaltungen geworden. Die enge Verzahnung mit dem neu errichteten Outletcenter hat dazu beigetragen, dass zahlreiche Besucher*innen die historischen Gassen der Altstadt beleben und regionale Produkte sowie Handwerkskunst entdecken können.*

*Durch die strategische Qualifizierung der weichen Standortfaktoren konnte die Wohnqualität in Lennep weiter gefördert und somit dem Fachkräftemangel entgegengewirkt werden. Ein breites Angebot von Kindergärten, Schulen und Freizeitangeboten sowie das ausgeprägte soziale Engagement der Lennep*innen hat junge Menschen und Familien angezogen, die nun gerne in Lennep leben und arbeiten. Sie genießen die Vorzüge eines ruhigen und grünen Wohnstandortes bei gleichzeitig bezahlbaren Wohnpreisen und einer guten Anbindung an die Innenstädte des Bergischen Städtedreiecks sowie der Metropolen Köln und Düsseldorf.*

Der Stadtbezirk hat sich als attraktiver Wirtschaftsstandort fest etabliert und ist zugleich ein Ort, an dem Menschen gerne leben, arbeiten und sich entfalten können.

UM DAS ZU ERREICHEN, SOLLTE LENNEP...

Die Digitalisierung vorantreiben

- Investitionen in die Infrastruktur für schnelles Internet und moderne digitale Technologien.
- Förderung von digitalen Innovationszentren, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Die Bildungsinfrastruktur ausbauen

- Ausbau von Berufsschulen und Fachhochschulen für praxisnahe Ausbildung.
- Schaffung enger, nachhaltiger Partnerschaften mit regionalen Hochschulen und Forschungseinrichtungen.

Die Bereiche der Industrie, Bildung und Gesellschaft miteinander vernetzen

- Förderung von Projekten und Veranstaltungen, die den Wissensaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Sektoren fördern.
- Schaffung von Plattformen für den Austausch von Ideen und Fachkenntnissen.

(Junge) Arbeitnehmer*innen binden

- Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.
- Förderung attraktiver Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten.
- Vielfältige Freizeitangebote zur Steigerung der Lebensqualität, insbes. für junge Menschen.
- Qualifizierung und Ausbau des Kinderbetreuungsangebots.
- Qualifizierung der Verkehrsinfrastruktur.

Innovation und Experimente fördern

- Bereitstellung von flexiblen Räumen für temporäre Projekte und innovative Ideen von Unternehmen und Kreativen.
- Offenheit und Förderung gegenüber Experimenten und der Entstehung neuer Geschäftsmodelle und Technologien.

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IN LENNEP

Zur Verankerung und Verstetigung der strategischen und fachlichen Ausrichtung und damit verbundenen Aktivitäten des Deutschen Röntgen-Museums (DRM) als außerschulischer sowie berufsbegleitenden Bildungs- und Lernort mit einem umfassenden Angebot für verschiedene Zielgruppen, wurde eine Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Remscheid und der Deutschen Röntgengesellschaft, Gesellschaft für medizinische Radiologie e. V. (DRG) geschlossen, um dies in Form der Röntgen-Akademie-Remscheid (RAR) schrittweise zu entwickeln und zu verankern. Hierfür ist eine Gebäudeerweiterung des Deutschen Röntgen-Museums vorgesehen, um die erforderlichen und geeigneten Raumkapazitäten für die Lehre in technischen, naturwissenschaftlichen und medizinischen Bereichen zu schaffen. Damit soll zugleich ein nachhaltiger Beitrag geleistet werden, dem Fachkräftemangel wirksam zu begegnen und entgegenzuwirken.

DIE ZUKUNFT VON MOBILITÄT

ALLGEMEINE TRENDS

- **Gesellschaftlicher Wandel:** Veränderte Bedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung führen zu einem veränderten Mobilitätsverhalten (vgl. Stricker et al. 2018).
- **Klima- und Umweltbewusstsein:** Zunehmendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung. Viele Kommunen streben eine „Verkehrswende“ hin zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung an (vgl. Kollosche & Schwedes 2016).
- **Elektrifizierung:** Elektrische Antriebe gewinnen an Bedeutung. Elektroautos, Elektroroller und E-Bikes werden immer populärer, was zu einer verstärkten Entwicklung von Ladeinfrastruktur führt (vgl. Stricker et al. 2018; ZukunftsInstitut).
- **Digitalisierung:** Mobilitäts-Apps erleichterten die Reiseplanung und Buchung von verschiedenen Transportmitteln. Die Plattformen ermöglichten es ihren Nutzer*innen Routen in Echtzeit zu planen und zu optimieren (vgl. ZukunftsInstitut).
- **Shared Mobility:** Carsharing, Bikesharing und Mitfahrgelegenheiten gewinnen an Beliebtheit. Menschen bevorzugen zunehmend geteilte Transportmittel, um Kosten zu senken und die Umweltauswirkungen zu verringern (vgl. Stricker et al. 2018).
- **Multimodalität:** Trend zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel, um effizienter ans Ziel zu gelangen (vgl. ZukunftsInstitut).
- **Mikromobilität:** Für kurze Strecken in städtischen Gebieten werden u. a. Fahrräder, E-Scooter und E-Bikes zunehmend genutzt (vgl. ZukunftsInstitut).

DAS PASSIERT UNTER ANDEREM IN LENNEP



Ausbau der Balkantrasse
in Planung



Auto weiterhin zentrales
Fortbewegungsmittel



Bevölkerung diskutiert
autofreie Altstadt

ZUKUNFTSBILD MOBILITÄT 2035

Lennepe steht mittlerweile für eine entschleunigte Stadt mit historischem Flair und guter Erreichbarkeit. Die Verkehrswende wurde in Lennepe von „innen nach außen“ gedacht und anschließend in kleinen Schritten erprobt und vollzogen. Die Altstadt ist bis auf die notwendigen Verkehre der Anlieger und Anlieferungen nahezu autofrei und nur im Schritttempo befahrbar. Die durch den Entfall öffentlicher Parkplätze frei gewordenen Flächen werden für ein Mehr an Aufenthaltsqualität, Spielangeboten, Außengastronomie und Grün genutzt.

Der Ring um die Altstadt hat sich deutlich verändert, er ist ein grüner Aufenthalts- und Bewegungsraum vor den Toren der Altstadt geworden, der den nahezu kreisförmigen Grundriss der Altstadt erlebbar macht und für Fahrradfahrer eine sichere und attraktive Alternative zur Querung der Altstadt bedeutet. Der Busverkehr erschließt den Ring und wird wie der übrige motorisierte Verkehr in moderatem Tempo um die Altstadt geführt. Der Mollplatz hat ein neues Gesicht erhalten, neben einer Bewegungszone mit Bushaltestelle und Mobilstation bietet er in seinem der Altstadt zugewandten Aufenthaltsbereich mehr Grün und Sitzmöglichkeiten als früher und inszeniert so die nordwestlichen Altstadtzugänge.

*Die Kölner Straße hat sich gewandelt. Die zentralen Verkehrsflächen teilen sich motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen, neues Merkmal der Kölner Straße ist eine Baumreihe, die den Straßenraum von der Ringstraße bis zum Kölner Tor prägt und ihm das Erscheinungsbild einer Promenade verleiht. Daneben fallen großzügig gestaltete und begrünte Fußgängerbereiche und Gebäudevorzonen auf, die zum Aufenthalt und Besuch gastronomischer Angebote einladen.*

*Überörtliche Besucherverkehre zur Altstadt und zum Outletcenter werden feinmaschig geleitet und verträglich organisiert. An der Autobahn gibt es ein Park & Rideangebot. Am Bahnhof ermöglicht eine Mobilstation den Umstieg vom schienengebundenen Verkehr auf andere Verkehrsmittel wie Fahrrad, Pedelec, Elektroauto oder Bus. Die fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof, Altstadt und Outletcenter ist gut ausgebaut, eine Orientierung fällt leicht. Für eingeschränkte Personen verkehrt hier ein Minibus. Weitere Mobilstationen, die das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel ermöglichen, finden sich am Parkhaus des Outletcenters und am Mollplatz. Quartiersgaragen, die an zentralen Orten in den Quartieren platziert sind, konzentrieren den ruhenden Verkehr der Anwohner*innen. In den Wohnstraßen entsteht so Raum für Begegnung und Aufenthalt.*

*Neben den Besuchenden profitieren auch alteingesessene und neue Bewohner*innen Lenneps von den Mobilitätsangeboten, die den Verzicht auf das eigene Auto sowohl in den etablierten Nachbarschaften der Neustadt als auch in dem neuen Wohnquartier auf der Knusthöhe erleichtern.*

UM DAS ZU ERREICHEN, SOLLTE LENNEP...

Durch klare Kommunikation Unterstützung generieren

- Die Vision einer besseren Mobilitätsinfrastruktur und einer nachhaltigen Stadtentwicklung klar kommunizieren, um Unterstützung zu gewinnen.
- Ein ausgewogenes Verhältnis von Anreizen und Angeboten für alternative Verkehrsformen schaffen, um die Bevölkerung mitzunehmen und die Verkehrssituation nachhaltig zu verbessern.
- Die Entwicklung sicherer Fuß- und Fahrradwege sowie ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrssystem als fundamentale Schritte für eine erfolgreiche Verkehrswende anstreben.

Attraktivität alternativer Verkehrsmittel steigern

- Sichere Fuß- und Radwege schaffen, die sich auch durch eine attraktive Gestaltung qualifizieren.
- Die Bahnverbindung durch Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit und Erhöhung der Taktfrequenz attraktiver gestalten.
- Multimodalität u.a. durch die Einrichtung/Ausbau von Sharing- und P+R-Angeboten fördern.
- Kreative Lösungen nutzen um das Pkw-Aufkommen durch das „Outlet Remscheid“ möglichst gering zu halten (z. B.: Shuttlebusse, Lieferdienste).
- Den Verkehr mithilfe von strategisch positionierten Mobilitätsstationen bündeln und durch intelligente Parkleitsysteme lenken.

Zukunftsorientierte Mobilität durch Partnerschaften fördern

- Durch Zusammenarbeit mit anderen Städten im Bergischen Städtedreieck die Etablierung von Sharing-Angebote erleichtern und die Kosten senken.
- Die E-Ladeinfrastruktur (in Zusammenarbeit mit Privathaushalten und Unternehmen) ausbauen.
- Die (Mit-)Finanzierung von alternativen Mobilitätslösungen durch den Investor des „Outlet Remscheid“ anstreben.

KAPITEL 6

MAßNAHMENKONZEPT

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse und Bestandsbewertung sowie dem Leitbild und den Zielen der Stadtteilentwicklung wurden für Lennep insgesamt 43 Maßnahmen abgeleitet. Um Inhalte und Zuständigkeiten für die einzelnen Maßnahmen zu überprüfen, wurde am 20.09.2023 ein Maßnahmenworkshop mit etwa 25 Teilnehmer*innen aus verschiedenen Bereichen der städtischen Verwaltung sowie am 14.12 ein Maßnahmenmarkt mit der interessierten Öffentlichkeit durchgeführt. Die Ergebnisse der Diskussionen sind in die weitere Bearbeitung des Maßnahmenkonzeptes eingeflossen.

Das Maßnahmenkonzept enthält aus bestehenden Planungen geprüfte und übernommene sowie neue Maßnahmen mit dem übergeordneten Ziel, „Lennep sichtbar zu machen“. Alle Maßnahmen lassen sich aus den ermittelten Handlungsbedarfen ableiten und begründen.

Die folgende Maßnahmentabelle dient der Übersicht und ersten Einordnung der Maßnahmen. Dafür werden die Maßnahmen nach Handlungsfeldern sortiert und den entsprechenden Zielen des STEK zugeordnet. Darüber hinaus gibt die Maßnahmentabelle einen Einblick in den empfohlenen Umsetzungszeitraum der Maßnahme und stellt Maßnahmen mit besonderer Berücksichtigung des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung heraus. Hierbei liegt „kurzfristigen“

Maßnahmen ein Zeithorizont von 2 Jahren (2025-2026), „mittelfristigen“ Maßnahmen 5 Jahre (2027-2029) und „langfristigen“ Maßnahmen 10 Jahre (2030-2035) zu Grunde. Darüber hinaus werden Maßnahmen, die im Rahmen der sogenannten Zukunftsprofile im Exkurs „Zukunft Lennep 2035“ besondere Erwähnung gefunden haben, kenntlich gemacht.

Insgesamt 13 Maßnahmen werden als Schlüsselmaßnahmen mit priorisierter Umsetzung gekennzeichnet. Ihre Auswahl basiert auf den Ergebnissen der Analyse sowie den Erkenntnissen aus den Beteiligungsveranstaltungen. Sowohl im Rahmen des verwaltungsinternen Maßnahmenworkshops als auch beim öffentlichen Maßnahmenmarkt wurden die Teilnehmenden um eine Einschätzung vorrangiger Maßnahmen gebeten. Diese wurden schließlich mit den Erkenntnissen der Analyse sowie der Zukunftsgespräche von den bearbeitenden Büros aus fachlicher Sicht abgeglichen und im Austausch mit der Stadt Remscheid festgelegt.

Alle Maßnahmen basieren auf einer integrierten Herangehensweise und bedingen sich gegenseitig. Die Umsetzung bedarf entsprechend einer koordinierten fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung sowie einen engen Austausch mit den Akteuren vor Ort.

★ = Schlüsselmaßnahmen mit besonderer Relevanz für die Entwicklung Lenneps

Z = Aus den Zukunftsprofilen im Exkurs „Zukunft Lennep 2035“ abgeleitete Maßnahmen

 = Besondere Berücksichtigung der Themen Klimaschutz/-anpassung

NR.	MAßNAHMENBEZEICHNUNG	ZIEL	ZEITRAUM	HINWEIS
HANDLUNGSFELD A: WOHNEN & BEVÖLKERUNG				
A1	Qualifizierung der Neubaupotenziale Knusthöhe	A1, AII, AV	langfristig	
A2 ★	Hof- und Fassadenprogramm Obere Kölner Straße	AIV, EIV	kurzfristig	 Z
A3	Soziale Wohnraumförderung Lennep Neustadt	A1, AII, AIV, AV	laufend	
A4 ★	Aufwertung städtischer Gebäude	AIV, CII, EII	mittelfristig	 Z
A5	Schaffung von bezahlbarem Wohnraum für Menschen in Ausbildung	AV, BIV	mittelfristig	
A6	Schaffung von Wohnraumangeboten für Senior*innen in Altstadtnähe	A1	langfristig	
HANDLUNGSFELD B: BILDUNG, ARBEIT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR				
B1	Information und Beratung zur finanziellen Förderung von Angeboten für Kinder und Jugendliche	BII	kurzfristig	
B2	Mikrofonds zur Förderung von Angeboten für Kinder und Jugendliche	BII	kurzfristig	
B3 ★	Schaffung eines „Bürgerhauses Lennep“ als dritter Ort	BII, BIII	langfristig	
HANDLUNGSFELD C: STÄDTEBAU, FREIRAUM & DENKMALSCHUTZ				
C1 ★	Rahmenkonzept zur Umgestaltung des Altstadtrings und Altstadteingänge	CI, FI, FII, FIII	mittelfristig	 Z
C2	Beratungsangebot durch Quartiersarchitekt*in im Bereich Obere Kölner Straße	AIII, AIV, CII, EII	kurzfristig	Z
C3 ★	Gestaltungshandbuch Obere Kölner Straße	EIV	kurzfristig	 Z
C4 ★	Behutsame Modernisierung Zeppelinsiedlung	AIV	mittel- bis langfristig	
C5	Pilotprojekt „Weiterbauen im Bestand“	AIII, AIV, CII, EII	mittelfristig	
C6 ★	Prüfung Zwischenerwerb und Reaktivierung von leerstehenden Schlüsselimmobilien	AIV, EII	langfristig	
C7	Prüfung der Bebauungspläne in der Altstadt	A1, AIII, EII	kurzfristig	
C8	Ökologische Grünflächenpflege	CIII	mittelfristig	
C9	Qualifizierung Hardtpark/Rosengarten unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen	BII, CIII, DIII	mittelfristig	
C10	Qualifizierung Freifläche Albert-Schmidt-Allee/Schwelmer Straße als naturnaher Spiel- und Aufenthaltsort	BII, CIII, DIII	langfristig	
C11	Qualifizierung Freifläche Albert-Schmidt-Allee/Heinrich-Hertz-Straße als naturnaher Aufenthaltsort	CIII, DIII	langfristig	

HANDLUNGSFELD D: TOURISMUS, FREIZEIT UND KULTUR

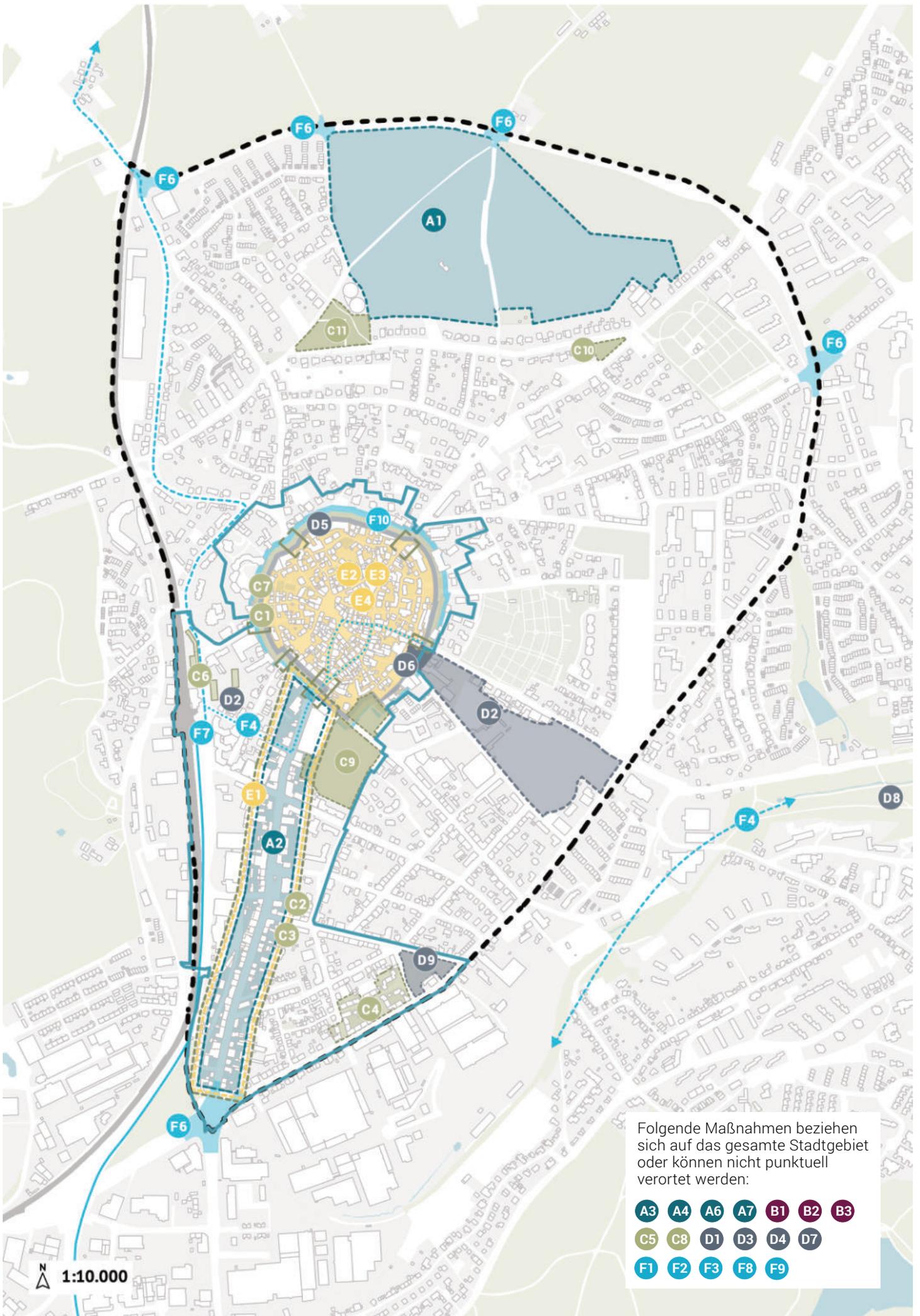
D1 ★	Tourismus- und Marketingkonzept Lennepe	DI, DII	mittelfristig	
D2	Einrichtung eines überregionalen Tourist*inneninformationszentrums	DI	langfristig	
D3	Ertüchtigung und Ausbau des Informations- und Leitsystems	EIII, FIII	kurzfristig	
D4	Schaffung von Wohnmobilstellplätzen	DII	kurzfristig	
D5	Umwidmung leerstehender Wohnungen und Ladenlokale in Ferienwohnungen	DII, EII	langfristig	
D6	Schaffung eines multifunktionalen Platzes als Gelenkpunkt zwischen „Outlet Remscheid“ und Altstadt	DIII, EIII	mittelfristig	
D7	Schaffung eines zentralen Haltestopps für Reisebusse mit guter Fußwegeanbindung zur Altstadt sowie zum „Outlet Remscheid“	FIV	mittelfristig	
D8	Qualifizierung der Skateplatzanlage im Lennepe Bachtal	BII, CIII	mittelfristig	
D9	Qualifizierung der Sportfläche Hermannstraße	BII, CIII, DIII	mittelfristig	

HANDLUNGSFELD E: HANDEL & GASTRONOMIE

E1 ★	Aufstellung von Leitlinien zur Nutzungsperspektive der Oberen Kölner Straße	EII, EIV, FI, FIII	kurzfristig	
E2	Erfassung und Monitoring relevanter Eckdaten zu Handel und Gastronomie der Altstadt	DI	kurzfristig	
E3	Stärkung des Slow-food-Angebotes am Standort Altstadt	EII	langfristig	
E4	Ausbau und Verstetigung des Veranstaltungs- und Marktangebotes in der Altstadt	EI	laufend	

HANDLUNGSFELD F: VERKEHR UND MOBILITÄT

F1 ★	Verkehrskonzept Altstadt/Bahnhof	CIV, FI-FIV	langfristig	
F2 ★	Parkraumkonzept	FI, FII	laufend/ langfristig	
F3	Einrichtung Parkleitsystem	FII	mittelfristig	
F4 ★	Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung Bahnhof/ Kölner Straße/Altstadt/„Outlet Remscheid“	EIII, FI, FIII	mittelfristig	
F5	Prüfung und Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung Lennepe Bachtal/Färberweg/Panzertal/Balkantrasse	CIV, DIV	langfristig	
F6	Fuß- und fahrradfreundlicher Anpassung der Kreuzungsbereiche entlang der Ringstraße	CIV, DIV	langfristig	
F7	Ausbau der Balkantrasse nach Lüttringhausen	CIV, FI	laufend	
F8	Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten	FI	kurzfristig	
F9	Schaffung multifunktionaler Mobilitätsstationen	FI, FII, FIV	kurzfristig	
F10 ★	Versuchsanordnung „Autofreier Altstadtbereich auf Zeit“	FI, FII	kurzfristig	



Folgende Maßnahmen beziehen sich auf das gesamte Stadtgebiet oder können nicht punktuell verortet werden:

- A3
- A4
- A6
- A7
- B1
- B2
- B3
- C5
- C8
- D1
- D3
- D4
- D7
- F1
- F2
- F3
- F8
- F9

6.1. MAßNAHMENSTECKBRIEFE

Nachfolgend werden die als Schlüsselmaßnahmen eingestuften Maßnahmen in Steckbriefform detailliert dargestellt und nach Handlungsfeldern gegliedert. Jede Maßnahme wird in einem Steckbrief aufgeführt, der Informationen aus den vorherigen Kapiteln bündelt und weitere Details enthält. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Handlungsfeldern erfolgt anhand der wiederkehrenden Farbkodierung. Die Kopfzeile der Maßnahmensteckbriefe umfasst darüber hinaus die Maßnahmennummer sowie den Maßnahmentitel.

Die Inhalte der Maßnahmensteckbriefe umfassen jeweils eine kurze Beschreibung der Ausgangssituation und der Maßnahme selbst. Darauf aufbauend wird die Maßnahme den entsprechenden Zielen des STEK zugeordnet, in Kontext zu anderen Maßnahmen gesetzt und in eine zeitliche Abfolge eingeordnet. In der Folge werden zuständige oder zu beteiligende Akteure aufgeführt, mögliche Finanzierungsquellen aufgezeigt und eine Kostenschätzung gegeben.

NR - MAßNAHMENTITEL

Kurzbeschreibung:

Kurzbeschreibung der Ausgangssituation sowie der Maßnahme selbst.

Ziele:

Zuordnung zu den entsprechenden Zielen des STEKs (s. Kapitel 5.1)

Kontext:

Bezug zu anderen Maßnahmen

Zeitraum:

Benennung des Umsetzungshorizonts

Träger:

Benennung tragender Akteure

Beteiligte:

Benennung möglicher zu beteiligender Akteure

Finanzierung:

Benennung möglicher Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

Kosten:

Schätzung anfallender Kosten

A2 - HOF- UND FASSADENPROGRAMM OBERE KÖLNER STRASSE

Kurzbeschreibung:

Die Gebäudefassaden an der Kölner Straße sind zum Teil in einem erneuerungsbedürftigen Zustand, zu dem beeinträchtigen teils starke Überformungen der Erdgeschosszonen, nachträglich erstellte großflächige Schaufensterflächen und Werbeanlagen sowie die Verwendung ortsfremder Materialien das Erscheinungsbild dieses zentralen Stadtraumes in unmittelbarer Altstadtnähe.

Ein Hof- und Fassadenprogramm (Förderrichtl. 10.1 Stadterneuerung NRW 2023) kann für Eigentümer*innen Anreize schaffen ihre Immobilien aufzuwerten und das Wohnumfeld zu verbessern. Förderfähig sind u.a. die Herrichtung der Außenhülle von Gebäuden (Fassaden, Dächer), die Entsiegelung von Flächen und die Gestaltung von Hof- und Gartenbereichen. Mit dem Hof- und Fassadenprogramm soll eine sichtbare Verbesserung und stärkere Profilierung des Ortsbildes sowie eine Optimierung des Mikroklimas (u.a. durch Fassaden-, Dachbegrünungen, Entsiegelungen) erreicht werden. Anleitung und Beratung für Aufwertungsmaßnahmen kann durch ein Gestaltungshandbuch und eine*n Quartiersarchitekt*in erfolgen.

Ziele: AIV, EIV

Kontext: C2, C3, E1

Zeitraum: kurzfristig

Träger: FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte: FD 4.62 Untere Denkmalbehörde, FD 3.31 Umwelt, ggf. FD 1.28 Gebäudemanagement, Immobilieneigentümer*innen, Gewerbetreibende, Öffentlichkeit, Fachbüro, Quartiersarchitekt*in

Finanzierung: Städtebauförderung (Richtlinie 10.1); weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: 300.000,00 €

A4 - AUFWERTUNG STÄDTISCHER GEBÄUDE

Kurzbeschreibung:

In Lennep gibt es einige erneuerungsbedürftige Gebäude in städtischer Eigentümerschaft. Zum Teil werden die derzeitigen Nutzungen nicht der Lage und Bedeutung dieser Gebäude im Stadtkern gerecht, bei anderen Gebäuden handelt es sich um Schulen.

U.a. für folgende Gebäude in städtischem Besitz ist eine Erneuerung zu prüfen: Freiherr Vom Stein Schule, Röntgen-Gymnasium, Katholische Grundschule Franziskus, Mühlenstraße 13, Munsterplatz 2, eingeschossiges Gebäude am Alten Markt (hinter der Bühne), Mühlenstraße 14. Priorität liegt dabei auf dem Ausbau der Schulen.

Um Erneuerungsimpulse im Lenneper Stadtkern zu setzen und „mit gutem Beispiel voranzugehen“, sollten die Gebäude im Eigentum der öffentlichen Hand aufgewertet und mit nachhaltigen Nutzungen ausgestattet werden. Modernisierungs-, Instandsetzungs- und Umnutzungsmaßnahmen von Gebäuden für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sind über die Städtebauförderungen förderfähig.

Ziele: AIV, CII, EII

Kontext: A5, B3, C5, C7, D2, D5

Zeitraum: mittelfristig

Träger: FD 1.28 Gebäudemanagement

Beteiligte: FD 4.12.1 Stadtentwicklung, FD 4.13.2 Liegenschaften, FD 2.50 Soziales und Wohnen, lokale Vereine und Initiativen, FD 3.31 Umwelt

Finanzierung: Städtebauförderung (Richtlinie 9.4); weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: derzeit nicht bezifferbar

B3 - SCHAFFUNG EINES „BÜRGERHAUSES LENNEP“ ALS DRITTER ORT

Kurzbeschreibung:

In den Beteiligungen zum Stadtteilentwicklungskonzept wurde mehrfach der Wunsch nach einem niederschweligen zentralen Treffpunkt für Vereine und Initiativen aber auch für nicht organisierte Bürger*innen unterschiedlicher Altersgruppen unter dem Stichwort „Bürgerhaus“ geäußert.

Da ein derartiges Angebot in Lennep derzeit nicht vorhanden ist, sollte die Einrichtung eines „Dritten Ortes“ vorbereitet und perspektivisch umgesetzt werden. Ein Dritter Ort ist ein Kulturort mit kooperativem Ansatz, in dem sich unterschiedliche Partner aus den Bereichen Bildung, Begegnung und Kultur aber auch bürgerschaftlich getragene Initiativen engagieren können.

Zunächst gilt es in einer Konzeptphase die Anforderungen an ein Bürgerhaus zu konkretisieren, mögliche Träger, Vereine, Initiativen und Interessenten zu versammeln und einen geeigneten Standort zu identifizieren. In einer Umsetzungsphase ist eine geeignete Immobilie ggf. zu erwerben und entsprechend der Anforderungen an die neue Nutzung u.a. mit Mitteln der Städtebauförderung umzubauen.

Ziele: BII, BIII

Kontext: A5, A6, C4, C5, C7, D2

Zeitraum: langfristig

Träger: 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte: FD 4.13.2 Liegenschaften,
FD 2.50 Soziales und Wohnen,
FD 1.28 Gebäudemanagement,
lokale Vereine und Initiativen

Finanzierung: Städtebauförderung (Richtlinie 9.4);
weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: 95.000,00 € (Konzeptstudie)

C1 -RAHMENKONZEPT ALTSTADTRING UND ALTSTADTEINGÄNGE

Kurzbeschreibung:

Der Altstadtring und die Altstadteingänge fungieren als zentrale Verbindung zwischen der Altstadt selbst und den umliegenden Quartieren. Neben der Poststraße, Thüringsberg und Hardtstraße zählen hierzu insbesondere die historischen Stadteingänge (Bismarckplatz, Mollplatz, Platz am Wassertor, Platz am Röntgendenkmal) sowie der Rosengarten und zahlreiche untergeordnete Eingangssituationen. Heute sind die Räume überwiegend durch ihre Verkehrsfunktion geprägt, weisen nur bedingt Aufenthalts- sowie Umweltqualität auf und stehen sowohl funktional als auch gestalterisch in keinem Zusammenhang.

Die Maßnahme umfasst die Beauftragung und Erarbeitung eines Rahmenkonzeptes zur integrierten Umgestaltung der genannten Räume. Neben städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Belangen gilt es hierbei insbesondere die Anforderungen des Denkmalschutzes sowie der Klimaanpassung zu berücksichtigen. Ziel ist die Entwicklung eines Konzeptes, das die zahlreichen Raumanforderungen zusammenführt und daraus Strategien für die Umgestaltung der Räume ableitet.

Ziele: CI, FI, FII, FIII

Kontext: C8, C9, D3, D6, D7, F1, F2, F4, F8, F9

Zeitraum: mittelfristig

Träger: FD 4.12. Stadtentwicklung, Verkehrs-
und Bauleitplanung

Beteiligte: FD 4.62 Untere Denkmalbehörde,
FD 2.51 Jugend, FD 3.31 Umwelt, TBR,
Öffentlichkeit, Fachbüro, Stadtwerke

Finanzierung: Städtebauförderung;
weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: 119.000,00 €

C3 - GESTALTUNGSHANDBUCH OBERE KÖLNER STRASSE

Kurzbeschreibung:

Die Kölner Straße ist neben dem Stadtkern der Hauptstandort für Einzelhandel und Dienstleistungen in Lennep. Neben dem Trading-Down-Effekt, der zunehmend die Einzelhandelsbesätze am Standort gefährdet, beeinträchtigen insbesondere starke Überformungen in den Erdgeschossen das Straßenbild. Großflächige Fensterfronten und Werbeanlagen sowie ortsfremde Materialien sorgen für ein unruhige Erscheinung der Einkaufsstraße. Einzelne Gebäude weisen zudem (energetische) Sanierungs- bzw. Instandsetzungsbedarfe auf. Mit einem Gestaltungshandbuch soll Eigentümer*innen sowie Gewerbetreibenden eine Hilfestellung zur Aufwertung bzw. (energetischen) Modernisierung und Sanierung ihrer Gebäude und Ladenlokale an die Hand gegeben werden. Dadurch kann eine qualitätsvolle und abgestimmte Weiterentwicklung des Gebäudebestandes gefördert und somit die Attraktivität des Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandortes gesteigert werden. Weiterhin wird vorgeschlagen, die Umsetzung der Maßnahmen durch eine*n Quartiersarchitekt*in zu begleiten (Maßnahme C2).

Ziele: EIV

Kontext: A2, C2, E1

Zeitraum: kurzfristig

Träger: FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte: FD 4.62 Untere Denkmalbehörde, FD 4.13.1 Wirtschaftsförderung, FD 3.31 Umwelt, Eigentümer*innen, Gewerbetreibende, Öffentlichkeit, Fachbüro, Quartiersarchitekt*in

Finanzierung: Städtebauförderung; weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: 36.000,00 €

C4 - BEHUTSAME MODERNISIERUNG ZEPPELINSIEDLUNG

Kurzbeschreibung:

Die historische Arbeitersiedlung im Bereich Ringstraße/Zepelinstraße zeugt von hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität und fungiert als anschauliches und einziges Beispiel des Arbeiterwohnbaus aus dem frühen 20. Jahrhundert in Lennep. Der Zustand und die Lage der Gebäude bringen heute jedoch vielerlei Herausforderungen mit sich. Ein Großteil der Wohnungsbestände steht schon seit einigen Jahren leer und wird aktuell keiner Neuvermietung zugeführt. Im Kreuzungsbereich Leverkusen Straße/Zepelinstraße wurde im Jahr 2022 bereits ein erster Gebäudekomplex abgerissen und eine Neubebauung angedacht. Insgesamt ist die Zukunftsperspektive der Siedlung unklar.

Unter dem Leitmotiv „Baukulturelle Werte sichern - Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern!“ wird eine behutsame Modernisierung der erhaltenen Gebäudebestände empfohlen. Neue Förderzugänge im Rahmen der Städtebauförderung könnten hierfür als Finanzierungsgrundlage dienen. Die Maßnahme wird in Kapitel 7.2 vertiefend aufbereitet.

Ziele: AIV

Kontext: A3, A5, C5, D9

Zeitraum: mittel- bis langfristig

Träger: GEWAG

Beteiligte: FD 4.12.1 Stadtentwicklung, FD 4.62 Untere Denkmalbehörde, FD 3.31 Umwelt, Fachbüros

Finanzierung: Städtebauförderung (Programm Modernisierung und Instandsetzung), Wohnraumförderung; weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: derzeit nicht bezifferbar

C6 - PRÜFUNG ZWISCHENERWERB UND REAKTIVIERUNG VON LEERSTEHENDEN SCHLÜSSELIMMOBILIEN

Kurzbeschreibung:

In Lennep finden sich mehrere leerstehende bzw. nicht ihrer Kapazität entsprechend genutzte Immobilien. Durch ihren Zustand oder ihren stadträumlichen Kontext weisen einzelne dieser Gebäude besonderen Handlungsbedarf auf. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von Teilnehmenden besonders häufig auf die Immobilie Am Bahnhof 9 hingewiesen. Durch ihre Lage am Bahnhof und somit auch am Entrée der Stadt sowie ihrer Nähe zur Altstadt besteht hier besonderes Entwicklungspotenzial. Der Zwischenerwerb von Schlüsselimmobilien ermöglicht es der Stadt, aktiv in die Entwicklung der Standorte einzugreifen und eine zukunftsorientierte Qualifizierung dieser anzustoßen. Hierfür gilt es einzelfallbezogen entsprechende Zugriffsmöglichkeiten zu prüfen. Mögliche Instrumente sind eine Vorkaufsrechtssatzung nach § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, Vorbereitende Untersuchungen für Sanierungsverdachtsgebiete (§141 BauGB) und städtebauliche Sanierungsverfahren (§ 136) oder die Anwendung eines kommunalen Entwicklungsfonds (vgl. 10.3 Förderrichtlinie Stadterneuerung NRW 2023).

Ziele: AIV, EII

Kontext: A4, A5, A6, B3, C5

Zeitraum: langfristig

Träger: FD 4.13.2 Liegenschaften

Beteiligte: FD 4.12.1 Stadtentwicklung
FD 2.50 Soziales und Wohnen,
FD 4.62.4 Bodenwertermittlung /
Grundstückswertermittlung,
lokale Vereine und Initiativen

Finanzierung: Städtebauförderung;
weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: 600.000,00 € (Grunderwerb);
80.000,00 € (Umsetzungskonzept);
zuzüglich Reaktivierungskosten

D1 - TOURISMUS- UND MARKETINGKONZEPT LENNEP

Kurzbeschreibung:

In Lennep und der unmittelbaren Umgebung sind verschiedene Potenziale für eine touristische Entwicklung vorhanden. Hierzu gehören neben der historischen Altstadt mit ihren vielfältigen kulturellen Angeboten (z.B. Röntgen-Museum, Geburtshaus von Wilhelm-Conrad-Röntgen, Rotationstheater) auch die den Stadtteil umgebenden Naturräume und Freizeitangebote, wie das Lennep Bachtal und die verschiedenen Talsperren sowie die Balkantrasse als überregionalen Radweg. Basierend auf diesen vorhandenen Potenzialen wird ein Tourismus- und Marketingkonzept für Lennep erarbeitet, um diese Potenziale in den Fokus zu rücken und einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen. Perspektivisch ist auch ein mögliches Outletcenter in Lennep in dem Konzept zu berücksichtigen und als weiterer Baustein in die Marketingstrategie einzubetten. Es ist darauf zu achten, dass das Tourismus- und Marketingkonzept auf dem Masterplan Tourismus des Bergischen Städtedreiecks aufbaut und dessen Ansatzpunkte für Lennep weiterentwickelt und konkretisiert.

Ziele: DI, DII

Kontext: C1, C8, D2, D3, D4, D5, E3, E4, F7, F8

Zeitraum: mittelfristig

Träger: FD 0.02 Kommunikation und
Stadtmarketing

Beteiligte: Bergisches Land Tourismus und Marketing GmbH,
FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Finanzierung: Städtebauförderung (Richtlinie 7);
weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: 72.000,00 €

E1 - AUFSTELLUNG VON LEITLINIEN ZUR NUTZUNGSPERSPEKTIVE DER OBEREN KÖLNER STRASSE

Kurzbeschreibung:

Für die Obere Kölner Straße werden im Rahmen eines extern moderierten Workshopverfahrens mit Verwaltung, ansässigen Gewerbetreibenden, Gebäudeeigentümer*innen und Anwohnenden Leitlinien zur zukünftigen Nutzung des Bereichs entwickelt. Dabei gilt es Nutzungsschwerpunkte zu definieren. Die Aufgabe ist, auf Grundlage einer kleinteiligen städtebaulichen Strukturanalyse, sowohl Nutzungsschwerpunkte für Bereiche zu definieren als auch Perspektiven für einzelne Gebäude aufzuzeigen, die die Obere Kölner Straße von der Altstadt und dem projektierten „Outlet Remscheid“ abgrenzen.

Eine erste Idee aus der bisherigen Beteiligung ist einen Fokus auf das Thema Gesundheit zu setzen, da es hierfür bereits eine gute Basis entlang der Straße bzw. in den Nebenstraßen gibt (z.B. verschiedene (Fach-)Arztpraxen, etabliertes Sanitätsfachgeschäft).

Ziele: EII, EIV, FI, FIII

Kontext: F4

Zeitraum: kurzfristig

Träger: 4.13 Wirtschaftsförderung und Liegenschaften

Beteiligte: 4.12 Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung, Gewerbetreibende, Anwohnende, 3.31 Umwelt

Finanzierung: Städtebauförderung (Richtlinie 7); weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: 36.000,00 €

F1 - VERKEHRSKONZEPT ALTSTADT/BAHNHOF

Kurzbeschreibung:

Mit der Realisierung des „Outlet Remscheid“ wird das Verkehrsaufkommen voraussichtlich weiter zunehmen, was erhöhte Luft- und Lärmemissionen sowie die Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität mit sich bringt. Gleichzeitig erfordert der Klimaschutz eine Stärkung des Umweltverbundes. Einige Maßnahmen wie die Umstrukturierung der Kölner Straße wurden bereits eingeleitet, sollten jedoch in den Kontext des gesamten Stadtteils eingebettet werden. In enger Verknüpfung mit der Planung des „Outlet Remscheid“ soll im Rahmen eines umfassenden Verkehrskonzepts mit Schwerpunkt auf der Altstadt und dem Bahnhof eine nachhaltige Verkehrstrategie für Lennep entwickelt werden. Zentrale Themen umfassen die Steuerung von Verkehrsströmen zu Stoßzeiten, den Ausbau von Fuß- und Radwegen, die Stärkung des ÖPNV und alternativer Verkehrsmittel sowie der Elektroinfrastruktur. Zu prüfen ist außerdem eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Anzustreben ist eine ausgeglichene Kombination aus „Push- und Pull-Faktoren“, um alternative Verkehrsformen zu fördern und die Straßenräume aufzuwerten.

Ziele: CIV, FI-FIV

Kontext: C1, C8, D7, E1, F2-F10

Zeitraum: langfristig

Träger: FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte: FD 4.12.1 Stadtentwicklung, FD 3.31 Umwelt, FD 3.32 Bürger, Sicherheit und Ordnung, TBR, Vorhabenträger „Outlet Remscheid“, Fachbüro, Öffentlichkeit

Finanzierung: Städtebauförderung; weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: derzeit nicht bezifferbar

F2 - PARKRAUMKONZEPT

Kurzbeschreibung:

Die starke Prägung Lenneps durch den MIV wird auch im ruhenden Verkehr deutlich. Besucher*innen Lenneps wählen überwiegend den Pkw zur Anreise, wodurch u.a. zu Stoßzeiten und besonderen Veranstaltungen Parkmöglichkeiten knapp werden. Insbesondere in der dicht bebauten Altstadt stehen Anwohnenden und Besuchenden nur begrenzt Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Derzeit werden daher zentrale Plätze wie der Markplatz, der Mollplatz oder der Jahnplatz in Teilen als Parkplatz genutzt, was die funktionale und gestalterische Qualität dieser einschränkt. Durch das „Outlet Remscheid“ ist mit einem erheblichen Anstieg der Besucher*innenzahlen zu rechnen. Die Entlastung öffentlicher Plätze und zentraler Straßen durch die Bündelung von Stellplätzen in strategisch positionierten Parkhäusern ist anzustreben. Dafür sollen laufende Planungsprozesse (wie bspw. Planung des Park-and-Ride-Angebotes an der Schlachthofstraße) langfristig auf den gesamten Radius des Stadtteilentwicklungskonzeptes erweitert und im Rahmen eines Parkraumkonzeptes einer ganzheitlichen Betrachtung unterzogen werden.

Ziele: FI, FII

Kontext: C1, C7, C8, E1, F3, F8, F9, F10

Zeitraum: laufend / langfristig

Träger: FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte: FD 4.12.1 Stadtentwicklung, Vorhabenträger „Outlet Remscheid“, Parkhausbetreibende, Fachbüro

Finanzierung: Städtebauförderung; weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: derzeit nicht bezifferbar

F4 - AUSBAU DER FUSS- UND RADWEGEVERBINDUNG BAHNHOF/KÖLNER STRASSE/ ALTSTADT/„OUTLET REMSCHEID“

Kurzbeschreibung:

Das Zusammenspiel der drei Schlüsselorte Kölner Straße, Altstadt und „Outlet Remscheid“ ist für die Entwicklung Lenneps von zentraler Bedeutung. Eine starke räumliche Verbindung dieser Räume untereinander aber insbesondere auch zum Bahnhof kann die Attraktivität Lenneps für Besucher*innen aber auch für die lokale Bevölkerung erheblich steigern. Die Übergangspunkte Bahnhof/Bahnhofstraße, Kölner Straße/Altstadt und Altstadt/„Outlet Remscheid“ spielen dabei als Trittsteine eine besondere Rolle.

Die entsprechenden Straßenräume sind daher gezielt mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr in einem einheitlichen Konzept weiterzuentwickeln. Hierbei spielen gestalterische Elemente wie Straßenbeläge, Möblierung, Begrünung, die Aufwertung von Straßenquerungen sowie ein ansprechendes Informations- und Leitsystem (siehe Maßnahme D3) eine zentrale Rolle. Ein besonderes Augenmerk gilt außerdem der Barrierefreiheit. Gleichzeitig erfordert die Umsetzung gestalterischer Entscheidungen eine sorgfältige Abstimmung mit Maßnahme C1.

Ziele: EIII, FI, FIII

Kontext: C1, C8, D3, D6, F1, F8

Zeitraum: mittelfristig

Träger: FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte: FD 3.31 Umwelt, TBR 5, Fachbüro

Finanzierung: Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah); weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: Kostenermittlung nach Konkretisierung

F10 - VERSUCHSANORDNUNG „AUTOFREIER ALTSTADTBEREICH AUF ZEIT“

Kurzbeschreibung:

Der historische Stadtkern von Lennep blieb von den Zerstörungen des 2. Weltkriegs nahezu verschont. Der fast kreisrunde Grundriss mit seinen unregelmäßigen Parzellen und verwinkelten kleinen Gassen ist gut erhalten. Entsprechend wenig Platz gibt es für den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Die Diskussion, wieviel Autoverkehr die Altstadt von Lennep trägt, gibt es schon lange. Die einen möchten den Autoverkehr reduzieren, um die Luftqualität zu verbessern, den Verkehrslärm zu verringern und mehr Platz für die Aufenthalts- und Lebensqualität zu schaffen. Die anderen befürchten, durch Einfahrtsbeschränkungen nicht mehr erreichbar zu sein, keinen Besuch mehr zu bekommen und sehen ihre persönliche Mobilität eingeschränkt. Aktuell ist die gesamte Altstadt als Verkehrsberuhigter Bereich (Tempo 6 km/h) gewidmet. Das Parken im öffentlichen Raum ist auf gekennzeichneten Flächen kostenlos möglich. Während der Ladenöffnungszeiten (Mo-Fr 9-19 Uhr, Sa 9-13 Uhr) ist das Parken innerhalb der Wallstraße zeitlich beschränkt mit Parkscheibe für eine Stunde möglich.

Temporäre Verkehrsversuche bieten eine geeignete Methode, um neue Verkehrskonzepte praxisnah zu entwickeln und zu testen. Die Maßnahme beinhaltet, einen solchen Verkehrsversuch in Form einer temporären Sperrung des Altstadtbereiches für den ruhenden und fließenden Verkehr vorzubereiten, durchzuführen und auszuwerten. Denkbar wären beispielsweise erste Versuchszeiträume in den Sommermonaten am Wochenende (Freitag bis Sonntag).

Insbesondere für die Moderation öffentlicher Veranstaltungen empfiehlt sich das Heranziehen neutraler Dienstleister*innen mit Fachkenntnis. Darüber hinaus ist eine juristische Beratung ratsam. Es sind zwar ausdrücklich Verkehrsversuche zu Forschungszwecken möglich (§45 (1) Nr. 6 StVO), sobald allerdings Beschränkungen und Verbote für den fließenden Verkehr angeordnet werden, muss eine eindeutige Gefahrenlage im Sinne von §45 (9) Satz 3 vorliegen.

Ziele: FI, FII

Kontext: C1, C7, C8, D1, D3, D6, E2, E4, F1, F2, F3, F4, F8, F9

Zeitraum: kurzfristig

Träger: 3.32 Bürger, Sicherheit und Ordnung

Beteiligte: Gewerbetreibende, Anwohnende, TBR, 3.31 Umwelt, 4.12.5 Verkehrsplanung

Finanzierung: Städtebauförderung (Richtlinie 7); weitere Bundes-/Landesförderungen

Kosten: derzeit nicht bezifferbar

KAPITEL 7

VERTIEFUNGSBEREICHE

Im Zuge der Erarbeitung des Stadtteilentwicklungskonzeptes wurden gemeinsam mit der Stadt Remscheid drei Vertiefungsbereiche identifiziert. Die Vertiefungsbereiche stellen strategische Orte für die Erneuerung Lenneps dar, an denen anhand vertiefender Betrachtungen exemplarisch Herausforderungen der Entwicklungen aufgezeigt und

Maßnahmenansätze konkretisiert werden. Kapitel 7.1 legt den Fokus auf die zukunftsgerechte Entwicklung der Altstadt als Wohnstandort. Kapitel 7.2 widmet sich dem Wohnsiedlung Ringstraße/ Zeppelinstraße. Abschließend werden in Kapitel 7.3 Qualitätsziele für die Aufwertung des Mollplatzes formuliert.

7.1. ZUKUNFTSGERECHT WOHNEN IN DER ALTSTADT

Die historische Altstadt Lenneps verfügt mit ihrem einzigartigem städtebaulichen Gefüge barocker bergischer Fachwerkhäuser nicht nur über hohes touristisches Potenzial und eine wichtige Versorgungsfunktion, sondern dient der Lenneper Bevölkerung auch seit jeher als zentraler Wohnstandort. Dabei bietet die Altstadt ihren Anwohnenden ein besonderes Wohnumfeld mit historischem Charme, einer guten Lagequalität mit fußläufiger Anbindung zum Bahnhof sowie kurze Wege zu zahlreichen Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen. Gleichzeitig fördert die Nutzungsmischung die Belebung der Altstadt abseits der Geschäftszeiten und sichert den Erhalt wertvoller historischer Gebäudesubstanz. Darüber hinaus bieten sich im Umgang mit dem historischen Gebäudebestand zentrale Möglichkeiten und Chancen, einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten.

Um diesen Aufgaben und Potenzialen gerecht zu werden und gleichzeitig die Qualitäten der Altstadt als Wohnstandort zu schützen, werden im folgenden die Herausforderungen der Lenneper Altstadt als Wohnstandort vertiefend betrachtet. Darauf aufbauend werden vier Themenfelder für eine zukunftsgerechte Entwicklung des Wohnstandortes präsentiert und schließlich je Themenfeld eine Toolbox mit möglichen Instrumenten bzw. Maßnahmen zur Aufwertung bzw. zukunftsorientierten Weiterentwicklung der Altstadt aufgezeigt.

HERAUSFORDERUNGEN DES WOHNRAUMANGEBOTES IN DER ALTSTADT

Die Altstadt Lenneps steht vor vielfältigen Herausforderungen hinsichtlich ihres Wohnraumangebots. Die historische Bausubstanz prägt das Stadtbild, weist jedoch häufig einen hohen Energieverbrauch und somit auch hohe Nebenkosten auf. Um den langfristigen Erhalt dieser wertvollen Gebäude zu gewährleisten und sie gleichzeitig klimagerecht zu erneuern, sind Maßnahmen zur (energetischen) Instandsetzung und Modernisierung erforderlich. Diese bedürfen jedoch Ressourcen und finanzielle Mittel, die angesichts steigender Material- und Baukosten für die meisten privaten Einzeleigentümer*innen eine Herausforderung darstellen. Insbesondere da aufgrund des hohen baukulturellen Wertes gestalterische und denkmalpflegerische Vorgaben und Auflagen zum Schutz des historischen Ortsbildes einzuhalten sind.

Darüber hinaus weisen die Wohnungen und Ladenlokale in der Altstadt Lenneps vermehrt veraltete Grundrisse und Ausstattungen auf. Insbesondere die Bereitstellung von familien- und seniorenrechtlichen Wohnungen stellt unter den gegebenen Voraussetzungen eine Herausforderung dar. Um zeitgemäße Wohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen, sind daher innovative Lösungen zum Umbau bzw. zur Umnutzung des Gebäudebestandes gefragt. Dabei gilt es zu prü-

fen, für welche Zielgruppen die Lenneper Altstadt künftig als attraktiver Wohnort dienen kann.

Die Wohnqualität in der Lenneper Altstadt wird zudem wesentlich durch das Wohnumfeld beeinflusst. So bietet das Leben im historischen Herzen Lenneps zwar zahlreiche Qualitäten, birgt jedoch auch Schwierigkeiten. U. a. die zunehmende Hitzebelastung, die erschwerte Zugänglichkeit durch Barrieren im öffentlichen Raum, das geringe Stellplatzangebot sowie Beeinträchtigungen des Umfeldes durch Leerstände stellen Herausforderungen dar. Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass eine Zunahme der Besucher*innenzahlen zukünftig die Wohnqualität beispielsweise durch Lärmkonflikte beeinträchtigen könnte.

Angesichts dieser komplexen Herausforderungen besteht die Zukunftsaufgabe darin, die historische Substanz zu wahren, attraktive Wohnverhältnisse zu sichern und gleichzeitig den Anforderungen einer klimaresilienten, ressourcenschonenden und inklusiven Stadtentwicklung gerecht zu werden. Dies bedarf abgestimmter Lösungen, die eine enge Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Eigentümer*innen erfordern.

THEMENFELDER

Aus den Herausforderungen in der Altstadt Lenneps ergeben sich folgende Themenfelder der zukunftsorientierten Wohnraumentwicklung :

1. ENERGETISCHE OPTIMIERUNG

Das Handlungsfeld zielt darauf ab, die historische Bausubstanz der Lenneper Altstadt klimagerecht zu erneuern und den Energieverbrauch zu reduzieren, um langfristig den Erhalt wertvoller Gebäude und ihrer gestalterischen Qualitäten zu gewährleisten und einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten.

2. REVITALISIERUNG VON LEERSTÄNDEN

Um die Attraktivität und Belebung des Stadtteils zu fördern, wird im Rahmen des Handlungsfeldes die Reaktivierung von (zum Teil) leerstehenden Immobilien thematisiert. Durch die gezielte Revitalisierung sollen nicht nur Leerstände reduziert, sondern auch das Stadtbild aufgewertet und wirtschaftliche sowie soziale Impulse gesetzt werden.

HERAUSFORDERUNGEN IM ÜBERBLICK

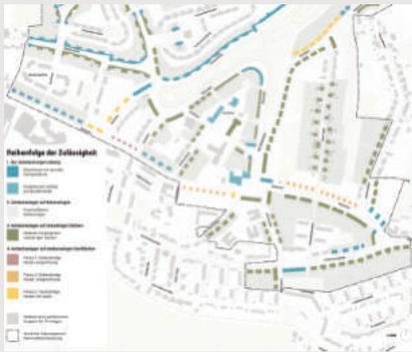
- Historische Bausubstanz mit hohem Energieverbrauch und somit hohen Nebenkosten
- Mangel barrierefreier Wohneinheiten und Ladenlokale bei alternder Bevölkerung
- Veraltete Grundrisse und Ausstattung
- Hohe Nachfrage nach familiengerechten (großen und bezahlbaren) Wohnungen
- Steigende Material- und Baukosten
- Tiefgreifende Vorgaben bzw. Auflagen zum Schutz des historischen Ortsbildes
- Bauordnungsrechtliche Hürden bei der Umgestaltung bzw. Umnutzung historischer Gebäude
- Funktionsverluste und Leerstände durch strukturellen Wandel
- Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes durch Leerstände, Hitzerrisiko, erschwerte Zugänglichkeit, geringes Stellplatzangebot
- Potenziell Beeinträchtigung der Wohnqualität durch zunehmende Tourist*innen- bzw. Besucher*innenzahlen in der Altstadt

3. MODERNISIERUNG DER GEBÄUDESUBSTANZ

In diesem Handlungsfeld steht die Modernisierung der historischen Gebäude in der Altstadt im Fokus. Das Ziel besteht darin, zeitgemäße Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen, um verschiedenen Zielgruppen attraktiven Wohnraum anzubieten. Gleichzeitig wird großer Wert auf einen behutsamen Umgang mit der historischen Bausubstanz gelegt.

4. AUFWERTUNG DES WOHNUMFELDS

Das Handlungsfeld fokussiert sich auf Maßnahmen zur Aufwertung der öffentlichen Räume in der Altstadt. Dabei stehen Themen wie Begrünung, alternative Verkehrskonzepte sowie Förderung des sozialen Miteinanders im Fokus.

Handlungs- und Gestaltungsempfehlungen zu Solar- bzw. Photovoltaikanlagen

Beschreibung: Immer mehr Eigentümer*innen wollen durch die Installation von Solar- bzw. Photovoltaikanlagen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Gleichzeitig erfordern denkmalpflegerische Belange besondere Sensibilität in der Planung und Gestaltung der Anlagen. Um ein abgestimmtes Vorgehen zu ermöglichen und die Gestaltqualität möglichst wenig zu beeinträchtigen, können beispielsweise für den Denkmalsbereich Kriterien und Handlungsempfehlungen zur Installation entsprechender Anlagen erarbeitet werden.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung

Mitwirkende: Fachbüro, Energieberater, Bewohnerschaft

Beispiel: Siedlung Heimaterde, Mülheim an der Ruhr

Unterstützung bei Initiierung und Realisierung einer Bürgersolaranlage

Beschreibung: Bürgersolaranlagen sind Solar- bzw. Photovoltaikanlagen, die von mehreren Personen gemeinschaftlich betrieben werden. Dabei werden sowohl die Investitionskosten, als auch die Erträge fair untereinander aufgeteilt. Es bestehen unterschiedliche Organisationsformen wie beispielsweise Vereine, Genossenschaften und GmbHs. Mögliche Standorte sind zum Beispiel gemietete, externe Dachflächen, wie die von Schulgebäuden oder Gewerbebetrieben. Die Stadtverwaltung kann Bürgersolaranlagen durch Beratungs- und Vernetzungshilfen sowie die Bereitstellung von geeigneten (Dach-)Flächen unterstützen.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung, Privateigentümer*innen

Mitwirkende: Gebäudeeigentümer*innen mit Solarpotenzial

Sanierungsleitfaden

Beschreibung: Häufig stehen Hauseigentümer*innen vor der Entscheidung, ihr Haus energetisch zu sanieren, wissen jedoch nicht so recht, wo sie anfangen sollen. Der historische Wert der Gebäude in der Lennep Altstadt erfordert zudem eine besonders sensible Herangehensweise. Ein Sanierungsleitfaden bietet die Möglichkeit Eigentümer*innen im Sanierungsprozess zu unterstützen, indem Schritt für Schritt durch die Sanierungsphasen und ihre Arbeitsschritte sowie die zuständigen Behörden und Fördermöglichkeiten geleitet wird.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung, ggf. in Kooperation mit anderen Städten im Bergischen Land

Beispiele: Sanierungsleitfaden Baden-Württemberg, Sanierungsleitfaden Münsterland

Anpassung der Bebauungspläne zur Umnutzung von Erdgeschossen



Beschreibung: Die Anzahl leerstehender Ladenlokale nimmt in Innenstädten stetig zu. Die Folgen der Corona-Pandemie haben diesen Trend zudem beschleunigt. Gleichzeitig steigt der Bedarf an Wohnraum, woraus sich neue Entwicklungsoptionen ergeben. Insbesondere ebenerdige und zentrumsnahe Wohnungen erscheinen mit Blick auf die demographische Entwicklung attraktiv. Die Umwandlung von Ladenlokalen in Wohnraum wird in Lennep derzeit häufig durch veraltete Bebauungspläne eingeschränkt bzw. verhindert. Die Pläne sind daher mit Blick auf die aktuellen Anforderungen zu untersuchen und ggf. anzupassen.



Zuständigkeit: Stadtverwaltung

Beispiel: Stadt Velbert

Bestandsorientierte Vermarktungsstrategie

Beschreibung: Die Vorzüge bzw. Potenziale einer (denkmalgeschützten) Bestandsimmobilie werden häufig erst auf den zweiten Blick deutlich und bedürfen einer gezielten Vermittlung. Eine Anlaufstelle (bspw. in Form einer Website) sowohl für Nachfrager*innen als auch für Anbieter*innen von Immobilien kann hierbei von großem Wert sein. In Zusammenarbeit von Stadtverwaltung und ehrenamtlichen (Wohn-)Lots*innen aus der Wohn- und Immobilienwirtschaft werden hier Leistungen rund um Bestandsimmobilien gebündelt, zu Umbau-, Sanierungs- und Modernisierungsmöglichkeiten beraten und passende Objekte vermittelt.

Mitwirkende: Stadtverwaltung, Akteure der Wohn- und Immobilienwirtschaft

Beispiel: Cuxhafener Wohn-Losten

Neue Nutzungskonzepte - Beispiel: Wohnen auf Zeit im leerstehenden Ladenlokal

Beschreibung: Die Altstadt Lenneps bietet mit ihrem historischen Charme sowie der Nähe zu zahlreichen Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten ein attraktives Reiseziel für Kurzurlaubende. Übernachtungsmöglichkeiten sind bisher jedoch auf wenige Hotelbetriebe reduziert. Indem leerstehende Ladenlokale zu dezentralen Hotelzimmern bzw. Ferienwohnungen umgewandelt werden, können Besucher*innen ein besonderes Urlaubserlebnis inmitten der Altstadt genießen und gleichzeitig der Erhalt und die Belebung historischer Gebäude ermöglicht werden.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung, Privateigentümer*innen

Beispiel: URBANAUTS Wien, Grätzl Hotel (<https://www.graetzlhotel.com/>)
Kyritzer Budenhäuser (<https://www.kyritzerbudenhaeuser.de/>)

Überarbeitung der Gestaltungssatzung



Satzung zum Schutz und zur erhaltenden Erneuerung für den Stadtkern von Remscheid-Lennep (Gestaltungssatzung) vom 23.03.1982

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.10.1979 (GV NW S. 594/SGV NW 2023) und der §§ 101 und 103 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.01.1970 (GV NW S. 160, zuletzt geändert durch das erste Funktionsstellenbesetzungs vom 11.07.1978 (GV NW S. 260) hat der Rat der Stadt Remscheid in seiner Sitzung am 22.03.1982 aus den folgenden Gründen beschlossen:

Die Situation der Grundstücke in dem von Kriegszerstörungen nahezu verschont gebliebenen historischen Stadtkern von Remscheid-Lennep ist in ganz besonderer Weise durch die erhalten gebliebenen einzigartigen Dokumentarische Bausubstanz hinsichtlich des Orts- und Straßenbildes geprägt. Besondere Merkmale sind:

1. die Geschlossenheit der Anlage,
2. der sich aus der Verwendung von Natursteinen und Fachwerk ergebende Eindruck der Einheitlichkeit,
3. der sich aus der Anordnung von Sprossenfenstern, Fensterläden, Haustüren und Gesimsen ergebende kleinteilige Maßstab,
4. der Verlauf der Straßen und wirkigen Gassen,
5. die mittelalterlichen Platzformen,
6. die zentral gelegene Kirche.

Diese Situation ist die Durchsetzung des historischen Stadtkerns mit einer Vielzahl von Baudenkmälern erfordern den Schutz des historischen Stadtkerns durch die Vorschriften dieser Satzung.

Beschreibung: Für den Erhalt der historischen Altstadt Lenneps wurde im Jahr 1983 eine Gestaltungssatzung beschlossen. Im Zusammenspiel mit der Denkmalsbereichssatzung leistet sie bis heute einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt des einzigartigen Zeugnisses bergischer Bauweise. Aus einer anderen Zeit stammend, weist die Satzung heute allerdings in mancherlei Punkten Überarbeitungsbedarfe auf. Insbesondere mit Blick auf eine moderne Weiterentwicklung der Altstadt und den Wunsch nach einer abgestimmten, jedoch zeitgemäßen Architektur sind behutsame Anpassungen notwendig.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung

Mitwirkende Fachbüro, Untere Denkmalbehörde, Bewohnerschaft, Eigentümer*innen

Pilot-Projekt „Neues Bauen im historischen Bestand“

Beschreibung: Am Alten Markt besteht seit dem zweiten Weltkrieg eine Baulücke im historischen Siedlungsgrundriss (ehemaliger Standort Altes Amtsgericht). Der zentrale Standort in städtischem Besitz bietet die Möglichkeit ein Pilotprojekt mit besonderer Strahlkraft zu entwickeln. Unter städtischer Bauleitung bzw. in Kooperation mit lokalen Akteuren könnte hier ein Pilotprojekt realisiert werden, das sich anschaulich und in besonderer Qualität dem Thema „Neues Bauen im historischen Bestand“ widmet und die Balance zwischen neuer Architektur und historischer Umgebung vermittelt. Mögliche Nutzungsoptionen wären z.B. eine Touristeninformation, ein Tagungs- und Gästehaus oder Mehrgenerationenwohnen.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung

Beispiele: Haus Müngsten, Solingen

Erfassung erhaltenswerter Bausubstanz im Denkmalsbereich

Beschreibung: Für die Bewahrung von historischen Ortsbildern sind neben Denkmälern insbesondere auch Gebäude der Kategorie „erhaltenswerte Bausubstanz“ von hoher Bedeutung. Die KfW bietet daher erleichterte Fördervoraussetzungen für erhaltenswerte Gebäude an. Welche Gebäude dieser Kategorie angehören, bestimmt die Kommune beispielsweise im Rahmen von Denkmalsbereichssatzungen selbst. Aus der Denkmalsbereichssatzung „Altstadt Lennep“ lässt sich bisher keine gebäudescharfe Erfassung erhaltenswerter Gebäude entnehmen. Durch Nacherhebung, Veröffentlichung sowie Information der Eigentümer*innen könnten daher einen wichtiger Beitrag zur Modernisierung des Gebäudebestandes geleistet werden.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung

Begrünung des Öffentlichen Raums

Beschreibung: Bedingt durch ihre dichte Bebauung und einen hohen Versiegelungsgrad heizt sich die Altstadt an warmen Tagen besonders schnell auf. Die hohe Anzahl Schieferfassaden lässt eine herkömmliche Fassadenbegrünung allerdings nicht zu. Darüber hinaus erschweren Bodendenkmalverdachtsfälle Baumneupflanzungen. Alternativ könnten mobile Pflanzsysteme, Begrünungen von Bushaltestellen, Fahrradständern und Straßenlaternen sowie mobile Schattenspenden auf öffentlichen Plätzen zum Einsatz kommen und Abkühlung bieten.



Zuständigkeit: Stadtverwaltung

Mitwirkende: Fachbüro, Bewohnende

Beispiel: Stadt Zürich

Gemeinschaftliches Gärtnern in der Altstadt

Beschreibung: Aufgrund der hohen Bebauungsdichte sind Wohnungen mit Gartenzugang oder einladenden Balkonen in der Lennepers Altstadt äußerst selten. Darüber hinaus verfügen die öffentlichen Räume bisher nur bedingt über Aufenthalts- und Aneignungsmöglichkeiten. Gemeinschaftliche Gartenkonzepte lassen sich schon auf wenig Raum verwirklichen, bringen die Nachbarschaft zusammen, verschönern das Straßenbild und sorgen für mehr Lebensqualität in der Stadt. Die Stadtverwaltung kann gemeinschaftliche Gärten durch Beratungs- und Vernetzungshilfen sowie die Bereitstellung von geeigneten Freiflächen und Fördergeldern unterstützen.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung, Bewohnende

Beispiele: Essbare Stadt Köln

Aufbau eines Car-Sharing-Systems

Beschreibung: Die Lennepers Altstadt ist über den Bahnhof sowie mehrere Busverbindungen gut angebunden und verfügt über ein vielseitiges Nahversorgungsangebot. Dennoch ist weiterhin ein Teil der Bevölkerung auf ein Auto angewiesen. Die Bebauungsstruktur der Altstadt lässt die Integration privater Stellplätze jedoch nur im Einzelfall zu. Ergänzend zum Ausbau des ÖPNVs sowie der Fuß- und Fahrradwege kann daher ein Car-Sharing-System einen wertvollen Beitrag leisten. Durch stationsbasiertes Car-Sharing können wertvolle Freiflächen im Altstadtbereich gewonnen werden, die Parkplatzsuche entfällt und für Gelegenheitsnutzer*innen bieten sich erhebliche Kosteneinsparungen im Vergleich zum Eigenbesitz eines Pkw's.

Zuständigkeit: Stadtverwaltung, Car-Sharing-Anbieter, ggf. Stadtwerke

Beispiel: Wupsi-Car (Leverkusen/Rheinisch-Bergischen Kreis)

7.2. WOHNEN IN DER ZEPPELINSIEDLUNG

Bei der Wohnbebauung an der Zeppelinstraße handelt es sich um eine historische Arbeitersiedlung im Bereich Ringstraße/Zeppelinstraße. Die Siedlung wurde Anfang des 20. Jahrhunderts von der GBL errichtet und befindet sich heute, mit Ausnahme des Wohnblocks westlich der Leverkusener Straße sowie eines Ergänzungsbaus in der Zeppelinstraße, im Besitz der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GEWAG.

Bereits 1903 entstanden an der Zeppelinstraße die ersten fünf Mietwohnungen mit 18 Zimmern, die in den darauf folgenden Jahren um viele weitere Wohnungen ergänzt wurden und zahlreichen Haushalten ein Zuhause boten. Ab 1910 wurde mit dem Bau von Wohnungen entlang der Ringstraße begonnen, die die Siedlungsstruktur ergänzten. Im Jahr 1913 lebten schließlich 1300 bis 1400 Bürger*innen im Quartier, was zu jener Zeit einen Anteil von zehn Prozent der Bevölkerung Lenneps ausmachte. Nach Ende des zweiten Weltkrieges mussten einige Häuser instandgesetzt beziehungsweise in Teilen wiederaufgebaut werden. Seitdem wurden nur noch kleinere Sanierungen, Umbaumaßnahmen oder Erneuerungen in der Siedlung getätigt. Als ehemalige Arbeitersiedlung veranschaulicht sie noch heute die Lebensumstände Anfang des 20. Jahrhunderts in Lennep und ist somit ein wichtiger Teil der Industriekultur sowie der Lokalgeschichte.

Der Zustand und die Lage der Gebäude bringen heute vielerlei Herausforderungen mit sich. Entlang der Ringstraße sind nur noch vereinzelt Wohnungen bewohnt. Ein Großteil der Wohnbestände steht schon seit einigen Jahren leer und wird aktuell keiner Neuvermietung zugeführt. Im Kreuzungsbereich Leverkusener Straße/Zeppelinstraße wurde im Jahr 2022 bereits ein erster Gebäudekomplex abgerissen und eine Neubebauung angedacht. Allgemein ist die Zukunftsperspektive der Siedlung unklar.

Als anschauliches und einziges Beispiel des Arbeiterwohnbaus aus dem frühen 20. Jahrhundert in Lennep ist die Zeppelinsiedlung von besonderer Bedeutung im Siedlungskontext. Allerdings erfordern der zunehmende Verfall der Gebäude sowie die negative Auswirkungen der Leerstände auf die Nachbarschaft bei gleichzeitig wachsendem Wohnraum- bzw. Flächenbedarf in Lennep, dringenden Handlungsbedarf.

Im Folgenden wird die Siedlung mit Blick auf die Themen Städtebau, Architektur und Freiraum vertiefend untersucht. Ziel ist es, Entwicklungspotenziale sowie Entwicklungshemmnisse der Zeppelinsiedlung herauszustellen und schließlich durch mögliche Handlungsansätze Perspektiven für die Bestandsstrukturen aufzuzeigen.



Abb. 61: Historische Aufnahmen der Zeppelinsiedlung von der Ringstraße (Quelle: Stadt Remscheid)



Abb. 62: Luftbild Zeppelinquartier



STÄDTEBAU

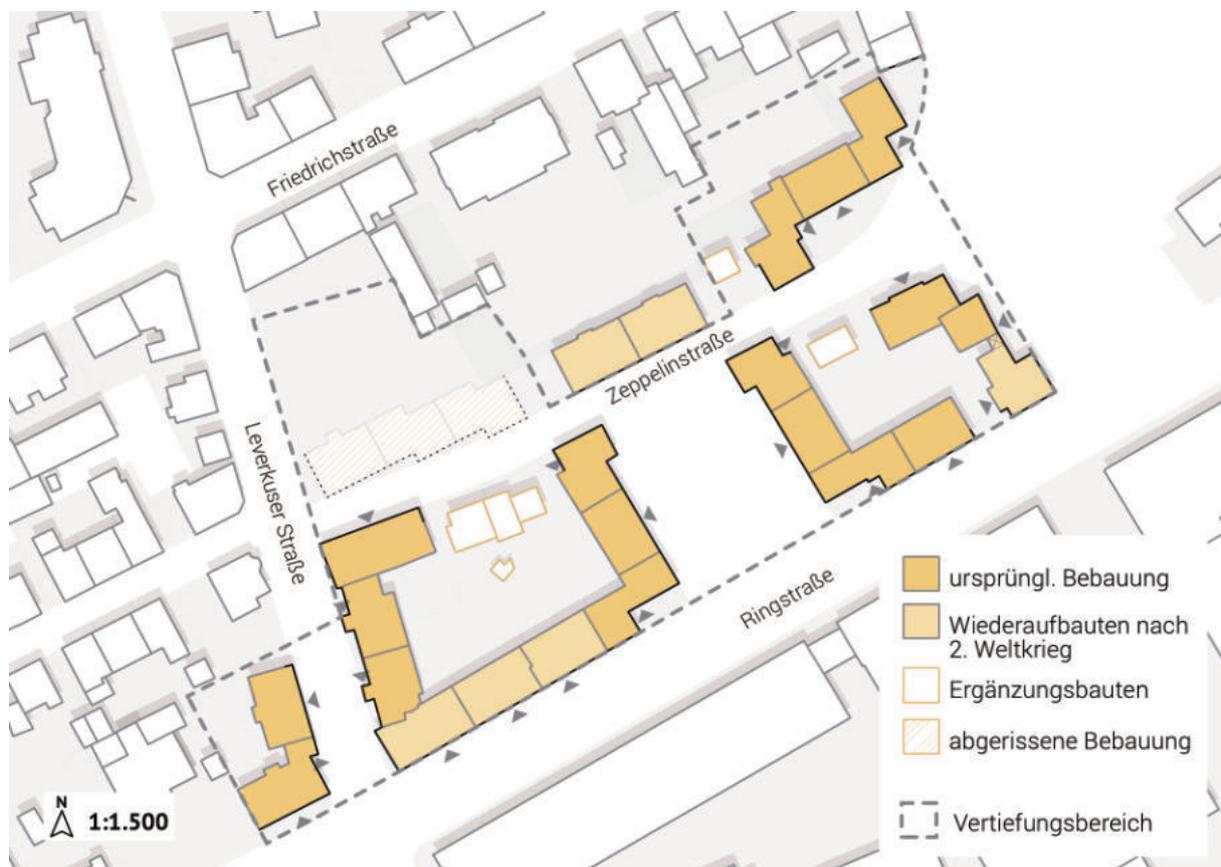
Das Zeppelinquartier zeichnet sich durch eine hohe städtebauliche Qualität aus. Die Gebäude sind in Form einer aufgelockerten Blockrandbebauung angeordnet, wobei sich die Baukörper entlang der Ringstraße in einem eher geschlossenen Erscheinungsbild präsentieren. Hingegen öffnet sich die rückwärtige Bebauung in der Zeppelinstraße durch Öffnungen in den Raumkanten zur Nachbarschaft. Die Gebäude sind in einer Höhe von 2-3 Geschossen über einem Sockel errichtet und zeichnen sich durch hohe Walm- und Satteldächer aus. Die Kombination unterschiedlicher Gebäudetypen, zahlreiche Gebäudeversprünge und eine belebte Dachlandschaft vermitteln einerseits eine lebendige Kleinteiligkeit und gleichzeitig einen geschlossenen Gesamteindruck.

Mittelpunkt des Zeppelinquartiers ist ein zentraler, halböffentlicher Freiraum, der sich zwischen der Zeppelin- und Ringstraße erstreckt. Dieser wird von klaren Raumkanten auf drei Seiten begrenzt und ist von beiden Straßen aus zugänglich. Zusätzlich entstehen durch die gezielte Anordnung der Gebäude großzügige private Innenhöfe sowie zahlreiche kleine Raumaufweitungen im Gebäude-

vorbereich. Diese schaffen nicht nur ansprechende und individuelle Eingangssituationen, sondern tragen auch wesentlich zur Charakteristik der Siedlung bei.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden lediglich wenige Ersatzneubauten harmonisch in das städtebauliche Gefüge integriert. Durch den Abriss der Gebäude im Bereich Zeppelinstraße/Levekuser Straße im Jahr 2022 wurde hingegen die städtebauliche Konzeption wahrnehmbar beeinträchtigt. Zusätzlich wurden entlang der Zeppelinstraße einst offene Hofeingänge im Laufe der Zeit durch Garagen oder private Wohnhäuser nachverdichtet, was den Blick in die Innenhöfe weitgehend verwehrt. Dennoch ist der grundlegende Siedlungscharakter weiterhin erhalten.

Neben diesen Aspekten stellt die Lärmbelastung entlang der Ringstraße insbesondere für die Bebauung in der vordersten Reihe eine bedeutende Herausforderung dar. Zudem beeinträchtigt die mangelnde Gestaltung der Grün- und Straßenräume die städtebauliche Qualität der Siedlung.



ENTWICKLUNGSHEMNISSE

- Hohe Lärmbelastung durch (zunehmenden) Verkehr auf der Ringstraße
- Suboptimale Anbindung an den ÖPNV (keine Bushaltestelle innerhalb von 250m)
- Beschränkte Anzahl Pkw-Stellplätze in wenigen Garagen sowie im Straßenraum
- Beeinträchtigung der Siedlungsstruktur durch Teilabriss im Bereich Zeppelinstr./Leverkusener Str.
- Baurechtliche Hürden durch gewerbliche Nutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft

ENTWICKLUNGSPOTENZIALE

- Historisches Siedlungsgefüge mit hohem baukulturellen Wert
- Identitäts- und stadtbildprägende Baustrukturen
- Kaum Beeinträchtigungen des historischen Erscheinungsbildes durch Überformungen
- Fußläufige Anbindung an den Bahnhof sowie die Altstadt (ca. 10-15 Minuten)
- Nahversorgungsmöglichkeiten in fußläufiger Erreichbarkeit
- Öffentliche Räume mit Aufwertungs- und Nutzungspotenzialen
- Hohe bauliche Dichte bei gleichzeitig hohem Grünflächenanteil
- Bündelung erheblicher Mengen grauer Energie in Bestandsbauten



Abb. 63: Zeppelinstraße 22-26



Abb. 64: Ringstraße 50-54



Abb. 65: Ringstraße 40-44

FREIRAUM

Trotz der Nähe zur vielbefahrenen Ringstraße und der dichten Bebauung verfügt das Zeppelinquartier über einen grünen Charakter. Die Gebäudeanordnung gliedert die Freiräume klar in private Innenhöfe, Vorgartenzonen und einen zentralen, halböffentlichen Platz im Herzen der Siedlung. In Anbetracht der intensiven Versiegelung in der Nachbarschaft und der kompakten Bebauung erfüllen diese Flächen bedeutsame ökologische und klimatische Funktionen.

Der zentrale Freiraum umfasst eine großflächige Rasenfläche, umgeben von niedrigen Hecken und schattenspendenden, stattlichen Bäumen. Ein Holzzaun sichert die Freifläche gegenüber der tiefer gelegenen Ringstraße ab. Die Wiese scheint von den verbliebenen Anwohner*innen allerdings nur bedingt genutzt.

Die privaten Innenhöfe sind über Hinterausgänge mit den Treppenhäusern verbunden und bieten durch die eingeschränkte Einsehbarkeit vom Straßenraum einen privaten bzw. nachbarschaftlichen Rückzugsort innerhalb der Siedlung. Beim Blick in die Höfe offenbart sich jedoch ebenfalls eine ein-

geschränkte Nutzungsdynamik. Die Gartenflächen sind als bewuchsarme Wiesen angelegt und die Möblierung beschränkt sich auf einzelne Wäscheleinen. Insbesondere der Innenhof im südöstlichen Teil der Siedlung leidet zudem unter dem Lärm der angrenzenden Ringstraße.

Abseits der Ringstraße wurde jedes Gebäude in Abgrenzung zum Straßenraum zudem mit Vorgärten errichtet. Auch diese weisen meist eine schlichte Gestaltung in Form von Rasenfläche auf. Einzelne Vorgärten wurden von Bewohner*innen zu privaten Gärten/Terrassen umfunktioniert und entsprechend mit Sichtschutzelementen versehen.

Ganzheitlich betrachtet besitzen die vorliegenden Freiflächen ein signifikantes Entwicklungspotenzial sowohl für die Bewohnenden als auch für die umliegende Nachbarschaft. Die zeitliche Verzögerung des geplanten Neubauvorhabens an der Zeppelinstraße/Leverkusener Straße eröffnet darüber hinaus Zwischennutzungsmöglichkeiten auf den betroffenen Bauflächen.



ENTWICKLUNGSHEMNISSE

- Hohe Lärmbelastung durch (zunehmenden) Verkehr auf der Ringstraße in südöstlichem Innenhof sowie der zentralen Freifläche
- Kein direkter Gartenzugang von Erdgeschosswohnungen
- Eingeschränkte Privatsphäre in Innenhöfen durch gemeinschaftliche Nutzung und Einsehbarkeit von angrenzenden Wohnungen
- Hoher Pflegeaufwand bzw. Pflegekosten



Abb. 66: Halböffentlicher Freiraum im Siedlungszentrum

ENTWICKLUNGSPOTENZIALE

- Freiflächen und Baumbestände erfüllen wichtige klimatische Funktionen für das Quartier sowie die umliegende Nachbarschaft (u. a. Kühlung, Versickerung)
- Förderung der Biodiversität durch ökologische Grünflächengestaltung und -pflege
- Vielfältige Nutzungs- und Aneignungsmöglichkeiten für unterschiedliche Zielgruppen
- Zentrale Freifläche mit Entwicklungspotenzial zum nachbarschaftlichen Begegnungsort/Veranstaltungsort
- Zwischennutzungsmöglichkeiten auf Baufläche im Bereich Levekuser Straße/Zepelinstraße



Abb. 67: Vorgartenbereich Ringstraße 50



Abb. 68: Privater Innenhof mit Öffnung zur Ringstraße

ARCHITEKTUR

Die Zeppelininsiedlung zeugt von hoher architektonischer Qualität, die sich in verschiedenen Merkmalen manifestiert. Entsprechend ihrer Entstehungszeit weisen insbesondere die Fassaden gestalterische Besonderheiten auf, die den geschlossenen Gesamteindruck der Siedlung vermitteln und über die Jahre nur wenig überformt wurden. Bezeichnend für alle Gebäude ist sowohl die klare vertikale Gliederung der Fassade durch übereinander angeordnete, stehende Fensterformate sowie eine horizontale Gliederung in einen Sockel, eine Hauptfassade in schlichtem Putz und eine deutlich ablesbare Dachzone. Die Gebäudebestände im Zentrum der Siedlung werden darüber hinaus durch eine Verkleidung aus bergischem Schiefer ab dem zweiten Obergeschoss betont.

Ansonsten sind sowohl die Eingangsbereiche als auch die Fenster in Putzfassaden mit farblich von der Hauptfassade abgesetzten Laibungen und Fachsen gerahmt. Bei der ursprünglichen Bebauung aus dem frühen Jahren des 20. Jahrhunderts werden die Eingangsbereiche außerdem durch architektonische Gestaltungselemente wie Risalite,

Überdachungen und Säulen pointiert. Die ursprünglichen Sprossenfenster wurden im Laufe der Jahre durch einfache, sprossenlose Fenster ausgetauscht und um Rollläden ergänzt. Fensterläden sind nur noch an einzelnen Gebäuden vorhanden. Darüber hinaus wurden zahlreiche Dachgauben ausgebaut. Trotz der genannten Überformungen verfügt die Siedlung in ihrer Gesamtheit dennoch über besonderen historischen sowie gestalterischen Zeugniswert.

Mit Blick auf die Gebäudegrundrisse handelt es sich um überwiegend Zweispänner mit Wohnungsgrößen von etwa 70 m², die grundsätzlich eine relativ große Flexibilität in der Wohnungsaufteilung und -nutzung zulassen. Besonders hervorzuheben sind jedoch gravierende Modernisierungs- und Sanierungsbedarfe sowie die Lärmproblematik, welche besondere Schallschutzmaßnahmen erforderlich macht. Erschwernisse bestehen zudem durch hohe Baukosten und aktuelle Entwicklungen des Zinspreises, welche erschwingliche Mietpreise bei Sanierung nur durch unterstützende Fördermittel erlauben.

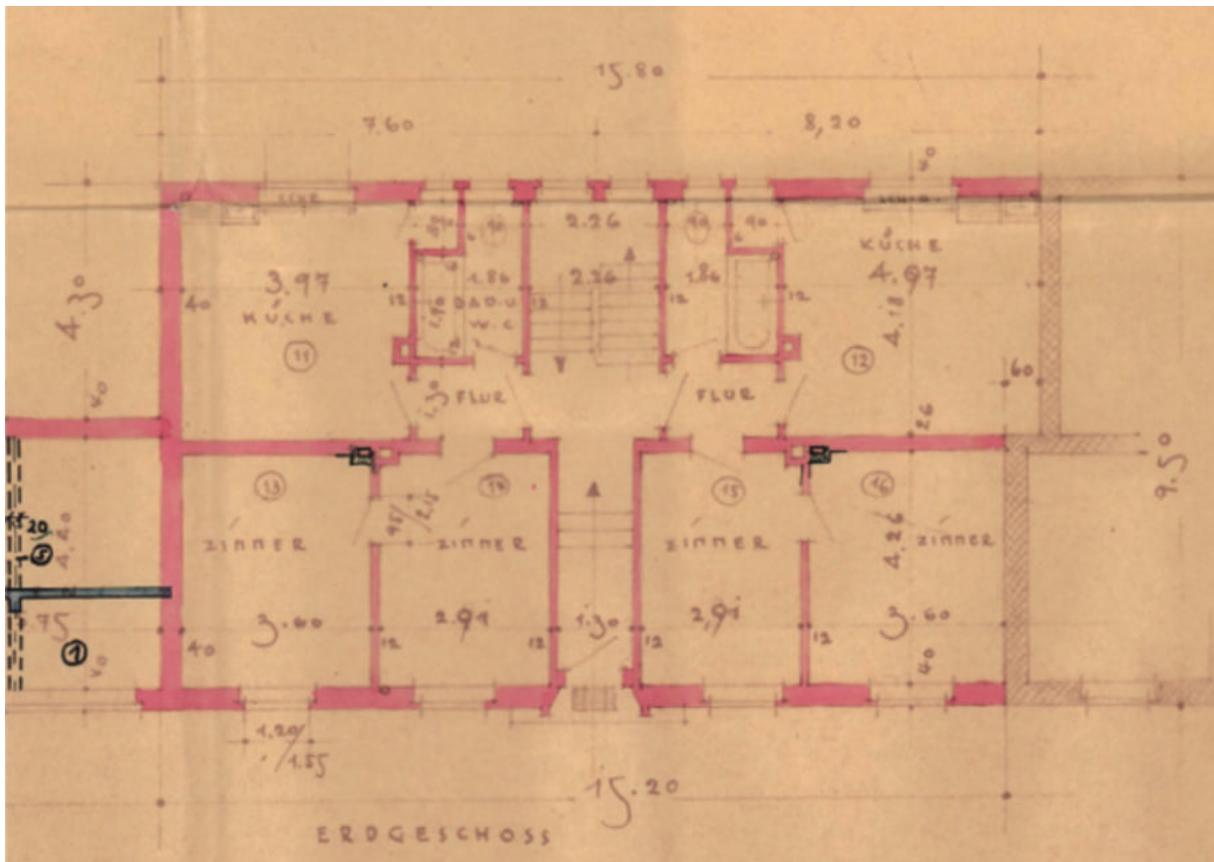


Abb. 69: Beispielhafter Gebäudegrundriss (Quelle: Stadt Remscheid)

ENTWICKLUNGSHEMNISSE

- Bausubstanz in schlechtem Zustand mit hohem Sanierungs- und Modernisierungsbedarf.
- Hohe Baukosten sowie ungünstige Zinsentwicklungen bei eher niedrigem Mietniveau im Umfeld.
- Nachfrage eher nach großen, familienfreundlichen Wohnungen.
- Einschränkungen mit Blick auf das Thema Barrierefreiheit.
- Schallschutzmaßnahmen für Wohnräume entlang der Ringstraße erforderlich.
- Teilweise Überformungen der ursprünglichen architektonischen Gestalt.



Abb. 70: Fassadengliederung Ringstraße 44

ENTWICKLUNGSPOTENZIALE

- Historische Bausubstanz mit besonderer gestalterischer Qualität und Zeugniswert.
- Nur wenige Überformungen der ursprünglichen architektonischen Gestalt.
- Grundrisse erlauben Flexibilität in der Wohnungsaufteilung bzw. -nutzung.
- Wohnungen für Singles, Paare bzw. Familien mit geringer Kinderzahl.



Abb. 71: Fassadenansicht Zeppelinstraße 23



Abb. 72: Eingangsbereich Zeppelinstraße 22

LEITMOTIV UND DENKBARE HANDLUNGSANSÄTZE

In der vertiefenden Analyse wurden die Probleme und Hemmnisse für die Entwicklung der Zeppelin-siedlung identifiziert. Gleichzeitig wurden auch die Potenziale für ihre Weiterentwicklung aufgezeigt. Basierend auf diesen Erkenntnissen werden im Folgenden ein Leitmotiv und mögliche Handlungsansätze vorgestellt, die darauf abzielen, die Siedlung zukunftsorientiert zu entwickeln. Dabei sollen sowohl die Herausforderungen berücksichtigt werden, die sich unter anderem aus dem Zustand und der Lage der Siedlung ergeben, als auch ihr besonderer historischer und architektonischer Wert als erhaltenswertes Zeugnis der Siedlungs- und Architekturgeschichte Lenneps. Folgendes Leitmotiv wird der Weiterentwicklung der Zeppelin-siedlung zu Grunde gelegt:

**„Baukulturelle Werte sichern -
Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern!“**

Aus dem Leitmotiv ergeben sich in den Themenbereichen Städtebau, Freiraum und Architektur unterschiedliche Handlungsansätze. Diese werden folgend textlich erläutert und mit Hilfe einer Konzeptskizze verräumlicht.

Mit Blick in das Themenfeld **Städtebau** liegt der Fokus im Erhalt und der Qualifizierung der bedeutsamen Bestandsstrukturen sowie einer städtebaulich adäquaten Weiterentwicklung dieser. Grundlegend hierfür ist der Verzicht auf den Abriss weiterer historischer Bestandsgebäude im Siedlungskontext. Ein Neubau im Bereich Leverkusener Straße/Zeppelinstraße kann die historische Siedlungsstruktur sinnvoll ergänzen und gleichzeitig Raum für die vielfältige Wohnangebote bieten. Im Hinblick der starken Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Ringstraße erscheint auch ein untergeordneter Ergänzungsbau in der Siedlungsmitte städtebaulich vertretbar. Weiterhin kann die Umgestaltung der öffentlichen Räume dazu dienen, die städtebaulichen Qualitäten der Siedlung herauszustellen und das Erscheinungsbild aufzuwerten. Die räumlichen Aufweitungen der östlichen Zeppelinstraße bieten besonderes Potenzial zur Ausbildung eines attraktiven Entrées zur Siedlung.

-  Historische Bestandsstruktur erhalten
-  Bauliche Strukturen ergänzen
-  Bauliches Entrée gestalten

Die vorhandenen **Freiräume** bieten die Möglichkeit, durch einfache Aufwertungsmaßnahmen die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Siedlung erheblich zu steigern. Während sich die Freiflächen in den Innenhöfen als wohnungsnahe, eher private Rückzugsräume anbieten, kann der Freiraum zwischen Ring- und Zeppelinstraße als zentraler Siedlungstreffpunkt zur nachbarschaftlichen Begegnung sowie gemeinsamen Aktivitäten und Veranstaltungen einladen. Darüber hinaus bietet sich auf der Fläche im Bereich Leverkusener Straße/Zeppelinstraße bis zur Realisierung eines Neubausvorhabens die Gelegenheit, durch ökologische Zwischennutzungsmaßnahmen einen Beitrag zum Klimaschutz bzw. der Klimaanpassung in der Nachbarschaft zu leisten.

-  Nachbarschaftstreffpunkt entwickeln
-  Wohnungsnahe Freiräume aufwerten
-  Zwischennutzung „Natur auf Zeit“

Im Themenfeld **Architektur** besteht die zentrale Herausforderung darin, die Wohnqualität in der Siedlung wiederherzustellen, ohne dabei den baukulturellen Wert der Gebäude weiter zu beeinträchtigen. Außerdem gilt es den engen finanziellen Spielraum zu berücksichtigen, der sich aus hohen Baukosten, ungünstigen Zinsentwicklungen sowie dem Anspruch der Bereitstellung preiswerter Wohnungen ergibt. Der Grundsatz der Sanierung sollte somit auf dem Motto „soviel wie nötig, so wenig wie möglich“ beruhen. Unumgänglich sind die Durchführung einer Dach- und Fassadensanierung sowie eine grundlegende Aktualisierung des Wohnungsstandards. Darüber hinaus gilt es durch gezielte Lärmschutzmaßnahmen auch in den Gebäuden entlang der Ringstraße wieder das Wohnen zu ermöglichen.

-  Fassaden- und Dachsanierung durchführen & Wohnungsstandards aktualisieren
-  Lärmschutzvorkehrungen treffen

KONZEPTSKIZZE



AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN

Die Realisierung der Handlungsansätze bedarf hoher finanzieller Investitionen. Grundlage für die angenommenen, enorm hohen Aufwendungen für eine Modernisierung der Siedlung sind die derzeit hohen Baupreise insbesondere unter Berücksichtigung der Zielsetzung der energetischen Aufwertung von Neu- und Bestandsgebäuden. Bei Umsetzung aller Vorgaben entstünden Kosten auf Neubauniveau mit entsprechenden hohen Mieten, die den Leitlinien einer städtischen Wohnungsgesellschaft wie der GEWAG entgegenstehen und zeitgleich weit über den aktuell marktüblichen Preisen in Lennep liegen. Nach Angaben der GEWAG ist somit derzeit im Hinblick auf sozialgeförderten Wohnraum keine langfristige Entwicklungsperspektive möglich, da die bestehenden Bewilligungsmieten für Remscheid bei 6,50 € festgesetzt sind und der Entwicklungsspielraum selbst mit Wohnraumförderung sehr eingeschränkt wäre. Eine Modernisierung auf heutige Standards ist demnach nicht kurzfristig darstellbar.

Mögliche Förderzugänge zum Erhalt der Siedlung ergeben sich durch Erneuerungen der Städtebauförderrichtlinie Nordrhein-Westfalen 2023. Im Rahmen der Neufassung wurden die Regeln zur Förderung einer **Modernisierung und Instandsetzung** von Gebäuden **Privater** erweitert (Nr. 9.1) sowie die Sicherung und der Erhalt denkmalgeschützter oder **städtebaulich bedeutsamer Gebäude** neu geregelt (Nr. 9.2).

Förderung für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen nach § 177 BauGB:

- Voraussetzungen: Modernisierungsgebot nach § 177 BauGB oder Modernisierungsvereinbarung mit den Eigentümer*innen.
- Förderfähige Kosten: Die Höhe der Förderung ist auf den Kostenanteil begrenzt, den die Gemeinde den Eigentümer*innen nach § 177 Abs. 4 und 5 BauGB im Fall eines Modernisierungsgebots zu erstatten hätte (Kostenerstattungsbetrag).
- Kosten der Eigentümer*in: Die Höhe der Kosten wird unter Berücksichtigung der Erträge ermittelt, die für die modernisierte oder instand gesetzte bauliche Anlage bei ordentlicher Bewirtschaftung nachhaltig erzielt werden können (177 Abs. 4 und 5 BauGB).

Alternativ bzw. ergänzend können durch die Festlegung eines **Sanierungsgebietes** steuerliche Erleichterungen für die Eigentümer*innen geschaffen werden.

7.3. AUFWERTUNG DES MOLLPLATZES

Der am nördlichen Rand der historischen Altstadt gelegene Mollplatz befindet sich an der Straßenkreuzung der Lüttringhauser Straße, der Poststraße und der Straße Thüringsberg. Mit den beiden Straßen Am Schallenberg und Neugasse im Süden des Platzes befinden sich zwei direkte Zugänge in die Altstadt innerhalb des Vertiefungsraums. Der Mollplatz besitzt somit das Potenzial, eine einladende und attraktive Eingangssituation auszubilden.

In dem folgenden Kapitel werden nach einer historischen Einordnung des Platzes zentrale Eigenschaften im Rahmen einer Analyse aufgezeigt. Dabei werden verschiedene Themen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen in den Blick genommen:

- die Freiraumstruktur einschließlich der Ausstattungselemente des Mollplatzes
- die Nutzungsstruktur im angrenzenden Umfeld des Platzes

- die gegenwärtige bauliche Struktur des Mollplatzes einschließlich der Eingangssituation in die historische Altstadt
- die vorherrschende Verkehrssituation und Anbindung des Platzes

In der Analyse werden auch Qualitäten und Mängel festgehalten. Diese bilden u. a. die Grundlage für ein Zielkonzept, das eine mögliche zukünftige Entwicklung des Mollplatzes aufzeigt. Die dargelegten Qualitätsziele für die Nutzung und Funktion beziehungsweise für die Gestaltung des Mollplatzes können als Grundlage für ein qualifizierendes Verfahren herangezogen werden. So ist sichergestellt, dass eine erfolgreiche Entwicklung des Platzes in die Wege geleitet werden kann.



Abb. 73: Luftbild Mollplatz

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Bereits in der Vergangenheit spielte der Mollplatz eine bedeutsame Rolle für die Einwohner*innen Lenneps. Seine Bedeutung als historischer Eingang zur Altstadt führte einst dazu, dass er den Namen "Vor dem Lüttringhauser Tor" trug. Hier soll im Spätmittelalter ein drehbarer Pranger, das sogenannte Driesels- oder Tirvelshäuschen, gestanden haben (vgl. Lennep hat was).

Die ältesten Bauten am Mollplatz entstanden nach den Freiheitskriegen von 1813 bis 1815, als die mittelalterliche Stadtbefestigung überflüssig und eingeebnet wurde. In der unmittelbaren Umgebung des Platzes entstanden zahlreiche öffentliche Gebäude von vielfältiger Bedeutung. Das ehemalige Landratsamt fand in dem heute von der Lebenshilfe genutzten Gebäude seinen Platz. Am Anfang der Lüttringhauser Straße befand sich einst das Kaiserliche Postamt, später dann die Polizei (Gebäude heute nicht mehr vorhanden). Reisende auf der Strecke von Köln nach Berlin fanden bereits seit 1820 im Berliner Hof Quartier. Gegenüber, an der Kreuzung zur Knuthöhe, befand sich das historische Gasthaus "Im Weinberg" (vgl. waterbolles.de).

Mit der Eröffnung des zentral auf dem Platz errichteten Denkmals für Kaiser Wilhelm I am 02. September 1889 wurde der Platz *Kaiserplatz* genannt. Das bewachte Kaiserdenkmal war ein Ausflugsziel für Familien und Schulklassen. Auch Schrifttafeln mit den Namen der Lenneper Gefallenen der Kriege von 1866 und 1870/71 befanden sich auf dem Platz. Diese sind heute am Ehrenmal an der Lenneper Albert-Schmidt-Allee angebracht.

Anfang der 1930er Jahre kam die Idee auf, das Denkmal zu verkleinern und anderen Nutzungen auf dem Platz mehr Raum zu gewähren. Das Denkmal wurde schließlich 1935 Jahre auf den Hohenzollernplatz an der Ringstraße in der Nähe der Trecknase versetzt. Um 1940 wurde das Denkmal dann schließlich eingeschmolzen, da das Metall der Statue nach Ansicht der nationalsozialistischen Staatsführung für Kriegszwecke genutzt werden musste.

Ab Beginn der 1960er Jahre unterlag der Mollplatz einem großen Umgestaltungsprozess. Im Zuge dessen wurden die Poststraße und die Lüttringhauser Straße, die bis zu diesem Zeitpunkt noch sehr schmal waren, verbreitert und

autogerecht umgestaltet. Der Maßnahme fielen mehrere historische Gebäude wie die Polizeiwache zum Opfer. Auch innerhalb der Altstadt wurden im Rahmen von Sanierungstätigkeiten die historische Bebauung ausgedünnt.

Die genannten Veränderungen und Umgestaltungen haben den Mollplatz im Laufe der Jahrhunderte in seiner heutigen Erscheinung geformt. Anfang der 1990er Jahre wurden im Auftrag der Stadt Remscheid bereits mehrere Varianten zur Umgestaltung des Platzes als Kreisverkehr angedacht, bisher jedoch nicht umgesetzt.

Der Mollplatz liegt im Geltungsbereich der im Jahr 1992 in Kraft getretenen Denkmalschutzverordnung. Durch diese wird der Stadtgrundriss und das Stadt- und Ortsbild der Altstadt Lenneps geschützt. Um-, Neu- und Ausbauten sowie Erweiterungsbauten haben sich daher maßstäblich und denkmalgerecht in das historische Ortsbild einzu- fügen.



Abb. 74: Historisches Foto des Mollplatzes (Ende des 19. Jhr.)



Abb. 75: Historisches Postkarte des Mollplatzes



Abb. 76: Historisches Postkarte des Mollplatzes

VERKEHR



In der Gestaltung und Nutzung des Mollplatzes dominiert derzeit die Verkehrsfunktion für den motorisierten Individualverkehr. Große Teile des Platzes sind derzeit als Straßenraum bzw. Parkplatz ausgewiesen, was die Aufenthaltsqualität deutlich einschränkt. Generell zeichnet sich der Platz durch eine verkehrsgünstige Lage an der Straßenkreuzung der Lüttringhauser Straße, der Poststraße und der Straße Thüringsberg aus. Die Autobahnabfahrt ist ebenfalls nur wenige Fahrminuten entfernt. Durch die zentral gelegene Bushaltestelle Mollplatz ist der Platz auch sehr gut mit dem Bus zu erreichen. Zwei Buslinien halten hier werktags im 20-Minuten Takt und am Wochenende halbstündig und sie binden Lennep an Alt-Remscheid an.

Mit Blick auf die Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen lassen sich jedoch Mängel feststellen. Der Platz weist ausschließlich zwei Straßenquerungen auf, von denen nur die Querung über die Poststraße eine Ampelanlage besitzt. Durch die Gestaltung des Platzes wird zudem die Orientierung erschwert. Radwege sind nicht vorhanden und es besteht keine Möglichkeit, das Fahrrad sicher abzustellen. Wenn u. a. neue und sichere Straßenübergänge geschaffen werden besitzt der Platz das Potenzial, eine attraktive Eingangssituation in die Altstadt auszubilden. Zudem ist die Re-Organisation des ruhenden Verkehrs zu empfehlen.



Abb. 77: Haltestelle Mollplatz



Abb. 78: Fußgänger*innenquerung über die Straße Thüringsberg

STÄDTEBAU



Der Mollplatz befindet sich am nördlichen Rand der dicht bebauten Altstadt und fungiert somit als bedeutender Altstadteingang bzw. Übergang zum Bahnhofsquartier sowie zum Stadtquartier Lenep Nord. Die umliegenden Baustrukturen schaffen geschlossene Raumkanten, die dem Platz eine klare räumliche Abgrenzung verleihen und ihn in einen definierenden Rahmen einbetten. Abgesehen von der jüngeren Bebauung im westlichen Bereich zeichnen sich die Gebäude durch regionaltypische Merkmale wie Schieferfassaden und eine maximale Bauhöhe von drei Geschossen aus. Entlang der Straße Am Schellenberg ergibt sich dadurch eine besondere Blickbeziehung auf den Kirchturm der ev. Stadtkirche sowie die denk-

malgeschützte Bebauung der Altstadt. Durch eine hohe Anzahl an Einzeldenkmälern werden sowohl die historische Bausubstanz als auch die historischen Strukturen geschützt.

Die zentrale Lage und Anbindung an die historische Altstadt stellen ein besonderes Potenzial des Mollplatzes dar. Gleichwohl sind die beiden Altstadteingänge gegenwärtig noch suboptimal integriert. Es mangelt an einladender Gestaltung und Aufenthaltsqualität. Es herrschen Mängel in der funktionalen Ausstattung und die Aufenthaltsqualität wird durch die Altglas-, Papier-, Altkleider- und Elektroschrottcontainer erheblich eingeschränkt.

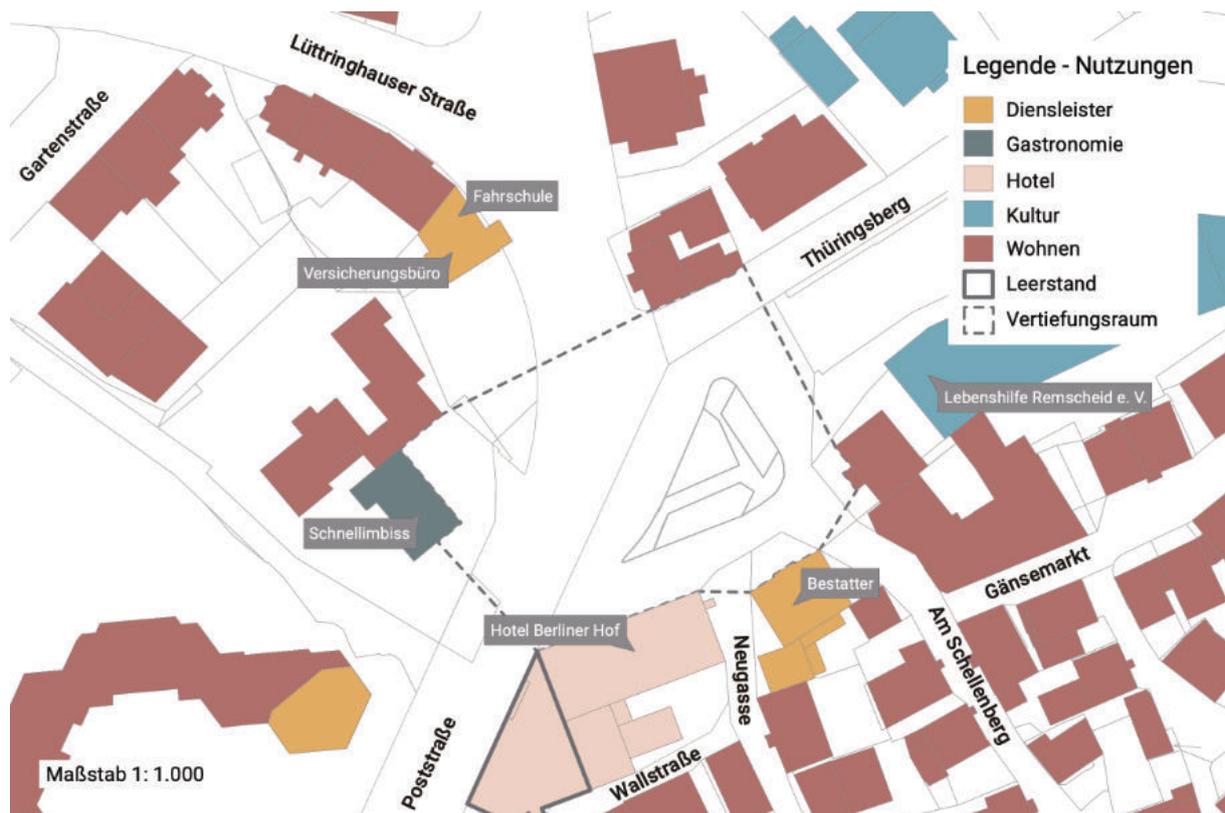


Abb. 79: Eingang in die Altstadt mit Blick auf die Kirche



Abb. 80: Blick auf die großen Geschossbauten im Westen

NUTZUNGEN



In der unmittelbaren Umgebung des Mollplatzes ist eine Bandbreite an unterschiedlichen Nutzungen vorzufinden. So befindet sich neben mehreren Dienstleistern und einem Schnellimbiss auch das Hotel Berliner Hof am südlichen Rand des Platzes. Im Osten ist der Lebenshilfe Remscheid e. V. verortet. Durch den gemeinnützig orientierten Verein werden Maßnahmen, Dienstleistungen und Einrichtungen zur Unterstützung von Menschen mit Beeinträchtigungen angeboten. Das Hotel Berliner Hof besitzt ein eingeschossiges Saalgebäude, das zurzeit leer steht. Mit zunehmender Entfernung zum Mollplatz dominiert die Nutzung der Gebäude als Wohnraum.

Gegenwärtig besteht ein Mangel an räumlicher und funktionaler Verbindung zwischen den angrenzenden Gebäuden und dem Mollplatz selbst. Die Potenziale des Platzes, die sich aus den vielfältigen Nutzungen ergeben und ein breites Publikum ansprechen könnten, werden gegenwärtig nicht in vollem Maße genutzt. In der künftigen Freiraumentwicklung ist es zu empfehlen, die angrenzenden Nutzungen in die Platzgestaltung zu integrieren und ihnen Außenzonen zur Verfügung zu stellen.



Abb. 81: Gebäude der Lebenshilfe



Abb. 82: Vorderseite des Hotels Berliner Hof

FREIRAUM



Als einer der wenigen öffentlichen Räume im Stadtbezirk Lennep stellt der Mollplatz einen wichtigen Baustein im Gefüge der Lennepener Freiräume dar. Die Gestaltung des Mollplatzes ist heute jedoch stark auf verkehrstechnische Nutzungen ausgelegt und bietet Passant*innen nur bedingt Gestalt- und Aufenthaltsqualität.

Die Bushaltestelle Mollplatz ist zentral auf dem Platz verortet und von mehreren Altglas-, Papier-, Kleider- und Elektromüllcontainer umgeben. Die Flächen zwischen den Containern werden als Pkw-Stellplätze genutzt. Mit Ausnahme einer Buchbox sind keine Stadtmöbel vorhanden. Wie auch die südlich angrenzende Altstadt, weist der Mollplatz einen hohen Versiegelungsgrad auf. Ein-

zelne Bestandsbäume grenzen den Platz im Osten zum Parkplatz entlang der Thüringstraße ab.

Eine Herausforderung für die Planung der zukünftigen Entwicklung des Mollplatzes stellt der Höhenversprung zwischen Bushaltestelle und Pkw-Stellplätzen dar. Der Höhenunterschied zwischen Wartebereich und Stellplätzen beträgt bis zu 1 Meter. Im Rahmen des Entwicklungsprozesses gilt es den Platz zu profilieren sowie gestalterisch und funktional aufzuwerten. Durch attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zu bzw. zwischen den angrenzenden Stadtteilen und Freiräumen können die übergeordneten Grünverbindungen gestärkt werden.



Abb. 83: Höhensprung an der Bushaltestelle



Abb. 84: Bücherbox im Osten des Platzes

LEITMOTIV UND QUALITÄTSZIELE

Aufgrund der zentralen Lage des Mollplatzes bietet es sich an, den Platz als Eingangsbereich in die Altstadt aufzuwerten und sichtbar zu machen. Durch eine deutliche funktionale und gestalterische Aufwertung kann so ein zentraler und multifunktionaler Aufenthaltsort entstehen. Das sich daraus ergebende Leitmotiv

„Der Mollplatz als zentraler und multifunktionaler Aufenthaltsort und Eingangsbereich in die historische Altstadt“

begleitet den Umgestaltungs- und Planungsprozess des Platzes.

Im Folgenden werden Qualitätsziele für die Entwicklung formuliert, sie sind auf eine Attraktivitätssteigerung und Belebung des Platzes ausgerichtet. Es wird dabei zwischen Zielen, die auf die Nutzung und die Funktion des Platzes und Zielen, die auf die Gestaltung ausgerichtet sind, unterschieden. Die Ziele gilt es bspw. im Rahmen eines qualifizierenden Verfahrens weiter zu vertiefen.

Für die Nutzung und die Funktion des Mollplatzes lassen sich einige **Qualitätsziele** ableiten. Der Mollplatz besitzt aufgrund seiner Lage zwischen den drei Teilräumen Bahnhofquartier, Lennep Nord und Altstadt das Potenzial als Verbindungsraum zwischen den Quartieren zu dienen. Der Platz sollte daher wichtige Aufenthalts-, Begegnungs- sowie Verbindungsfunktionen übernehmen.

Gerade in der Funktion als Eingang in die historische Altstadt muss die Aufenthaltsqualität sichtbar erhöht werden. Mit Bezug zur historischen Altstadt sollten Informationen zur Historie des Ortes und Hinweise auf weitere Nutzungsangebote in Lennep und Umgebung bereitgestellt werden. Durch eine Entsiegelung von Teilflächen kann die ökologische Wertigkeit des Platzes erhöht werden. Bereits vorhandene Stadtmöbel, wie die Bücherbox, gilt es zu erhalten und durch ergänzende Ausstattungselemente zusätzliche Nutzungen und Aneignungen zu aktivieren.

Bänke und Leuchten sollen einen Aufenthalt auf der Fläche attraktiver machen, zum Verweilen einladen und den kommunikativen Charakter des Platzes fördern. Eine Verlegung der auf der Fläche

stehenden Wertstoffcontainer an einen anderen Standort ist zu empfehlen.

Als Nutzer*innengruppen können neben den Anwohner*innen der angrenzenden Wohnquartiere auch die Hotelgäste, Besucher*innen der Altstadt sowie Rad- und Wandertourist*innen gesehen werden. Diese sollen sich zukünftig gerne auf dem Mollplatz aufhalten. Daher muss der Platz Nutzungs- und Aneignungsmöglichkeiten für diese Zielgruppen, insbesondere auch für Kinder, bieten. Durch eine Neuorganisation sowohl des fließenden als auch des ruhenden Pkw-Verkehrs kann ein multimodaler Verkehrsknotenpunkt mit Fahrradabstell-, Fahrradlademöglichkeiten, einer Bushaltestelle sowie einem Carsharingangebot, vergleichbar einer Mobilstation, entstehen.

Der Straßenquerschnitt der Poststraße sollte reduziert und dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz eingeräumt werden. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten können helfen, das Sicherheitsempfinden in diesem Verkehrsraum zu verbessern. Der Platz ist zukünftig in eine dem Verkehrsraum zugewandten Mobilitätszone und eine der Altstadt zugewandten Aufenthaltszone zu gliedern. Der vorhandene Geländeversprung muss als barrierefreier Übergang zwischen den zwei Zonen gestaltet werden.

Für eine weitere Belebung des Mollplatzes ist die Einbindung der angrenzenden Nutzungen in die Freiraumentwicklung sinnvoll. Die Gebäude sollten sich zum Platz hin öffnen, ansprechende Gebäudevonzonen ausbilden und den Platz auf diese Weise zusätzlich „bespielen“.

QUALITÄTSZIELE: NUTZUNG UND FUNKTION

- Schaffung eines Verbindungsraums zwischen den Stadtquartieren
- Neuorganisation des fließenden und ruhenden Verkehrs
- Gliederung in eine Mobilitäts- und eine Aufenthaltszone
- Schaffung eines multimodalen Verkehrsknotenpunktes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Schaffung wichtiger Aufenthalts-, Begegnungs-, Nutzungs- sowie Verbindungsfunktionen
- Einbindung der angrenzenden Nutzungen

Folgende **Qualitätsziele für die Gestaltung** sollten im Entwicklungsprozess des Mollplatzes berücksichtigt werden.

Grundsätzlich ist darauf zu achten, den Platz räumlich zu fassen und räumliche sowie funktionale Bezüge zwischen den vorhandenen Elementen aufzubauen.

Die Altstadtseingänge sind gestalterisch zu betonen.

Es ist eine einheitliche, hochwertige und ansprechende Gestaltung des Platzes anzustreben.

Die gesamte Möblierung sollte aufgewertet und ergänzt werden. Ausstattungselemente wie Bänke, Abfallbehälter und Leuchten gilt es in ausreichender Anzahl sinnvoll zu positionieren.

Eine umfassende und atmosphärische Beleuchtung des Platzes soll seine Nutzung auch in den Abendstunden ermöglichen.

Für eine ökologische Aufwertung des Platzes sollte ein großer Teil der Asphaltfläche gegen eine versickerungsfähige Oberfläche ausgetauscht werden. Dabei gilt es zu beachten, dass die Flächen möglichst barrierefrei passierbar sind und ein guter Übergang zu dem Oberflächenmaterial in der Altstadt hergestellt wird.

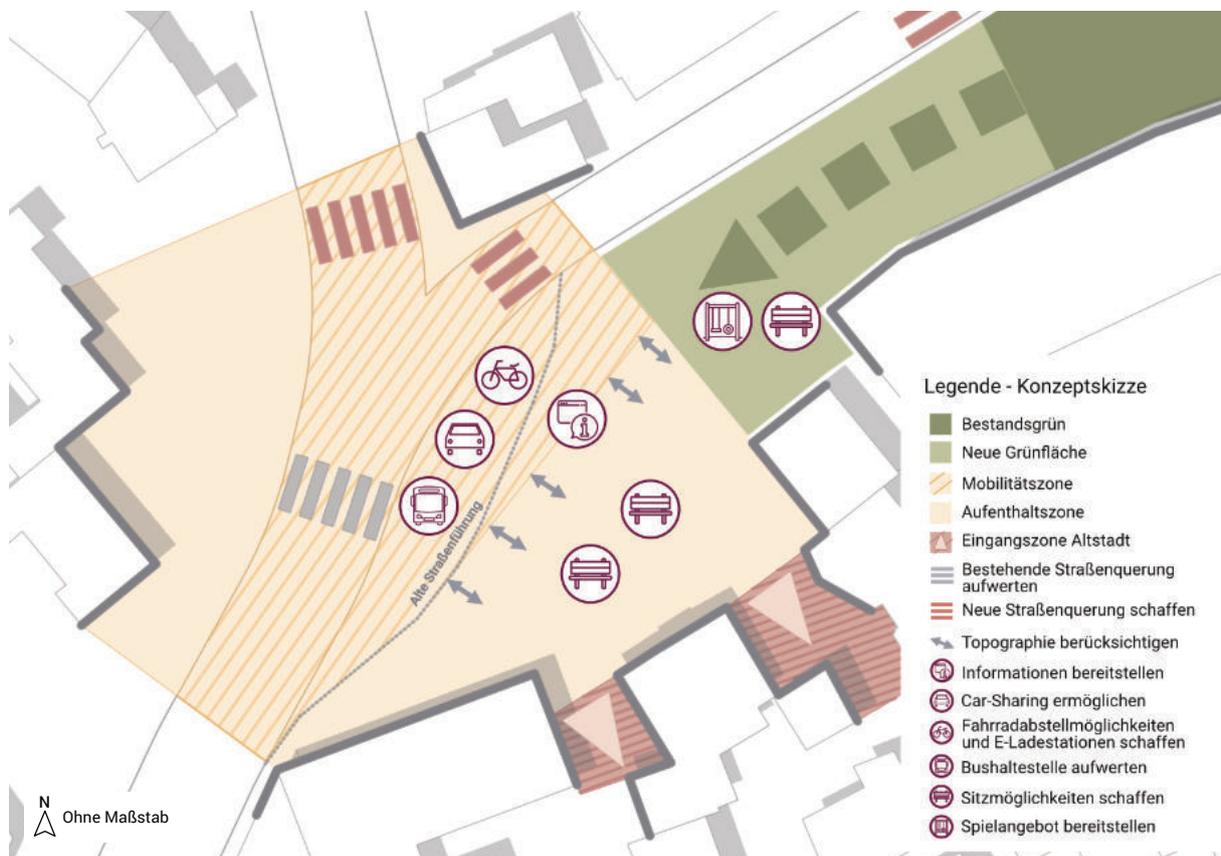
Bei der Bepflanzung des Platzes sollte hoher Wert auf eine Vegetation gelegt werden, die einen geringen Pflegeaufwand erzeugt, sie ist nach den Prinzipien der Klimagerechtigkeit, Ökologie und Artenvielfalt auszuwählen.

Den vorhandenen Baumbestand gilt es zu schützen und ggf. zu ergänzen.

QUALITÄTSZIELE: GESTALTUNG

- Aufbau räumlicher und funktionaler Bezüge
- Gestalterische Betonung der Altstadtseingänge
- Einheitliche, hochwertige und ansprechende Gestaltung des Platzes
- Vereinheitlichung und Ergänzung der Ausstattungselemente
- Schaffung einer ausreichenden und atmosphärischen Beleuchtung
- Einsatz versickerungsfähiger und barrierefreier Oberflächen
- Einsatz pflegeleichter und klimagerechter Vegetation

KONZEPTSKIZZE



KAPITEL 8

UMSETZUNGSKONZEPT

Das Umsetzungskonzept gibt Empfehlungen zur Realisierung der im Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Lennep herausgearbeiteten Maßnahmen. Mit dem politischen Beschluss des STEK beginnt der Prozess der Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen. Auch wenn die Beantragung und Bewilligung von Städtebaufördermitteln noch nicht erfolgt sind, sollte bereits mit der Prozessgestaltung und einer Anbahnung von Maßnahmen begonnen werden. Ein gut strukturierter Prozess trägt zur erfolgreichen Maßnahmenumsetzung bei und kann Zeit und Kosten sparen. Der gesamte Prozess der Stadtteilerneuerung sollte in regelmäßigen Abständen protokolliert, kontrolliert und reflektiert werden. Ein Konzept für das Monitoring und die Evaluation des Prozesses ist also ebenfalls frühzeitig zu erarbeiten.

Wichtige Grundlage für die Akquise von Mitteln der Städtebauförderung ist die Abgrenzung und der politische Beschluss eines Programmgebietes. Ein Vorschlag zur Abgrenzung des Programmgebietes der Städtebauförderung rundet das Umsetzungskonzept ab.

Im Januar 2023, also im Bearbeitungszeitraum des STEK Lennep, hat ein Investor sein Interesse an der Entwicklung eines Outletcenters auf den Flächen östlich des Lennep Stadtkerns bekundet und konkretisiert derzeit im Austausch mit der Politik und Verwaltung der Stadt Remscheid seine Planungen. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für das „Outlet Remscheid“ werden unterschiedliche Untersuchungen der Bebauungsfläche und des Umfeldes durchgeführt und Gutachten erarbeitet. Es empfiehlt sich, zunächst die (Teil)Ergebnisse dieser Untersuchungen - insbesondere zum Verkehr - abzuwarten, bevor nächste Schritte zur Maßnahmenvorbereitung des STEK vorgenommen werden. Bestehende Überlegungen zur Änderung der Verkehrsführung und Umgestaltung der Oberen Kölner Straße sollten ebenfalls integriert mit den Verkehrsuntersuchungen der Outletcenterplanung betrachtet und

konkretisiert werden. Daher wird nach einem Beschluss des STEK der Schwerpunkt zunächst weniger auf der zügigen Planung und Umsetzung räumlich wirksamer Maßnahmen liegen als vielmehr auf organisatorischen und vorbereitenden Planungen. Dazu kommt, dass die Personalkapazitäten der Verwaltung für Lennep zunächst zu erweitern sind, bevor umfassende Planungs- und Realisierungsmaßnahmen der Stadterneuerung in Lennep durchgeführt werden können. Dennoch sollten in dieser Startphase der Stadterneuerung kurzfristig sichtbare Zeichen und Impulse gesetzt werden. Dazu können z.B. ein Hof- und Fassadenprogramm an der Oberen Kölner Straße (A2), Maßnahmen zur Förderung von Angeboten für Kinder und Jugendliche (B1 und B2) sowie eine Versuchsanordnung für einen autofreien Altstadtbereich auf Zeit (F10) dienen.

UMSETZUNGSPROZESS

Der Umsetzungsprozess des Stadtteilentwicklungskonzeptes wird sich über mehr als zehn Jahre erstrecken. Bei dieser langen Laufzeit kommt es auf eine gut strukturierte und regelmäßig aktualisierte Prozessplanung seitens der Planungsverwaltung (ggf. mit der Unterstützung eines externen Dienstleisters) an. Das STEK bildet die Grundlage für die Steuerung der Stadtteilentwicklung, daneben gilt es aber auch weitere Entwicklungen wie Planungen auf der gesamtstädtischen und regionalen Ebene sowie die weiteren Planungen des „Outlet Remscheid“ zu berücksichtigen und wo nötig und möglich zu integrieren. Insbesondere der fortschreitende Planungs- und Realisierungsprozess des „Outlet Remscheid“ wird immer wieder Abstimmungen und Synchronisierungen mit dem Umsetzungsprozess des STEKs erforderlich machen.

Ein guter Prozess hängt zu einem großen Teil vom guten Zusammenspiel der Akteur*innen des Stadtteils ab. Neben der Stadtteilpolitik und der Stadtverwaltung sind dies vor allem die Vertre-

ter*innen der Händlerschaft, der Gastronomie, der Vereine, Initiativen und Verbände, der Wohnungswirtschaft, der Bildungseinrichtungen, der Kultureinrichtungen, des Tourismus, der Religionsgemeinschaften sowie der Jugend- und Sozialarbeit. Diese Akteure haben sich zum großen Teil bereits im Rahmen des Zielworkshops zum STEK ausgetauscht und gemeinschaftlich auf Ziele der Stadtteilentwicklung verständigt. Daneben sollte der Zivilgesellschaft eine wichtige Rolle in der Stadtteilentwicklung zugedacht werden. Sie ist regelmäßig über den Prozessverlauf zu informieren und an entscheidenden Prozessmeilensteinen zu beteiligen. Hierzu würde sich das für das STEK bereits eingerichtete Internetportal www.lennep-entwickeln.de als eingeführtes „Sprachrohr“ der Stadtteilentwicklung gut eignen, um sowohl Erfolge der Programmumsetzung zu kommunizieren als auch mögliche Verzögerungen in der Umsetzung transparent darzustellen.

Zentrale Aufgaben der Prozessgestaltung sind u.a.:

- die Steuerung und Kontrolle des Gesamtprozesses,
- die Vorbereitung und Umsetzung einzelner Maßnahmen,
- die Fortsetzung des Dialogs mit den Akteuren und der Bevölkerung,
- eine Koordinierung und Kontrolle der Beteiligten,
- das Fördermittelmanagement,
- die Prozessbeobachtung (Monitoring) und Erfolgskontrolle (Evaluation),
- die Moderation von Prozessen und Beteiligungen
- sowie die Öffentlichkeitsarbeit.

Der Umfang zusätzlicher Aufgaben für die Steuerung des Stadtteilentwicklungsprozesses übersteigt deutlich, was im Rahmen der Alltagsaufgaben der Stadtverwaltung bewältigt werden kann. Daher sind hier die Kapazitäten zu erhöhen beziehungsweise externe Unterstützung, z.B. in Form eines Stadtteilmanagements, zu beauftragen.

MONITORING UND EVALUATION

Der Umsetzungsprozess der Stadtteilentwicklung sollte für die Qualitäts- und Erfolgskontrolle kontinuierlich beobachtet und reflektiert werden. Dies wird auch seitens der Mittelgeber der Städtebauförderung gefordert. Es wird empfohlen, frühzeitig ein Monitoring- und Evaluationskonzept zu erstellen. Unter Monitoring wird die systematische Erfassung und Beobachtung des Prozesses und der tatsächlichen Entwicklung anhand aussagekräftiger Indikatoren verstanden. Geeignete Indikatoren orientieren sich an den Zielen und Problemlagen in Lennep sowie an quantifizierbaren Daten, z.B. zu Einwohnerentwicklung, Alterung, Migrationsentwicklung, Wohnmobilität, Arbeitslosigkeit, Leerstandsentwicklung, Miet- und Kaufpreisentwicklung oder Bau- und Sanierungstätigkeit. Daneben sollte der Prozess qualitativ beurteilt werden, dies kann u.a. durch Fragen nach dem Prozessfortschritt, dem Umsetzungsstand der Maßnahmen, möglichen Umsetzungs-hemmnissen, Anpassungsbedarfen bei der Zeitplanung oder bei Zielen, bereits behobenen Defiziten, möglichen Verschiebungen der Prioritäten, Anpassungsbedarfen von Maßnahmen oder der Bedeutung einzelner Akteure erfolgen.

Die Evaluierung untersucht, ob die Ziele des STEK erreicht wurden, bzw. – im Falle einer prozessbegleitenden Evaluation – ob der richtige Weg zur Erreichung der Ziele eingeschlagen wurde. Den Bewertungsmaßstab hierfür bilden die formulierten Ziele für die einzelnen Handlungsfelder und der zu deren Erreichung definierten Maßnahmen. Es wird empfohlen möglichst umfassende Informationen und Einschätzungen zur Ausgangslage des Stadterneuerungsprozesses - auch über die vorliegende Bestandsaufnahme hinaus – zu sammeln, um diese im weiteren Verlauf der Evaluation im Sinne eines Soll-Ist-Abgleiches zu verwenden. Über festgelegte Indikatoren kann die Gebietssituation quantitativ bewertet werden, diese Bewertung wird einmal zum Umsetzungsstart ausgewertet und dann regelmäßig (jährlich) fortgeschrieben.

Das für die Städtebauförderung zuständige Bundesministerium hat eine kommunale Arbeitshilfe und einen Leitfaden für Programmverantwortliche zur Evaluierung der Städtebauförderung herausgegeben, die gute Anhaltspunkte für die anstehende Evaluierungsaufgabe bieten. Die Evaluierung folgt einem breiten qualitativen Ansatz und bezieht auch die Akteur*innen und die Bürger*innen mit ein. Die Einspeisung von Evaluierungsergebnissen in den Umsetzungsprozess und die Etablierung von Reflexionsprozessen sind wichtige Ziele der Evaluierung (vgl. BMVBS 2012, 13). Ergeben sich aus der Evaluierung Vorschläge zur Veränderung von Maßnahmen, sind diese im Austausch mit den beteiligten Akteuren zu konkretisieren, sie können die Erfolgsaussichten von Einzelprojekten sowie des Gesamtprozesses erhöhen. Die Evaluierung sollte durch Externe durchgeführt werden.

In der Präambel der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung von 2022 wird darauf hingewiesen, dass stadtentwicklungspolitische Maßnahmen auf ihre nachhaltige Wirksamkeit hin von Beginn an kontinuierlich in vergleichbarer Weise zu begleiten und auszuwerten sind (BMWSB 2022). Die Vorbereitung, Begleitung und der Abschluss einer Gesamtmaßnahme werden entsprechend der Städtebauförderrichtlinien NRW 2023 als förderfähig bestimmt, das betrifft z.B. vorbereitende Reallabore, prozessbegleitende Maßnahmen der Evaluierung als auch solche zum Abschluss einer Gesamtmaßnahme. Personal- und Sachkosten einer Kommune sind allerdings nicht förderfähig (MHKBD 2023).

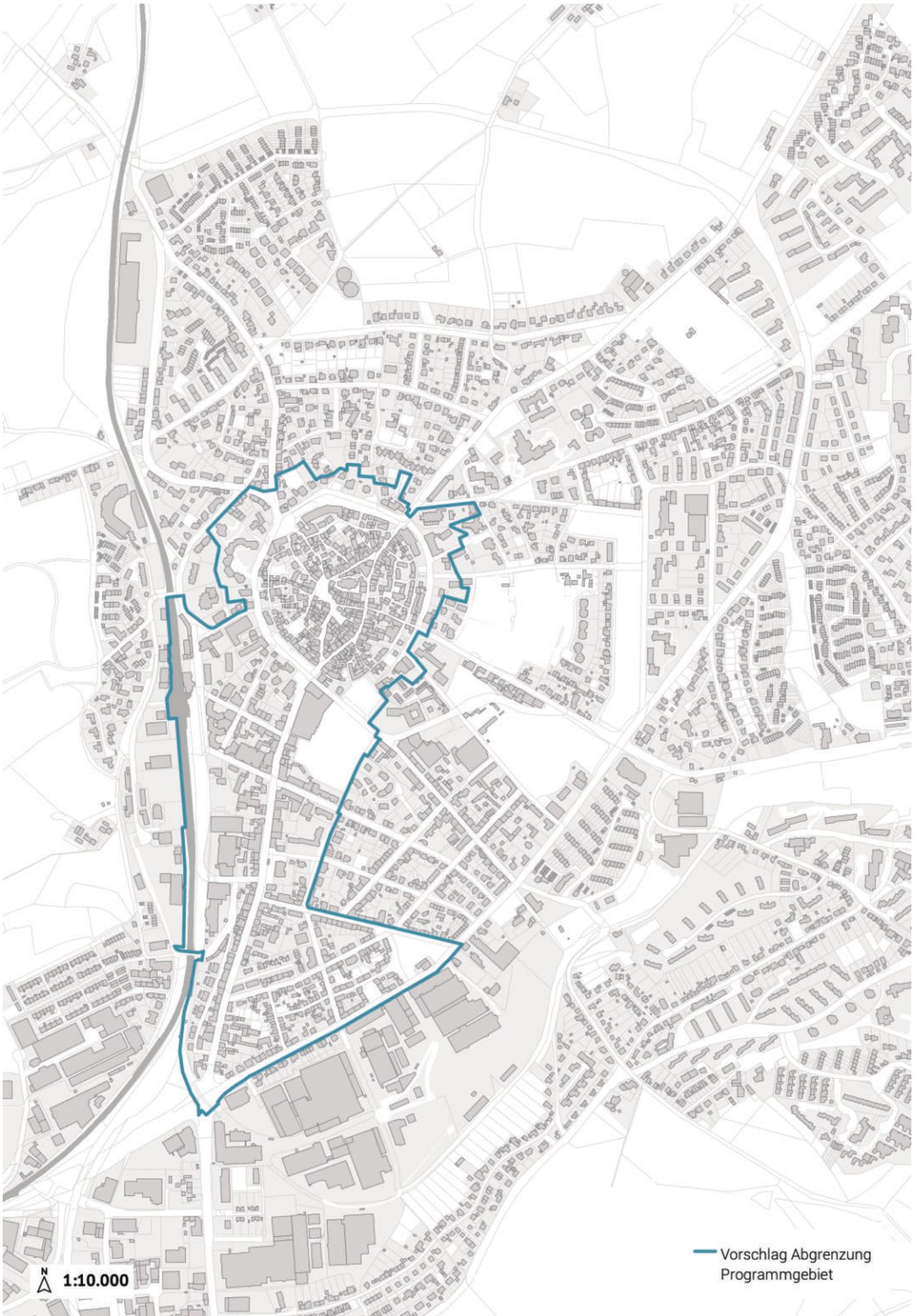
ABGRENZUNG PROGRAMMGEBIET

Auf Grundlage erhobener städtebaulicher Missstände, deren Beseitigung im öffentlichen Interesse liegt, wurden Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet Remscheid-Lennep formuliert und Maßnahmen zur Beseitigung der Missstände konzeptionell und planerisch vorbereitet. In den Beteiligungsveranstaltungen zum STEK wurden die Analysen, Entwicklungsziele und Maßnahmen vorgestellt und anhand interaktiver Formate durch die Betroffenen ergänzt. Dabei wurde eine große Mitwirkungsbereitschaft festgestellt. Ein Programmgebiet der Städtebauförderung ist ein räumlich klar abgegrenztes Gebiet mit festgestelltem Erneuerungsbedarf.

Im Abgleich von Untersuchungsgebiet und entwickelten Maßnahmenschwerpunkten wird empfohlen, ein mögliches Programmgebiet der Städtebauförderung in Lennep auf die erarbeiteten Maßnahmenschwerpunkte und zu priorisierenden Maßnahmen zu konzentrieren. Das Programmgebiet ist somit deutlich kleiner zu fassen als das Untersuchungsgebiet des STEK, es stellt einen räumlich-funktionalen Wirkungszusammenhang von Stadtkern, Bahnhofsquartier, Kölner Straße und südlicher Neustadt dar.

Als Programmgebiet der Städtebauförderung in Lennep wird im Einzelnen der Altstadtkern, die um den Stadtkern verlaufenden Straßen Poststraße, Thüringsberg, Hardtstraße und Spielberggasse samt angrenzender Bebauung, der Bereich der Kölner Straße mit dem Hardtpark, der Bereich zwischen Bahnhof, Kölner Straße und Altstadt sowie der Bereich des Zeppelinquartiers zwischen Hermannstraße, Ringstraße und Kölner Straße, vorgeschlagen. Einzelne im Rahmen des STEK-Prozesses entwickelte Maßnahmen liegen zwar im Untersuchungsraum aber nicht im vorgeschlagenen Programmgebiet der Städtebauförderung. Diese Maßnahmen haben einen langfristigen Umsetzungshorizont und besitzen keine Schlüsselrolle für die Erneuerung Lenneps, dennoch bleiben sie als Projekte der Stadtteilentwicklung bedeutsam und sind durch das STEK hergeleitet und begründet. Sie lassen sich möglicherweise über andere Finanzierungs- oder Förderzusammenhänge realisieren.

Die Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung zwischen Bund und den Ländern von 2022 legt die in den einzelnen Bundesprogrammen zulässigen Gebietskulissen fest. So kann im Programm "Lebendige Zentren", das voraussichtlich für Lennep in Frage kommt, die räumliche Festlegung als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, Erhaltungsgebiet nach § 172 Absatz 1 Nummer 1 BauGB, Maßnahmensgebiet nach § 171b, § 171e oder § 171f BauGB erfolgen (vgl. BMWSB 2022: Art. 6 Abs. 2). Empfohlen für ein Stadterneuerungsgebiet Remscheid-Lennep wird aufgrund seiner Eigenschaften und Problemlagen die Festlegung als Maßnahmensgebiet nach § 171b BauGB.



— Vorschlag Abgrenzung
Programmgebiet

1:10.000

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Übersicht der Berichtsbausteine	5
Abb. 2: Ideenkarte „Lennep entwickeln“	11
Abb. 3: Überblick zentraler Ergebnisse aus der Ideenkarte	12
Abb. 4: Eindrücke aus dem Leitbild- und Zielworkshop	13
Abb. 5: Eindrücke aus dem Maßnahmenworkshop	14
Abb. 6: Eindrücke vom Markt der Maßnahmen	15
Abb. 7: Eindrücke aus der Lennep-Konferenz 1	16
Abb. 8: Eindrücke aus der Lennep-Konferenz 2	16
Abb. 9: Räumliche Verortung der Entwicklungsleitlinien aus den Lennep-Konferenzen	17
Abb. 10: Blick auf den Munsterplatz	18
Abb. 11: Blick in die Lenneper Altstadt	19
Abb. 12: Lennep um 1801-1826, Kartenaufnahme der Rheinlande (Quelle: Stadt Remscheid)	24
Abb. 13: Lennep um 1890 (Quelle: Stadt Remscheid)	24
Abb. 14: Lennep um 1950 (Quelle: Stadt Remscheid)	25
Abb. 15: Lennep 2023 (Quelle: Geoportal NRW)	25
Abb. 16: Ausschnitt des Untersuchungsbereichs im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Remscheid (Quelle: Stadt Remscheid)	29
Abb. 17: Abgrenzung des Fokusraumes nach Stadtteilen	30
Abb. 18: Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2023 im Vergleich	31
Abb. 19: Altersstruktur 2012 bis 2023 im Vergleich	31
Abb. 20: Nationalitäten 2012 bis 2021/2023 im Vergleich	31
Abb. 21: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte 2012 bis 2021/2022 im Vergleich	33
Abb. 22: Arbeitslosigkeit 2013 bis 2021/2022 im Vergleich	33
Abb. 23: SGB II Bedarfsgemeinschaften 2012 bis 2021 im Vergleich	33
Abb. 24: Altstadt Lennep	34
Abb. 25: Neustadt Lennep	36
Abb. 26: Kölner Straße	38
Abb. 27: Bahnhofsquartier	38
Abb. 28: Neue Quartiere Lennep	39
Abb. 29: Lennep Nord	40
Abb. 30: Stadtgartenquartier	41
Abb. 31: Jugendzentrum „Welle“ in der ehemaligen Badeanstalt	46
Abb. 32: Kulturzentrum Klosterkirche	47
Abb. 33: Wegweisung an der Balkantrasse	48
Abb. 34: Röntgen-Museum	49
Abb. 35: Marktplatz in der Altstadt	52
Abb. 36: Müllcontainer und Stellplätze auf dem Mollplatz	52
Abb. 37: Jakobusplatz an der Kreuzung Poststr./Kölner Str.	52
Abb. 38: Spielplatz im Lennepe Bachtal	53
Abb. 39: Blick in den Hardtpark	53
Abb. 40: Katholischer Friedhof	53
Abb. 41: Grünfläche an der Albert-Schmidt-Allee/Schwelmer Str.	54
Abb. 42: Blick auf die landwirtschaftlich genutzten Felder	54
Abb. 43: Spielplatz im Eibenweg	54

Abb. 44: Munsterplatz mit Statue des Künstlers Sir Tony Cragg	55
Abb. 45: Starkregengefahrenkarte (Quelle: Geoportal Stadt Remscheid)	57
Abb. 46: Klimafunktionskarte (Quelle: Geoportal Stadt Remscheid)	58
Abb. 47: Versiegelungsgrad in 10m Auflösung (Quelle: Klimaatlas NRW)	59
Abb. 48: Blick aus der Kölner Straße auf die Ringstraße	62
Abb. 49: Blick in eine begrünte Nebenerschließungsstraße	62
Abb. 50: Parkhaus in der Bergstraße	62
Abb. 51: Park-and Ride am Bahnhof	63
Abb. 52: Privates Parkhaus (Nahversorger)	63
Abb. 53: Eingang zum Lenneper Bahnhof	63
Abb. 54: Haltestelle Röntgenmuseum	64
Abb. 55: Mangelhafter Zustand des Gehweges (Ringstraße)	64
Abb. 56: Natursteinpflaster in der Lenneper Altstadt	64
Abb. 57: Auftakt der Balkantrasse	65
Abb. 58: Fahrradstreifen an der Lüttringhauser Straße	65
Abb. 59: Vogelperspektive „Outlet Remscheid“ von Nordosten (Planungsstand: Februar 2024) (Quelle: Stadt Remscheid)	67
Abb. 60: Räumliches Leitbild Stadtteilentwicklung Lennep	80
Abb. 61: Historische Aufnahmen der Zeppelininsiedlung von der Ringstraße (Quelle: Stadt Remscheid)	112
Abb. 62: Luftbild Zeppelinquartier	113
Abb. 63: Zeppelinstraße 22-26	115
Abb. 64: Ringstraße 50-54	115
Abb. 65: Ringstraße 40-44	115
Abb. 66: Halböffentlicher Freiraum im Siedlungszentrum	117
Abb. 67: Vorgartenbereich Ringstraße 50	117
Abb. 68: Privater Innenhof mit Öffnung zur Ringstraße	117
Abb. 69: Beispielhafter Gebäudegrundriss (Quelle: Stadt Remscheid)	118
Abb. 70: Fassadengliederung Ringstraße 44	119
Abb. 71: Fassadenansicht Zeppelinstraße 23	119
Abb. 72: Eingangsbereich Zeppelinstraße 22	119
Abb. 73: Luftbild Mollplatz	122
Abb. 74: Historisches Foto des Mollplatzes (Ende des 19. Jhr.)	123
Abb. 75: Historisches Postkarte des Mollplatzes	123
Abb. 76: Historisches Postkarte des Mollplatzes	123
Abb. 77: Haltestelle Mollplatz	124
Abb. 78: Fußgänger*innenquerung über die Straße Thüringsberg	124
Abb. 79: Eingang in die Altstadt mit Blick auf die Kirche	125
Abb. 80: Blick auf die großen Geschossbauten im Westen	125
Abb. 81: Gebäude der Lebenshilfe	126
Abb. 82: Vorderseite des Hotels Berliner Hof	126
Abb. 83: Höhengsprung an der Bushaltestelle	127
Abb. 84: Bücherbox im Osten des Platzes	127

LITERATUR UND QUELLEN

Planungsunterlagen:

- Altemeyer-Bartscher, Daniel (2009): Region als Vision. In: Hey, M.; Engert, K.: Komplexe Regionen - Regionenkomplexe: Multiperspektivische Ansätze zur Beschreibung regionaler und urbaner Dynamiken. Springer Verlag, Wiesbaden. S. 27 - 52
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS (2011): Evaluierung der Städtebauförderung - Kommunale Arbeitshilfe. Berlin, Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS (2012): Evaluierung der Städtebauförderung - Leitfaden für Programmverantwortliche. Berlin, Bonn.
- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, BMWSB (2022): Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2022. Berlin.
- Bezirksregierung Düsseldorf (2018): Regionalplan Düsseldorf, Düsseldorf
- Bandi Tanner, Dr. Rer. Oec. Monika (2018): Tourismusrelevante Trends und Entwicklungen. Inputpapier zur Weiterentwicklung der Tourismuspolitik. Universität Bern. Center for regional economic development, Bern
- Cortrie, Sabrina (2009): Weiche Standortfaktoren als Angelegenheit der kommunalen Wirtschaftsförderung. IGEL Verlag, Oldenburg.
- Deutscher Städtetag (2021): Zukunft der Innenstadt. Deutscher Städtetag, Berlin und Köln
- Expat News (2021): Diese 7 Tourismus-Trends sieht die Branche für die Zukunft des Reisens. Abgerufen von: <https://www.expats-news.com/events-fuer-expats-auswanderer/diese-7-tourismus-trends-sieht-die-branche-fuer-die-zukunft-des-reisens-47134> (zuletzt zugegriffen am 10.07.2023)
- Föhrer, Dipl.-Ing. Marc; Döring, M.Sc. Torben (2014): Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid. Endbericht. Stadt + Handel, Dortmund
- Föhrer, Dipl.-Ing. Marc; Leister, Dipl.-Geogr. Stefan (2015): Städtebauliche und raumordnerische Verträglichkeitsanalyse für die Ansiedelung eines Designer Outlet Centers in der Stadt Remscheid. Stadt + Handel, Dortmund
- JLL (2021): Wie sieht die Zukunft der Innenstädte aus? Abgerufen von <https://www.jll.de/de/trends-and-insights/staedte/wie-sieht-die-zukunft-der-innenstaedte-aus> (zuletzt zugegriffen am 17.07.2023)
- Kollosche, Ingo; Schwedes, Oliver (2016): Mobilität im Wandel. Transformation und Entwicklungen im Personenverkehr. Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn
- Kreis Mettmann, Stadt Remscheid, Stadt Solingen, Stadt Wuppertal (2017): Statusbericht Erneuerbare Energien 2000-2015. Kreis Mettmann, Solingen, Remscheid, Wuppertal
- Landes, Miriam; Steiner, Eberhard; Wittmann, Ralf; Utz, Tatjana (2020): Zukunftstrends. In: Führung von Mitarbeitenden im Home Office. Umgang mit dem Heimarbeitsplatz aus psychologischer und ökonomischer Perspektive. Springer Gabler, Wiesbaden.
- Landschaftverband Rheinland (LVR): Gutachterliche Stellungnahme zum Denkmalsbereich Stadtkern Lennep. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. Abgerufen von <https://www.kuladig.de/Objektansicht/BODEON-29097-12042017-266659> (zuletzt zugegriffen am 03.05.2023)
- Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen, MHKBD (2023): Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zu städtebaulichen Erneuerungs-

- maßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen (Städtebauförderrichtlinie Nordrhein-Westfalen 2023). Düsseldorf.
- Stadt Remscheid (2008): Stadtentwicklungskonzept Remscheid. Endbericht. Büro für Kommunal- und Regionalplanung Essen, Essen
- Stadt Remscheid (2009): Integriertes Handlungskonzept Lennep-Altstadt. Entwurf Endbericht. Büro für Kommunal- und Regionalplanung Essen, Essen
- Stadt Remscheid (2009): Städtebauliches Entwicklungskonzept. Bahnhof Lennep einschließlich östliches Umfeld und Kölner Straße. Entwurf Endbericht. Büro für Kommunal- und Regionalplanung Essen, Essen
- Stadt Remscheid (2010): Flächennutzungsplan der Stadt Remscheid in der 9. Änderung
- Stadt Remscheid (2014): Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Remscheid. e&u Energiebüro GmbH, Bielefeld
- Stadt Remscheid (2014): Klimaschutzteilkonzept „Erneuerbare-Energien-Potenziale“. Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft, Essen
- Stadt Remscheid (2015): Spielflächenplanung 2015, Remscheid
- Stadt Remscheid (2016a): Integration des Designer-Outlet-Centers Remscheid-Lennep. Gesamtkonzept und Ergebnis der Werkstätten. pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Remscheid
- Stadt Remscheid (2016b): Entscheidungsbegründung zu dem Bebauungsplan Nr. 657
- Stadt Remscheid (2018): Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie der Stadt Remscheid. Mobil in Remscheid, Remscheid
- Stadt Remscheid (2019): Ergebnisübersicht. Klimaschutzplaner, Remscheid
- Stadt Remscheid (2021): Präsentation zur Online-Informationsveranstaltung der Stadt Remscheid: Zukunft-Lennep. Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstadt und Zentren
- Stadt Remscheid (2023): Beschlussvorlage: Grundsatzbeschluss zur Ansiedlung eines Outlet Centers auf dem Areal zwischen Mühlenstraße und Straße Am Stadion sowie zwischen Brehmstraße und Röntgenstraße in Remscheid-Lennep
- Stepper, Martina (2016): Innenstadt und stationärer Einzelhandel - ein unzertrennliches Paar? Was verändert sich durch den Online-Handel? In: Raumforschung und Raumordnung. Ausgabe 2/2016, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg
- Stricker, Klaus; Kalmbach, Ralf; Zayer, Eric (2018): Neue urbane Mobilität: Der Wandel erfolgt jetzt. Bain & Company, München.
- Urban Digital (2018): Digitalisierung transformiert die Stadtwirtschaft. Abgerufen von: <https://urban-digital.de/digitalisierung-transformiert-stadtwirtschaft/> (zuletzt zugegriffen am 24.07.2023)
- Verkehrs- und Förderverein Lennep (1996): Konzept Lennep 2002: Ein 4-Sterne-Erlebnis. Gefördert vom Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen, Remscheid.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Fußverkehrscheck NRW. Remscheid. Abschlussbericht. Planungsbüro VIA eG, Köln

Internetquellen:

- Baukunst-nrw: Historischer Stadtkern Remscheid-Lennep. Abgerufen von <https://www.baukunst-nrw.de/objekte/Historischer-Stadtkern-Remscheid-Lennep--1395.htm> (zuletzt zugegriffen am 04.05.2023)
- BMWK: Fachkräfte für Deutschland. Abgerufen von: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/fachkraeftesicherung.html> (zuletzt zugegriffen am 07.08.2023)
- Die Welle. Abgerufen von <http://www.diewelle.net/ueber-uns/die-welle> (zuletzt zugegriffen am 27.04.2023)
- Geoportal Stadt Remscheid: Abgerufen von https://geoportal.remscheid.de/masterportal/portale/geo_explorer/ (zuletzt zugegriffen am 16.05.2023)
- Geoportal NRW. Abgerufen von <https://www.geoportal.nrw/?activetab=map> (zuletzt zugegriffen am 16.05.2023)
- Handelskammerjournal: Industrialisierung, Deindustrialisierung, Reindustrialisierung - Teil 2. Abgerufen von: <https://www.handelskammerjournal.ch/de/industrialisierung-deindustrialisierung-reindustrialisierung-teil-2> (zuletzt zugegriffen am: 03.08.2023)
- Historische Stadt- und Ortskerne in NRW: Remscheid-Lennep. Abgerufen von <https://www.hso-nrw.de/historische-stadt-und-ortskerne/remscheid/> (zuletzt zugegriffen am 04.05.2023)
- Klosterkirche-Lennep. Abgerufen von <https://www.klosterkirche-lennep.de> (zuletzt zugegriffen am 27.04.2023)
- Lennep hat was. Zeittafel Lennep. Abgerufen von <https://www.lennep.eu/zeittafel-lennep/> (zuletzt zugegriffen am 03.05.2023)
- Lennep hat was. Kaiserplatz und Denkmal in Lennep. Abgerufen von <https://www.lennep.eu/kaiserplatz-und-denkmal-in-lennep/> (zuletzt zugegriffen am 31.07.2023)
- Naturpark Bergisches Land. Abgerufen von <https://www.naturparkbergischesland.de/typisch-bergisch/landschaften> (zuletzt zugegriffen am 04.05.2023)
- Schule für Musik, Tanz & Theater: Jugendkunstschule. Abgerufen von <http://www.jugendmusikundkunstschule.de/jugendkunstschule.html> (zuletzt zugegriffen am 27.04.2023)
- Stadt Remscheid: Die Stadtteilbibliotheken. Abgerufen von <https://www.remscheid.de/menschen-soziales/bildung-beruf/kobiz-kommunales-bildungszentrum/bibliotheken/stadtteilbibliotheken.php> (zuletzt zugegriffen am 27.04.2023)
- Panorama-Radweg Balkantrasse: Gut zu wissen. Abgerufen von <https://einfach-bergisch-radeln.de/bergischer-panorama-radweg/> (zuletzt zugegriffen am 25.04.2023)
- Unser Remscheid: Altstadt Lennep. Abgerufen von <https://www.remscheid-tourismus.de/destinationdata-details/poi/altstadt-lennep> (zuletzt zugegriffen am 25.04.2023)
- Waterbolles.de: Buch zur Geschichte des Mollplatzes (1839 - 1970). Abgerufen von: <https://www.waterbolles.de/archives/26995-Buch-zur-Geschichte-des-Mollplatzes-1830-1970.html> (zuletzt zugegriffen am: 31.07.2023)
- Zukunftsinstitut: Die Megatrends. Abgerufen von: <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrends/#was-sind-megatrends> (zuletzt geprüft am: 03.08.2023)

Rechtsquellenverzeichnis:

Satzung für den Denkmalbereich Altstadt Lennep in der Stadt Remscheid (Denkmalbereichssatzung) vom 09.12.1991

Satzung zum Schutz und zur erhaltenden Erneuerung für den Stadtkern von Remscheid-Lennep (Gestaltungssatzung) vom 23.03.1982

