

Kuchenheim



Integriertes Handlungskonzept Kuchenheim

17. November 2015

Auftraggeber

Stadt Euskirchen

Der Bürgermeister

Kölner Straße 75

53879 Euskirchen

Bearbeitung

Planungsgruppe MWM – Auf der Hüls 128, 52068 Aachen

Dipl.-Ing. Bernd Niedermeier

Dipl.-Ing. (FH) Sandra Wennmacher

Julian Rohrsen, M. Sc.

Kasia Bollig

Bianca Begner

In enger Abstimmung und mit tatkräftiger Unterstützung durch
die Verwaltung der Stadt Euskirchen und
die engagierte Bürgerschaft in Kuchenheim

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

INHALTSVERZEICHNIS

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	5
1 Vorbemerkungen	8
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung	8
1.2 Methodischer Ansatz und Vorgehensweise	9
2 Räumliche Einordnung und Entwicklung	13
2.1 Regionale und stadträumliche Einordnung	13
2.2 Historische Entwicklung Kuchenheims	14
2.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	16
3 Analyse Demographie und Wohnen	17
3.1 Vorbemerkungen	17
3.2 Bevölkerungsentwicklung und Struktur	17
3.3 Modellrechnungen zur Bevölkerungsentwicklung	21
3.4 Ausländische Bürger	24
3.5 Haushaltsstruktur	25
3.6 Grundstücksmarkt und Bodenrichtwerte	26
4 Analyse Wirtschaft	27
4.1 Wirtschaftsentwicklung	27
4.2 Pendlerbeziehungen	28
4.3 Einzelhandelskonzept	29
5 Vorgaben, Bindungen, Planungen	32
5.1 Geltendes Planungsrecht	32
5.2 Tangierende Projekte und städtebauliche Planungen	34
5.2.1 LVR-Industriemuseum, Schauplatz Kuchenheim	34
5.2.2 Industriebrachenentwicklung südöstlich der Oberen Burg	35
5.2.3 CAP-Markt als zentraler Nahversorger	36
5.2.4 Siedlungsentwicklung im Bereich zwischen Kuchenheimer Straße und L 210 (Neubaugebiet Mühlengarten, BP Nr. 13)	37
5.2.5 Bahnhofsumfeld	37
5.3 Vorhandene Zweckbindungen	39
6 Städtebauliche Bestandserhebung und -bewertung	40
6.1 Verkehr	40
6.1.1 Motorisierter Individualverkehr	40
6.1.2 Ruhender Verkehr	42
6.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr	44
6.1.4 Fußgänger und Radverkehr	45
6.2 Stadtkernfunktionen und Nutzungsstruktur	47
6.3 Ortsstruktur und Ortsbild	48
6.4 Bau- und Bodendenkmäler in Kuchenheim	52
7 Städtebauliche Stärken-Schwächen-Analyse	55

7.1.1	Handlungsraum 1: Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Straße.....	56
7.1.2	Handlungsraum 2: Carl-Koenen-Straße.....	57
7.1.3	Handlungsraum 3: Areal am LVR-Industriemuseum	58
7.1.4	Handlungsraum 4: Historischer Ortskern um St. Nikolaus.....	60
7.1.5	Handlungsraum 5: Bach-, Lambertus-, und Willi-Graf-Straße	61
7.1.6	Handlungsraum 6: Schul- und Sportzentrum	63
7.1.7	Handlungsraum 7: Bahnhofsbereich	64
8	Leitbild und städtebauliche Konzeption	66
8.1	Ein Leitbild für Kuchenheim	66
8.2	Städtebauliche Ziele im Gesamtzusammenhang	67
8.3	Reflexion des Verkehrskonzepts aus der Rahmenplanung 2012	70
8.4	Städtebauliche Ziele in den Handlungsräumen.....	74
8.4.1	Handlungsraum 1: Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Straße.....	74
8.4.2	Handlungsraum 2: Carl-Koenen-Straße.....	75
8.4.3	Handlungsraum 3: Areal am LVR-Industriemuseum	76
8.4.4	Handlungsraum 4: Historischer Ortskern um St. Nikolaus.....	77
8.4.5	Handlungsraum 5: Bach-, Lambertus- und Willi-Graf-Straße	79
8.4.6	Handlungsraum 6: Schul- und Sportzentrum	80
8.4.7	Handlungsraum 7: Bahnhofsbereich.....	81
9	Gesamtmaßnahme und Umsetzungsfahrplan.....	83
10	Zusammenfassung.....	85
Anhang	88

ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS**Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1:	Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Str.....	8
Abb. 2:	Museumsgästehaus Mottenburg	9
Abb. 3:	Bürgerversammlung, Ausschnitt Pressebericht	9
Abb. 4:	Auftaktveranstaltung	10
Abb. 5:	Gruppenarbeit Bürgerwerkstatt	10
Abb. 6:	Lage Kuchenheims im Raum	13
Abb. 7:	Ortsstruktur um 1200 / 1400.....	14
Abb. 8:	Uraufnahme 1836 – 1850.....	14
Abb. 9:	Neuaufnahme 1891 – 1912.....	15
Abb. 10:	Deutsche Grundkarte	15
Abb. 11:	Plan Nr. 1 – Abgrenzung Untersuchungsgebiet.....	16
Abb. 12:	Einwohner pro Ortslage (ohne Kerngebiet Euskirchen) zum 31.12.2014	17
Abb. 13:	Einwohnerentwicklung im Ortsteil Kuchenheim (1980 – 2014)	18
Abb. 14:	Einwohnerentwicklung der Stadt Euskirchen (1980 – 2014).....	19
Abb. 15:	Natürliche Bevölkerungsbewegung 1980 – 2013 in der Stadt Euskirchen	19
Abb. 16:	Wanderungsbewegungen 1980 – 2013 in der Stadt Euskirchen	20
Abb. 17:	Altersstruktur im Vergleich	20
Abb. 18:	Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2030 (Gemeindemodellrechnung und Bevölkerungsvorausberechnung), Vergleich Stadt, Kreis und Land	22
Abb. 19:	Gemeindemodellrechnung Stadt Euskirchen 2011 – 2030	22
Abb. 20:	Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2030 (Gemeindemodellrechnung und Bevölkerungsvorausberechnung) im Vergleich.....	23
Abb. 21:	Gemeindemodellrechnung für Euskirchen; Entwicklung nach Altersgruppen.....	23
Abb. 22:	Kartenausschnitt Kuchenheim.....	26
Abb. 23:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) in Euskirchen	27
Abb. 24:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) in der Stadt Euskirchen nach Wirtschaftsbereichen 2014 (Stichtag 30.06.2014).....	27
Abb. 25:	Berufs- und Ausbildungspendelverkehr der Stadt Euskirchen (Stichtag 30.06.2008).....	28
Abb. 26:	Ein- und Auspendler nach Quell-/ Zielgebiet 2008.....	29
Abb. 27:	Einzelhandelsbestand nach Verkaufsfläche	30

Abb. 28:	Einzelhandelsbestand nach Betrieben	30
Abb. 29:	Nutzungsstruktur und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich Nahversorgungszentrum Kuchenheim	31
Abb. 30:	Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Euskirchen	32
Abb. 31:	Bebauungsplan Nr. 19 mit nachrichtlicher Darstellung, Bebauungsplan Nr. 16.....	33
Abb. 32:	Innenhof der ehem. Tuchfabrik.....	34
Abb. 33:	Bebauungsplanvorschlag Wohnen an der Oberen Burg.....	35
Abb. 34:	Lage des Cap-Marktes im Zentralen Versorgungsbereich gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	36
Abb. 35:	Gebietsplan Mühlengarten	37
Abb. 36:	Auszug Rahmenplanung Kuchenheim, Vertiefungsbereich Bahnhof	38
Abb. 37:	Ehemaliges Bahnhofsgebäude.....	38
Abb. 38:	Abgrenzung Sanierungsgebiet „Obere Burg“.....	39
Abb. 39:	Plan Nr. 2 – Verkehrsnetz / Mobilität, Ausschnitt historischer Ortskern	40
Abb. 40:	Übersicht Verkehrsdaten Ortskern Kuchenheim.....	41
Abb. 41:	Bestandssituation in der Kuchenheimer Straße.....	41
Abb. 42:	Private Beschilderung, gesehen an der Kuchenheimer Straße.....	43
Abb. 43:	Beispielhafte Darstellung der Parkplatzsituation anhand von vier ausgewählten Bereichen aus der Parkraumerfassung 2009 Quelle: Eigene Erhebungen 2009.....	43
Abb. 44:	Bahnhaltepunkt Kuchenheim.....	44
Abb. 45:	Ausschnitt aus dem Busnetzplan 2015 des Kreises Euskirchen.....	45
Abb. 46:	Fotos zur bestehenden Wegeinfrastruktur.....	46
Abb. 47:	Plan Nr. 3 – Gebäude- und Flächennutzung, Ausschnitt historischer Ortskern	47
Abb. 48:	Siedlungsentwicklung um 1200 – 1400	48
Abb. 49:	Ausschnitt aus Plan Nr. 4 – Ortsbild	49
Abb. 50:	Prägende Fassade im zentralen Bereich der Kuchenheimer Str.	50
Abb. 51:	Kuchenheimer Markt, nördliche Platzrandbebauung	50
Abb. 52:	Kuchenheimer Markt: Fachwerkbestand in einem Teil der nördlichen Platzrandbebauung nach Thermographien	50
Abb. 53:	unpassende Materialverwendung / Fassadenverblendung (Kuchenheimer Str.).....	51
Abb. 54:	Nikolausgässchen (nicht altstadtgerechte Gestaltung)	51
Abb. 55:	Grünfläche im Bereich Bach-/ Lambertusstr.	52
Abb. 56:	Denkmalübersicht Kuchenheim.....	53
Abb. 57:	Baudenkmal in der Nikolausstraße.....	54
Abb. 59:	Legendenauszug Plan Nr. 5 Stärken-Schwächen-Profil	55

Abb. 60:	Beispiele Handlungsraum Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Straße.....	56
Abb. 61:	Beispiele Handlungsraum Carl-Koenen-Straße.....	57
Abb. 62:	Beispiele Handlungsraum Areal am LVR-Museum.....	59
Abb. 63:	Beispiele Handlungsraum Historischer Ortskern um St. Nikolaus.....	60
Abb. 64:	Beispiele Handlungsraum Bach-, Lambertus-, und Willi-Graf- Straße.....	62
Abb. 65:	Beispiele Handlungsraum Schul- und Sportzentrum.....	63
Abb. 66:	Legendenauszug Plan Nr. 7.....	68
Abb. 67:	Legendenauszug Plan Nr. 7.....	68
Abb. 68:	Protestaktion für eine Umgehungsstraße im Jahr 1982.....	71
Abb. 69:	Schematische Abbildung des örtlichen Bestandsverkehrsnetzes.....	72
Abb. 70:	Schematische Abbildung des örtlichen Planungsverkehrsnetzes.....	72
Abb. 71:	Plan Nr. 7 – Strukturkonzept, Ausschnitt historischer Ortskern.....	83
Abb. 72:	Plan Nr. 8 – Maßnahmenplan, Ausschnitt historischer Ortskern.....	83
Abb. 73:	Plan Nr. 9 – Umsetzungsfahrplan, Ausschnitt historischer Ortskern.....	84

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Übersicht über Arbeits-/ Beteiligungs-/ Beratungsschritte der Rahmenplanung.....	11
Tab. 2:	Übersicht über Arbeits-/ Beteiligungs-/ Beratungsschritte des IHK.....	12
Tab. 3:	Parkraumerhebung Kuchenheim.....	43
Tab. 4:	Übersicht Buslinien in Kuchenheim.....	45

1 VORBEMERKUNGEN

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Kuchenheim liegt unmittelbar östlich der Euskirchener Kernstadt und ist mit rund 3.200 Einwohnern der drittgrößte Ortsteil der Kreisstadt. Das prägendste Merkmal Kuchenheims im negativen Sinn ist die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 56, die den Ort quer durch den historischen Ortskern gehend durchschneidet und in zwei voneinander getrennte Bereiche aufspaltet. Die Kuchenheimer Straße, welche ursprünglich als Zentrum kommunikativer und sozialer Aktivitäten fungierte, wurde durch den in den 1950er Jahren zunehmenden Durchgangsverkehr in erheblichen Umfang ausgebaut und verbreitert. Bereits zu Beginn der 60er Jahre gab es daher erste öffentliche Forderungen nach einer entlastenden Umgehungsstraße. 1980 bildete sich schließlich eine Bürgerinitiative, mit dem Ziel die Ortsumgehung schnellstmöglich zu realisieren. Den mittlerweile über 50 Jahre alten Forderungen konnte bislang jedoch keine entsprechende Umsetzung folgen. Die hohe Verkehrsbelastung führte über die Jahrzehnte zu stadtstrukturellen Defiziten und deutlichen Funktionsverlusten im Ortskern. Offensichtlichste Kennzeichen dieser Entwicklung sind leerstehende Ladenlokale und eine stark vernachlässigte Bausubstanz.



Abb. 1: Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Str.
Quelle: Eigene Fotografie 2009

Aus diesem Grunde und um für Kuchenheim entwicklungspolitisch wieder eine Perspektive zu erarbeiten, hat die Stadt Euskirchen im Jahr 2009 die Aufstellung eines Rahmenplans in Auftrag gegeben. Dementsprechend lag der Schwerpunkt dieser Planung auf einer Lösung der Verkehrsproblematik. Ergänzend wurde das Thema Siedlungsentwicklung behandelt, indem die Aussagen der vorbereitenden Bauleitplanung hinterfragt wurden.

Die Inhalte der Rahmenplanung wurden von der Politik zur Kenntnis genommen und am 16. November 2010 im Rahmen einer sehr gut besuchten Bürgerversammlung intensiv vor Ort diskutiert. Für die eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen aus der Bürgerschaft sowie der involvierten Behörden wurden Abwägungsvorschläge erarbeitet. Die Umsetzung des ersten konzeptionellen Kernbausteins, die Realisierung der Westtangente zur Verkehrsentslastung des Ortskerns, ist durch die Schaffung von Planungsrecht (Bebauungsplan Nr. 16) sowie durch die Förderantragstellung des Baulastträgers Kreis gesichert. Damit bietet sich Kuchenheim und insbesondere seinem historischen Ortskern nun erstmalig die Chance, die ursprünglichen Qualitäten und Funktionen wiederzubeleben und den Ort wieder zusammenwachsen zu lassen.

drittgrößter Ortsteil

verkehrlich stark belastet

Rahmenplanung mit Schwerpunkt „Verkehr“ im Vorfeld

Umfahrungslösung auf den Weg gebracht

Die Lösung der Verkehrsproblematik ist zwar eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung Kuchenheims, würde aber im Hinblick auf die vielschichtigen Problemlagen zu kurz greifen. Mit dem integrierten Handlungskonzept, welches auf der Rahmenplanung aufbaut, diese fortschreibt und durch eine strukturell-funktionale Betrachtung der Ortslage ergänzt, soll nun eine ganzheitliche Entwicklungsstrategie vorgelegt werden.



Abb. 2: Museumsgästehaus Mottenburg
Quelle: Eigene Fotografie 2009

Fortschreibung und Ergänzung der Rahmenplanung

Aufgabe einer nachhaltigen Ortsentwicklung für Kuchenheim muss es sein, möglichst breit getragene Ziele zu entwickeln, das Handeln aller Akteure entsprechend auszurichten und mit möglichst effizientem Ressourceneinsatz eine Entwicklung zum gegenseitigen Nutzen (ob privater oder öffentlicher Akteur) in die Wege zu leiten.

1.2 Methodischer Ansatz und Vorgehensweise

Die Erfahrung hat gezeigt, dass sektorale Konzepte und Lösungsansätze zwar in sich schlüssig, aber trotzdem, im Rahmen der komplexen Strukturen eines Quartiers und einer ganzheitlichen Betrachtung wenig zielführend sein können. Aus diesem Grunde soll dem Handlungskonzept ein integrierter Ansatz zugrunde gelegt werden, der möglichst alle relevanten Handlungsfelder einer Ortsentwicklung abdeckt.

ganzheitliche Betrachtung

Fast 700 Kuchenheimer kamen am Freitagabend in die Mousonburg, um sich über die geplante Maßnahmen in ihrem Ort zu informieren.

Wolfgang Meerschhoff (links) und Bernd Ninkewanter von der Planungsgruppe MWM stellen ihr Konzept vor.

Viel Verkehr und hässliche Fassaden
BÜRGERVERSAMMLUNG Westspange soll Abhilfe schaffen – Umgestaltung des Ortskerns ist geplant
VON THOMAS SCHMITZ

Verkehrsplanung Kuchenheim
Skizzen-Darstellung

- Einbahnstraße
- Einbahnstraße
- Gegenseitig frei
- Einbahnstraße

Das Dorf soll schöner werden

Maßnahmenstufe 1
Entlastung der Kuchenheimer Straße durch eine Westspange zwischen Robert-Schulz-Straße und Fahrenweg am Ortsrand; Ortsumgehung über die K 29 mit Einbahnrichtung Carl-Koenen-Straße und zum Tönnberg-Mühle, aber Müllabfuhr der Weststraße

Maßnahmenstufe 2
Umschlingung der Kuchenheimer Straße zur kommunalen Str. Bg; Tönnbergstraße – Richtung Düren; Einbahnrichtung zwischen Wil-Graf-Straße und Bachstraße (Ausnahmeregel für Busse); Aufwertung des Platzes vor der Mousonburg durch Einbahnrichtung

Maßnahmenstufe 4
Aufwertung des Kirchenumfelds, des Marktplatzes und der Fahrenstraße; Verschiebung des Bereichs Lammerstraße/Wil-Graf-Straße; Einbahnstraße zwischen Heinrich-Suterer-Straße und Wil-Graf-Straße in Richtung Düren

Das Dorf soll schöner werden
erbliches, Außenstadtbereiche mit Verweilqualität; Außengastronomie; Verschiebung der Bushaltestellen in Richtung Markt; Verschiebung der Kuchenheimer Straße gegenüber dem Markt; Verschiebung des Marktes; Hervorhebung Düren

Soziale Verkehrsförderung geplant Südlich von Kuchenheim verläuft die Umgehung im Ort gibt es neue Einbahnstraßen.

Abb. 3: Bürgerversammlung, Ausschnitt Pressebericht
Quelle: Kölner Stadt-Anzeiger, 18.11.2010

Das in Kuchenheim auf den ersten Blick dominante Handlungsfeld Verkehr wurde bereits im Zuge der Rahmenplanung 2009 – 2011 intensiv bearbeitet und diskutiert.

Deshalb wurde bewusst versucht den Blick im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes auf die Themenfelder

- Wirtschaft / Nahversorgung / Tourismus,
- Gesellschaft / Soziales / Kultur,
- Umwelt / Wohnumfeld / Naherholung

zu lenken.

Zusätzlich wurde, aufgrund des Bedeutungsgewinns für eine nachhaltige Ortsentwicklung, die verschiedene Querschnittsthemen in den letzten Jahren erfahren haben, diesen bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes besondere Beachtung geschenkt. Exemplarisch seien hier genannt:

- Demographie und Barrierefreiheit
- Bausubstanz und Ortsbild
- Beteiligung (Privater Akteure)

Die genannten Aspekte lassen erkennen, dass der Ortskern von Kuchenheim nur nachhaltig aufzuwerten ist, wenn es gelingt, sektorale Betrachtungsweisen hinter sich zu lassen und ganzheitlich vorzugehen.

Das heißt, dass alle Überlegungen und Planungsvorschläge unter Berücksichtigung der Vernetzung und gegenseitiger Beeinflussung verkehrlicher, städtebaulicher, wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Aspekte diskutiert und bewertet werden müssen. Mit dem Integrierten Handlungskonzept werden Ziele und Maßnahmen zur

Sicherung und Stärkung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen definiert und mit einem tragfähigen Kosten- und Finanzierungskonzept unterlegt. Ziel ist es also, die Planungsmaßnahmen zur Entwicklung des Kuchenheimer Ortskerns zu bündeln, Realisierungswege planerisch sowie organisatorisch aufzuzeigen und Finanzierungswege zu eröffnen. Im Kern geht es darum, die Stadt handlungsfähig zu machen, getreu dem Motto: „Strukturwandel gestalten und nicht nur erdulden“.

Daher ist die Erarbeitung des Konzeptes in einen komplexen gesamtstrategischen Planungsprozess eingebunden. Neben der Bildung eines Projektteams aus Stadtverwaltung und Planungsbüro so-



Abb. 4: Auftaktveranstaltung
Quelle: Eigene Fotografie 2015



Abb. 5: Gruppenarbeit Bürgerwerkstatt
Quelle: Eigene Fotografie 2015

3 zusätzliche Themenfelder

Querschnittsthemen

Abhängigkeiten und Einflüsse berücksichtigen

Realisierung im Blick haben

örtliche Akteure einbeziehen

wie der engen Abstimmung mit den politischen Entscheidungsträgern wurden bereits frühzeitig die Bürger, Akteure und Betroffene des Ortsteils in den Planungsprozess einbezogen. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (vgl. u. a. Anlage D.3: Dokumentation von Auftaktveranstaltung und Bürgerwerkstatt) stellen wichtige Grundlagen zur Qualifizierung der Planung dar. So führten diese u. a. zu Modifikationen der Rahmenplanung 2009 – 2011, was die Umsetzung des Verkehrskonzeptes im Ortskern betrifft und zur Bereicherung des Gesamtkonzeptes mit neuen Ideen und wertvollen flankierenden Maßnahmen, was z. B. gesellschaftliche Aspekte und das „Dorfleben“ angeht. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den Planungsablauf sowie über die verschiedenen Beteiligungs- und Beratungsschritte:

Rahmenplanung Kuchenheim (Schwerpunkt Verkehr)

17.02.2009	Beschluss zur Rahmenplanung Kuchenheim, Planungsphase 1
28.05.2009	Akteursgespräche / Interviews mit Schlüsselpersonen
25.06.2009	Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Planung, Vorstellung der Ergebnisse der 1. Planungsphase
16.09.2009	Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Planung, Vorstellung des Konzeptes zur 2. Planungsphase, Kenntnisnahme der Ergebnisse der 1. Planungsphase, Beschluss zur 2. Planungsphase
07.07.2010	Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Planung, Vorstellung der Ergebnisse der 2. Planungsphase
16.11.2010	Bürgerversammlung: Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der 2. Planungsphase
2011 - 2015	Einleitung der Umsetzung: u. a. Bauleitplanverfahren zur Realisierungsvorbereitung „Westumfahrung“

Tab. 1: Übersicht über Arbeits-/ Beteiligungs-/ Beratungsschritte der Rahmenplanung
Quelle: Eigene Darstellung 2015

Integriertes Handlungskonzept: thematische Erweiterung der Rahmenplanung im Hinblick auf eine ganzheitliche Ortsentwicklung

25.02.2015	Öffentliche Auftaktveranstaltung
21.03.2015	Bürgerwerkstatt mit vier thematischen Arbeitsgruppen
16.06.2015	Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Planung, Vorstellung der Ergebnisse der Konzeptphase
25.06.2015	Bürgerforum: Vorstellung und Diskussion der Planung
Sep. 2015	Fertigstellung Integriertes Handlungskonzept Kuchenheim
23.09.2015	Politische Beratung, Übergabe der vorläufigen Maßnahmenübersicht
08.12 / 15.12.	Politische Beratung und Beschlussfassung

Projektlauf Rahmenplanung

Projektlauf Integriertes Handlungskonzept

Dez. 2015	Einreichen der Förderanträge
Herbst 2016	Anerkennung Gesamtmaßnahme Bewilligung 1. Programmjahr
Ende 2016	Start der Umsetzung

Tab. 2: Übersicht über Arbeits-/ Beteiligungs-/ Beratungsschritte des IHK
blaue Schrift: Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung
Quelle: Eigene Darstellung 2015

2 RÄUMLICHE EINORDNUNG UND ENTWICKLUNG

2.1 Regionale und stadträumliche Einordnung

Euskirchen liegt im Südwesten Nordrhein-Westfalens und ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises, der die Nordeifel bis hin zur belgischen Grenze umfasst.

Gemäß der zentralörtlichen Gliederung des Landesentwicklungsplanes NRW (LEP – Teil A) ist Euskirchen als Mittelzentrum im ländlichen Raum, unmittelbar gelegen an einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung, eingestuft. Im Regionalplan (RP) Köln, Teilabschnitt Region Köln, sind neben dem Ortsteil Euskirchen auch die Ortsteile Kuchenheim, Stotzheim und Flamersheim als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) ausgewiesen. Ferner ist im Bereich Großbüllesheim ein Gebiet für flächenintensive Großvorhaben von regionalplanerischer Bedeutung ausgewiesen.

Die in der Nähe liegenden größeren Städte Aachen (70 km), Bonn (30 km) und Köln (40 km) sind über die Autobahnen A1 und A61 zu erreichen. Regionale Anbindungen bestehen zudem über die Bundesstraßen 51 und die Landesstraße L 194, die das Stadtgebiet zwischen den Ortsteilen Kuchenheim und dem Stadtzentrum Euskirchen queren. Außerdem ist die Bundesstraße 56 zu nennen, die von Osten kommend durch den Ortsteil Kuchenheim führt und dann in Nord-West-Richtung auf die Stadtmitte Euskirchens zuläuft.



Abb. 6: Lage Kuchenheims im Raum

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Topographische Karte (DTK 100), Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015

In dem 139,49 km² großen Stadtgebiet liegen neben der Kernstadt insgesamt 22 Ortsteile. Kuchenheim schließt als drittgrößter Ortsteil beinahe unmittelbar südöstlich an die Kernstadt an. Die Siedlungsbereiche sind lediglich durch eine relativ schmale Grünstreifen getrennt.

**Euskirchen besitzt
mittelzentrale Funk-
tion**

**gute Anbindung ans
überregionale Ver-
kehrsnetz**

**Nähe zur Kernstadt
Euskirchen**

2.2 Historische Entwicklung Kuchenheims

Der Ortsteil Kuchenheim wurde erstmals im Jahr 1197 urkundlich erwähnt. Damals nach Lacomblet¹ I, Nr. 558 unter dem Namen Kukinheim. Kuchenheim gehörte teils zu Kurköln und teils zum Herzogtum Jülich, daher auch die Teilung in zwei Pfarreien mit der ältesten Kirche (heute St. Nikolaus) in der Ortsmitte vermutlich aus der Zeit der Karolinger, datiert für das Jahr 1274 und die Lambertuskirche aus dem Jahr 1242. Außerdem besaß Kuchenheim entsprechend der politischen Gliederung auch zwei Burgen, die Obere Burg im Süden, im Jahre 1259 von Herman von Are als Lehen dem Kölner Erzbischof übertragen und die Untere Burg im Norden, erbaut im 14. Jahrhundert durch die Jülicher Grafen.

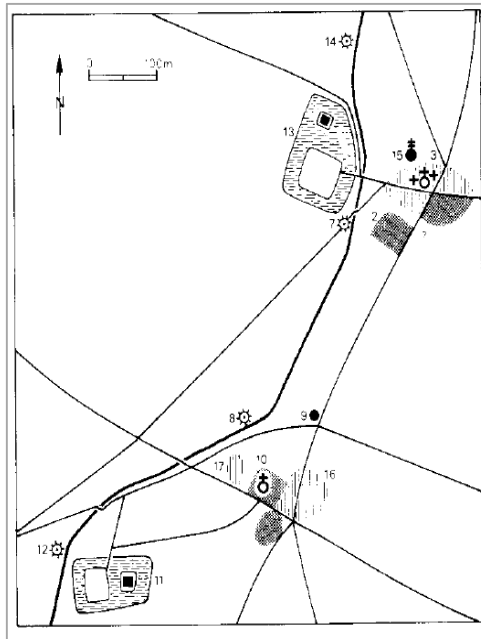


Abb. 7: Ortsstruktur um 1200 / 1400
Quelle: Koenig 1984²

erste urkundliche Erwähnung um 1200

politische Zweiteilung prägt Ortsgrundriss



Abb. 8: Uraufnahme 1836 – 1850
Quelle: Geobasisdaten d. Kommunen u. d. Landes NRW © Geobasis NRW 2014

Die mit dem Erftmühlenbach unmittelbar im Ort vorhandene Wasserversorgung und Wasserkraft beförderte die Entwicklung der Tuchindustrie, durch die der Ortsteil Kuchenheim aber auch Euskirchen lange Jahre geprägt waren. Die Tuchfabrik Müller, ergänzt durch die Obere Burg dient heute als ein Standort des Rheinischen Industriemuseums.

Erftmühlenbach und Tuchindustrie

¹ Theodor Joseph Lacomblet 1789 – 1866, niederrheinischer Provinzialarchivar und Landeshistoriker.
² Koenig, G. (1984): Kuchenheim 1084-1984. Eine Heimatgeschichte. Band II: Naturwissenschaftliche und historische Beiträge. Euskirchen: Verein der Geschichte und Heimatfreunde des Kreises Euskirchen e.V..

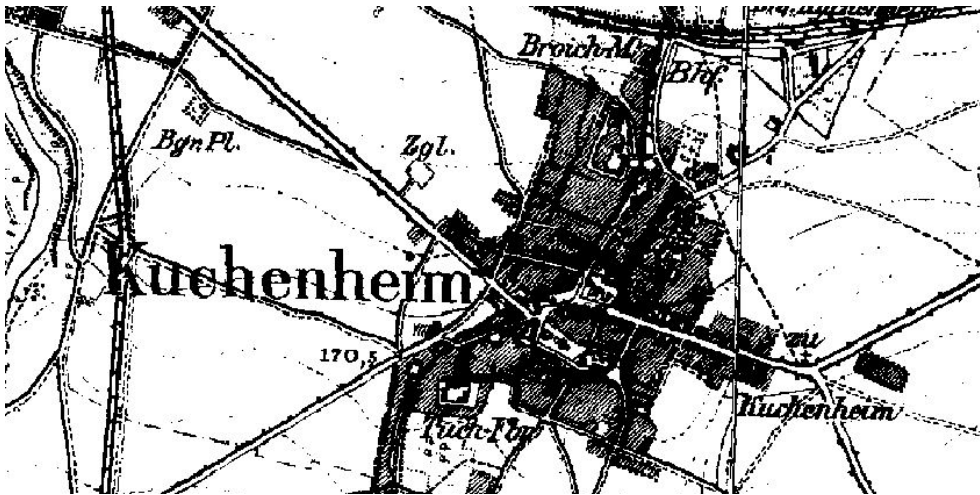


Abb. 9: Neuaufnahme 1891 – 1912
 Quelle: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2014

Vor der Neugliederung des Kreises Euskirchen am 1. Juli 1969 war Kuchenheim Sitz des gleichnamigen Amtes mit 14 Kommunen. In dieser Zeit galt Kuchenheim als starker Wirtschaftsstandort (Industrie, Handwerk, Handel und Gewerbe) und profitierte von der verkehrsgünstigen Lage an der B 56 sowie der Bahnlinie³, sodass sich die Bebauung weiter ausdehnte.

starker Wirtschaftsstandort

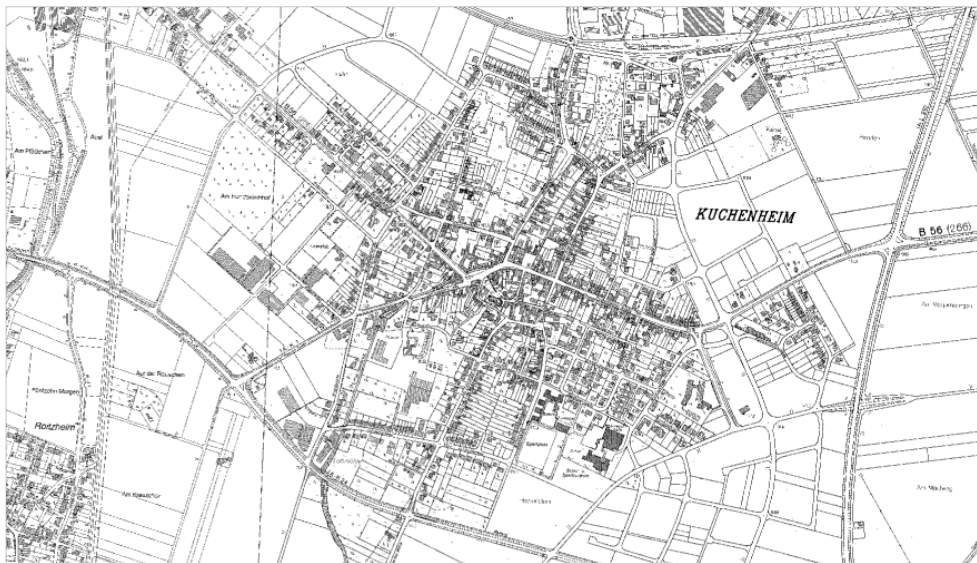


Abb. 10: Deutsche Grundkarte
 Quelle: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015

Neuzeitliche Entwicklungen wie das Schulgelände mit Sport- und Freianlagen im Süden, Gewerbeansiedlungen im Bereich Lisztstraße im Norden oder die Aktivierung der stillgelegten Tuchfabrik Müller als Schauplatz des LVR-Industriemuseums im südlichen Ortskern stellen prägende Ergänzungen bzw. Bausteine der Ortsstruktur dar.

Strukturwandel

³ Stadt Euskirchen (2015): Stadtinfo Kuchenheim. <<http://www.euskirchen.de/stadtinfo/ortsteile/kuchenheim>>. abgerufen am 02.09.2015.

2.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Der Untersuchungsraum umfasst eine Fläche von ca. 246 ha und konzentriert sich auf den Ortskern Kuchenheim sowie auf angelagerte Bereiche mit infrastruktureller Bedeutung für den Ortskern. Damit wurde der Betrachtungsbereich im Vergleich zum Untersuchungsgebiet der Rahmenplanung aus 2011 vornehmlich um die Ortslage Weidesheim reduziert.

Der Siedlungskörper von Kuchenheim wird im Norden durch die Bahnlinie begrenzt. Im Anschluss finden sich das Gewerbegebiet Lisztstraße und der Ortsteil Weidesheim. Im Osten bildet die L 210 die Grenze des Siedlungsbereichs und im Süden die K 24. In westlicher Richtung markieren landwirtschaftliche Flächen die Abgrenzung gegenüber der Kernstadt Euskirchen.

Zwei überregional bedeutende Verkehrsstrassen durchlaufen das Plangebiet in Ost-West-Richtung. Während die Bahntrasse den Siedlungsbereich im Norden lediglich tangiert, zerschneidet die Ortsdurchfahrt der B 56 den Ortskern.



Abb. 11: Plan Nr. 1 – Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Quelle: Eigene Darstellung 2015

Besondere Aufmerksamkeit gebührt dem historischen Kern um die Kirche St. Nikolaus, den historischen Ortsstrukturen an der Kuchenheimer Straße mit dem Kuchenheimer Markt sowie an der Carl-Koenen-, Bach-, Lambertusstraße und Willi-Graf-Straße. Des Weiteren sind die Obere Burg mit dem LVR-Industriemuseum, der denkmalgeschützte Erftmühlenbach, der Bahnhof und der Schulstandort von besonderem Interesse für die Ortsentwicklung.

**Untersuchungsraum
umfasst 246 ha**

**Schwerpunktbe-
reiche der Betrachtung**

3 ANALYSE DEMOGRAPHIE UND WOHNEN

3.1 Vorbemerkungen

Die Analysen der nachfolgenden Kapitel wurden auf Datenbasis des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) erstellt. Für die quartiersbezogene Untersuchung im Ortsteil Kuchenheim, wurden Statistiken des Einwohnermeldeamtes zum Stichtag 31.12.2013 bzw. 31.12.2014 hinzugezogen.

Um Besonderheiten zu erfassen, erfolgte die statistische Auswertung für den Betrachtungsraum Kuchenheim im Vergleich zur Stadt und zum Kreis Euskirchen sowie zum Land Nordrhein-Westfalen. Aufgrund unterschiedlicher Verfahren zur Datenerhebung können die Daten zwischen IT.NRW von denen des Einwohnermeldeamtes abweichen.

3.2 Bevölkerungsentwicklung und Struktur

Zum Stichtag 31.12.2014 beträgt die Bevölkerungszahl in der Gesamtstadt Euskirchen 56.445 Einwohner, von denen rund 29.300 im Kernbereich Euskirchen gemeldet sind⁴. Der Kreis Euskirchen zählt 187.437 Einwohner. Die Einwohnerdichte der Stadt Euskirchen ist bei einer Flächengröße von 139,49 km² und einem Wert von rund 404 Einwohnern pro km² niedriger als im insgesamt sehr dicht besiedelten Bundesland Nordrhein-Westfalen (rund 515 Einwohner pro km²)⁵.

Zur Kreisstadt gehören 22 Ortsteile, die im Gegensatz zur Kernstadt noch weitgehend ländlich geprägt sind⁶.

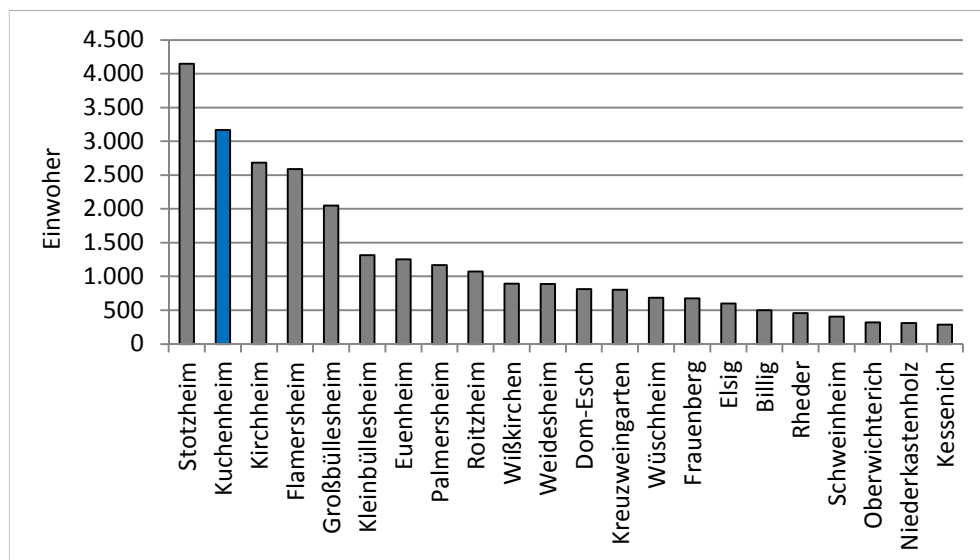


Abb. 12: Einwohner pro Ortlage (ohne Kerngebiet Euskirchen) zum 31.12.2014
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten der Stadt Euskirchen 2015

⁴ Datenbasis: Stadt Euskirchen, Stichtag 31.12.2014.

⁵ Datenbasis: IT.NRW 2015.

⁶ Stadt Euskirchen (2015): Stadtinfo. <<http://www.euskirchen.de/stadtinfo/ortsteile>>. abgerufen am 11.09.2015.

Datenbasis IT.NRW
und Einwohnermeldeamt

Gesamtstadt
56.445 EW

Insgesamt fünf Ortschaften verfügten zum Stichtag 31.12.2014 über mehr als 2.000 Einwohner. Darunter fällt auch die Ortslage Kuchenheim. Sie zählt im Jahr 2014 3.168 Einwohner⁷ und ist gemessen an der Einwohnerzahl die zweitgrößte Ortslage im Stadtgebiet.

Die Bevölkerungsentwicklung im Ortsteil Kuchenheim zeichnet ein differenziertes Bild. Vom Beginn des Betrachtungszeitraums bis Ende der 1980er Jahre musste Kuchenheim einen Bevölkerungsrückgang hinnehmen. Auf diesen folgte bis Mitte der 1990er Jahre eine relativ starke Wachstumsphase, die über kleinere Ausschläge in den Jahren 2000 – 2008 in eine Stagnationsphase überging.

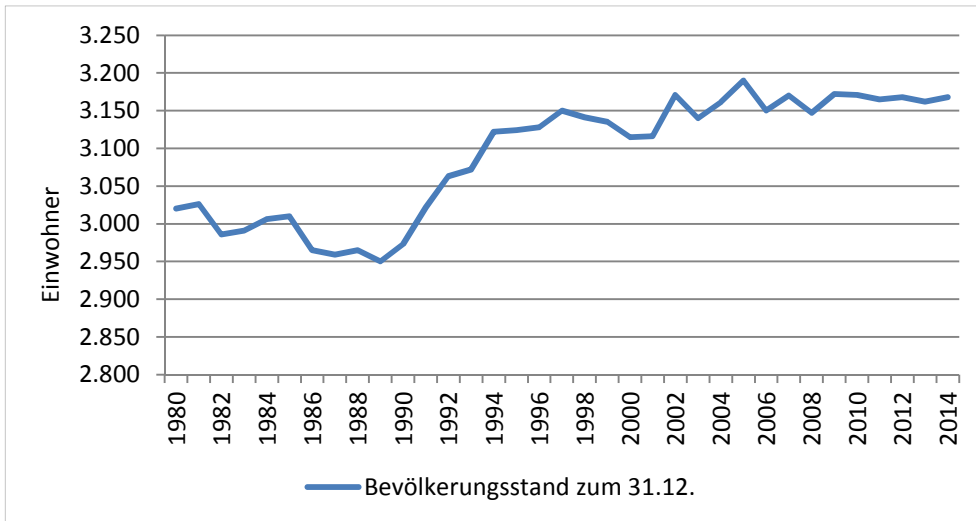


Abb. 13: Einwohnerentwicklung im Ortsteil Kuchenheim (1980 – 2014)
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten der Stadt Euskirchen 2015

Aktuelle Siedlungsprojekte, wie das gut nachgefragte Neubaugebiet „Mühlengarten“ mit rund 100 Bauplätzen (vgl. Kap.5.2.4) sind dazu geeignet, die Entwicklung in den nächsten Jahren zumindest zu stabilisieren, wenn nicht sogar für einen Anstieg der Bevölkerungszahlen zu sorgen.

Betrachtet man im Vergleich die Einwohnerentwicklung der Gesamtstadt im selben Zeitraum, ist eine ähnliche, allerdings stärker nivellierte Entwicklung festzustellen. Insbesondere verzeichnete die Stadt Euskirchen insgesamt zu Beginn des Betrachtungszeitraums keinen Bevölkerungsrückgang. Die Phase des dynamischen Bevölkerungszuwachses nach 1988 und der Übergang in eine Stagnation ab dem Jahr 2008 sind ebenfalls gut erkennbar.

**Kuchenheim
3.168 EW**

aktuell: stabile bis positive Entwicklung

ähnliche Entwicklung wie Gesamtstadt

⁷ Datenbasis Stadt Euskirchen, Stichtag 31.12.2014.

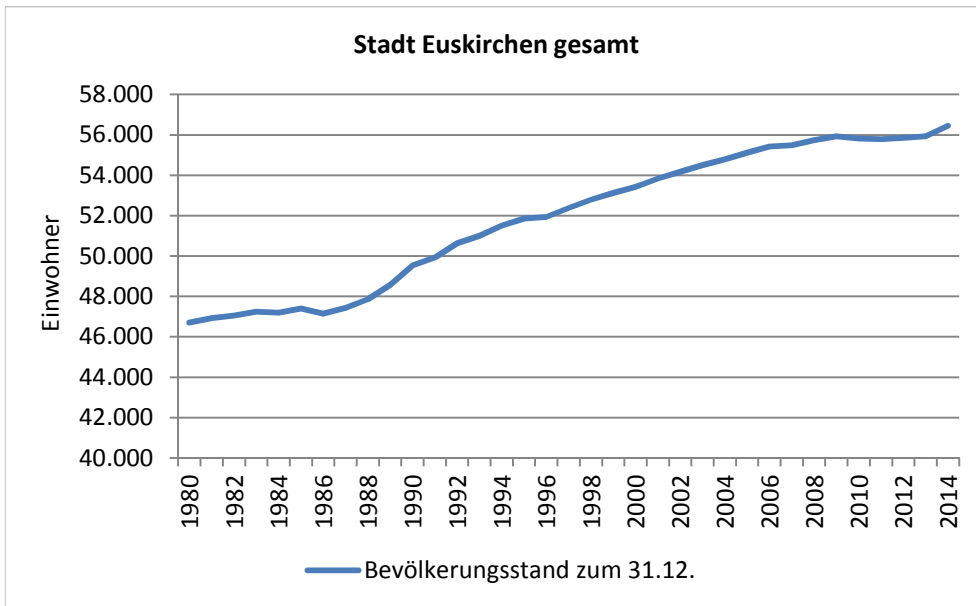


Abb. 14: Einwohnerentwicklung der Stadt Euskirchen (1980 – 2014)
 Quelle: Eigene Darstellung nach Daten der Stadt Euskirchen 2015

Um ein differenzierteres Bild der Bevölkerungsentwicklung zu erlangen, werden im Folgenden die Daten zur natürlichen bzw. wanderungsbedingten Bevölkerungsentwicklung kurz dargestellt.

Die natürliche Bevölkerungsbewegung der Gesamtstadt Euskirchen verzeichnet seit Anfang der 2000er Jahre fast durchgängig einen negativen Saldo, was auf die Zunahme der Mortalität bei zeitgleich stagnierenden Geburtenzahlen zurückzuführen ist. Seit 2008 entfernen sich Mortalitäts- und Fertilitätsrate zunehmend, sodass im Jahr 2013 der Saldo innerhalb des Betrachtungszeitraums einen Wert von -123 erreicht.

natürliche Bevölkerungsentwicklung negativ

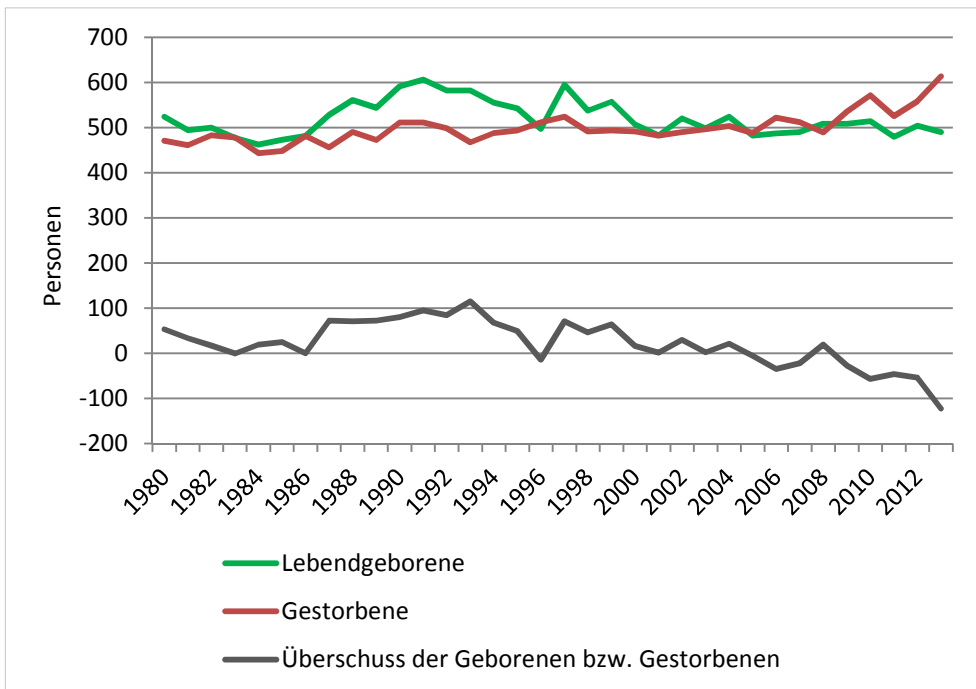


Abb. 15: Natürliche Bevölkerungsbewegung 1980 – 2013 in der Stadt Euskirchen
 Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Neben der natürlichen Bevölkerungsentwicklung ist für eine vollständige Bewertung auch die räumliche Bevölkerungsbewegung zu betrachten. Die Zahl der Zuzüge in die Stadt Euskirchen ist mit einigen Ausnahmejahren stets größer als die Zahl der Fortzüge, was sich im positiven Wanderungssaldo widerspiegelt.

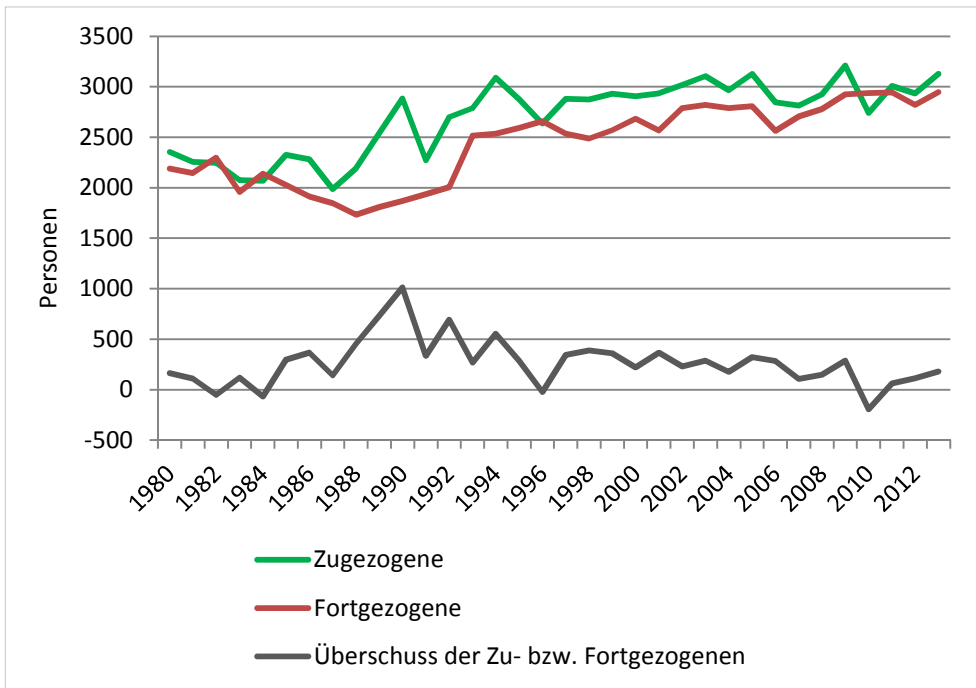


Abb. 16: Wanderungsbewegungen 1980 – 2013 in der Stadt Euskirchen
Eigene Darstellung nach Daten von IT.NRW 2015

Aus der Zusammenschau der natürlichen und räumlichen Bevölkerungsbewegung wird deutlich, dass der negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung eine positive Wanderungsbilanz entgegensteht, die in der Vergangenheit zu einer insgesamt positiven Bevölkerungsentwicklung geführt hat.

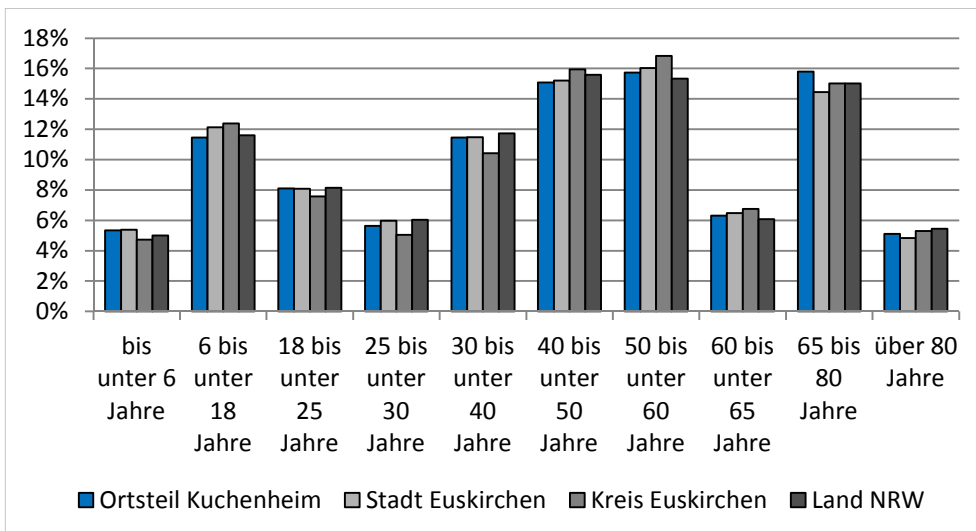


Abb. 17: Altersstruktur im Vergleich
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten der Stadt Euskirchen 2015 sowie des IT.NRW 2015

positiver Wanderungssaldo

Wanderungsbilanz ausschlaggebend

Bei der Betrachtung der Altersstruktur zeigen sich keine großen Auffälligkeiten im Vergleich des Ortsteils zu den übergeordneten Betrachtungsebenen. Insgesamt ist dem Diagramm zu entnehmen, dass sich auch Kuchenheim nicht der allgemeinen Entwicklung entziehen kann und dementsprechend bereits deutliche Anzeichen für eine Überalterung der Bevölkerung aufweist.

Wie bereits erwähnt können aktuelle Siedlungsprojekte, wie das vor allem von jungen Familien gut nachgefragte Neubaugebiet „Mühlengarten“ mit rund 100 Bauplätzen (vgl. Kap. 5.2.4) die Altersstruktur positiv beeinflussen.

3.3 Modellrechnungen zur Bevölkerungsentwicklung

Die aktuellen Vorausberechnungen des IT.NRW basieren auf der Bevölkerungsfortschreibung zum 01.01.2011 und reichen bis ins Jahr 2030.⁸ Um die zukünftige Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene abzuschätzen, erstellte das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) im Auftrag der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen aktualisierte Modellrechnungen für die einzelnen Gemeinden. Diese wurden im Anschluss an die Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen in NRW 2011 bis 2030 / 2050 durchgeführt. Nach Aussage des IT.NRW sind die Ergebnisse derartiger Modellrechnungen jedoch nur als „Wenn-Dann-Aussagen“ aufzufassen und stellen keine präzisen Entwicklungen dar. Die Entwicklung der Bevölkerung wird unter der Annahme eines bestimmten Verlaufs von Fertilität, Mortalität und Migration beschrieben.⁹

Nicht berücksichtigt ist das sich seit einigen Monaten abzeichnende und in seinen Ausmaßen noch nicht absehbare Thema der Flüchtlingsmigration nach Deutschland. Insofern kann das Integrierte Handlungskonzept mögliche Langzeitwirkungen nicht miteinbeziehen und die, auf Basis des derzeit zur Verfügung stehenden Datenmaterials gezogenen Schlussfolgerungen sind entsprechend kritisch zu hinterfragen.

Mit einem Verlust von knapp 17,85 Mio. auf ca. 17,19 Mio. (-3,7 %) zeichnet sich bis 2030 zunächst ein langsamer Bevölkerungsrückgang in NRW ab. Bis in das Jahr 2050 wird sich dieser Bevölkerungsrückgang jedoch deutlich beschleunigen. Das Land NRW verliert bis 2050 mehr als 1,5 Millionen Einwohner. Dies bedeutet einen relativen Rückgang von 11,9 %.

Für den Kreis Euskirchen wird bis 2030, entsprechend den Landesprognosen, ein Rückgang von 4,2 % erwartet (Veränderung gegenüber 2011), hauptsächlich begründet durch ein deutliches Geburtendefizit (-8,7 %). Der Wanderungssaldo soll mit 4,4 % zwar im positiven Bereich liegen, doch

⁸ IT.NRW (Hrsg.) (2012): Statistische Analysen und Studien Nordrhein-Westfalen, Band 72. Düsseldorf: IT.NRW, S. 8.

⁹ IT.NRW (Hrsg.) (2012): Daten aus der Pressemitteilung vom 29.11.2012: Ergebnisse der aktuellsten Modellrechnung zur Bevölkerungsentwicklung (2011 bis 2030) für die Gemeinden in Nordrhein-Westfalen - Rahmen und Methodische Beschreibung, S.1-2.

„alternde“ Bevölkerung

Einflussnahme möglich

Prognosemethode

wird er die hohen Verluste im Bereich der Natürlichen Bevölkerungsbewegung nicht auffangen können.¹⁰

Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2030	Stadt	Kreis	Land
	Euskirchen (Gemeindemodell- rechnung)	Euskirchen (Bevölkerungsvor- ausberechnung)	NRW (Bevölkerungsvor- ausberechnung)
Einwohner 2011	55.620	190.962	17.845.154
prognostizierte Einwohner 2030	55.763	182.945	17.190.292
Veränderung % 2030 geg. 2011	+0,26	-4,2	-3,7

Abb. 18: Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2030 (Gemeindemodellrechnung und Bevölkerungsvorausberechnung), Vergleich Stadt, Kreis und Land
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Die Gemeindemodellrechnung für die Stadt Euskirchen zeigt zunächst eine positive Entwicklung. Die Einwohnerzahl wird demzufolge von 55.620 im Jahr 2011 auf 55.825 im Jahr 2025 steigen. Langfristig wird aber auch Euskirchen leichte Bevölkerungsverluste verzeichnen müssen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass Euskirchen heute bereits mehr Einwohner verzeichnet als für 2025 prognostiziert

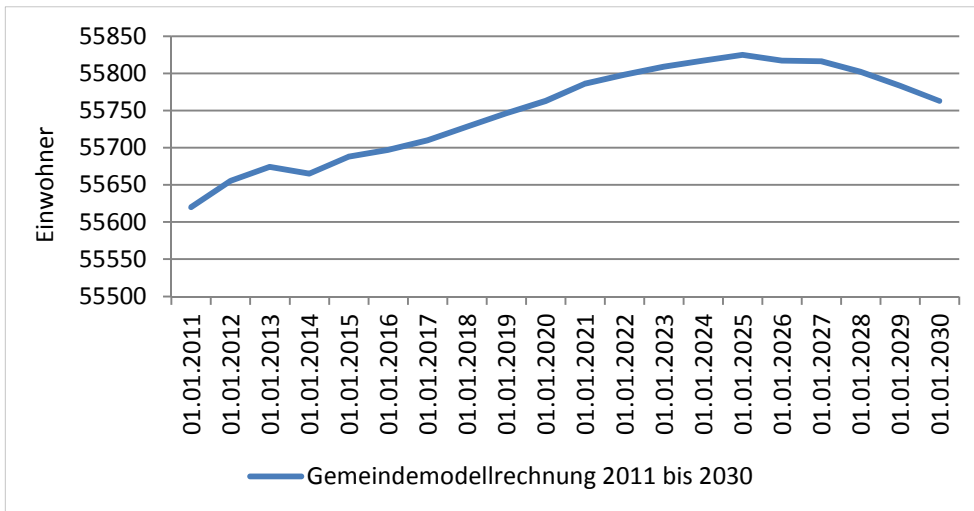


Abb. 19: Gemeindemodellrechnung Stadt Euskirchen 2011 – 2030
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Für den angegebenen Gesamtzeitraum ist dennoch mit einer Zunahme von insgesamt 0,26 % zu rechnen. Dies bedeutet absolut einen Zuwachs von 143 Personen. Für den Kreis Euskirchen sowie für das Land NRW wird hingegen eine Abnahme von 4,2 % und 3,7 % prognostiziert.

**Prognose für Stadt
positiver als für
Kreis und Land**

**keine Bevölke-
rungsabnahme bis
2030**

¹⁰ IT.NRW (Hrsg.) (2012): Statistische Analysen und Studien Nordrhein-Westfalen, Band 72. Düsseldorf: IT.NRW, S. 12.

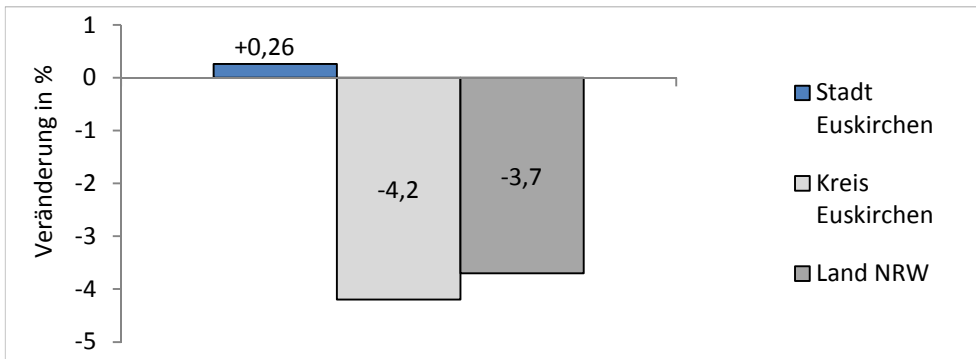


Abb. 20: Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2030 (Gemeindemodellrechnung und Bevölkerungsvorausberechnung) im Vergleich
 Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

In der Gemeindemodellrechnung differenziert nach Altersgruppen sind Verluste in allen Altersklassen bis 60 Jahren festzustellen. Die Altersklassen ab 60 Jahren steigen dagegen stark an. Trotz dieser Tendenzen verringert sich die gesamte Bevölkerungszahl der Stadt Euskirchen nicht. Durch die Differenzierung nach Altersgruppen wird jedoch die Verschiebung der Altersstruktur deutlich.

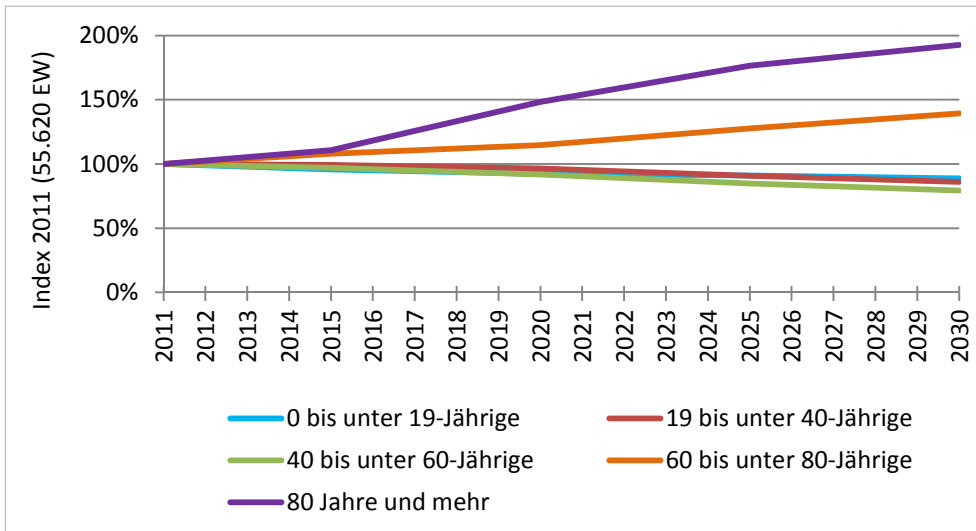


Abb. 21: Gemeindemodellrechnung für Euskirchen; Entwicklung nach Altersgruppen
 Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Aktuell wird Euskirchen innerhalb des Projektes „Wegweiser Kommune“ der Bertelsmann Stiftung als Demographietyp 6 „Mittelgroße Kommunen geringer Dynamik im Umland von Zentren und im ländlichen Raum“ eingeordnet. Die Ergebnisse des Wegweisers decken sich mit oben angestellten Analysen. Kommunen des Typs 6 weisen demnach relativ hohe Anteile alter und allein lebender Menschen sowie geringe Anteile von Kindern und Jugendlichen auf. Die Einwohnerentwicklung ist im letzten Jahrzehnt weitgehend stabil verlaufen, die meisten Kommunen konnten zunächst sogar Wanderungsgewinne verzeichnen, die die Verluste der natürlichen Entwicklung ausgeglichen haben. Die Vorausberechnung der Bevölkerungszahlen bis 2030 prognostiziert den meisten Städten und Gemeinden des Typs 6, jedoch eine Trendwende, da die meisten Kommunen dann schrumpfende

deutliche Verschiebung der Altersstruktur

„Wegweiser Kommune“ der Bertelsmann Stiftung

Einwohnerzahlen vorweisen werden.¹¹ Versucht man diese Aussagen auf Basis der Erkenntnisse zur Bevölkerungsstruktur und der bisherigen Bevölkerungsentwicklung (vgl. Kapitel 3.2) auf den Ortsteil Kuchenheim zu übertragen, kommt man zu dem Schluss, dass sich auch Kuchenheim einer ähnlichen Entwicklung gegenüber sieht. Kuchenheim verfügt allerdings über Standortpotentiale (u. a. gute Infrastrukturausstattung, Wohnbauflächenreserven), mit deren Hilfe, bei gezielter Entwicklung, eine positive Beeinflussung der Bevölkerungsstruktur sowie eine Abmilderung der Effekte des demographischen Wandels möglich sein sollten.

3.4 Ausländische Bürger

In der Statistik werden aktuell die Begriffe „Ausländer“ und „Personen mit Migrationshintergrund“ verwendet. Gemäß Definition des Statistischen Bundesamtes zählen zu den Menschen mit Migrationshintergrund *„alle Ausländer und eingebürgerte ehemalige Ausländer, alle nach 1949 als Deutsche auf das heutige Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Zugewanderte, sowie alle in Deutschland als Deutsche Geborene mit zumindest einem zugewanderten oder als Ausländer in Deutschland geborenen Elternteil“*.¹² Die uns vorliegenden Daten der Stadt Euskirchen beziehen sich auf den Begriff *„ausländische Bürger“*. Hier werden nur Personen erfasst, die keine deutsche Staatsbürgerschaft besitzen.

Die ausländischen Bürger in der Gesamtstadt Euskirchen machen mit einer Anzahl von 4.430 Personen einen Anteil von 7,9 % an der Gesamtbevölkerung aus (Stichtag 31.12.2013).¹³ In der Ortslage Kuchenheim liegt der Anteil der ausländischen Bevölkerung zum 31.12.2013 bei 5,2 %, absolut sind es 164 Personen.¹⁴

Der Ausländeranteil für 2013 im Kreis Euskirchen mit rund 5 % liegt nur sehr gering unter dem Anteil, der für die Ortslage Kuchenheim ermittelt wurde. Die errechneten Daten des Land NRW bezogen auf den Ausländeranteil liegen deutlich über den Werten der Gesamtstadt Euskirchen sowie der Ortslage Kuchenheim. Das Land NRW weist einen Ausländeranteil von rund 9,9 % auf.¹⁵

Nicht berücksichtigt ist das sich seit einigen Monaten abzeichnende und in seinen Ausmaßen noch nicht absehbare Thema der Flüchtlingsmigration nach Deutschland. Insofern sind die, auf Basis des derzeit zur Verfügung stehenden Datenmaterials gezogenen Schlussfolgerungen entsprechend kritisch zu hinterfragen.

¹¹ Bertelsmann Stiftung (Hrsg.) (2012): Typ 6: Mitttelgroße Kommunen geringer Dynamik im Umland von Zentren und im ländlichen Raum. <www.wegweiser-kommune.de/document/s/10184/33037/Demographietyp+6.pdf>. abgerufen am 11.09.2015.

¹² Statistisches Bundesamt (2015): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Bevölkerung mit Migrationshintergrund, Ergebnisse des Mikrozensus 2012. Wiesbaden: destatis, S. 6.

¹³ Datenbasis Stadt Euskirchen, Stichtag 31.12.2013.

¹⁴ ebenda.

¹⁵ IT.NRW (2015): Bevölkerungsstand Basis Zensus 2011 nach Nationalität und Geschlecht, Stichtag 31.12.2013.

**Ortsentwicklung
unter Berücksichtigung
des demographischen
Wandels**

**geringer Anteil aus-
ländischer Mitbürger**

3.5 Haushaltsstruktur

Eine wesentliche Auswirkung der immer stärkeren Ausdifferenzierung von Lebensstilen ist die Veränderung der Struktur privater Haushalte. „Das gemeinsame Wohnen und Wirtschaften (so die funktionale Definition des Privathaushalts in der amtlichen Statistik) sind zentrale Aktivitäten, die den Alltag und die Erfahrungswelt der meisten Menschen prägen“.¹⁶ Die Betrachtung der Bevölkerungszahlen allein reicht heute nicht mehr aus, um die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt abzuschätzen, denn speziell die privaten Haushalte erscheinen als Nachfrager auf dem Wohnungsmarkt.

Bis 2025 wird die Zahl der Haushalte trotz anhaltender Schrumpfung der Bevölkerung um 5 % ansteigen.¹⁷ Grund dafür ist eine Abnahme der durchschnittlichen Haushaltsgröße. Im Vergleich zu 2005 wird sie in den alten Bundesländern von 2,1 auf 1,9 Personen sinken, in den neuen Bundesländern von 1,9 auf 1,8 Personen.¹⁸

Ähnlich wie in der gesamten Bundesrepublik zeichnet sich auch auf Landes- und Kreisebene eine Zunahme bei den privaten Haushalten ab. Nach den Berechnungen des IT.NRW wird auf Basis einer Status-quo-Berechnung und der Trendvariante (inklusive statistisch signifikanter Trends) in Nordrhein-Westfalen eine Zunahme der Haushalte bis 2020 / 2025 zu verzeichnen sein. Diese ergibt sich durch Zunahme der Einpersonenhaushalte bei gleichzeitigem Rückgang der Mehrpersonenhaushalte. Insbesondere wird ein Rückgang bei den Haushalten mit Kindern erwartet. Dagegen wird der Bedarf an altersgerechten Wohnungen durch die Verschiebung der Altersstruktur in der Bevölkerung steigen. Der prognostizierte Zuwachs an Haushalten verteilt sich aber sehr unterschiedlich auf die Regionen. Die Nachfrage nach Wohnungen wird bis 2020 noch steigen, danach jedoch zurückgehen. Der Bedarf an altersgerechten Wohnungen wird aber weiter wachsen. Der Blick auf die Strukturen im Jahr 2050 zeigt eine Abnahme der privaten Haushalte in NRW, was sich durch den drastischen Bevölkerungsrückgang erklären lässt.¹⁹

Auch die Raumordnungsprognose 2025 aus dem Jahr 2009 kennzeichnet den Kreis Euskirchen als Region mit einer zunehmenden Haushaltszahl von mehr als 15 % im Zeitraum 2005 – 2025.²⁰

Aufgrund der beschriebenen Rahmendaten, was die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung angeht, ist davon auszugehen, dass die gesamtstädtische Haushaltsentwicklung in groben Zügen auch für die Entwicklungsplanung Kuchenheim herangezogen werden kann.

private Haushalte als Nachfrager am Wohnungsmarkt

Zahl an privaten Haushalten weiter steigend

¹⁶ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2009): Raumordnungsprognose 2025/2050, Band 29. Bonn: BBR, S. 35.

¹⁷ ebenda, S. 37.

¹⁸ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2009): Raumordnungsprognose 2025/2050, Band 29. Bonn: BBR, S. 38.

¹⁹ IT.NRW (Hrsg.) (2009): Statistische Analysen und Studien Band 64, Auswirkungen des Demographischen Wandels. Düsseldorf: IT.NRW, S. 6.

²⁰ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2009): Raumordnungsprognose 2025/2050, Band 29. Bonn: BBR, S. 41.

3.6 Grundstücksmarkt und Bodenrichtwerte

Entscheidende Faktoren für eine Eruiierung von Entwicklungsperspektiven für ein Quartier sind der „Zustand“ des Grundstücksmarktes sowie die Bodenrichtwerte.

Was den Grundstücksmarkt betrifft liegen nur kreisweite Aussagen des Gutachterausschusses vor. Der Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Kreis Euskirchen ist für alle elf Kommunen des Kreises zuständig (Weilerswist, Zülpich, Euskirchen, Mechernich, Bad Münstereifel, Schleiden, Kall, Nettersheim, Blankenheim, Hellenthal und Dahlem). Der Grundstücksmarktbericht 2014 beschreibt für das Jahr 2013 folgende Situation im Kreis Euskirchen im Vergleich zum Vorjahr:²¹

- *Gebrauchtimmobilien: Umsatzzuwachs von rund 8 % bei durchschnittlich gleichem Preisniveau.*
- *Wohnungseigentum: um rund 19 % steigende Umsätze, bei leicht steigendem Preisniveau.*
- *Baulandflächen: Umsatz annähernd auf Vorjahresniveau bei durchschnittlich gleichbleibenden Preisen.*
- *Baugrundstücke: höchste Bodenpreise u. a. in guten Wohnlagen des Kernortes Euskirchen (200 €/m² bis 210 €/m²).*

Gemäß dem Informationsportal BORIS.NRW, das aktuelle und zurückliegende Bodenrichtwerte flächendeckend für ganz Nordrhein-Westfalen zur Verfügung stellt, liegt das Preisniveau von Wohnbaugrundstücken in Kuchenheim zwischen 110 und 150 €. Aktuell konnten für Wohnbaugrundstücke im Neubaugebiet Mühlengarten sogar rund 160 €/m² erzielt werden. Für gewerbliche Bauflächen pendelt der Bodenrichtwert zwischen 35 und 45 €/m².

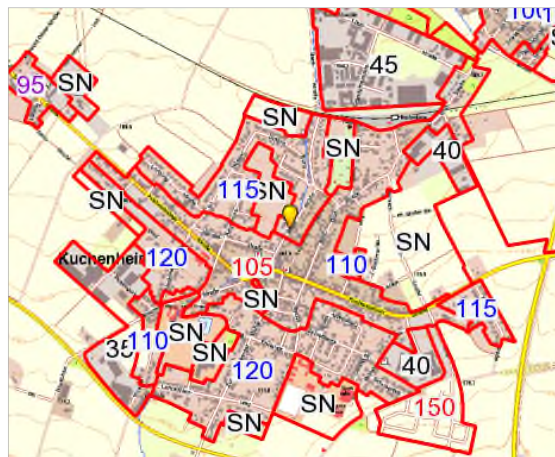


Abb. 22: Kartenausschnitt Kuchenheim

Quelle: BORIS.NRW, Der Obere Gutachterausschuss für Grundstücke im Land NRW 2015

Im Hinblick auf die strategischen Überlegungen zur Ortsentwicklung im Integrierten Handlungskonzept kann somit trotz der eklatanten städtebaulichen Missstände im Ortskern von einem weitgehend funktionierenden Grundstücksmarkt ausgegangen werden.

Grundstücksmarktbericht 2014

110 – 150 €/m² für Wohnbauland

²¹ Der Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Kreis Euskirchen (2014): Pressemitteilung vom 06.03.2014 zum Grundstücksmarktbericht 2014, S.1-2.

4 ANALYSE WIRTSCHAFT

4.1 Wirtschaftsentwicklung

Analysen des Wirtschaftsraumes Euskirchen wurden auf Datengrundlage des Landesbetriebs IT.NRW erstellt. Ergänzend wurden für die Analyse der Wirtschaftskenndaten Informationen der Stadt Euskirchen hinzugezogen.

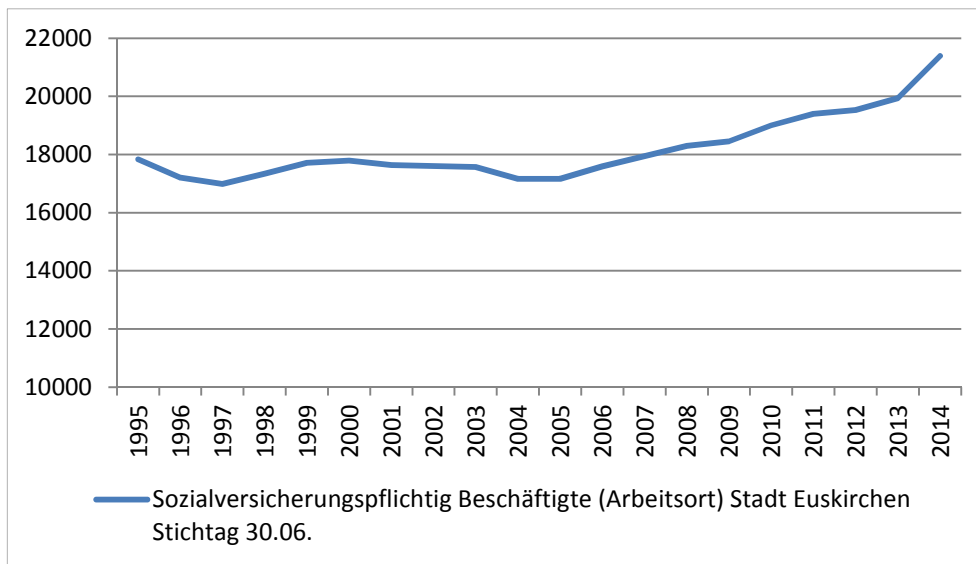


Abb. 23: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) in Euskirchen
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Erhebung nach Arbeitsort) zeigt insbesondere ab Mitte der 2000er Jahre einen positiven Trend für die Stadt Euskirchen. Die absolute Zahl stieg zwischen 2005 und 2014 um 4.224 Beschäftigte an, was eine relative Veränderung von fast 25 % bedeutet.

**anhaltend positive
Entwicklung in der
Gesamtstadt**

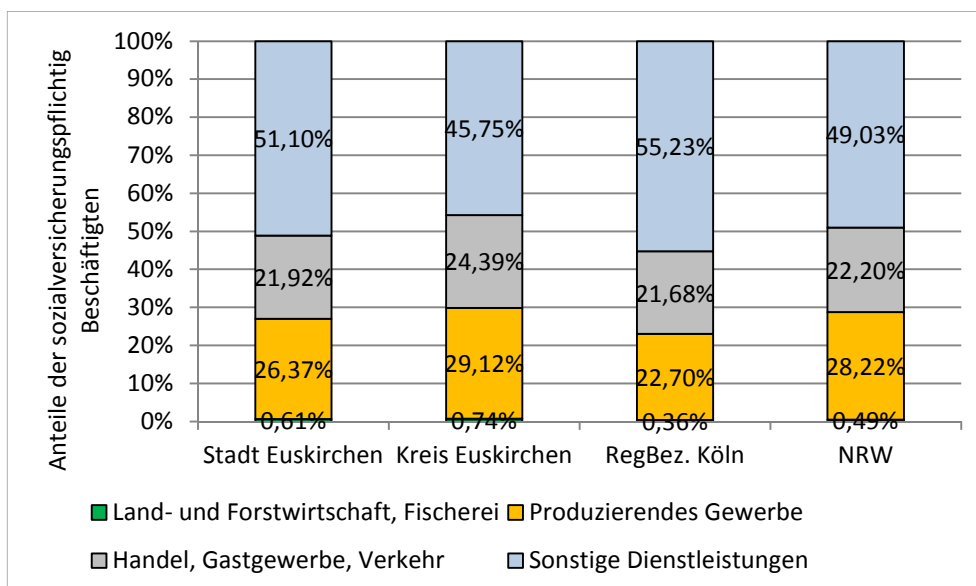


Abb. 24: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) in der Stadt Euskirchen nach Wirtschaftsbereichen 2014 (Stichtag 30.06.2014)
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Zum Stichtag 30.06.2014 zählt die Stadt Euskirchen 21.389 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort. Nach der Klassifikation WZ 2008 ist mit ca. 73 % der Großteil der in Euskirchen arbeitenden Personen im Dienstleistungsbereich beschäftigt, hingegen nur etwa 26 % im Produzierenden Gewerbe. Beim primären Wirtschaftssektor ist eine leichte Überrepräsentanz der Stadt und des Kreises Euskirchen gegenüber Regierungsbezirk und Land zu erkennen, was die anhaltende Bedeutung der Landwirtschaft im Raum Nordeifel / Zülpicher Börde verdeutlicht. Insgesamt sind die Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ähnlich verteilt wie in den übergeordneten Gebietskörperschaftsebenen.

Verglichen mit den Jahr 2008 kam es zu einer Fortführung des intersektoralen Strukturwandels. So konnte der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Dienstleistungsbereich um rund 7 % zulegen, wohingegen das Produzierende Gewerbe im gleichen Zeitraum einen Verlust von fast 5 % verzeichnete.

4.2 Pendlerbeziehungen

Die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Euskirchen spiegelt sich auch in der Pendlerstatistik wider. Es ist ein deutlicher Einpendlerüberschuss zu erkennen. Euskirchen ist für zahlreiche Menschen aus dem Umkreis ein bedeutender Arbeitsort. Im Gegenzug verlassen weniger Menschen die Stadt, um außerhalb der Stadtgrenzen zu arbeiten. Der Pendlersaldo beträgt nach aktuellen Berechnungen 3.677 Einpendler.

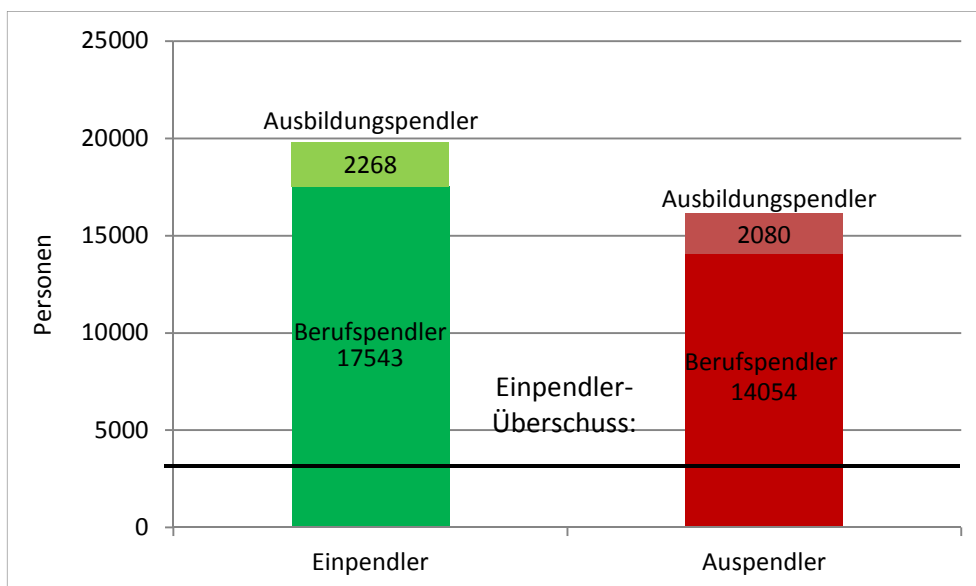


Abb. 25: Berufs- und Ausbildungspendelverkehr der Stadt Euskirchen (Stichtag 30.06.2008)
Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Betrachtet man die Herkunft der Berufseinpendler zeigt sich die Bedeutung Euskirchens als Kreisstadt und wichtiger Arbeitsort. So stammt über ein Drittel der Einpendler aus den Nachbarkommunen Mechernich (14,2 %), Bad Münstereifel (10,5 %) und Zülpich (10,4 %).

Dienstleistungssektor mit höchstem Beschäftigtenanteil

Dienstleistungssektor legt weiter zu

positiver Pendler-saldo

vornehmlich regionale Einpendlerverflechtung

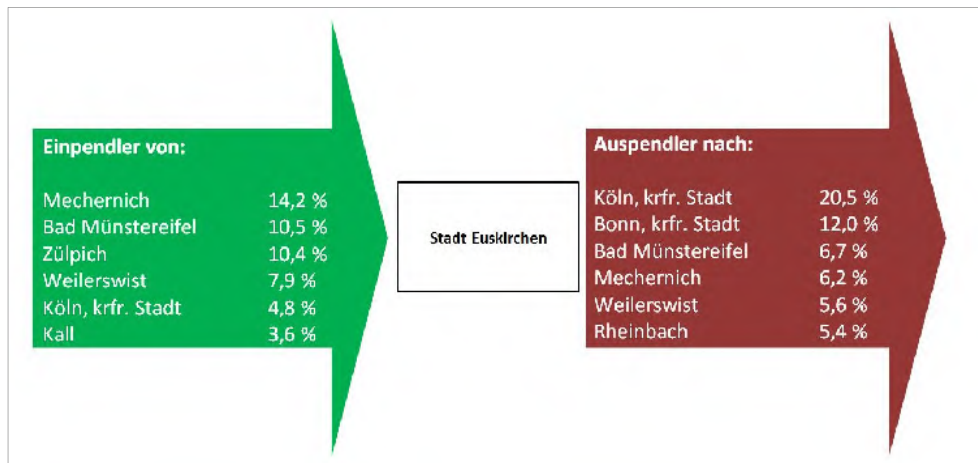


Abb. 26: Ein- und Auspendler nach Quell-/ Zielgebiet 2008
Eigene Darstellung nach Daten des IT.NRW 2015

Auspendler hingegen haben oftmals einen Arbeitsplatz in einem der beiden umliegenden Oberzentren Köln (20,5 %) oder Bonn (12 %). Die übrigen Auspendlerströme verteilen sich auf ganz unterschiedliche Zielgebiete, vornehmlich sind dies Kommunen der Nordeifel und des Rhein-Sieg-Kreises.

Entwicklungsperspektiven für Kuchenheim als Wohnstandort können in diesem Zusammenhang sowohl in der Bindung von in der Kernstadt arbeitenden Personen (unmittelbare Nähe) als auch von Auspendlern (Bahnhaltopunkt) gesehen werden.

4.3 Einzelhandelskonzept

In der Landesplanung wird die Kreisstadt Euskirchen als Mittelzentrum eingestuft (vgl. auch Kap. 2.1). Neben der Grundversorgung wird in Euskirchen auch die überörtliche Versorgung an Dienstleistungen und Waren gedeckt, die durch die umliegenden Grundzentren nicht geleistet werden kann. Zum Themenfeld Einzelhandel ist im November 2014 eine Fortschreibung des kommunalen Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Euskirchen von der GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH) erarbeitet worden.

Die Gesamtstadt Euskirchen verfügt über einen vielfältigen Einzelhandelsbestand. Die rund 135.185 m² Verkaufsfläche sind unterschiedlich auf das Stadtgebiet verteilt. Der eindeutige Einzelhandelsschwerpunkt ist in der Kernstadt Euskirchens festzustellen. Mit rund 66 % der gesamten Verkaufsfläche übernimmt die Euskirchener Kernstadt die Versorgung der Gesamtstadt.

Dennoch übernehmen auch die Einzelhandelslagen in den umliegenden Ortsteilen die Funktion der Grundversorgung und sind daher als Nahversorgungszentren einzuordnen, hier ist u. a. Kuchenheim aufzuführen, das mit einem Anteil von 1,2 % jedoch eine eher geringe Gewichtung an der gesamten Verkaufsfläche übernimmt.

Auspendler v. a. in die Oberzentren

Aktualisierung in 2014

Nahversorgungszentrum Kuchenheim

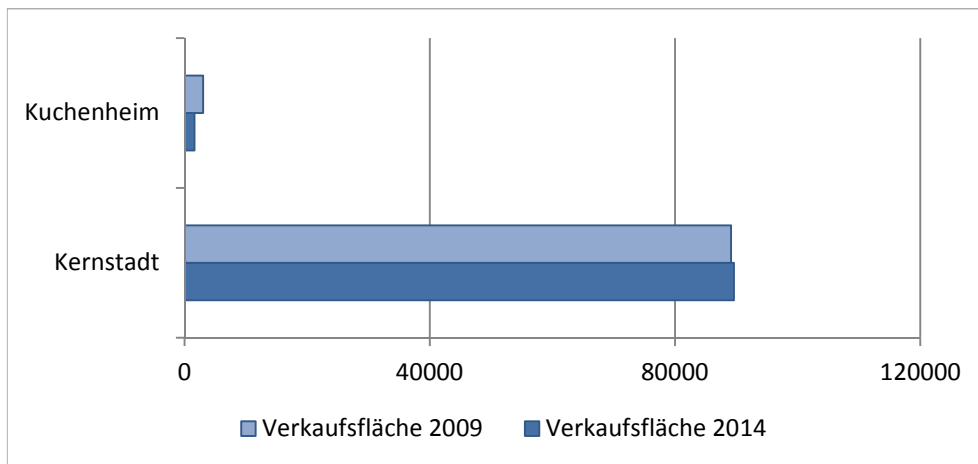


Abb. 27: Einzelhandelsbestand nach Verkaufsfläche
Quelle: GMA 2014²²

Des Weiteren kann in Kuchenheim ein Negativtrend in Bezug auf die Verkaufsfläche konstatiert werden, der sich aufgrund Schließung gleich mehrerer Anbieter (z. B. Klang Forum, Die Wohnkultur, Gartenmöbel Fachcenter Milling) verzeichnen lässt.²³

Gestützt wird dieser Negativtrend auch durch die Abnahme der Anzahl der Betriebe. Die Zahl der Betriebe in Kuchenheim hat sich von 25 im Jahr 2009 auf 15 im Jahr 2014 verringert.

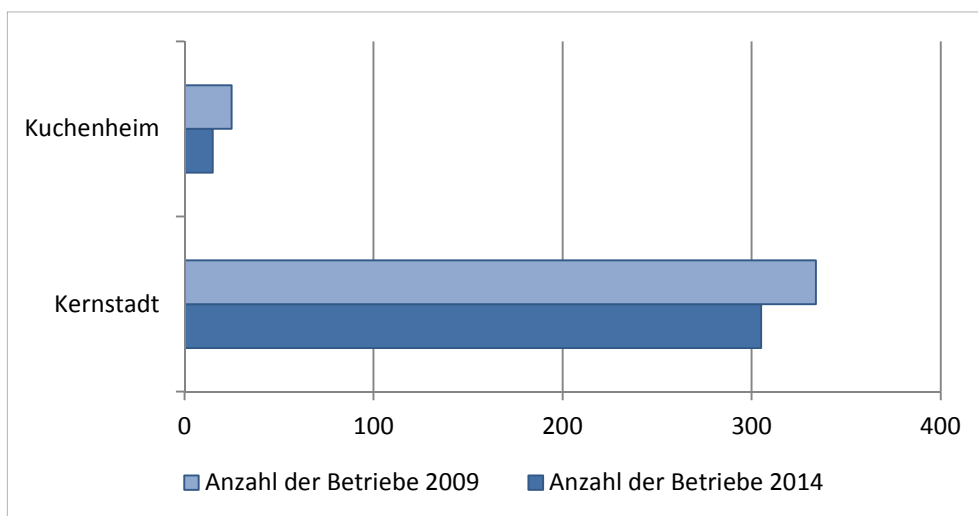


Abb. 28: Einzelhandelsbestand nach Betrieben
Quelle: GMA 2014²⁴

Auch wenn die Anzahl der Betriebe abgenommen hat, erfüllt der Ortskern u. a. durch den ansässigen Lebensmittelmarkt (Cap-Markt, ehem. Edeka-Markt) einen wesentlichen Versorgungsauftrag, sodass in Kuchenheim ein Nahversorgungszentrum abgegrenzt wurde. Es versorgt den Ortsteil Kuchenheim sowie den benachbarten Ortsteil Weidesheim.²⁵

Einzelhandel auf dem Rückzug

Nahversorgung wieder gesichert

²² GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2014): Fortschreibung des kommunalen Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Euskirchen. Köln: GMA, S.30.

²³ ebenda.

²⁴ ebenda, S.30.

²⁵ ebenda, S.86.

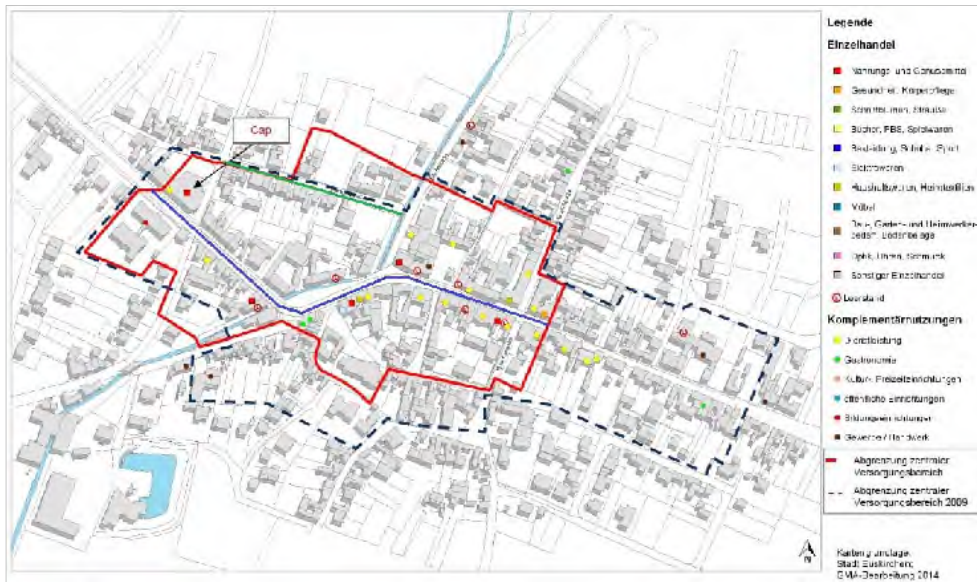


Abb. 29: Nutzungsstruktur und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich Nahversorgungszentrum Kuchenheim
 Quelle: GMA 2014²⁶

Innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches in Kuchenheim sind im Hinblick auf die Leerstands- als auch Angebotssituation erhebliche Defizite festzustellen (u. a. stehen 6 von 15 Geschäftslokalen leer). D. h. es sind dringend Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind dem Funktionsverlust im Zentrum Kuchenheims entgegenzuwirken.

Eine Besonderheit in Kuchenheim ist, dass nur ein kleinflächiger Lebensmittelmarkt vorhanden ist, der den aktuellen Markterfordernissen nicht mehr in vollem Umfang entspricht. Um die Versorgungssicherheit auch im Falle einer Schließung des derzeitigen Nahversorgers sicherzustellen, wurden im Einzelhandelskonzept zwei Entwicklungsflächen definiert.²⁷ Beide Flächen sind dem zentralen Versorgungsbereich von Kuchenheim zuzuordnen. Die erste Potentialfläche liegt zentral an der „Kuchenheimer Straße“, die zweite Fläche schließt an die in zweiter Reihe zur Hauptverkehrsachse verlaufende Händelstraße an.

Die favorisierte Realisierung eines Lebensmittelmarktes ist vor allem aufgrund der höheren Frequenz potenzieller Kunden an der „Kuchenheimer Straße“ zu verorten²⁸. Im Hinblick auf die Sicherung und Stärkung des Nahversorgungszentrums könnte auch im Vorfeld eine Sortimentsergänzung erfolgen, allerdings immer unter der Prämisse der Standortsicherung des Cap-Marktes.

Die entsprechenden Ziele werden von Politik und Verwaltung konsequent verfolgt, so wurde z. B. in jüngerer Zeit eine Bauvoranfrage für einen großflächigen Lebensmittelmarkt außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs abgelehnt (vgl. Kapitel 5.2.3, CAP-Markt als zentraler Nahversorger).

Zentraler Versorgungsbereich

erheblicher Leerstand

Entwicklungsflächen für Handel definiert

Sicherung der Nahversorgung im Zentrum

²⁶ ebenda, S.89.
²⁷ ebenda, S. 90.
²⁸ ebenda, S. 90.

5 VORGABEN, BINDUNGEN, PLANUNGEN

Kenntnisse über das vorhandene Planungsrecht, Bindungen und zukünftige Vorhaben im Untersuchungsgebiet sind von entscheidender Bedeutung für die konzeptionelle Arbeit. Denn nur so kann konzeptionell reagiert, können Planungsspielräume ausgelotet und Anpassungsbedarfe im Hinblick auf neue strategische Weichenstellungen erkannt werden.

5.1 Geltendes Planungsrecht

Der seit 2004 rechtswirksame Flächennutzungsplan legt u. a. folgende Ziele für das Plangebiet fest:

- Der Bereich entlang der B 56 (Kuchenheimer Straße), sowie in nördlicher Richtung entlang der Heinrich-Ruster-Straße bzw. Willi-Graf-Straße ist als gemischte Baufläche, die übrigen Siedlungsflächen sind als Wohnbauflächen dargestellt.
- Der Flächennutzungsplan stellt für den Ortsteil Kuchenheim großzügige Wohnbauflächenpotentiale im südöstlichen Bereich dar. Diese wurden in der Zwischenzeit, entsprechend den Empfehlungen aus der Rahmenplanung angepasst bzw. reduziert.
- Nördlich der Bahnlinie sowie östlich der Heinrich-Ruster-Straße und im Bereich der Carl-Koenen-Straße, südlich der Kuchenheimer Straße liegen Flächen für Gewerbe.
- Neben der Darstellung der Kuchenheimer Straße, der Carl-Koenen-Straße, der Heinrich-Ruster-Straße und der südlich des Ortsteils verlaufenden K 24 als überörtliche / örtliche Hauptverkehrsstraßen, sind hier bereits mögliche Trassen für eine zukünftige Umgehung des Ortsteils Kuchenheims verzeichnet.

**Flächennutzung
gem. FNP**

**mögliche Trassen-
führung Ortsumfah-
rung dargestellt**

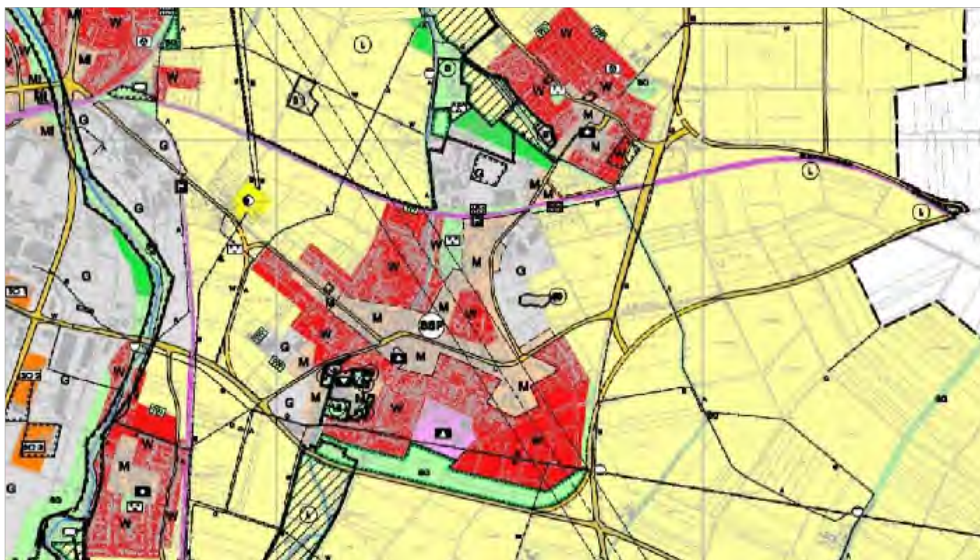


Abb. 30: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Euskirchen
Quelle: Stadt Euskirchen 2015

In der Ortslage Kuchenheim liegen u. a. folgende rechtskräftige Bebauungspläne (BP) vor:

- Bebauungsplan Nr. 5 (Rechtskraft 11.08.1981) – Bereich südlich des Bahnhofes
- Bebauungsplan Nr. 13a (Rechtskraft 28.11.2006) – Bereich zwischen Kuchenheimer Straße und Münsterstraße
- Bebauungsplan Nr. 13a 1. Änderung (Rechtskraft 17.11.2012) – Bereich zwischen Kuchenheimer Straße und Münsterstraße
- Bebauungsplan Nr. 13a 2. Änderung (Rechtskraft 30.06.2015) – Bereich zwischen Kuchenheimer Straße und L 210
- Bebauungsplan Nr. 16 (Rechtskraft 16.10.2013) – Bereich der Westumfahrung

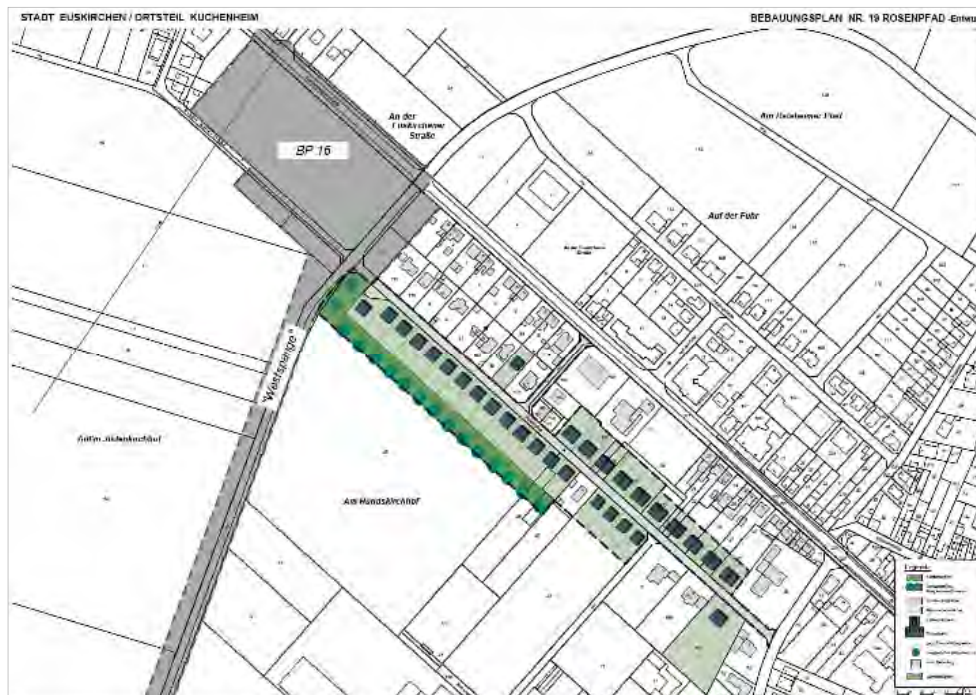


Abb. 31: Bebauungsplan Nr. 19 mit nachrichtlicher Darstellung, Bebauungsplan Nr. 16
Quelle: Stadt Euskirchen 2015

Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung kommt dem Bebauungsplan Nr. 13a mit ca. 108 Grundstücken für Einfamilien-/ Doppel- und Mehrfamilienhausbebauung eine besondere Bedeutung zu.

Ebenso soll der noch im Verfahren befindliche Bebauungsplan Nr. 19 – Bereich zwischen Kuchenheimer Str., Stiefelhagenstr., Rosengarten sowie Westumfahrung einen Beitrag zur Arrondierung des Orts leisten.

Für den folgendermaßen umgrenzten Bereich – im Westen vom Erftmühlenbach, im Norden durch eine Grünlandfläche und dem Rheinischen Industriemuseum, im Süden durch die Bebauung im Lohmühlenweg und im Osten durch einen Gewerbebetrieb – besteht seit dem 27.09.2004 eine Satzung zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen in den im Zusammenhang bebauten Ortsteil Kuchenheim.

**Bebauungspläne
vornehmlich für
Wohnzwecke**

**Planungsrecht für
Westumfahrung
geschaffen**

Neubaugebiet „Mühlengarten“

Für den Bebauungsplan Nr. 15, der sich auf ein 2,7 ha großes Gebiet zwischen Händelstraße und Unterer Burg bezieht, wurde der Aufstellungsbeschluss am 06.01.2009 gefasst. Dort sollen, auf Initiative eines privaten Entwicklers, bis zu 48 Häuser entstehen. Dieses Verfahren ruht, da das Vorhaben auf erhebliche Widerstände aus der Bürgerschaft gestoßen ist, das heißt, der Bebauungsplan wurde bisher nicht zur Rechtskraft geführt.

5.2 Tangierende Projekte und städtebauliche Planungen

5.2.1 LVR-Industriemuseum, Schauplatz Kuchenheim

Der LVR übernahm Ende der 1980er Jahre von der Stadt Euskirchen die Tuchfabrik Müller samt Grundstück für das damals entstehende Rheinische Industriemuseum. Daraufhin wurde zunächst eine genaue sozial-, technik- und baugeschichtliche Dokumentation des Überlieferungszustandes gefertigt. Auf dieser Basis wurde ein Konzept entwickelt, das vorsah, die Tuchfabrik Müller möglichst vollständig und authentisch zu erhalten und im Zustand des letzten Betriebstages 1961 zu präsentieren. Fußend auf diesem Konzept wurde sehr sanft und vorsichtig die umfassende Sanierung und Restaurierung der Tuchfabrik durch die Hochbauabteilung des LVR durchgeführt. Zum Schluss wurde die zurückhaltende museale Ergänzung und Erläuterung eingebracht. Um die Tuchfabrik nicht mit neuen Funktionen zu überfrachten, wurde ergänzend ein Neubau eines Funktionsgebäudes für die modernen Bedürfnisse von Verwaltung, Haustechnik, Museumspädagogik, Sonderausstellungen, Cafeteria realisiert.



Abb. 32: Innenhof der ehem. Tuchfabrik
Quelle: LVR 2015²⁹

Das Museum wurde im Jahr 2000 als letztes in der Reihe der sechs LVR-Industriemuseen eröffnet. Im Durchschnitt besuchten in den letzten Jahren 26.000 bis 28.000 Besucher pro Jahr das Museum. Die Besucher kommen nicht nur aus der näheren Region, sondern zum Teil von weither, da das Museum inzwischen national und international auf Grund des

einzigartigen Überlieferungszustandes, des lebendigen Vorführibetriebs und der als vorbildlich angesehenen Restaurierung hohe Anerkennung erfährt und einen überregionalen Bekanntheitsgrad genießt. Rund 70 % der Besucher kommen nicht aus dem Kreis Euskirchen. Ca. 30 – 40 % der Besucher sind Schüler. Neben der Dauerausstellung werden regelmäßig attraktive Son-

**Kuchenheim im
Verbund der LVR-
Industriemuseen**

**rund 27.000 Besu-
cher pro Jahr**

**einzigartiger Vor-
führbetrieb**

²⁹ LVR, Landschaftsverband Rheinland (2015): LVR-Industriemuseum - Schauplatz Euskirchen. <http://www.industriemuseum.lvr.de/de/euskirchen/euskirchen_1.html>. abgerufen am 11.09.2015.

derausstellungen, zum Teil in enger Kooperation mit den anderen Schauplätzen des LVR-Industriemuseums, durchgeführt.

Der Schauplatz führt seit 19 Jahren jährlich den ebenfalls überregional sehr bekannten Rheinischen Wollmarkt durch, zu dem regelmäßig ca. 8.000 bis 9.000 Besucher kommen.

Das Angebot des Museums konnte in den letzten Jahren noch erweitert werden: 2006 wurde das Museumsgästehaus Mottenburg eröffnet, das – entsprechend dem innovativen Ansatz des LVR: „Schüler wohnen im Museum“ – Schulklassen die Möglichkeit bietet, drei oder fünf Tage auf dem Museumsgelände zu wohnen und ein intensives Programm im Museum und rund um die Tuchfabrik zu erleben. In diesem Rahmen wurde auch die mittelalterliche Burganlage „Obere Burg“ freigelegt, restauriert und für die Öffentlichkeit erschlossen. Im Jahr 2007 konnte in Ergänzung dazu ein Fahrradverleih für Schulgruppen und auswärtige Besucher eröffnet werden (weitere touristische Aufwertung). Die Maßnahmen wurden vom Land mit Städtebauförderungsmitteln bezuschusst. Die Wiederherrichtung der Burganlage und der Neubau werden von der Bevölkerung sehr positiv angenommen. Der vorläufig letzte Schritt zur städtebaulichen Sanierung des gesamten Areals ist eine Aufbereitung der Industriebrache rund um das Gelände der Oberen Burg, die von der Stadt Euskirchen mit Hilfe und in Kooperation mit dem LVR durchgeführt wird.

Handlungsbedarf wird allerdings noch in der durchgängigen Anbindung des Areals an den Ortskern, in einer, auch den Wünschen der Quartiersbewohnerschaft entsprechenden, verbesserten Ausstattung der Grün- und Spielanlagen sowie einer stärkeren Öffnung der Räume / der Museumsgastonomie (z. B. mit Außengastronomie, für private Feiern) gesehen.

5.2.2 Industriebrachenentwicklung südöstlich der Oberen Burg

Die Entwicklung von Wohnen im südöstlichen Bereich der ehemaligen Industriebrache, zwischen den Straßen Lohmühlenweg und Tomberger Mühle, ist als wichtiger Beitrag zur Neuordnung des gesamten Areals zu werten.

Vorgesehen ist die Schaffung von Planungsrecht zur Errichtung von zehn bis 15 Wohngebäuden in offener Bauweise, die gegebenenfalls auch mehrere Wohneinheiten pro Objekt aufnehmen können. Besonderes Augenmerk liegt auf einer qualitätsvollen Einbindung des Landschaftsraums und der Berücksichtigung der geschützten Landschaftsbestandteile.



Abb. 33: Bebauungsplanvorschlag Wohnen an der Oberen Burg
Quelle: Stadt Euskirchen 2012

überregional bekannter Wollmarkt

Restaurierung und neue Nutzung der Oberen Burg

Engagement der Städtebauförderung

fehlende Bausteine

Umnutzung einer Gewerbebrache für Wohnen

5.2.3 CAP-Markt als zentraler Nahversorger

Nach der Schließung des Edeka-Marktes ist das Ladenlokal modernisiert und der Cap-Markt am 21.08.2014 eröffnet worden. Auf 650 m² Verkaufsfläche wird das Sortiment eines Edeka-Handelsgeschäftes angeboten, inklusive Fleischtheke und Bäckerei. Derzeit werden 18 Mitarbeiter beschäftigt, von denen neun eine anerkannte Schwerbehinderung haben.

Dem Cap-Markt stehen auf dem angemieteten Grundstück 23 Parkplätze zur Verfügung, was nach Aussage des Betreibers ausreichend ist. Im Rahmen der geplanten Städtebauförderung und der vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kann das Parkplatzangebot an der Kuchenheimer Straße gegebenenfalls verbessert werden.

Nach Betreiberangaben hat der Cap-Markt seit der Eröffnung ca. 580 Kunden pro Tag. Aktuell werden bis zu 700 Kunden täglich erfasst, womit der wirtschaftliche Fortbestand des Cap-Marktes gesichert erscheint. Auch die zusätzlichen etwa 130 neuen Haushalte im Südosten Kuchenheims könnten mitversorgt werden. In diesem Zusammenhang kann ergänzend eine mit dem Vermieter vereinbarte Option über eine Erweiterung der Verkaufsfläche um 200 m² aktiviert werden. Die Vergrößerung würde zur Standortsicherung beitragen.

Grundsätzlich gibt es bislang durchweg positive Rückmeldungen zum Sortimentsangebot sowie Parkplatzangebot. Vor allem die älteren Kunden schätzen die zentrale Lage aufgrund ihrer guten fußläufigen Erreichbarkeit. Im Laufe des Jahres wird als Ergänzung ein Lieferservice eingerichtet.

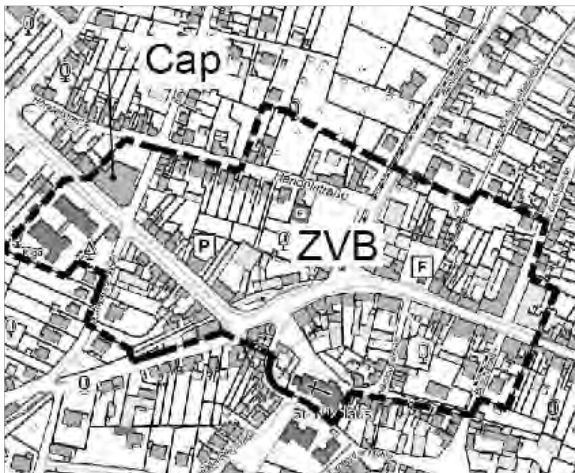


Abb. 34: Lage des Cap-Marktes im Zentralen Versorgungsbereich gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept
Quelle: Stadt Euskirchen 2015

Politik und Verwaltung messen der Standortsicherung der Nahversorgung an dieser zentralen Stelle oberste Priorität zu. Dies kam u. a. in einer Ablehnung einer Bauvoranfrage für einen Lebensmittelmarkt am östlichen Ortseingang, außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs zum Ausdruck.

CAP-Markt stellt Nahversorgung sicher

Servicequalität

5.2.4 Siedlungsentwicklung im Bereich zwischen Kuchenheimer Straße und L 210 (Neubaubereich Mühlengarten, BP Nr. 13)

Gemäß der Rahmenplanung Kuchenheim sollte sich die Siedlungsentwicklung im Südosten nicht soweit, wie zunächst im FNP dargestellt, erstrecken (Stichwort: moderates Wachstum). Dieser Zielvorgabe folgend wurde ein großes Neubaubereich mit 108 Parzellen für Ein-/ Zwei- und Mehrfamilienhäuser, der sogenannte „Mühlengarten“ entwickelt, welches den südöstlichen Siedlungsabschluss bildet.



Abb. 35: Gebietsplan Mühlengarten
Quelle: Stadt Euskirchen 2015

Planungsrechtlich liegt dem Bereich der Bebauungsplan 13a (inkl. Änderungen) ergänzt um eine Gestaltungssatzung zugrunde. Die problemlose Vermarktung (aktuell ist nur noch ein Grundstück verfügbar) zeigt, dass Kuchenheim als Wohnstandortpotential aufweist. Zudem trägt das Projekt zur Sicherung der nahegelegenen Wohnfolge- sowie Nahversorgungsinfrastrukturen bei.

5.2.5 Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof Kuchenheim (Haltepunkt der S 23) ist ein wichtiger Standortfaktor für Kuchenheim. Das Umfeld vermittelt allerdings den Eindruck einer Brachfläche und ist wenig einladend. Bereits vor und auch im Zuge der Rahmenplanung wurden Überlegungen zur Neuordnung und Aufwertung des Bereichs angestellt. Grundlegend erschien die Entwicklung eines tragfähigen städtebaulichen Konzeptes, das sowohl die Neunutzung von Flächen (ggf. Abriss von maroden Gebäuden) für Wohnbebauung als auch die

Siedlungsentwicklung gem. Rahmenplanung

zügige Entwicklung

Bahnhofsumfeld bereits länger Thema

Neugestaltung des Bahnhaltepunktes mit einem Vorplatz, einer Fahrradparkplatz- und P+R-Anlage südlich der Gleise vorsah.

Die Entwicklung nördlich der Gleise ist zunächst perspektivisch zu sehen, da diese erst mit einem zweigleisigen Ausbau der Strecke sinnvoll werden würde.



Abb. 36: Auszug Rahmenplanung Kuchenheim, Vertiefungsbereich Bahnhof
Quelle: Eigene Darstellung 2011

Das Entwidmungsverfahren und der Eigentumsübertrag einer 6.900 m² großen, südlich der Gleise gelegenen Fläche, von der Bahn auf die Stadt ist mittlerweile abgeschlossen. Bisher erfolgte bereits die Sanierung und Ergänzung von Gebäuden als private Maßnahmen sowie der Abriss des bereits länger nicht mehr genutzten Bahnhofsgebäudes Ende 2013 als öffentliche Maßnahme. Für die weitere Entwicklung des Bereichs sind die bessere Verknüpfung mit dem Ortskern (sowie den Schulen und dem LVR-Industriemuseum) sowie die Neuordnung der Pendlerverkehre (P+R-Platz) von entscheidender Bedeutung.



Abb. 37: Ehemaliges Bahnhofsgebäude
Quelle: Stefan Flöper 2007

P+R-Anlage nördlich der Gleise perspektivisch

Stadt erwirbt Bahnflächen

5.3 Vorhandene Zweckbindungen

Projekte, deren Finanzierung im Rahmen früherer Förderungsmaßnahmen ermöglicht wurde, unterliegen einer Zweckbindungsfrist. In dieser zeitlichen Frist dürfen für weitere neue Maßnahmen in diesen Bereichen nicht erneut Fördermittel beantragt werden.

Im Untersuchungsraum für das Integrierte Handlungskonzept Kuchenheim liegt das ehemalige Industrieareal der Tuchfabrik Müller, das von 1996 an schrittweise entwickelt wurde. Kernbausteine der Entwicklung waren die Einrichtung des LVR-Industriemuseums, die Sanierung und Wiedernutzung der Oberen Burg als Museumsgästehaus sowie die Herrichtung von Grün- und Freiflächen.

Festzuhalten sind im Wesentlichen drei Abschnitte:

Einrichtung LVR-Industriemuseum:	1996 – 1999	12,5 Mio. €
Errichtung Museumsgästehauses:	2006	2,0 Mio. €
Umfeldsanierung (Grün-/ Spielflächen):	2009	0,6 Mio. €

Als Grundlage der Sanierungsmaßnahme wurde ein Sanierungsgebiet „Obere Burg“ förmlich festgelegt.

Sanierungsmaßnahme „Obere Burg“

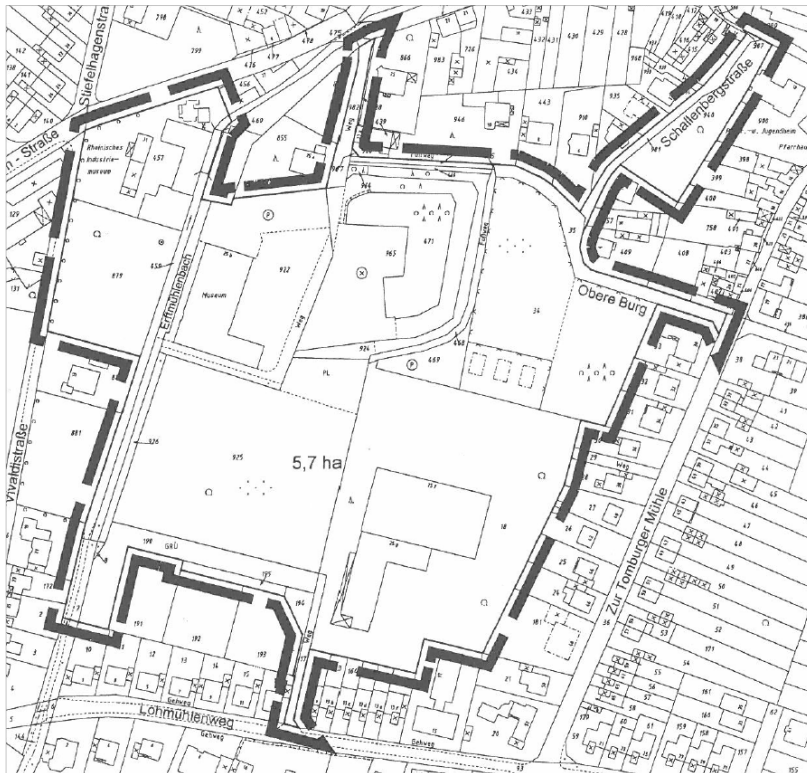


Abb. 38: Abgrenzung Sanierungsgebiet „Obere Burg“
Quelle: Stadt Euskirchen 2015

Es wird empfohlen, in Vorbereitung der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Kuchenheim die Sanierungsmaßnahme „Obere Burg“ abzuschließen und fehlende Bausteine zur nachhaltigen Integration des Geländes und seiner Angebote (mitunter auch Funktionsverbesserung gemäß den Zielen der Altmaßnahme) in der aktuellen Gesamtmaßnahme unterzubringen und umzusetzen.

6 STÄDTEBAULICHE BESTANDSERHEBUNG UND -BEWERTUNG

6.1 Verkehr

Grundsätzliches Ziel ist es, eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung des Ortsteils Kuchenheim zu gewährleisten. Dazu sind städtebauliche und verkehrliche Ziele in Einklang zu bringen und gemeinsame, integrierte Lösungen zu entwickeln.

Aufgrund der Vielschichtigkeit des Themas Verkehr wird dieses in den Themenblöcken motorisierter Verkehr, ruhender Verkehr, öffentlicher Personennahverkehr sowie Fußgänger und Radverkehr separat analysiert.

differenzierte Betrachtung der Verkehrsarten

6.1.1 Motorisierter Individualverkehr



Abb. 39: Plan Nr. 2 – Verkehrsnetz / Mobilität, Ausschnitt historischer Ortskern
Eigene Darstellung 2015

In unmittelbarer Nähe zum, bzw. durch den Ortsteil Kuchenheim hindurch, verlaufen fünf Hauptverkehrsstraßen, die eine hohe Bedeutung für die überregionale und regionale Anbindung besitzen:

Straßennetz

- B 56: durchquert Kuchenheim in Ost-West-Richtung
- L 210: verläuft östlich an Weidesheim und Kuchenheim in Nord-Süd-Richtung vorbei und kreuzt die B 56 auf Höhe Kuchenheim
- K 24: führt südlich am Ortsrand Kuchenheims entlang
- K 1: Verbindet die K 24 im Süden mit dem Zentrum Kuchenheims bzw. mit der B 56

Die nächstgelegenen Bundesautobahnen 1 und 61 verlaufen in einiger Entfernung westlich der Kreisstadt bzw. östlich von Kuchenheim. Die B 56 fungiert als Zubringerstraße zur BAB 61. Die BAB 1 ist über die B 56 und im weiteren Verlauf über die B 266 in Richtung Westen erreichbar (vgl. auch Kap.2.1). Somit ist Kuchenheim gut an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Fahrtzeit zu größeren Städten der Rheinschiene ist relativ kurz. So sind beispielsweise die Innenstädte von Köln und Bonn in deutlich weniger als einer Stunde erreichbar.

Die Ortsdurchfahrt der B 56 (Kuchenheimer Straße) ist entsprechend ihrer Funktion stark mit Durchgangsverkehr belastet. Die Ende April 2009 durchgeführten Zählungen bestätigen das hohe Verkehrsaufkommen, wobei die ermittelten Zahlen leicht unter den Analysewerten 2001 bzw. den Prognosewerten 2015 lagen (rund 9.000 – 9.400 Fahrzeuge/24 Stunden). Zudem wurden relativ hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten an den Zählstellen nachgewiesen (V85 Ost: ca. 45 km/h und V85 West: ca. 55 km/h). Der in 2009 ermittelte LKW-Anteil lag bei rund 8 %. Dieser Wert sollte heute deutlich niedriger liegen, da ein Durchfahrtsverbot für LKW verhängt und eine entsprechende Beschilderung vorgenommen wurde. Allerdings fehlt ein faktischer Nachweis der Wirksamkeit, z. B. durch eine aktuelle Zählung.

hohes Verkehrsaufkommen insb. auf Kuchenheimer Str.

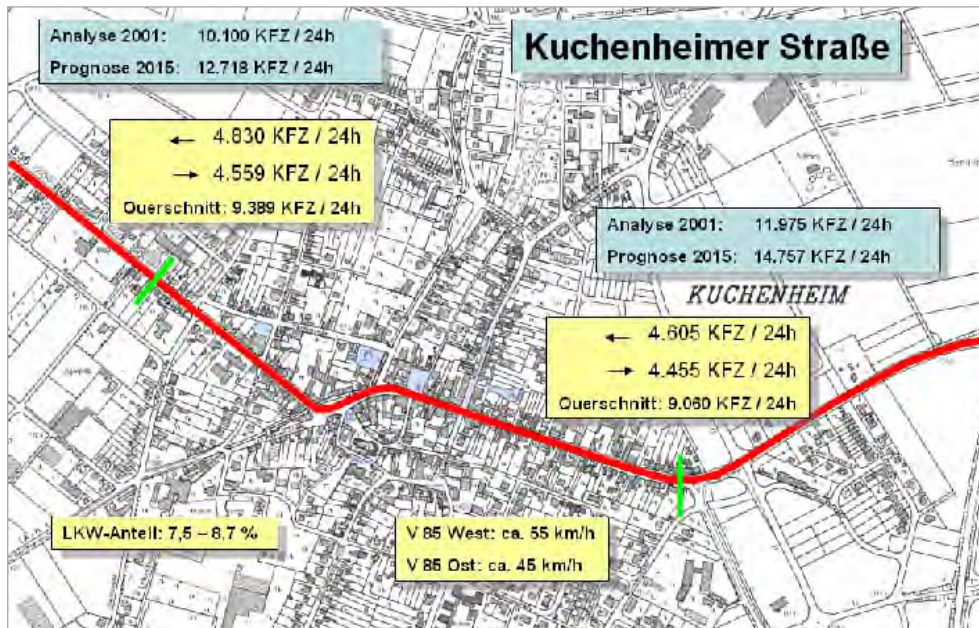


Abb. 40: Übersicht Verkehrsdaten Ortskern Kuchenheim
Quelle: Eigene Darstellung 2009

Aufgrund des – insbesondere im Ortskern – sehr engen Straßenquerschnitts kommt es zu einer hohen Belastung der Anwohner, einer Gefährdung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer (Schulweg) sowie einer Verdrängung aller anderen Nutzungen aus dem Straßenraum. Da fachplanerisch davon ausgegangen wird, dass eine Verkehrsachse ab einem Aufkommen von rund 4.000 – 5.000 Fahrzeugen/24 Stunden eine trennende Wirkung auslöst, lässt sich leicht nachvollziehen, dass im historischen Ortskern und zentralen Versorgungsbereich von Kuchenheim großer Handlungsbedarf besteht.

starke Belastung und Gefährdung



Abb. 41: Bestandssituation in der Kuchenheimer Straße
Quelle: Eigene Fotografie 2009

Halbierung des Verkehrsaufkommens notwendig

Ein ähnliches Bild zeigt sich im Bereich der Carl-Koenen-Straße (K 1), welche die K 21 mit der B 56 Kuchenheimer Straße verbindet, wenn man einen entsprechenden Maßstab was Straßenraumgestalt und -querschnitt angeht, anlegt. Hier liegt die Belastung bei etwa 4.000 Fahrzeugen/24 Stunden, der Anteil der Lkw bei 5 %, was ebenso als hoch einzustufen ist.

Die Willi-Graf-Straße übernimmt die Aufgaben einer Hauptsammelstraße und kann in zwei Abschnitte gegliedert werden. Der südliche Abschnitt ist als Einbahnstraße in Fahrtrichtung B 56 eingerichtet, der nördliche Abschnitt verbindet den Ortskern mit dem Bahnhof, dem Gewerbegebiet sowie mit dem benachbarten Weidesheim. Die Bachstraße verläuft im Zweirichtungsverkehr parallel zur Willi-Graf-Straße, die Lambertusstraße verbindet die beiden erstgenannten Straßen miteinander. Die Bewältigung der Verkehre in diesen engen Straßenräumen gestaltet sich ebenfalls als schwierig.

Die Anbindung des nördlich der Bahnlinie gelegenen Gewerbegebietes erfolgt über das System Bach- und Willi-Graf-Straße. Das Verkehrsaufkommen liegt bei rund 2.200 Fahrzeugen/24 Stunden. Besonders der Schwerlastverkehrsanteil mit Ziel- bzw. Ausgangspunkt Gewerbegebiet Lisztstraße belastet nicht nur Kuchenheim, sondern auch Weidesheim. Die parallel zum System Bach- und Willi-Graf-Straße verlaufende, noch nicht ausgebaut, anbaufreie Heinrich-Ruster-Straße könnte in Zukunft eine größere Rolle zur Andienung des Bahnhofs sowie des Gewerbegebietes und damit zur Entlastung des Ortskerns spielen.

Weiterhin zu nennen sind die Straße zur Tomberger Mühle als wichtige Sammelstraße zur Erschließung des südlichen Ortskerns, die Buschstraße zur Anbindung des Schul- und Sportgeländes sowie der Rheinbacher Weg, der u. a. als Sammelstraße für das Neubaugebiet im Mühlengarten fungiert.

Im historischen Ortskern werden vor allem aufgrund der engen Querschnitte bereits heute Verkehre über Einbahnstraßen geregelt, wie zum Beispiel auf der Nikolaus-, der Schallenberg- oder der Ehrenstraße.

Im Weiteren ergänzen kleinere Sammel-, Erschließungs- bzw. Anliegerstraßen das Verkehrsnetz.

6.1.2 Ruhender Verkehr

Neben dem fließenden Verkehr wirkt sich auch der ruhende Verkehr auf das Ortsteilzentrum aus. Die stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs ist von entscheidender Bedeutung für Erhalt und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Kuchenheimer Zentrums als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Wohnstandort. Parkraum beeinflusst mit seiner Größe, Lage, und Gestaltung die Verkehrsmittel- und Zielauswahl sowie das städtebauliche Umfeld.

enge Straßenquerschnitte

Anbindung Gewerbegebiet und Bahnhof

Parkplatzanlagen und Parken im Straßenraum	Kapazität / Belegung
Händelstraße (an der Feuerwehr)	29 / 21
CAP-Markt	19 / 16
Willi-Graf-Straße	15 / 21*
St. Nikolaus Kirche	11 / 10
Bahnhof	90 / 82
Marktplatz	25 / 21
LVR-Museum	12 / 7
Parkplatz am Jugendheim (Schallenbergstraße)	10 / 5

Tab. 3: Parkraumerhebung Kuchenheim (* abgestellte KFZ im Erschließungsbereich)
Quelle: Eigene Erhebungen 2009

Die in Plan Nr. 2 dargestellten Parkplätze bieten der Parkraumerhebung aus dem Jahr 2009 (Rahmenplanung) zufolge insgesamt 211 Stellplätze, von denen zum Erfassungszeitpunkt 183 belegt waren. Hinzu kommen noch Stellplätze im Straßenraum, wobei es in den engen Straßenräumen der Bach-, Willi-Graf- aber auch der zentralen Kuchenheimer Straße regelmäßig zu Nutzungskonflikten kommt. Beispielsweise blockieren parkende Autos oft Gehwege und zwingen die Fußgänger auf die Fahrbahn. Zusätzlich besetzen Dauerparker wertvollen Kundenparkraum vor Geschäften.



Abb. 42: Private Beschilderung, gesehen an der Kuchenheimer Straße
Quelle: Eigene Fotografie 2009

Folgende zentrale Aussage zur Parkraumsituation lässt sich hieraus ableiten: Es existiert insgesamt ausreichend Parkraum, jedoch zum Teil ungeordnet, fehlgenutzt und nicht bewirtschaftet.



Abb. 43: Beispielhafte Darstellung der Parkplatzsituation anhand von vier ausgewählten Bereichen aus der Parkraumerfassung 2009
Quelle: Eigene Erhebungen 2009

**Nutzungskonflikte
aufgrund hohen
Parkdrucks**

**ruhender Verkehr
ungesteuert**

6.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Bahnverkehr

Kuchenheim besitzt einen Haltepunkt für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV), der in das Netz des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg eingebunden ist. Auf der bislang nur einspurig ausgebauten Trasse verkehrt die Voreifelbahn, welche Kuchenheim in Richtung Westen über Euskirchen mit Bad Münstereifel und im Osten über Rheinberg und Meckenheim mit Bonn verbindet. Zwischen Bad Münstereifel und der Kreisstadt Euskirchen fahren die Züge als Regionalbahn 23, im Abschnitt zwischen Euskirchen und Bonn als S-Bahn 23.

Die Bahnen der S 23 fahren werktags im 30-Minuten-Takt, an Sonn- und Feiertagen im 60-Minuten-Takt. Die Fahrzeit von Kuchenheim bis zum Bahnhof in der Euskirchener Innenstadt beträgt vier Minuten, bis zur Endstation in Bad Münstereifel sind es 38 Minuten. Von Kuchenheim bis Rheinbach sieht der Fahrplan eine Reisezeit von acht Minuten und bis zur Endstation Bonn Hauptbahnhof von etwa 40 Minuten vor.



Abb. 44: Bahnhof Haltepunkt Kuchenheim
Quelle: Eigene Fotografie 2009

Der Bahnhof Haltepunkt Kuchenheim ist ein wichtiger Standortfaktor für den Wohn- und Arbeitsort Kuchenheim. Der Ortskern mit dem LVR-Industriemuseum als auch das Gewerbegebiet Lisztstraße sind vom Haltepunkt aus fußläufig erreichbar. Der Bahnhof besitzt auch für Pendler aus den umliegenden Ortsteilen eine gewisse Bedeutung, was sich in einer hohen Auslastung der Stellplätze widerspiegelt. Der Bahnhofsbereich weist aber hinsichtlich Funktion und Gestaltung erhebliche Defizite auf, die es im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes zu beseitigen gilt.

Busverkehr

Abbildung Abb. 45 zeigt einen Ausschnitt aus dem Busnetzplan 2015 des Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Ersichtlich ist, dass die Haltestelle Markt eine wichtige Rolle im Netz Kuchenheims einnimmt, da ein Haltepunkt für jede der in Tab. 4 aufgeführten Buslinien eingerichtet ist.

Durch die Linien 802, 874, 876 besteht eine gute Anbindung an die Innenstadt Euskirchens. Die Fahrzeit zwischen Kuchenheim Markt und Euskirchen Bahnhof beträgt fahrplanmäßig neun Minuten. Die Busse verkehren werktags mehrmals stündlich, an Sonn- und Feiertagen im 60-Minuten-Takt.

**attraktive Taktung,
kurze Fahrzeiten zu
wichtigen Zielen**

**Bahnhof Haltepunkt als
Standortvorteil**

**erhebliche funktionale
und gestalterische Defizite**



Abb. 45: Ausschnitt aus dem Busnetzplan 2015 des Kreises Euskirchen
Quelle: VRS 2014³⁰

Über die Linien 876 und 870 ist der benachbarte Ortsteil Weidesheim angebunden. Die letztgenannte Buslinie 870 besitzt einen zusätzlichen Haltepunkt Rheinisches Industriemuseum auf der Carl-Koenen-Straße, sodass auch Busreisende das Museum gut erreichen können. Im weiteren Verlauf führt die Verbindung 802 nach Palmersheim, ebenso wie die Linien 802 (nach Scheuerheck) und 874 (nach Kirchheim).

Linie	Strecke
802	Euskirchen Bahnhof – Kurtenberg – Scheuerheck
870	Euskirchen – Großbüllesheim – Kuchenheim – Flamersheim – Stotzheim – Euskirchen
874	Euskirchen Bahnhof – Kuchenheim – Flamersheim – Kirchheim
876	Euskirchen Bahnhof – IPAS – Dom-Esch – Kuchenheim – Euskirchen Bahnhof

Tab. 4: Übersicht Buslinien in Kuchenheim
Quelle: Eigene Darstellung nach Informationen des Kreis Euskirchen 2015³¹

6.1.4 Fußgänger und Radverkehr

Das Fußwegenetz im gesamten Untersuchungsgebiet weist deutliche Defizite in Durchgängigkeit und Qualität auf.

Die Hauptverkehrsachse der Kuchenheimer Straße besitzt derzeit eine starke Trennwirkung und kann nur an wenigen Stellen gefahrlos gequert werden. Die nachteiligen Auswirkungen auf die Ortskernnutzungen sind im Kapitel Ortskernnutzungen (Kapitel 6.2) beschrieben. Die schmalen Gehwege im zentralen Bereich mit unzumutbaren Engstellen und Stolperfallen stehen u. a. einer Änderung des Mobilitätsverhaltens entgegen. Am Beispiel des Knotenpunktes Kuchenheimer Straße / Buschstraße lässt sich

vier Buslinien führen über den Kuchenheimer Markt

Defizite im Fuß-/ Radwegenetz

Konfliktsituationen im Bereich der Verkehrsachsen

³⁰ VRS, Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2014): Busnetzplan 2015 Kreis Euskirchen. <<https://www.vrsinfo.de/streckennetz/busnetzplaene.html>>. abgerufen am 11.09.2015.

³¹ Kreis Euskirchen (2015): Buslinien im Kreis Euskirchen. <<https://www.kreis-euskirchen.de/service/oepnv/busverkehr.php>> abgerufen am 11.09.2015.

das hohe Gefährdungspotential für die Schulkinder exemplarisch darstellen.

Hinzu kommt die mangelhafte Ordnung des ruhenden Verkehrs. So blockieren parkende Autos oft Gehwege und zwingen die Fußgänger auf die Fahrbahn. Dieser Aspekt gilt auch für die „Nebenstraßen“. Hier (u. a. in der Busch-, Bach-, Willi-Graf-, Lambertusstraße) sind die dominanten negativen Aspekte unzureichende Gehwegbreiten bzw. eine auf die Bedürfnisse von Fußgängern nur nachrangig eingehende Straßenraumgliederung und -gestaltung.

Insgesamt gibt es nur wenige Bereich, aus denen der motorisierte Verkehr ausgeschlossen ist. Auch Platzsituationen wie der Markt werden zum größten Teil befahren und beparkt. Eine Ausnahme stellt die historisch bedeutende Fußwegeverbindung vom Markt zum Friedhof, das sog. Nikolausgässchen dar.



Abb. 46: Fotos zur bestehenden Wegeinfrastruktur
Quelle: Eigene Photographien 2009 - 2015

Analog zum Fußwegenetz weist auch das Radwegenetz in Kuchenheim viele Mängel in Durchgängigkeit und Attraktivität auf. U. a. führen schwierige Übergangssituationen und eine schlechte Wahrnehmbarkeit des Radfahrers im Straßenverkehr zur Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Engstellen

Dominanz des motorisierten Verkehrs

Mängel im Radwegenetz

Zwei Premiumradwege, die Wasserburgenroute und der Erfradweg, führen durch Kuchenheim, deren Potentiale für Kuchenheim derzeit aber noch kaum ausgeschöpft sind.

In einer Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes kann ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Binnenverkehrs und somit zur Verminderung der Verkehrsbelastung gesehen werden. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die hohen Verkehrs- und Emissionsbelastungen insgesamt stark negative Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Lebensqualität im Ortskern haben und insbesondere ein Gefährdungspotential für Bewohner, Kunden und Besucher als Fußgänger oder Radfahrer darstellen.

**Premiumradwege
als Potenzial**

6.2 Stadtkernfunktionen und Nutzungsstruktur

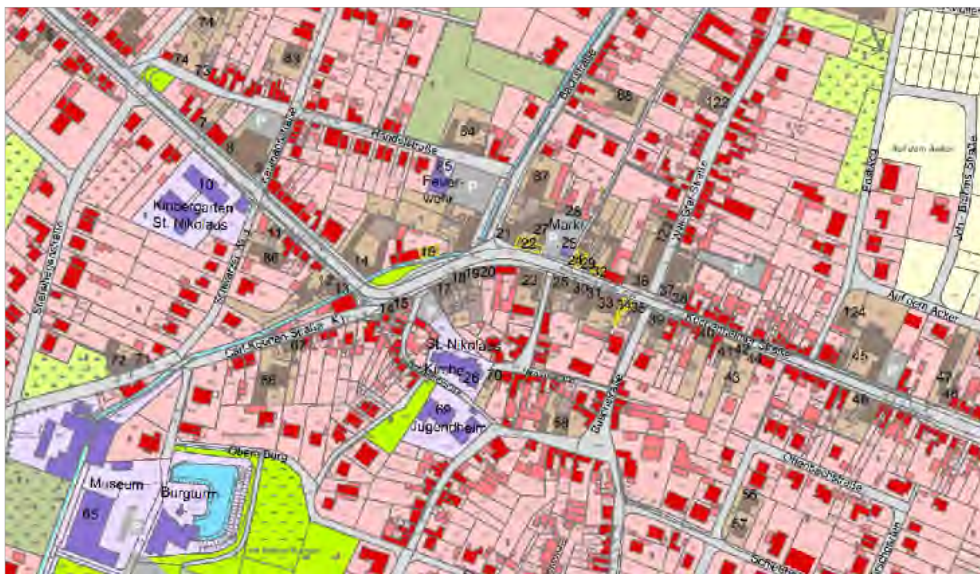


Abb. 47: Plan Nr. 3 – Gebäude- und Flächennutzung, Ausschnitt historischer Ortskern
Quelle: Eigene Darstellung 2015

In 2015 wurde zur Untersuchung der Ortsteilfunktionen und der Nutzungsstruktur eine Aktualisierung der im Rahmenplan erstellten Nutzungskartierung aus dem Jahr 2011 vorgenommen. Im dargestellten Planauszug sind alle Nichtwohnnutzungen differenziert als Wohn- und Geschäftsbebauung, Betriebsgebäude für Gewerbe / Einzelhandel sowie Gemeinbedarfslflächen gekennzeichnet und mit Nummern für eine exakte Nutzungszuordnung versehen. Leerstände, Spielplätze und Parkplätze wurden besonders gekennzeichnet. Freiflächen werden nach privat und öffentlich unterschieden.

Der Ortsteil Kuchenheim ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Die Kuchenheimer Straße stellt mit den nördlich und südlich angrenzenden Flächen im Bereich Carl-Koenen-, Bach-, Willi-Graf-Straße und dem Kirchenumfeld die Ortsmitte Kuchenheims dar. Hier sind viele zentrenrelevante Nutzungen verortet (u. a. Nahversorger, Bäckerei, Handel- und Dienstleister sowie Gemeinbedarfseinrichtungen).

**nutzungsgemischte
Ortsmitte ablesbar**

Mischnutzungen durchziehen das Zentrum entlang der Kuchenheimer Straße bandartig. Ein Schwerpunktbereich ist zwischen Bachstraße und Willi-Graf-Straße zu identifizieren, in dem allerdings eine hohe Anzahl leerstehender Ladenlokale auffällt. Diese hohe Leerstandsquote geht mit Attraktivitätsverlusten einher und wirkt standort- und funktionsgefährdend. Zudem zeichnet sich ein beginnender Trend zu Nutzungen, die nicht der Standortqualität entsprechen (z. B. Second-Hand, Catering ohne Gastwirtschaftsbetrieb), ab.

Kuchenheim verfügt über eine gute Infrastrukturausstattung. Wesentliche Gemeinbedarfseinrichtungen finden sich überwiegend südlich der Kuchenheimer Straße. Neben dem Schul- und Sportzentrum mit der angrenzenden Mehrzweckhalle im Südosten, sind die Nikolauskirche und das Jugendheim im historischen Ortskern sowie das LVR-Industriemuseum und der Kindergarten St. Nikolaus im Nordwesten zu nennen. Hier finden sich auch mehrere Grünflächen sowie Spiel- und Sportplätze.

Gewerbeflächen finden sich vornehmlich in den Außenbereichen des Betrachtungsraums, wobei das Gewerbegebiet Lisztstraße nördlich der Bahntrasse besonders ins Gewicht fällt. Zusätzlich gibt es gewerbliche Flächennutzung im Osten (Regionalgas Euskirchen) Südwesten (Eierhof Henes) und Westen (verschiedene Betriebe im Bereich Rosengarten).

6.3 Ortsstruktur und Ortsbild

Für die Betrachtung des Ortsbildes wurde der Untersuchungsraum auf den historischen Ortskern, die geschlossene Bebauung an der Kuchenheimer, Carl-Koenen-, Bach- und Willi-Graf-Straße sowie auf die Baustrukturen bis zum Bahnhof Kuchenheim reduziert.

Um der historischen Ortsstruktur näher zu kommen, empfiehlt sich ein Blick zurück in die Zeit des ersten Siedlungsansatzes von 1200 bis 1400.

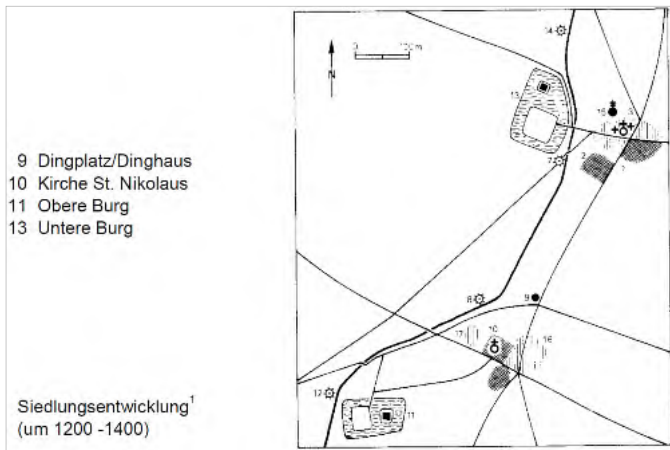


Abb. 48: Siedlungsentwicklung um 1200 – 1400
Quelle: Koenig 1984³²

³² Koenig, G. (1984): Kuchenheim 1084-1984. Eine Heimatgeschichte. Band II: Naturwissenschaftliche und historische Beiträge. Euskirchen: Verein der Geschichte und Heimatfreunde des Kreises Euskirchen e.V..

hohe Leerstandsquote im Zentrum

gute Infrastrukturausstattung

Gewerbestandorte

Konzentration auf historische Strukturen

zwei Burgen, ein „Dorf“ (vgl. Kap. 2.2)

Die damals bereits ablesbaren Strukturen lassen sich auch im neuzeitlichen Ortsgrundriss wiederfinden. Während die Obere Burg, die Kirche St. Nikolaus, der Marktplatz mit Dinghaus (umgangssprachlich „Dönkes“) heute prägend für den ersten Eindruck von Kuchenheim sind, spielen das noch erhaltene Gebäude der Unteren Burg sowie der Friedhof im nördlichen Untersuchungsraum erst auf den zweiten Blick ihr Potential aus. Erstaunlich ist, dass das grundlegende Straßensystem mit der Ost-West-Achse (heute Kuchenheimer Straße) sowie den beiden Nord-Süd-Achsen (heute Bach- und Willi-Graf-Straße) bereits in dieser ersten Strukturdarstellung erkennbar ist. Die weitere Entwicklung des Ortes fand dementsprechend um diese Entwicklungskerne bzw. entlang dieser Achsen statt, wohingegen die großflächigen Siedlungs- und Gewerbeerweiterungen in den „Zwischenräumen“ der Achsen und in den Randlagen erst in neuerer Zeit erfolgten.

Dementsprechend finden sich auch die meisten Baudenkmäler (überwiegend Fachwerkhäuser) im Bereich der Oberen und Unteren Burg, im historischen Siedlungsraum um die Kirche St. Nikolaus sowie entlang der Straßenzüge von Carl-Koenen, Bach- und Willi-Graf-Straße.

Aufbauend auf dem Ortsgrundriss wird mit der Ortsbildanalyse eine Gesamtbewertung hinsichtlich der Baustrukturen, dem Fassadenbild und der Freiräume vorgenommen. Sie verfolgt das Ziel die vorhandenen Qualitäten aber insbesondere auch die Mängel in einer Übersicht zusammenzutragen, um Chancen erkennbar und Handlungsbedarfe ableitbar zu machen.



Abb. 49: Ausschnitt aus Plan Nr. 4 – Ortsbild
Quelle: Eigene Darstellung 2015

**prägende Strukturen
noch vorhanden**

**Bewertung des Be-
standsbildes**

Kuchenheim verfügt über einige ortsbildprägende und eine ganze Reihe denkmalwerter Gebäude. Betrachtet man den Lageplan wird schnell klar, dass Fassaden mit prägender Wirkung nur sehr vereinzelt anzutreffen sind und in keinem Bereich ihre Wertigkeit auf einen ganzen Straßenzug oder Platzbereich ausstrahlen können, da ihre Wirkung von Störelementen in der unmittelbaren Nachbarschaft stark beeinträchtigt wird. Insgesamt finden sich rund 130 Objekte mit Störwirkung im engeren Betrachtungsbereich.



Abb. 50: Prägende Fassade im zentralen Bereich der Kuchenheimer Str.
Quelle: Eigene Fotografie 2015

wenige ortsbildprägende Einzelgebäude

rund 130 Gebäude mit Störwirkung



Abb. 51: Kuchenheimer Markt, nördliche Platzrandbebauung
Quelle: Eigene Fotografie 2015

Überprägung einer ortstypischen Fachwerkfassade

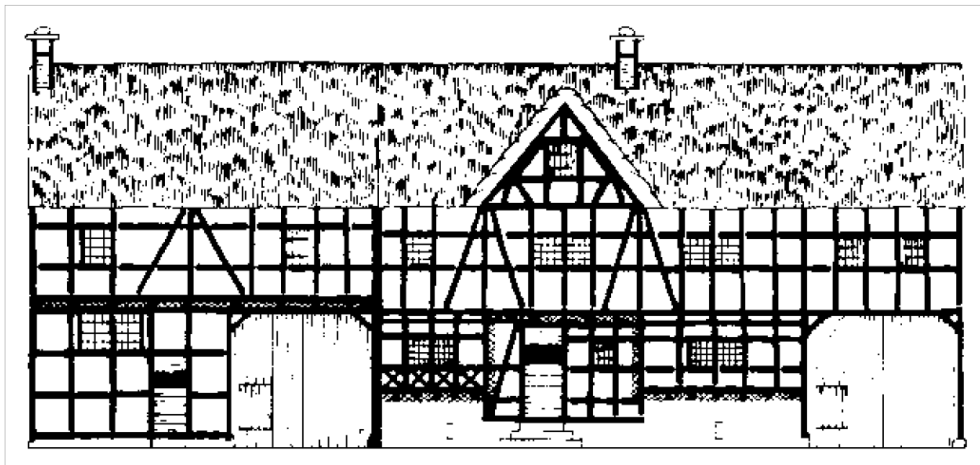


Abb. 52: Kuchenheimer Markt: Fachwerkbestand in einem Teil der nördlichen Platzrandbebauung nach Thermographien
Quelle: Koenig 1984³³

³³ Koenig, G. (1984): Kuchenheim 1084-1984. Eine Heimatgeschichte. Band II: Naturwissenschaftliche und historische Beiträge. Euskirchen: Verein der Geschichte und Heimatfreunde des Kreises Euskirchen e.V..

Hinzu kommt, dass viele (auch denkmalwerte) Gebäude durch unpassende Umbauten und Fassadenverblendungen in der Vergangenheit bis zur Unkenntlichkeit überformt wurden. Ein gutes Beispiel findet sich am Kuchenheimer Markt. Hier konnte mittels Thermographie festgestellt werden, dass unter der monotonen (allerdings zu ihrer Entstehungszeit nicht unüblichen) Verputzung die historische Fachwerkkonstruktion noch vorhanden ist.

Nicht immer, aber oftmals gehen Mängel im Fassadenbild auch mit einer vernachlässigten Bausubstanz und entsprechendem Sanierungsbedarf einher.

Gerade im Bereich der zentralen Achse der Kuchenheimer Straße fallen funktionale wie gestalterische Mängel an Gebäuden und Fassaden besonders stark ins Auge. Hier sind die Folgen der hohen Verkehrsbelastung in einem engen Straßenraum unmittelbar wahrnehmbar.

So dominieren unangepasste, aber vermeintlich schmutzunempfindliche, pflegeleichte Fassadengestaltungen, Leerstände und Bausubstanz in allgemein schlechtem Zustand das Bild. Man kann durchaus von den Folgen eines Investitionsstaus sprechen, der sich aufgrund mangelnder Perspektive für die Immobilien in diesem Bereich ausgebreitet hat.

Der „Rückeroberung“ des Straßenraums der Kuchenheimer Straße mit seinen Verflechtungsbereichen (u. a. Kirchplatz, Markt) kommt damit eine zentrale Bedeutung zu. Aber neben diesem baulich geprägten Raum spielen die Fußwegeverbindungen und Gassensysteme sowie die Grün- und Freiraumstrukturen eine entscheidende Rolle für die Identität und die städtebauliche Qualität der Ortslage.

Einige Gassen haben nicht nur eine hohe funktionale Relevanz, sondern auch eine historische Bedeutung.



Abb. 54: Nikolausgässchen (nicht altstadtgerechte Gestaltung)
Quelle: Eigene Fotografie 2015



Abb. 53: unpassende Materialverwendung / Fassadenverblendung (Kuchenheimer Str.)
Quelle: Eigene Fotografie 2015

So blickt z. B. das in seiner Dimension gut erhaltene Nikolausgässchen auf eine mehrere hundert Jahre währende Geschichte als Verbindung des Unteren Kuchenheim mit seinem damals wichtigsten Außenbesitz, dem Dingplatz (heute Kuchenheimer Markt) zurück³⁴. Allerdings weisen auch diese Bereiche fast ausnahmslos funktionale und gestalterische Defizite auf.

unpassende Materialverwendung

Potenzial historisches Gassensystem

³⁴ Koenig, G. (1984): Kuchenheim 1084-1984. Eine Heimatgeschichte. Band II: Naturwissenschaftliche und historische Beiträge. Euskirchen: Verein der Geschichte und Heimatfreunde des Kreises Euskirchen e.V.

Als wichtigste Grünflächen im südlichen Ortskern sind neben den neu entstandenen Freianlagen an der Oberen Burg bzw. dem LVR-Industriemuseum, die Außenanlagen an der Schule zu nennen. Allerdings sind beide Bereiche in ihrer Funktionalität weiter zu verbessern, wie u. a. auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung deutlich wurde.

Im nördlichen Ortskern besteht ein Mangel an öffentlichen, differenziert nutzbaren Grünräumen. Hier beschränkt sich der Bestand auf den Friedhof



Abb. 55: Grünfläche im Bereich Bach-/ Lambertusstr.

Quelle: Eigene Fotografie 2015

sowie eine Fläche am Kreuzungsbereich Bach- und Lambertusstraße (Untere Burg). Die Fläche an der Unteren Burg ist mindergenutzt, weist aber zusammen mit dem Erftmühlenbach ein hohes Freiraumpotential auf. Gerade diesen Grünbereich aufzuwerten und besser nutzbar zu machen ist ein großes Anliegen der Bürgerschaft.

Defizite im Bereich Grün- und Freiflächen

6.4 Bau- und Bodendenkmäler in Kuchenheim

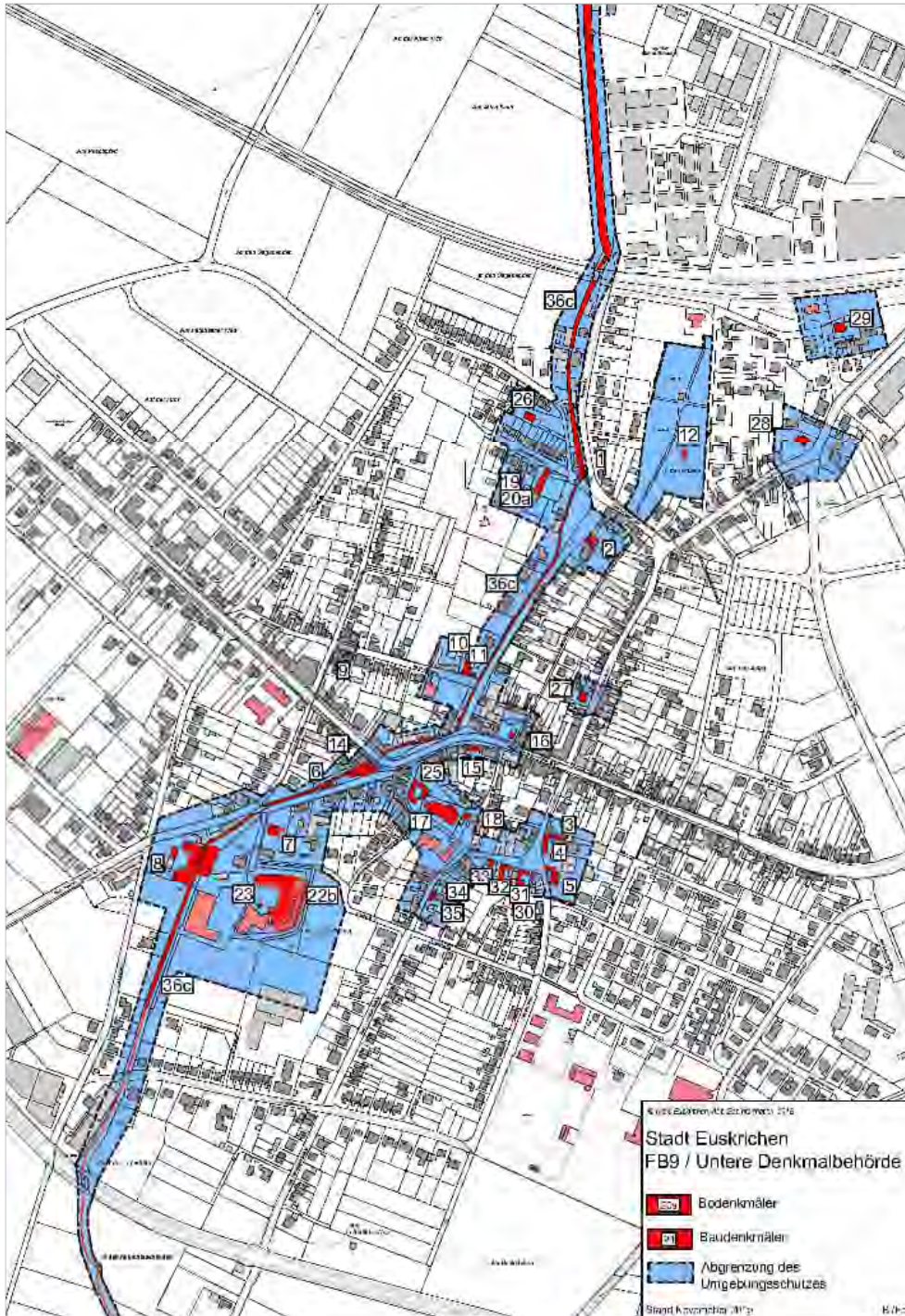
Die historische, ursprünglich zweiteilige Struktur Kuchenheims lässt sich auch anhand der insgesamt 36³⁵ für den Ortsteil in die Denkmalliste eingetragenen Bau- und Bodendenkmäler und der entsprechenden Umgebungsschutzbereiche ablesen (vgl. Abb. 56). Von den ursprünglichen zwei Kuchenheims zeugen die Reste der Oberen und Unteren Burg sowie die St. Nikolaus Kirche. Die Kirche St. Lambertus des ehemaligen Unteren Kuchenheims ist nicht mehr vorhanden. Lediglich der Name der Friedhofskapelle „Lambertuskapelle“ erinnert an den historischen Kirchenstandort.

Die Untere Burg, eine ehemalige Wasserburg am Erftmühlenbach, ist heute nur noch in geringen Teilen existent (vgl. Abb. 56, Nr. 19 und 20a). Die Obere Burg im südlichen Kuchenheim war eine Niederungsburg aus dem 14. Jahrhundert (Nr. 22b und 23). Von ihr sind noch der dreigeschossige Eckturm aus dem 15. Jahrhundert sowie Mauerfundamente, ein historisches Brückenfundament und der Burggraben erhalten.

Verbunden werden die historischen Siedlungsflächen über den Erftmühlenbach (Nr. 36c), der 2011 auf Antrag des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) als Bodendenkmal in die Denkmalliste der Stadt Euskirchen eingetragen wurde. Er erstreckt sich über eine Länge von etwa zehn Kilometern und durchläuft das gesamte Stadtgebiet von Kreuzweingarten im Süden bis Wüschheim im Norden. Historische und bodenkundliche Untersuchungen haben ergeben, dass bereits im Frühmittelalter ein Mühlengraben bestan-

³⁵ Eine Auflistung und Beschreibung der insgesamt 36 Denkmäler ist Anlage D.5 zu entnehmen.

den hat. Im Jahr 1816 nutzten nicht weniger als 23 Mühlen den künstlich angelegten Bachlauf. Die Bandbreite der Betriebe, von denen in den meisten Fällen heute nur noch die Namen geblieben sind, war groß: Es gab Walk-, Papier- und Schleifmühlen, Öl- und Getreidemühlen, ebenso Loh- und Flockenmühlen. An manchen Standorten änderte sich die Nutzung im Laufe der Zeit; unter anderem entstanden Porzellan-, Papier- und Tuchfabriken.



viele Baudenkmäler im engeren Betrachtungsbereich

Abb. 56: Denkmalübersicht Kuchenheim
Quelle Stadt Euskirchen 2015

So auch die ehemalige Tuchfabrik Müller, die sich unmittelbar westlich der Überreste der Oberen Burg befindet (Nr. 8). Aufgrund des nahezu vollständigen Erhaltungszustandes des Maschinenbestandes wie auch des gesamten Gebäudeensembles ist die Tuchfabrik 1985 als besonderes Zeugnis der Technik- und Sozialgeschichte als Baudenkmal unter Schutz gestellt worden. 1988 übernahm der Landschaftsverband Rheinland die Fabrik, um aus ihr einen Schauplatz des damals im Aufbau befindlichen dezentralen Rheinischen Industriemuseums (heute LVR-Industriemuseum) zu machen. Heute ist das Industriedenkmal eine der besterhaltenen historischen Fabriken in Deutschland. Ein weiteres besonderes Baudenkmal ist das auf dem Kuchenheimer Marktplatz gelegene sogenannte Dinghaus, im Volksmund auch „Dönkes“ genannt (Nr. 16). Ursprung und Funktion des Dinghauses sind auf die germanische Frühzeit zurückzuführen. Ding war die germanische Bezeichnung für Gerichtsverhandlungen, die an der sogenannten Dingstätte abgehalten wurden. Ursprünglich als Laube errichtet, wurde spätestens im 16. Jahrhundert ein Haus aus Stein mit verschließbaren Fenstern errichtet. Das heutige freistehende Bruchsteingebäude auf quadratischem Grundriss stammt aus dem 18. Jahrhundert. Im 19. Jahrhundert fungierte das einstige Dinghaus auf dem Marktplatz dann als Gemeindehaus. Aufgrund der zentralen Lage und der langen Geschichte des „Dönkes“ haben das Gebäude und sein Umfeld eine identitätsstiftende Bedeutung für ganz Kuchenheim. Im Rahmen des Sanierungsprozesses soll das Baudenkmal wieder einer öffentlichen Nutzung, z. B. als zentraler Infopoint, zugeführt werden. Hierzu hat es bereits konstruktive Gespräche mit dem privaten Eigentümer gegeben.

In südlicher Richtung schließt sich das historische Kirchengrundstück an den Marktplatz an. Um die als Baudenkmal eingetragene Kirche St. Nikolaus (Nr. 17) erstreckt sich inmitten des alten Ortskerns ein historisches Gassensystem, dessen städtebauliche Qualität es im Rahmen der Sanierung Kuchenheims herauszuarbeiten gilt. Zudem liegen in diesem Bereich zwölf der insgesamt 36 Kuchenheimer Denkmäler. Zum überwiegenden Teil sind dies Fachwerkhäuser, deren Errichtung teilweise bis im 16. Jahrhundert zurückdatiert werden kann. Wie das Beispiel in der Nikolausstraße 23, einem mit Teerpappe verkleideten Fachwerkhaus aus dem 18. Jahrhundert,



Abb. 57: Baudenkmal in der Nikolausstraße
Quelle: Eigene Fotografie 2015

zeigt (vgl. Abb. 56, Nr. 18 sowie Abb. 57), ist das in der vorhandenen Bausubstanz steckende Potential in vielen Fällen nur nach genauem Hinschauen erkennbar. Über die Städtebauförderung bietet sich die Chance, die in großem Umfang vorhandene architektonische und städtebauliche Qualität zu erhalten und nach außen sichtbar zu machen.

Die architektonische Qualität des historischen Ortskerns kommt nicht zur Geltung

7 STÄDTEBAULICHE STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

Kuchenheim bietet eine hohe Wohnqualität in unmittelbarer Nähe zur Kernstadt Euskirchen und mit einer guten verkehrlichen Anbindung zu Oberzentren wie Köln und Bonn.

Neben diesen übergeordneten positiven Standortfaktoren existieren im Untersuchungsraum jedoch auch deutliche Schwächen und Defizite, die eine nachhaltige Entwicklung des Ortskerns von Kuchenheim empfindlich stören.

Im Stärken- und Schwächen-Profil (Plan Nr. 5), welches zusammen mit der Bürgerschaft entwickelt wurde, wird anhand der Bestandsanalyse mit einer einfachen Symbolsprache ein Überblick über die im Untersuchungsraum ermittelten städtebaulichen Defizite und Potentiale gegeben.

plakative Verräumlichung der Stärken und Schwächen

Stärken	Schwächen
örtliches Gewerbe	unattraktive o. undefinierte Ortseingangssituation
stadtbildprägende / historische Bausubstanz (z. T. Ensemblewirkung)	stadträumliche Zäsur
Treffpunkt / Platzanlage	Stadtbildstörung / unangepasste Architektur
Nachverdichtungspotential	ungeordnete Situation / funktionale Defizite
gute Nahversorgung / dichter Geschäftsbesatz	mangelnde Aufenthaltsqualität
zentral gelegene soziale Infrastruktur	Gestaltungs-/ Pflegedefizit
bedeutende / prägende Grünstruktur	Wasser / Grünraum unterbetont
zentrumsnahe Naherholungs-/ Freizeitinfrastruktur	hohe Verkehrsbelastung
gute ÖPNV-/ SPNV-Anbindung	gefährlicher Knotenpunkt
signifikante Gestaltung	unattraktive / fehlende bzw. nicht barrierefreie Gehwege / Wegeverbindung
	fehlende Orientierungsmöglichkeit
	gefährlicher Schulweg

Abb. 58: Legendauszug Plan Nr. 5 Stärken-Schwächen-Profil
Quelle: Eigene Darstellung 2015

Im Stärken- und Schwächen-Profil lassen sich Bereiche ausmachen, die durch eine Häufung von Schwächen bzw. Defiziten geprägt sind. Diese Bereiche werden nachfolgend als Handlungsräume bezeichnet und näher betrachtet.

Identifikation von Handlungsräumen

7.1.1 Handlungsraum 1: Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Straße

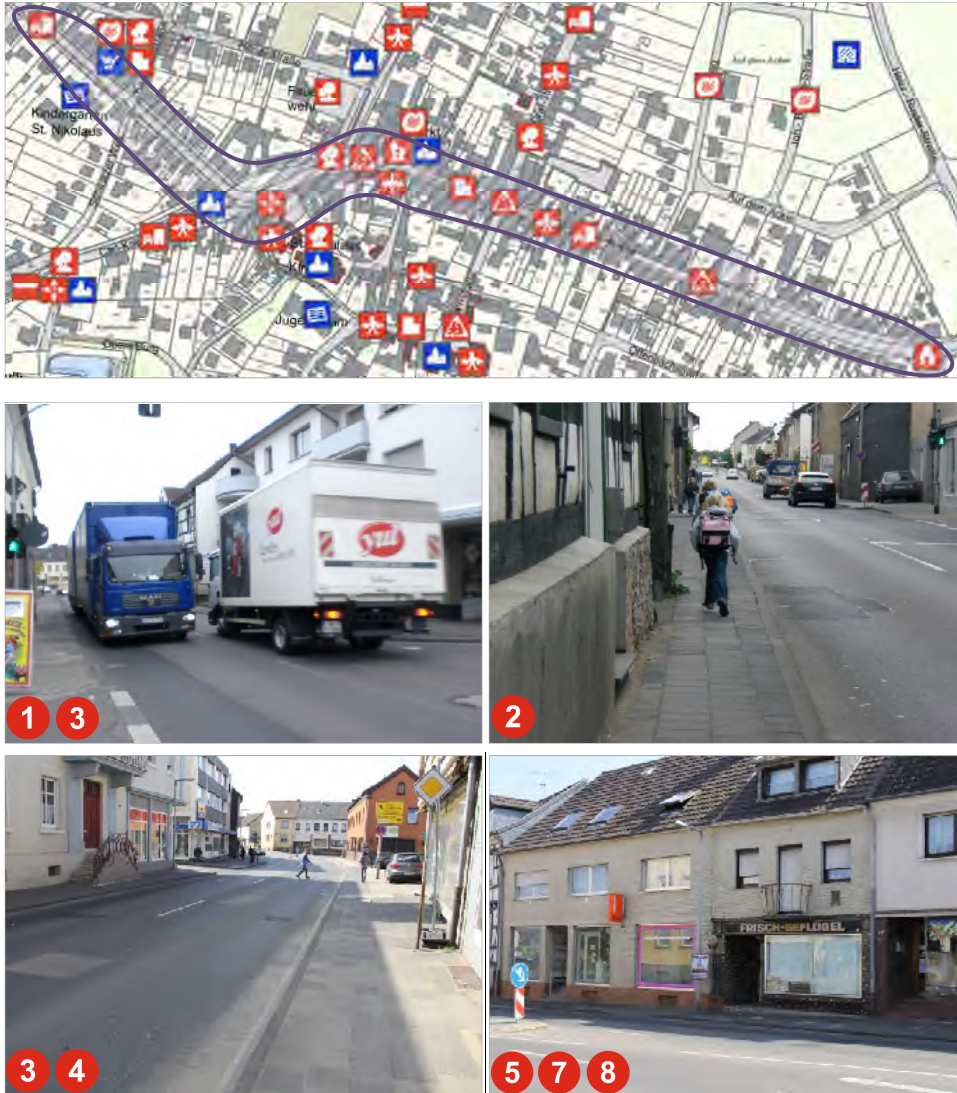


Abb. 59: Beispiele Handlungsraum Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Straße
 Quelle: Eigene Fotografien 2009 / 2015

Stärken und Potentiale

- 1 Zentrale Lage; Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind gut und schnell erreichbar
- 2 städtebauliche Potentiale; liegen insbesondere in der oft noch vorhandenen historischen Bausubstanz

Schwächen und Defizite

- 1 sehr hohe Verkehrsbelastung und relativ hohe Geschwindigkeiten mit einhergehenden negativen Effekten
- 2 unzureichende Gehwege und Querungsmöglichkeiten; in der Folge Gefährdung Fußgänger (insbesondere Schulkinder) und Radfahrer
- 3 enge, weitestgehend dem motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellte Straßenquerschnitte; Mangel an Aufenthaltsmöglichkeiten

- 4 Ortsmitte nicht erkennbar / fehlende gestalterische Einbindung des historischen Ortskerns
- 5 schwierige Bedingungen für Gewerbe (Handel / Gastronomie): schlechte fußläufige Erreichbarkeit, kaum Sondernutzungs-/ Parkplatzflächen
- 6 nicht ablesbare Ortskerneingangssituationen
- 7 lückenhafte Nutzungsstruktur und hohe Leerstandsquote
- 8 starke Störwirkungen durch unangepasste Architektur und Fassadengestaltung

7.1.2 Handlungsraum 2: Carl-Koenen-Straße



Abb. 60: Beispiele Handlungsraum Carl-Koenen-Straße
Quelle: Eigene Fotografien 2009 / 2015

Stärken und Potentiale

- 1 Potential Erftmühlenbach (Erlebnis Wasser)
- 2 Premium-Radwege entlang der Carl-Koenen-Straße

Schwächen und Defizite

- 1 hohe Verkehrsbelastung und Lkw-Frequenz mit einhergehenden negativen Effekten
- 2 unzureichende Gehwege und Querungsmöglichkeiten; in der Folge Gefährdung Fußgänger/ Radfahrer
- 3 Zufahrt zum LVR-Museum/ zur Oberen Burg unscheinbar und im Straßenraum kaum ablesbar
- 4 Erftmühlenbach nicht erlebbar
- 5 schlechter Zustand der Oberflächen
- 6 rein technisch-funktionale Gestaltung der Brücke
- 7 unübersichtliche Knotenpunktsituationen

7.1.3 Handlungsraum 3: Areal am LVR-Industriemuseum





Abb. 61: Beispiele Handlungsraum Areal am LVR-Museum
 Quelle: Eigene Fotografien 2009 / 2015

Stärken und Potentiale

- 1 LVR-Industriemuseum / Museumsgästehaus Mottenburg als wichtige touristische und museumspädagogische Einrichtungen sowie Veranstaltungsorte
- 2 zentrumsnahe Naherholungs- und Freizeitinfrastruktur, insbesondere vorhandene Angebote für Kinder und Jugendliche
- 3 Flächenpotentiale für Nachverdichtung / Wohnsiedlungsentwicklung
- 4 ortskernnahes Parkraumangebot

Schwächen und Mängel

- 1 Zufahrt zum LVR-Museum unscheinbar und schlecht ausgebaut
- 2 ungeordnete Situation und unattraktive Ansicht auf brachliegendes Gelände mit ehemaliger Gewerbehalle
- 3 fehlende Angebote, z. B. (Außen-)Gastronomie oder Skate-/ BMX-Anlage
- 4 fehlende Orientierungsmöglichkeiten
- 5 mangelhafte Vernetzung mit dem Ortskern und den Wohngebieten

7.1.4 Handlungsraum 4: Historischer Ortskern um St. Nikolaus



1 3 8



1 5 6



1 2 1 2 3 4 7 9



2 5

Abb. 62: Beispiele Handlungsraum Historischer Ortskern um St. Nikolaus
Quelle: Eigene Fotografien 2015

Stärken und Potentiale

- 1 Zeugnisse der Ortsgeschichte (u. a. historischer Ortsgrundriss, Erftmühlenbach)
- 2 denkmalwerte und zum Teil ortsbildprägende Bausubstanz
- 3 historisches Gassensystem
- 4 zentrale Einrichtungen (z. B. Kirche St. Nikolaus, Jugendheim, Einzelhandels- und Gewerbebetriebe)
- 5 zum Teil attraktives Wohnen in zentraler Lage
- 6 (bisher mindergenutztes) Potential „Wassererlebnis“
- 7 hohe Lagequalität mit insgesamt guten Standortfaktoren

Schwächen und Mängel

- 1 Zerschneidung der Ortsmitte durch Kuchenheimer Straße; unzureichende Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsbereiche
- 2 zunehmender Funktionsverlust des Ortskerns: lückenhafte Nutzungsstruktur und Leerstand
- 3 Mindernutzungen (u. a. Marktplatz zum Parkplatz degradiert)
- 4 Mangel an attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten und Kommunikationsräumen
- 5 Störfwirkungen durch unangepasste Gebäudearchitekturen, Fassadengestaltungen bzw. -überformungen
- 6 Erftmühlenbach nicht erlebbar, insbesondere im Bereich Mühlenbäckerei
- 7 Nutzungskonflikte, insbesondere im Bereich des Marktplatzes
- 8 Gestaltungsdefizite (keine altstadtgerechte Gestaltung) sowie Pflege-defizite (z. B. Gassensystem, Markt, Grünbeete/ -flächen)
- 9 unbelebter Eindruck: fehlen von Sondernutzungsflächen/ Außengastro-nomie

7.1.5 Handlungsraum 5: Bach-, Lambertus-, und Willi-Graf-Straße

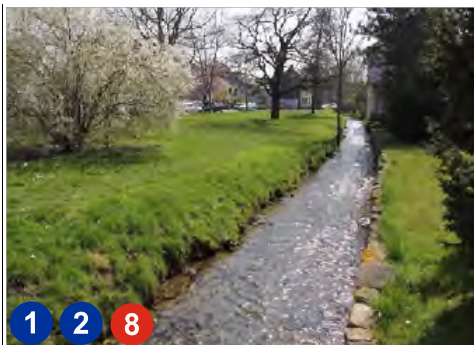
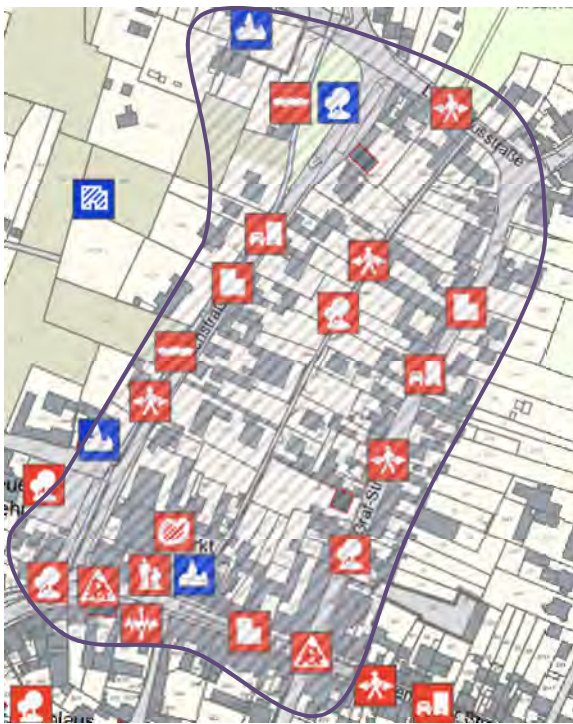




Abb. 63: Beispiele Handlungsraum Bach-, Lambertus-, und Willi-Graf-Straße
Quelle: Eigene Fotografien 2009 / 2015

Stärken und Potentiale

- 1 (bisher mindergenutztes) Potential des Erftmühlenbachs (Wassererlebnis)
- 2 vorhandene Grünfläche an der Bachstraße
- 3 denkmalwerte und zum Teil stadtbildprägende Bausubstanz
- 4 vorhandenes Fußwegesystem, z. B. Nikolausgässchen
- 5 zentrales Parkraumangebot (u. a. Händelstraße, Feuerwehr)

Schwächen und Mängel

- 1 Verkehrsflächen (fließender und ruhender Verkehr) dominieren den Straßen- und Platzräume
- 2 hohe Verkehrsbelastung mit einhergehenden negativen Effekten
- 3 unzureichende Gehwege und Quermöglichkeiten; in der Folge Gefährdung Fußgänger/ Radfahrer
- 4 Gestaltungs- und Pflegedefizite im öffentlichen Raum (z. B. Multifunktionsplatz Feuerwehr/ Händelstraße, Bachstraße, Willi-Graf-Str., Nikolausgässchen)
- 5 Störwirkungen durch unangepasste Gebäudearchitekturen, Fassadengestaltungen bzw. -überformungen
- 6 ungeordnetes, zum Teil widerrechtliches Parken
- 7 Erftmühlenbach nicht erlebbar
- 8 mangelhafte Nutzbarkeit und Gestaltung öffentlicher Grünflächen

7.1.6 Handlungsraum 6: Schul- und Sportzentrum

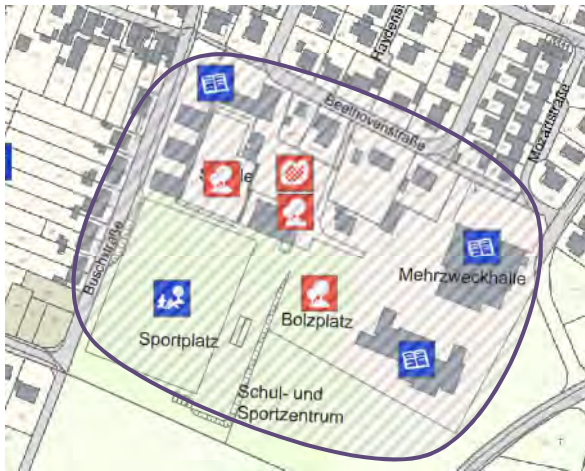


Abb. 64: Beispiele Handlungsraum Schul- und Sportzentrum
 Quelle: Eigene Fotografien 2009 / 2015

Stärken und Potentiale

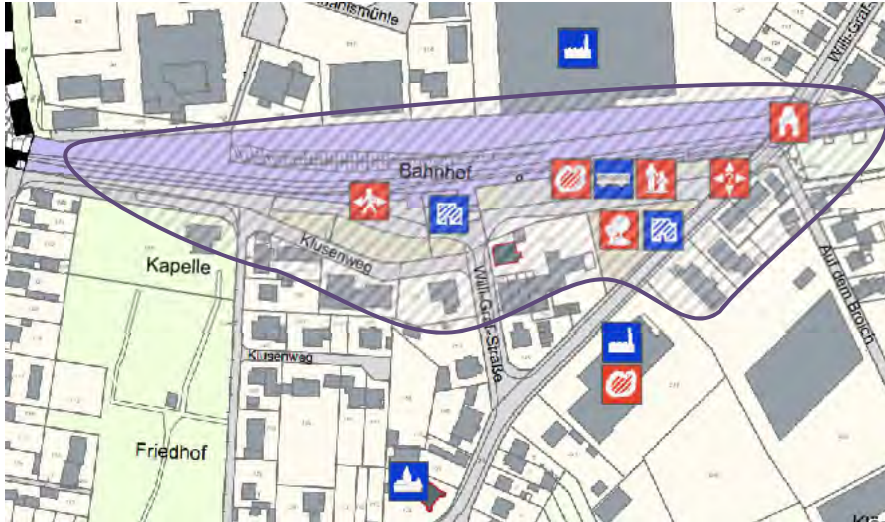
- 1** relativ zentral gelegene Bildungseinrichtung mit anschließender Freizeit- / Sportanlage
- 2** vor kurzem sanierte/ ertüchtigte Sporthalle
- 3** neu angelegter Fußball-Kunstrasenplatz südlich der Grundschule
- 4** vorhandene Sport- und Spielangebote

Schwächen und Mängel

- 1** monotone Gestaltung des Schulgeländes / der Schulhöfe, mit hohem Versiegelungsgrad
- 2** in die Jahre gekommenes, unattraktives Mobiliar

- 3 teilweise Gestaltungs- und Pflegedefizite der Grün-/ Freiflächen
- 4 fehlende Treffpunkte, Wetterschutz
- 5 fehlende Parkmöglichkeiten in der Nähe (insbesondere bei größeren schulischen und sportlichen Veranstaltungen)

7.1.7 Handlungsraum 7: Bahnhofsbereich



Stärken und Potentiale

- 1 Bahnhaltelpunkt als wichtiger Standortfaktor
- 2 30-Minuten-Takt der S-Bahn (werktags)
- 3 Nachverdichtungspotential, z. B. für Wohnbebauung durch Reaktivierung von nicht mehr benötigten Bahnflächen

Schwächen und Mängel

- 1 Ortseingang nicht ablesbar
- 2 unattraktiver/ abschreckender Ankunftspunkt für Bahnreisende und fehlende Aufenthaltsqualität
- 3 ungeordnete Parkplatzbereiche mit gestalterischen Defiziten (am Bahnhof sowie am Friedhof)
- 4 Gestaltungs-, Pflege- und Ausstattungsdefizite im Bereich der Freiflächen (u. a. mangelhafte Beleuchtung, fehlende überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten/ -boxen)
- 5 unattraktive, nicht barrierefreie Wege und Oberflächen („Trampelpfade“ und Schotterflächen)
- 6 fehlende Orientierungsmöglichkeit

8 LEITBILD UND STÄDTEBAULICHE KONZEPTION

Die städtebaulichen Zielsetzungen wurden auf Basis der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung, der allgemeinen Bestandsanalyse, dem Stärken- und Schwächen-Profil des Untersuchungsraums sowie der vertieften Betrachtung einzelner Handlungsräume entwickelt.

8.1 Ein Leitbild für Kuchenheim

Auf Basis der Bestandsanalyse, des Stärken-Schwächen-Profiles und den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung wurde ein Leitbild für die zukünftige Entwicklung Kuchenheims erarbeitet. In der vertiefenden Struktur orientiert sich das Leitbild an den Themenfeldern aus der Bürgerbeteiligung und ist aus einer Perspektive 2030 heraus formuliert: „Was ist 2030 erreicht?“

Die Dominanz des motorisierten Verkehrs im Kuchenheimer Ortskern ist Vergangenheit. Der historische Ortskern ist in Wert gesetzt und erfüllt seine Funktion als lebendiges Zentrum und gesellschaftlicher Mittelpunkt von Kuchenheim. Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität sind (auch entlang der Achse der Kuchenheimer Straße) zurückgekehrt; die jahrzehntelang brach liegende städtebauliche und architektonische Qualität ist wieder sichtbar.

Themenfeld „Mobilität | Verkehr“

- Die Belastung durch den motorisierten Verkehr im Ortskern ist wesentlich vermindert, die Dominanz genommen.
- Der ruhende Verkehr ist neu geordnet, wertvoller Parkraum im Zentrum steht den Kunden zur Verfügung, die Dauerparker sind verlagert.
- Im Zentrum Kuchenheims existiert ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und es macht Spaß sich mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu bewegen.
- Die Kuchenheimer Straße kann im Ortskern gefahrlos gequert werden, die trennende Wirkung ist aufgehoben.

Themenfeld „Wirtschaft | Nahversorgung | Tourismus“

- Die Kuchenheimer Ortsmitte ist lebendig und lädt zum Verweilen ein.
- Das Nahversorgungszentrum Ortskern Kuchenheim bietet alle Produkte des täglichen Bedarfs und es sind kaum noch Leerstände auszumachen.
- Besonderheiten wie der Erftmühlenbach, die beiden Burgen oder das LVR-Industriemuseum sind in Wert gesetzt und mit dem historischen Ortskern verwoben.
- Die touristischen Potentiale LVR-Industriemuseum und Premiumradrouen sind optimal genutzt und beleben den Ortskern.
- Ein Ortsmarketing sorgt für die Weiterentwicklung und Verknüpfung von Angeboten und befördert das positive Image Kuchenheims.

Themenfeld „Umwelt | Wohnumfeld | Naherholung“

- An die Kuchenheimer Straße ist die Lebensqualität zurückgekehrt, im Zentrum lässt es sich wieder gut wohnen und leben.
- Der neugestaltete Marktplatz ist repräsentativer Ortsmittelpunkt und lädt Einheimische und Besucher zum Verweilen ein.
- Die sanierte private Bausubstanz bildet mit ihren attraktiven Fassaden den Rahmen für die Nutzungen im Ortskern.
- Die Grün- und Freiräume sind aufgewertet und durch attraktive Wegeverbindungen vernetzt. Alle Quartiere sind gut mit Grün-, Erholungs- und Spielangeboten versorgt.
- Insbesondere die Freianlagen am LVR-Industriemuseum, im Kirchenumfeld, am Schulstandort und an der Ecke Bachstraße/ Lambertus Straße bieten für alle Generationen ein attraktives Angebot.
- Ehemals hochversiegelte Straßenräume sind aufgelockert und mit Grün strukturiert.

Themenfeld „Soziales | Gesellschaft | Kultur“

- Der gesellschaftliche Zusammenhalt ist über die Umsetzung der Maßnahme gestiegen. Die Bewohner der Neubaugebiete zieht es regelmäßig ins Kuchenheimer Ortszentrum.
- Barrierefreier als auch familienfreundlicher Wohnraum sorgen für eine nachhaltige Bevölkerungsstruktur im Zentrum.
- Das Vereinsleben ist lebendig und die Vereine unterstützen sich gegenseitig.
- Ein runder Tisch entwickelt und koordiniert Angebote und erschließt Synergien.
- Durch die Bündelung und Darstellung der Angebote erschließt sich das Angebot ohne großen Aufwand für potenzielle Nutzer.
- Kultur und Kunst stärken die Ortsidentität Kuchenheims.

8.2 Städtebauliche Ziele im Gesamtzusammenhang

Aufbauend auf dem Leitbild stellt das Strukturkonzept (vgl. Plan Nr. 7) die Planungsabsichten im Gesamtzusammenhang des Untersuchungsraumes dar. Somit werden städtebauliche, freiraumplanerische und infrastrukturelle Entwicklungsüberlegungen genauso berücksichtigt wie verkehrliche Zielsetzungen im Bereich der öffentlichen Straßen und Plätze. Dabei wird die Perspektive der Rahmenplanung geweitet und um Aspekte aus den Themenfeldern Wirtschaft / Nahversorgung / Tourismus, Soziales / Gesellschaft / Kultur sowie Umwelt / Wohnumfeld / Naherholung (vgl. Anlage D.3) ergänzt. Ferner werden Querschnittsthemen wie Barrierefreiheit oder Demographie mitgedacht. In der Plansprache benutzt das Strukturkonzept einen Mix aus abstrahierter, symbolhafter sowie flächiger Darstellung. Nachfolgend finden sich eine Kurzbeschreibung der Legende sowie eine Zielbeschreibung im Gesamtzusammenhang:

themenfeldübergreifende Betrachtung

Straßen und Plätze	
	Ausbau / Umbau Straßen zur Ortsentlastung
	Aufwertung Nebenanlagen / Verkehrsberuhigung
	Aufwertung / Umbau von Straßenraum
	Aufwertung Platz-/ Mischbereiche
	Kreisverkehrsplatz (KVP)
	Fahrbahnverengung
	Abbindung
	Tempo 30 / Tempo 20 / Verkehrsberuhiger Bereich (325 / 326)
	Park + Ride Parkplatz
	Querungsmöglichkeiten
	Neuführung Premiumradweg
begleitende Maßnahmen	
	Eingang Ortskern
	Info-/ Leitelement
	Zufahrt Richtung Museum
	Info-/ Leitelement Museum

Abb. 65: Legendenauszug Plan Nr. 7
Quelle: Eigene Darstellung 2015

beziehungen, Fußwegevernetzungen, Fahrbahneinengungen und der Empfehlung von Geschwindigkeitsbegrenzungen konkretisiert. Die vorgesehene Straßen- und Platzgestaltung wird durch begleitende Elemente, wie der Gestaltung von ablesbaren Ortseingängen und die Installationen von Info-/ Leitsystemen ergänzt, welche nicht nur eine lenkende Funktion übernehmen, sondern auch Mehrwert in Richtung Kennzeichnung und Information bieten.

Grünbereiche und Freiraum	
	raumfassende / straßenbegleitende Begrünung (z. B. Baumreihe)
	Ergänzung / Aufwertung fußläufige Verbindungen
	Erlebarmachung Wasser
	Aufwertung Spielplatz / Grünanlage
	Außergastronomie
Bauliche Entwicklung	
	Neuordnungsbereich
	Wohngebietsentwicklung
	Mischgebietsentwicklung
	Gewerbegebietsentwicklung
	Handlungsraum Ortsbild/ -identität

Abb. 66: Legendenauszug Plan Nr. 7
Quelle: Eigene Darstellung 2015

Aus dem Plankonzept geht hervor, dass für den öffentlichen Raum eine umfassende Aufwertung vorgesehen ist. Dies betrifft neben einer Neugliederung der Straßenräume zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs v. a. die qualitätsvolle Gestaltung von Platz- und Mischbereichen. Letztere sollen den Bewohnern, Kunden und Besuchern als neue Treffpunkte bzw. Kommunikationsräume „zurückgegeben“ werden.

Die enge Verzahnung zwischen städtebaulichen und verkehrlichen Aufgabenstellungen wird im Strukturkonzept sichtbar. So berücksichtigt der Plan die neue Verkehrsführung zur Entlastung des Zentrums (Westumfahrung) und das grundsätzliche Ziel einer Verkehrsberuhigung im Ortskern. Dieses wird durch die Darstellung von Querbeziehungen, Fußwegevernetzungen, Fahrbahneinengungen und der Empfehlung von Geschwindigkeitsbegrenzungen konkretisiert.

Neben den baulich geprägten Räumen, deren Multifunktionalität (z. B. für Außergastronomie) verbessert werden soll, gilt es den wenigen Grün- und Freiräumen sowie insbesondere dem denkmalgeschützten Erftmühlenbach besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das Strukturkonzept zeigt auf, wo vorhandene Grünflächen in ihrer Gestaltung aber gerade auch in ihrer Funktion, z. B. als generationengerechte Erholungs- und Aufenthaltsbereiche, gestärkt werden sollen.

Letztendlich sind Ausprägung und Qualität der öffentlichen Räume

Plan- bzw. Legenderläuterung

von der angrenzenden Bebauung und ihrer Nutzung abhängig. Aus diesem Grund beschäftigt sich die Konzeption intensiv mit der Verbesserung der Bausubstanz, ihrer Nutzung sowie dem Ortsbild. Der Bereich, der hierzu u. a. aufgrund seiner historischen Qualitäten besonders zu betrachten ist, wurde als Handlungsraum gekennzeichnet. Ergänzend dazu sind verschiedene Areale, aufgrund ihrer besonderen Lage oder Funktion im Ortsgefüge intensiver zu betrachten. Diese wurden als Neuordnungsbereiche dargestellt.

Kern der städtebaulichen Zielsetzungen ist es, den Ortskern in seiner städtebaulichen Qualität und Funktionsvielfalt zu stärken. Da dieser Raum (insbesondere die Ortsdurchfahrt der B 56) derzeit vom Durchgangsverkehr stark belastet ist, gilt es zunächst eine alternative Verkehrsführung, sprich eine akzeptable Umfahrlösung, anzubieten, um Spielräume für eine Aufwertung in der zentralen Achse zu schaffen. Dies soll mit dem Bau der Westumfahrung sowie über einen Ausbau der Heinrich-Ruster-Straße zur ortskernabgewandten Anbindung von Bahnhof und Gewerbegebiet, einhergehend mit entsprechenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Zentrum erreicht werden (vgl. Kap. 8.4).

Die Ortsmitte soll wieder aus einer erlebbaren Abfolge von Straßen- und Platzräumen bestehen, deren Eigenheiten und Qualitäten es herauszuarbeiten gilt. Insbesondere die wechselvolle Geschichte Kuchenheims, für die es noch viele, wenn auch oft versteckte oder überformte Zeugen (Bau- und Bodendenkmäler) gibt, soll in Wert gesetzt werden und so zur Stärkung der Ortsidentität beitragen. Neben einer entsprechenden Gestaltung des Kirchenumfeldes und des Kuchenheimer Marktes kommt der Erlebbarmachung des Erftmühlenbaches sowie Maßnahmen an privaten Gebäuden und Fassaden besondere Bedeutung zu.

In Kooperation mit privaten Akteuren soll die Etablierung von neuen, publikumswirksamen Nutzungen an der Kuchenheimer Straße und damit die Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs erreicht werden. U. a. soll das Areal der ehem. Mühlenbäckerei vor diesem Hintergrund neu geordnet werden.

Im Norden des Untersuchungsgebietes soll der Bahnhofstempel in seiner „Begrüßungsfunktion“ städtebaulich (Neuordnungsbereiche Klusenweg / Willi-Graf-Straße) und funktional (P+R-Anlage) aufgewertet werden.

Das im Süden gelegene LVR-Industriemuseum mit der Oberen Burg soll für das Quartier an Bedeutung gewinnen. Neben einer Ausweitung der Angebote für Bewohner (z. B. Quartierscafé) sollen auch die Bewegungsräume (Spiel- und Grünflächen) entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung weiter ausgestaltet werden.

Insgesamt sollen die Potentiale dieser regional bedeutsamen Anlaufpunkte besser für Kuchenheim erschlossen werden. Dies reicht von der Steigerung der Verweildauer über eine Verbesserung der Wertschöpfung (z. B. Gastronomie im Ortskern) bis zur Erschließung neuer Gäste über den Radtourismus (Premiumradrouten). In diesem Zusammenhang ist auch eine neue Führung der Radverkehre im Bereich der Ortsumfahrung K 24 angedacht.

**Verkehrsentlastung
eröffnet Spielräume**

Historie in Wert setzen

private Akteure gewinnen

Aufwertung Bahnhofsumfeld

Quartiersnutzung am LVR-Museum

Radtourismus als Chance

Dabei spielt die Aufenthaltsqualität im Ortskern und die Vernetzung des Ortskerns mit dem LVR-Industriemuseum, dem Schulstandort sowie dem Bahnhofpunkt Kuchenheim eine zentrale Rolle. Dazu sind Maßnahmen im jeweiligen, direkten Umfeld, aber auch zur Aufwertung der fußläufigen Anbindung (z. B. Aktivierung Nikolausgässchen) geplant.

Die Verfügbar- und Erreichbarkeit von Grün- und Freiflächen ist in Kuchenheim unterschiedlich. Während im südlichen Siedlungsbereich mit den Überlegungen zur Aufwertung der Bereiche am LVR-Industriemuseum und am Schulgelände (Quartiersöffnung und Angebotsergänzung) eine gute Versorgung besteht, findet sich im nördlichen Kuchenheim neben der nutzungseingeschränkten Grünfläche des Friedhofs nur eine kleine öffentliche Grünfläche im Bereich der Unteren Burg. Einer Sicherung und Aufwertung dieses attraktiven, wenn auch kleinen Bereichs am Erftmühlenbach fällt damit eine besondere Bedeutung zu.

Letztendlich, und das machte auch die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Konzepterstellung deutlich, steht und fällt die Entwicklung Kuchenheims mit dem gesellschaftlichen Zusammenhalt und dem privaten Engagement der Bewohner. Im Rahmen der Umsetzung gilt es vorhandenes Engagement zu unterstützen, (Kommunikations-)Strukturen zu etablieren, Identifikationspunkte, wie z. B. eine Informationszentrale am Kuchenheimer Markt, aufzubauen und das Fundament für ein Innen- bzw. Außenmarketing zu legen.

8.3 Reflexion des Verkehrskonzepts aus der Rahmenplanung 2012

Die Verringerung der Verkehrsbelastung auf der zentralen Ost-West-Achse Kuchenheimer Straße ist die entscheidende Voraussetzung für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Kuchenheimer Ortskerns. Diese Erkenntnis ist nicht ganz neu, wie Protestaktionen für eine Umgehungstraße aus dem Jahr 1982 zeigen (vgl. Abb. 67).

Die Diskussion um die Trassenführung bzw. die Realisierung einer B56n nahm in den Folgejahren viel Zeit in Anspruch, sodass lange keine Grundlage für eine vertiefende, konzeptionelle Betrachtung Kuchenheims gegeben war. Aufgrund der voraussichtlichen Trassenführung der B56n im Norden Euskirchens sowie der weiterhin erwarteten starken Verkehrsbelastung in Kuchenheim wurde die Rahmenplanung mit Schwerpunkt Verkehr von der Stadt im Jahr 2009 konzeptionell in Auftrag gegeben.

Das Verkehrskonzept aus der Rahmenplanung zeigt eine schlüssige Variante der Verkehrslenkung auf, mit deren Hilfe eine spürbare Entlastung des Ortskerns unter Sicherstellung der Erreichbarkeit gewährleistet wird. Grundprämissen waren also die wirksame Reduzierung des Verkehrs auf der Kuchenheimer Straße zur Überwindung der Trennwirkung (hierzu ist aus fachlicher Sicht mehr als die Halbierung des derzeitigen Aufkommens notwendig) sowie die verträgliche Abwicklung der veränderten Ströme im Ortsnetz („faire Verteilung“) zur Vermeidung von unzumutbaren Belastungszunahmen in einzelnen Abschnitten.

Vernetzung der Bereiche

Sicherung und Entwicklung von Grün-/ Bewegungsräumen

Förderung des gesellschaftlichen Zusammenhalts

Verkehrsbelastung ist Dauerthema

schlüssige Variante der Verkehrslenkung zur Ortskernentlastung



Abb. 67: Protestaktion für eine Umgehungsstraße im Jahr 1982

Quelle: Stadt Euskirchen

Nachfolgend wird das Verkehrskonzept in seinen Grundzügen dargestellt (vgl. Plan 6) und im Anschluss auf Basis der Rückläufe aus der aktuellen Beteiligung reflektiert:

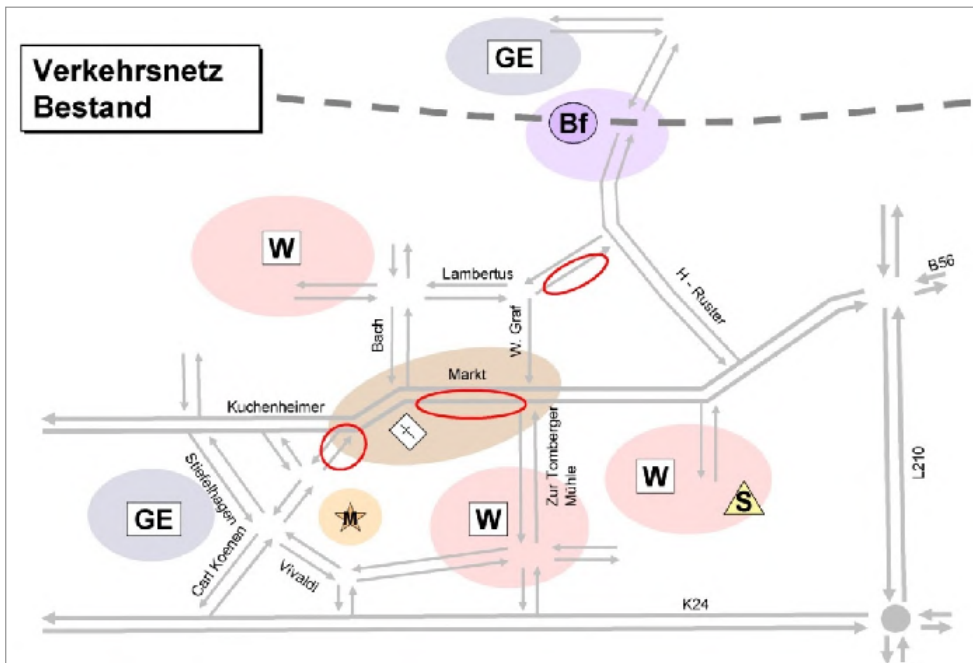
Einer im Norden geplanten Trassenführung der B 56n kann aufgrund ihrer Entfernung zu Kuchenheim keine wahrnehmbare Entlastungswirkung attestiert werden. Möglich ist aber eine westliche und südliche Umgehung des Ortsteils, welche bereits im Flächennutzungsplan grob dargestellt ist. Diese führt über die L 210 (Ostteil), die K 24 (Südteil) und schließlich die als K 1n neu zu bauende Westspange zwischen B 56 und K 24. Zugleich sollen die bestehenden Anbindungen an die K 24 auf die Carl-Koenen-Straße und die Straße Zur Tomberger Mühle beschränkt werden, um damit Leistungsfähigkeit und Sicherheit der neuen Umfahrung Süd zu gewährleisten. Diese ortsnahe Trasse entlastet die heutige Ortsdurchfahrt wirksamer und ihre Realisierung ist als K 1n zeitnaher möglich.

Innerhalb des Ortsteils sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Verkehrsführung mehr Schutz für Fußgänger/ Radfahrer schaffen.

Ferner schlägt die Rahmenplanung vor, die Heinrich-Ruster-Straße mittelfristig als Hauptverbindung in Richtung der P+R Anlage am Bahnhofpunkt und des Gewerbegebiets Lisztstraße auszubauen.

Zur Vernetzung der Ortsmitte, der Siedlungsbereiche sowie wichtiger Infrastrukturen, wie Schule, LVR-Museum oder Schienenhaltepunkt, ist eine Attraktivierung der Fußwegeverbindungen vonnöten.

Zur Veranschaulichung der Planungen, zeigt die nachfolgende Abbildung das örtliche Bestandsverkehrsnetz in schematischer Form (graue Pfeile). Die vollfarbig dargestellten Flächen stehen für wichtige Ausgangs- bzw. Zielpunkte für Verkehre. Die rot umrahmten Bereiche stellen die innerörtlich entscheidenden Stellen für lenkende Eingriffe in das Verkehrsnetz dar.



vgl. Plan Nr. 6

Abb. 68: Schematische Abbildung des örtlichen Bestandsverkehrsnetzes
Quelle: Eigene Darstellung, Rahmenplan 2011

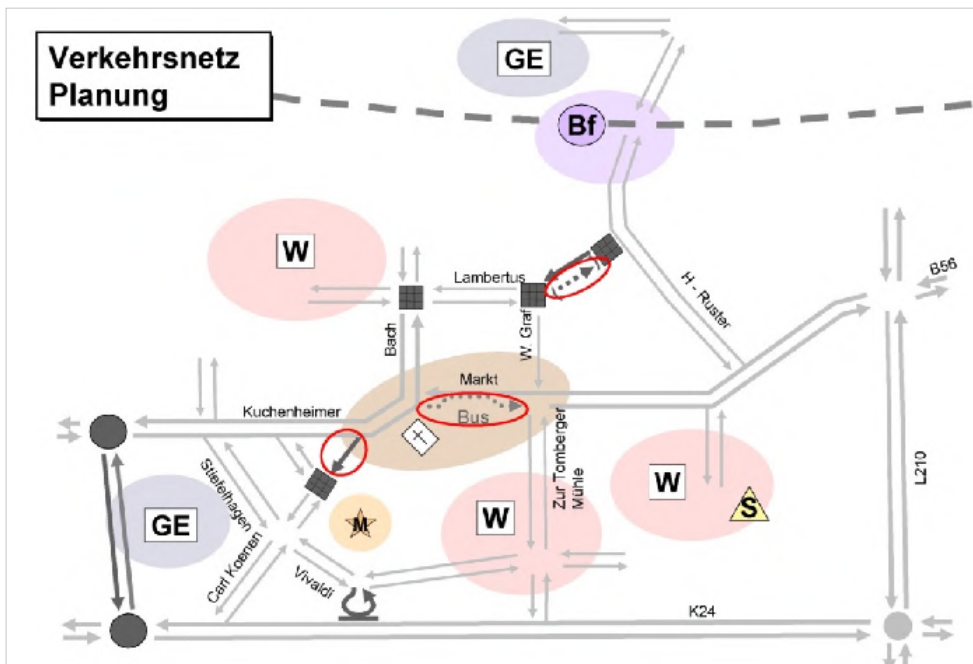


Abb. 69: Schematische Abbildung des örtlichen Planungsverkehrsnetzes
Quelle: Eigene Darstellung, Rahmenplan 2011

Abbildung 68 zeigt das im Rahmenplan entwickelte Planungsnetz. Entscheidend sind folgende dargestellte Veränderungen:

- Auf der Kuchenheimer Straße, zwischen Willi-Graf-Straße und Bachstraße, ist ein Einrichtungsverkehr in Richtung Westen vorgesehen, wovon der ÖPNV ausgenommen wird. Dieser kann weiterhin in Richtung Osten, also entgegen der eigentlichen Einbahnrichtung, fahren. Voraussetzung für diese Variante der Verkehrsregelung ist die Installation einer Lichtzeichenanlage. Ziel dessen ist die Ver-

kehrsberuhigung im Ortskern und einhergehend die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

- *Der Verkehr auf der Carl-Koenen-Straße im Abschnitt zwischen Kuchenheimer Straße und Schwarzer Weg wird den Planungen zufolge nur noch in Einbahnrichtung ortsaußwärts gelenkt, sodass Schleichverkehre (u. a. in Richtung Gewerbegebiet Lisztstraße) unterbunden werden.*
- *Eine weitere Einbahnrichtung ortseinwärts ist auf der Willi-Graf-Straße im Abschnitt zwischen Lambertus- und Heinrich-Ruster-Straße vorgesehen. Hierbei handelt es sich um eine unechte Einbahnregelung, die Anliegern die Durchquerung in beide Richtungen erlaubt.*

Reflexion des dargestellten Verkehrskonzeptes:

Das Verkehrskonzept wurde im November 2010 im Rahmen einer sehr gut besuchten Öffentlichkeitsveranstaltung in Kuchenheim mit der Bürgerschaft diskutiert. Die damals eingegangenen Stellungnahmen und Eingaben hatten vornehmlich Detailfragen, wie z. B. die Auswirkungen der Abbindung der Vivaldistraße für den ansässigen Betrieb, befürchtete Mehrbelastungen in der Bachstraße bzw. im Bereich Tomberger Mühle oder die Ampelsteuerung im Einbahnabschnitt Markt bei gegenläufigem Busverkehr, zum Gegenstand. Die Stellungnahmen wurden in der Folge bearbeitet, manche Einwände entkräftet und für bestimmte, entscheidende Punkte Lösungen mit den Betroffenen abgestimmt (z. B. für den Abbindungsbereich Vivaldistraße), sodass die grundsätzlichen Aussagen des Konzeptes nicht in Frage standen.

Im Rahmen der Beteiligungsbausteine zur Fortschreibung der Rahmenplanung und Erstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes in 2015 (vgl. Kapitel 1.2) wurde das Thema der künftigen Verkehrsführung in Kuchenheim erneut intensiv diskutiert.

Bei den Veranstaltungsbesuchern herrschte zwar Konsens darüber, dass es eine Verkehrsberuhigung im Ortskern geben muss und dazu eine südliche Umfahrungsmöglichkeit mit der Westspange und der Ertüchtigung der K 24 zu schaffen ist, allerdings wurden die vorgeschlagenen Eingriffe ins innerörtliche Netz (neue Einbahnstraßenabschnitte) kontrovers diskutiert (vgl. auch Anlage D.3, Seiten 12-13).

Um die Diskussion hinsichtlich der Maßnahmen im Zentrum auf eine sachliche Basis zu stellen, soll ein digitales Verkehrsmodell für Kuchenheim erarbeitet werden. Auf dieser Basis können verschiedene Varianten (zusätzlich zur Rahmenplanvariante) der Verkehrsführung durchgespielt und mit ihren Vor- und Nachteilen (auch aus städtebaulicher Sicht) transparent dargestellt werden.

Dieses Modell kann kontinuierlich fortgeschrieben werden, sodass ein, die Maßnahmenumsetzung im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes begleitendes Monitoring aufgebaut werden kann. Dieses hilft, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu prüfen und eine Nachsteuerung zu ermöglichen.

öffentliche Diskussion im Nov. 2010

alle damaligen Eingaben behandelt

neue Diskussion in 2015

Westumfahrung Konsens

Variantendiskussion v. a. für Maßnahmen im Zentrum

Ergänzend können, zur Veranschaulichung der Erreichbarkeitsmodelle, Video-Vergleichsfahrten durchgeführt werden, die alternative Fahrtrouten im Vergleich dokumentieren.

Als Bestandteil des Verkehrsmodells und -monitorings soll ein Parkraumkonzept zusammen mit den örtlichen Akteuren erarbeitet werden. Einen entscheidenden Faktor für den Erfolg wird die Akzeptanz durch die „Nutzer“ des Ortskerns und damit Bewusstseinsbildung darstellen.

**Verkehrsmodell-
und -monitoring
einrichten**

8.4 Städtebauliche Ziele in den Handlungsräumen

Unter Berücksichtigung des grundlegenden Leitbildes für das zukünftige Kuchenheim werden die in Kapitel 8.2 dargestellten städtebaulichen Ziele in den nachfolgenden Unterkapiteln räumlich auf die einzelnen Handlungsräume konzentriert und damit einer vertiefenden Betrachtung unterzogen.

8.4.1 Handlungsraum 1: Ortsdurchfahrt Kuchenheimer Straße



Ziele

- ➔ Kennzeichnung der Ortseingänge sowie der Ortskerneingänge im Westen und Osten (u. a. charakteristische Gestaltung der neuen Kreisverkehrsplätze)
- ➔ Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Kuchenheimer Straße, u. a. durch neue Verkehrsführung und Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs
- ➔ Schaffung von großzügigen und möglichst barrierefreien Nebenanlagen und Einbeziehung in das Fußwegenetz (u. a. Schulwegsicherung)
- ➔ Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes durch Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes / Straßenraumgliederung und Stärkung der Aufenthaltsqualität
- ➔ Schließung von Baulücken und Beseitigung von Maßstabsbrüchen
- ➔ Aufwertung der das ortstypische Gesamterscheinungsbild störenden Fassaden / Gebäude (Ortsbildpflege / Fassadenberatung)
- ➔ Verbesserung der Orientierung (Oberflächen-/ Gestaltungslinien, Licht, Mobiliar und Begrünung)
- ➔ Sicherung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs (u. a. Leerstandsmanagement)

Der Straßenraum der derzeitigen B 56 soll dem Strukturkonzept folgend in ablesbare Abschnitte unterteilt werden. Im westlichen Abschnitt, zwischen zukünftiger Westspange und Ortsmitte sollen vor allem geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen greifen, wie etwa eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts, Fahrbahnversätze oder punktuelle Begrünungsmaßnahmen.

Durch quergliedernde Eingriffe im gesamten Verlauf, z. B. Unterbrechung des durchlaufenden Fahrbahnbandes im Bereich von Knotenpunkten oder besonderen städtebaulichen Situationen (z. B. Markt) soll Aufmerksamkeit erzeugt, Atmosphäre geschaffen und Geschwindigkeit reduziert werden.

Im Bereich der Ortsmitte, im Abschnitt zwischen Bach- und Willi-Graf-Straße, gilt es den durch Kraftfahrzeuge beanspruchten Straßenraum zu minimieren und in der Folge wichtige Freiflächen zurückzugewinnen, die gestaltet und anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden können. Hier kommt auch eine wichtige Querbeziehung mit dem Markt und der historischen Verbindungsachse zwischen unterem und oberem Kuchenheim ins Spiel.

Im östlichen Abschnitt der Kuchenheimer Straße liegt das Hauptaugenmerk auf der Beseitigung von Engstellen in den Nebenanlagen, der Verbesserung der Barrierefreiheit sowie auf Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen.

8.4.2 Handlungsraum 2: Carl-Koenen-Straße



Ziele

- ➔ Aufwertung des Straßenabschnitts zwischen Kuchenheimer Straße und Oberer Burg (Museumszufahrt)
- ➔ Verbesserung der verkehrlichen Situation auf der gesamten Carl-Koenen-Straße, u. a. durch Neugliederung im südwestlichen Teil und Verkehrsberuhigung im Ortskern
- ➔ Erhöhung von Begehrbarkeit und Sicherheit von Gehwegen sowie Einbeziehung in das Fußwegenetz
- ➔ Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern und Vernetzung mit bestehenden Radwegenetzen (Stärkung / Attraktivierung der Premium-Radwege und Vernetzung LVR-Industriemuseum und Zentrum)
- ➔ signifikante Umgestaltung des Einmündungsbereichs der Museumszufahrt als vorgezogenes Museumsentree unter Einbeziehung des Eckgrundstücks sowie des Erftmühlenbaches

- ➔ Anbindung an die zukünftige Westspange über Kreisverkehr (verbesserte Verkehrsabwicklung und Querbarkeit z. B. für Radfahrer)
- ➔ Entschärfung gefährlicher Verkehrsknotenpunkte, Verbesserung der Übersichtlichkeit (u. a. Grünpflege)

Im Bereich zwischen Carl-Koenen-Straße und Vivaldistraße ist ein Neuordnungsbereich ausgewiesen. Mit der Abbindung der Vivaldistraße von der K 24 besteht die Chance, dass sich das dortige Gewerbe innerbetrieblich besser strukturieren kann. Die veränderten Ortszufahrten sind insbesondere im Hinblick auf die Verläufe der Radwegerouten zu berücksichtigen. Sowohl die Wasserburgenroute als auch der Erftradweg werden derzeit über die Vivaldistraße geführt. Zukünftig können diese Routen über die Carl-Koenen-Straße und den vorgesehenen Kreisverkehrsplatz Carl-Koenen-Straße / K 24 geleitet werden. Bei der Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes ist durch prägnante Gestaltung und sichtbare Beschilderung auf den Verlauf der Radwegrouten hinzuweisen. Die Attraktiverung der Wegeführung (dazu gehört auch Orientierungsverbesserung) zum überregional bedeutenden LVR-Museum und dessen Einbindung in ein gesamtörtliches Informations-/ Leitsystem sind weitere wesentliche Bausteine der Konzeption für diesen Abschnitt.

Die städtebaulichen Maßnahmen auf der Carl-Koenen-Straße gehen über rein verkehrstechnische Änderungen hinaus und sehen eine thematisch-räumliche Verknüpfung zum LVR-Museum vor. Des Weiteren ist vorgesehen, ein vorgezogenes Museumsentrée am Erftmühlenbach gegenüber der Museumszufahrt zu errichten, das Aufenthaltsqualität bietet und zugleich als Informations- und Leitelement für das LVR-Museum fungiert.

8.4.3 Handlungsraum 3: Areal am LVR-Industriemuseum



Ziele

- ➔ Kennzeichnung des Einmündungsbereiches Carl-Koenen-Straße / Obere Burg (Museumszufahrt) und Verkehrsberuhigung
- ➔ signifikante Aufwertung der Grün- und Freiräume

- ➔ Schaffung eines attraktiven Platz- Mischbereiches
- ➔ Abriss der ehem. Gewerbehallen und Nutzung der Flächenpotentiale, z. B. Ergänzung Wohnstandort unter besonderer Berücksichtigung grün- und freiräumlicher Aspekte
- ➔ weitere Belebung und Attraktivierung des Areals, auch für Einheimische, u. a. durch Erweiterung des (außen-)gastronomischen Angebots
- ➔ Aufwertung und Verbesserung der Verknüpfung mit dem Ortskern (u. a. Attraktivierung der Fußwegeverbindungen, Erlebnisräume, Stationen)
- ➔ Verbesserung der Nutzbarkeit und Erlebbarkeit der Freiräume und des Spielplatzes (z. B. Angebotsergänzung mit einer Skate-/ BMX-Anlage)
- ➔ Verbesserung der Orientierung für Besucher

Anschließend an die bereits entwickelten Bausteine LVR-Museum und Obere Burg mit den bereits angelegten Grün- und Spielflächen geht es insbesondere um eine Aufwertung der noch nicht sanierten Bereiche sowie ergänzend um eine Verbesserung der Nutzbarkeit sowie der Angebotssituation auf dem Gesamtareal.

So soll beispielsweise die derzeitig schlecht ausgebaute Museumszufahrt von der Carl-Koenen- bis zur Schallenbergstraße als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche entwickelt werden. Um das Umfeld aufzuwerten und das ortskernnahe Wohnen zu stärken, ist geplant, die Gewerbebrache südöstlich der Oberen Burg entsprechend zu entwickeln. In diesem Zuge soll auch eine Öffnung des Areals für den nicht motorisierten Verkehr in Richtung Süden und Osten erfolgen.

Die bereits vorhandenen Räumlichkeiten des LVR-Museums sollen, soweit möglich, für quartiersbezogene Nutzungen weiter geöffnet und die Gastronomie gerade auch für gesellschaftliche Ereignisse oder Familienfeiern ausgebaut werden. Über eine Außengastronomie soll der Bezug zum Freiraum gestärkt sowie eine Belebung der Anlage erreicht werden. Die Spiel- und Bewegungsangebote im Umfeld sollen nutzerspezifisch erweitert und z. B. durch eine Skater- bzw. BMX-Anlage ergänzt werden.

8.4.4 Handlungsraum 4: Historischer Ortskern um St. Nikolaus



Ziele

- ➔ städtebauliche Verbindung zwischen Marktplatz und Kirchengrundstück herstellen, „gute Stube“ herausarbeiten
- ➔ Inszenierung der Stadtgeschichte / prägender Gebäude
- ➔ Aufwertung des Kuchenheimer Marktes / Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten und Schaffung von Begegnungsräumen
- ➔ Aufwertung des Gassensystems und der Fußwegeverbindungen (u. a. Nikolausgässchen)
- ➔ Aufwertung der, das ortstypische Gesamterscheinungsbild störenden Fassaden / Gebäude (Ortsbildpflege / Fassadenberatung)
- ➔ Straßenraumgestaltung im Hinblick auf Außengastronomie / Sondernutzungen (z. B. am Markt oder an der Einmündung Bachstraße)
- ➔ Verbesserung der Informationsgabe und Orientierung für Einheimische und Gäste (z. B. Informationszentrale Dönkes)
- ➔ Sicherung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs (u. a. Leerstandsmanagement)

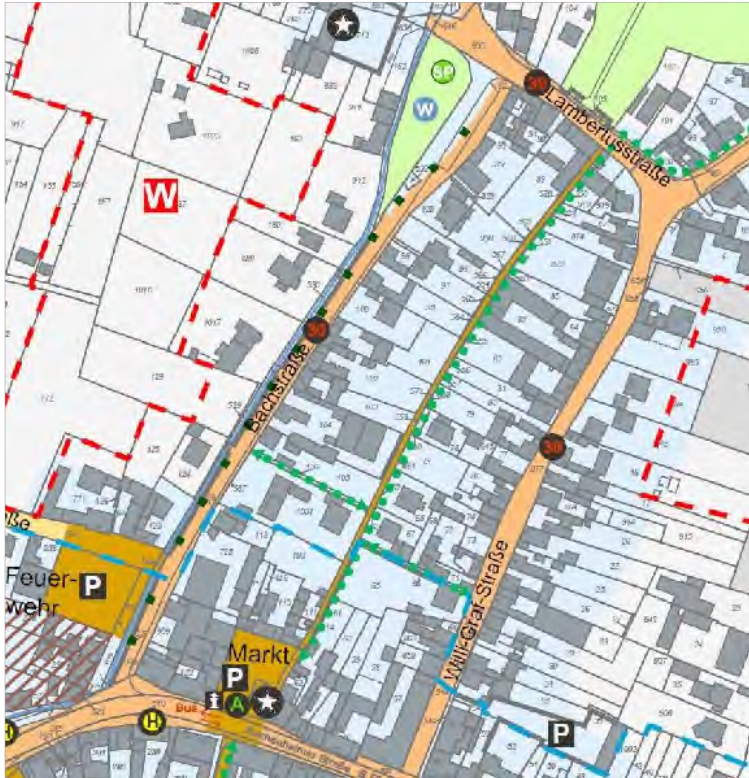
Insgesamt soll der historische Ortskern mit dem ehem. Dingplatz (Markt mit Dinghaus) und dem Umfeld von St. Nikolaus wieder „altstadtgerecht“ saniert und reaktiviert werden. Neben einer einheitlichen Gestaltung (Gestaltungskanon Ortskern) soll dies durch die Freistellung wichtiger Bauwerke (Reduzierung der Stellplätze auf dem Markt/ um den Dönkes), die Inszenierung von Blickachsen, die Wiederherstellung historischer Fassaden, die Reaktivierung von Leerständen und die Vernetzung der Bereiche über die Kuchenheimer Straße hinweg erfolgen.

So soll am Kuchenheimer Markt dem Wunsch aus der Bürgerschaft nach attraktiven Verweilmöglichkeiten nachgekommen werden. Hier ist eine hochwertige Umgestaltung des Platzes und eine Inwertsetzung des Dinghauses (Dönkes) vorgesehen, sodass der Markt allen Nutzergruppen (insbes. Anwohnern, Kunden und Touristen) als attraktiver Treffpunkt bzw. Begegnungsraum mit hoher Verweilqualität dienen und wieder als Mittelpunkt von Kuchenheim bezeichnet werden kann. Um dies zu erreichen gilt es PKW-Stellplätze vom Markt zu verlagern, bzw. Ersatzstellplätze im näheren Umfeld zu schaffen.

Darüber hinaus wird beabsichtigt, das Kirchengrundstück mit der derzeit hoch versiegelten Nikolausstraße durch eine „altstadtgerechte“ Umgestaltung zu attraktivieren. Das Gassensystem mit seinem eigenen Charme und der zur Kuchenheimer Straße erhabene Kirchplatz sollen künftig eine prägende Rolle im Gefüge des Ortskerns übernehmen und zusammen mit dem Markt identitätsstiftend wirken.

Der im Ortskern (zwischen Händel-, Bachstraße und Kuchenheimer Straße) dargestellte Neuordnungsbereich sieht eine Baublockentwicklung (maßvolle Innenentwicklung) vor, die entscheidend zu einer Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs sowie des Wohnstandorts (Angebot an barrierefreiem Wohnraum) beitragen kann. Eine Entwicklung dieses Bereichs sollte die Historie aufgreifen (Wassernutzung/ Erftmühlenbach) und die Lagegunst (kurze Wege zu allen zentralen Einrichtungen sowie zum Nahversorger) nutzen.

8.4.5 Handlungsraum 5: Bach-, Lambertus- und Willi-Graf-Straße

**Ziele**

- ➔ Gliederung und Aufwertung des öffentlichen (Straßen-)Raumes (Gestaltungskanon Ortskern)
- ➔ Verkehrsberuhigung sowie Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- ➔ Aufwertung und Nutzungserweiterung des Parkplatzes Händelstraße / Bachstraße an der Feuerwehr (Multifunktionsplatz)
- ➔ Erlebarmachung des Erftmühlenbachs (z. B. „Fenster“, „Balkone“) sowie Inwertsetzung der vorhandenen Frei- und Grünräume
- ➔ Erhöhung der Attraktivität des Nikolausgässchens als Fußwegeverbindung u. a. zwischen Bahnhof und Schulen/ LVR-Industriemuseum
- ➔ Aufwertung der, das ortstypische Gesamterscheinungsbild störenden Fassaden / Gebäude (Ortsbildpflege / Fassadenberatung)

Auch die Bach-, Lambertus- und Willi-Graf-Straße gehören zur historischen Ortsstruktur Kuchenheims. Entsprechend sind auch diese Räume zu behandeln und die Besonderheiten in Wert zu setzen (Gestaltungskanon Ortskern).

Im Bereich der Bachstraße ist dazu, neben einer Gliederung des Straßenraums, insbesondere die Inszenierung des Erftmühlenbachs sowie der Unteren Burg vorgesehen. Gezielte Begrünungsmaßnahmen und die Weiterentwicklung der Grünfläche an der Unteren Burg als kleine öffentliche Parkanlage mit entsprechendem Mobiliar für Aufenthalt und Spiel sollen die Aufwertung der Bachstraße abrunden.

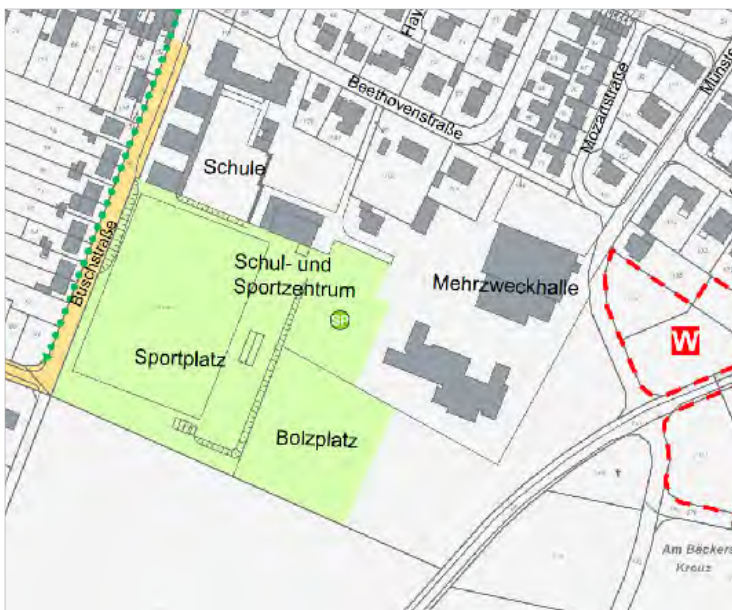
Im unteren Teil der Bachstraße kann durch Eingriffe in den Fahrbahnverlauf und eine Querschnittsminimierung im Einmündungsbereich zur Ku-

chenheimer Straße ein Zugewinn an Aufenthaltsflächen, u. a. für Außen- gastronomie erzielt werden.

Einen ähnlichen Umgang sieht das Konzept für die Lambertus- und Willi- Graf-Straße vor. Hier gilt es ordnend in den Straßenraum einzugreifen und insbesondere in der Willi-Graf-Straße, trotz der beengten Situation eine gewisse Gestaltungsqualität einzubringen.

Zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs gilt es, die Nord-Süd-Achse vom Bahnhofsareal über Klusenweg, Willi-Graf-Straße bis zur Buschstraße (Schulgelände) attraktiver und sicherer zu gestalten. Ergänzend soll die Route über das Nikolausgässchen, den Markt, die Nikolauskirche und die Schallenbergstraße zum Areal am LVR-Industriemuseum aufgewertet werden.

8.4.6 Handlungsraum 6: Schul- und Sportzentrum



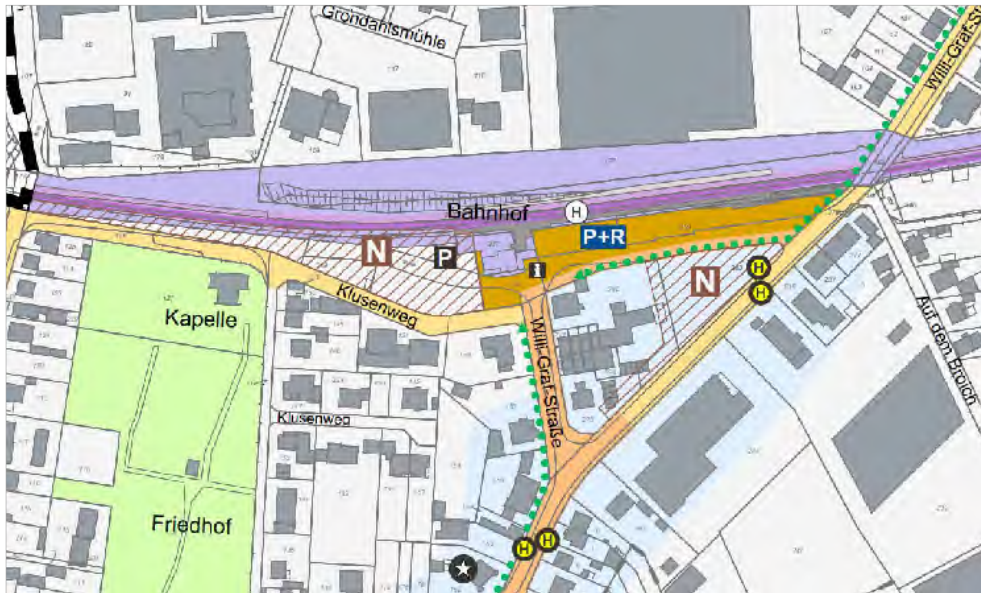
Ziele

- ➔ Stärkere Öffnung der Angebote und Freianlagen der Schulen zum Quartier/ für die Öffentlichkeit
- ➔ Schaffung attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten / Treffpunkte an der Schule
- ➔ Umgestaltung und Aufwertung der Spiel- und Sportanlagen an beiden Schulen
- ➔ Verbesserung von Barrierefreiheit und Sicherheit der Geh- bzw. Schulwege sowie bessere Einbindung in das Fußwegenetz
- ➔ Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (insbesondere bei größeren Schul- und Sportveranstaltungen)

Die beiden Schulen in Kuchenheim stellen wichtige Infrastruktureinrichtungen für den Ort dar und tragen entsprechend zur Attraktivität als Wohnstandort bei. Die Gebäude wurden in den vergangenen Jahren energetisch saniert. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde das Ziel formuliert, die Außenanlagen der Schulen im Zusammenspiel mit den Freiflächen am

LVR-Industriemuseum und an der nördlichen Bachstraße weiterzuentwickeln und für die Bewohner von Kuchenheim besser nutzbar zu machen. So sollen neben den bereits vorhandenen Drittnutzungen durch Vereine die Bewegungs- und Spielangebote für die Allgemeinheit ergänzt und mit einer Treffpunktfunktion kombiniert werden.

8.4.7 Handlungsraum 7: Bahnhofsbereich

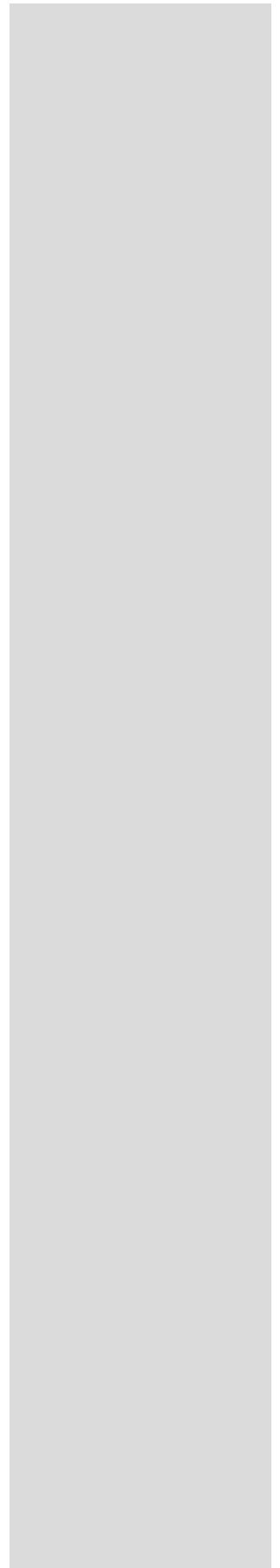


Ziele

- ➔ Gestaltung eines repräsentativen Ortseingangs im Bereich Willi-Graf-Straße / Bahnhofsteppunkt
- ➔ Aufwertung / Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes als attraktives und repräsentatives Entree (v. a. für Bahnreisende)
- ➔ Nutzung vorhandener Flächenpotentiale (nicht mehr genutzte Bahnflächen), z. B. zur Ergänzung von Wohnraum
- ➔ Einrichten eines attraktiven P+R-Platzes sowie ÖPNV-Verknüpfungspunktes (Bahn / Bus) zur Stärkung des Umweltverbundes
- ➔ Verbesserung der Ausstattung, z. B. Installation von überdachten Fahrradstellplätzen/ -boxen, Erneuerung der Beleuchtungsanlagen
- ➔ Verbesserung der Orientierung und Informationsgabe für Besucher

Den ersten Eindruck von Kuchenheim erhalten viele Gäste und Besucher am Bahnhofsteppunkt. Von daher erscheint es dringend geboten, dem Ankunftsteppunkt ein freundlicheres und gepflegteres Erscheinungsbild angedeihen zu lassen. Neben der beschriebenen Nutzergruppe, ist die der Alltagsnutzer die wesentlich größere. Für diese ist vor allem eine bessere Funktionalität im Hinblick auf den Verkehrsverknüpfungsteppunkt besonders wichtig. Sei es nun, dass die Anschlüsse zu den Buslinien attraktiv sind oder der Umstieg aufs Fahrrad besonders leicht gemacht wird. Hinzu kommt die P+R-Funktion, die es zu verbessern gilt. Letztendlich dienen alle Maßnahmen am Bahnhof (ob durch Stadt, Städtebauförderung oder Nahverkehr Rheinland) auch der Stärkung des Umweltverbundes und einer Attraktivierung und Imageverbesserung Kuchenheims.

Nicht mehr für den Bahnverkehr notwendige Flächen und ungeordnete Situationen (u. a. durch Rückzug von Gewerbe) sind städtebaulich zu entwickeln. So sind die brachliegenden Flächen südlich der Bahntrasse als Neuordnungsbereich gekennzeichnet, für den potentielle Nutzungsmöglichkeiten (z. B. Ergänzung von Wohnraum) zu entwickeln sind.



9 GESAMTMAßNAHME UND UMSETZUNGSFAHRPLAN

Im Strukturkonzept (vgl. Plan Nr. 7) wurden in einer Gesamtschau die städtebaulichen Zielsetzungen abstrahiert dargestellt. Darauf aufbauend wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, welche die vorhandenen Qualitäten sichern und fördern sowie den aufgezeigten Mängeln entgegenwirken.



Abb. 70: Plan Nr. 7 – Strukturkonzept, Ausschnitt historischer Ortskern
Quelle: Eigene Darstellung 2015

Der Maßnahmenplan (vgl. Plan Nr. 8) verortet insbesondere die bestimmten Räumen zugeordneten investiven Maßnahmen. Die hier aufgeführten Einzelmaßnahmen sind entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen in Themenfelder gegliedert und mit Ordnungsnummern versehen. Eine Übersicht der Gesamtmaßnahme in tabellarischer Form ist der Anlage (C.1) zu entnehmen. Zusätzlich wurde für jede Maßnahme ein sogenanntes Maßnahmenblatt mit einer detaillierten Beschreibung und den wichtigsten Fakten erstellt (vgl. Anlage Nr. D.1).



Abb. 71: Plan Nr. 8 – Maßnahmenplan, Ausschnitt historischer Ortskern
Quelle: Eigene Darstellung 2015

In einem intensiven Abstimmungsprozess wurde ein vorläufiger Umsetzungsfahrplan für die Gesamtmaßnahme erarbeitet. Dieser berücksichtigt die Abhängigkeiten der Einzelmaßnahmen untereinander als auch zu anderen (synergetischen) Maßnahmen im Sanierungsgebiet (z. B. Kanalsanierung) sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommune. In räumlicher Hinsicht gibt Plan Nr. 9 Auskunft über den geplanten Ablauf der Maßnahme. Eine Übersicht über die voraussichtlichen Kosten der Gesamtmaßnahme sowie über den veranschlagten Mittelabfluss ist der Tabelle Nr. C.2 zu entnehmen.



Abb. 72: Plan Nr. 9 – Umsetzungsfahrplan, Ausschnitt historischer Ortskern
Quelle: Eigene Darstellung 2015

10 ZUSAMMENFASSUNG

Der mit rund 3.200 Einwohnern drittgrößte Euskirchener Ortsteil Kuchenheim wird mittlerweile seit mehr als fünf Jahrzehnten von der Bundesstraße B 56 dominiert, die den Ort quer durch den historischen Ortskern verlaufend in zwei Teile zerschneidet. Die hohe Verkehrsbelastung führte über die Jahre zu erheblichen stadtstrukturellen Defiziten und deutlichen Funktionsverlusten im Ortskern. Offensichtlichste Kennzeichen dieser Fehlentwicklung sind insbesondere:

- eine lückenhafte Nutzungsstruktur und hohe Leerstandsquote
- ein Sanierungs- und Investitionsstau bei Wohn- und Geschäftshäusern, insbesondere im Bereich Ortskern / Kuchenheimer Straße
- ein gestörtes Ortsbild: Störwirkungen durch unangepasste Gebäudearchitekturen, Fassadengestaltungen bzw. -überformungen (insbes. „pflegeleichte“ Oberflächen)
- eine schlechte fußläufige Erreichbarkeit, kaum Sondernutzungs-/Parkplatzflächen und somit schwierige Bedingungen für Gewerbe (Handel, Gastronomie)
- eine sehr hohe Verkehrsbelastung und relativ hohe Geschwindigkeiten mit einhergehenden negativen Effekten (Nutzungen wenden sich von Kuchenheimer Straße ab, Vorderseite wird zur Rückseite)
- unzureichende Gehwege und Querungsmöglichkeiten; in der Folge Gefährdung Fußgänger (insbesondere Schulkinder) und Radfahrer
- weitestgehend dem motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellte Straßen- und Platzräume (Nutzungskonflikte u. a. mit ruhendem Verkehr)
- ein Mangel an attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten und Kommunikationsräumen
- Gestaltungsdefizite (keine „altstadtgerechte“ Gestaltung) sowie Pflegedefizite (z. B. Gassensystem, Markt, Grünbeete/ -flächen)
- nicht gemäß ihrer Möglichkeiten genutzte Potentiale, z. B. Erftmühlenbach
- eine fehlende stadtgestalterische Einbindung des historischen Ortskerns
- ein schlechtes Image des Ortsteils („Kuchenheim kenne ich als Engstelle in der Verkehrsachse, vom durchfahren“)
- eine wenig ausgeprägte Vernetzung von nördlicher und südlicher Ortslage (auch in gesellschaftlicher Hinsicht)

Das in einem breit angelegten Beteiligungsprozess erarbeitete und abgestimmte Integrierte Handlungskonzept Kuchenheim skizziert eine Gesamtperspektive für die nachhaltige Entwicklung des Ortskerns. Ziel ist es, durch die entwickelten Maßnahmen den Funktions- und Strukturschwächen in Kuchenheim entgegenzuwirken und den Ortskern als Versorgungs-, Kultur- und Wohnstandort wiederherzustellen und zukunftsfähig zu gestalten.

Das Integrierte Handlungskonzept baut dabei auf einer Reihe von Untersuchungen und Gutachten sowie auf den Informationen aus der Bürgerschaft auf, die wichtige Bausteine, gerade im Hinblick auf die Umsetzbarkeit, geliefert haben. Besonders zu erwähnen sind an dieser Stelle das Einzelhandels- und Zentrenkonzept Euskirchen sowie die Rahmenplanung Kuchenheim mit Schwerpunkt „Verkehr“.

Die Vielschichtigkeit der Problemlagen erfordert eine ganzheitliche Vorgehensweise, die alle Aspekte aus den vier Handlungsfeldern Verkehr / Mobilität, Wirtschaft / Nahversorgung / Tourismus, Gesellschaft / Soziales / Kultur sowie Umwelt / Wohnumfeld / Naherholung berücksichtigt und dabei insbesondere die Einbindung und Motivation Privater in den Blick nimmt. Folgende Prämissen werden mit dem Konzept verfolgt:

- Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Kuchenheimer Straße, u. a. durch neue Verkehrsführung und Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes durch Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes / Straßenraumgliederung und Stärkung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Ablesbarkeit des historischen Ortsgrundrisses sowie der Orientierung (Oberflächen-/ Gestaltungslinien, Licht, Mobiliar und Begrünung)
- Kennzeichnung der Ortseingänge sowie der Ortskerneingänge (u. a. charakteristische Gestaltung der neuen Kreisverkehrsplätze)
- Sicherung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs (u. a. Leerstandsmanagement)
- Schließung von Baulücken und Beseitigung von Maßstabsbrüchen
- Aufwertung der das ortstypische Gesamterscheinungsbild störenden Fassaden / Gebäude (Ortsbildpflege / Fassadenprogramm)
- Inszenierung der Stadtgeschichte / prägender Gebäude
- Nutzung von Flächenpotentialen (Gewerbe-/ Bahnbrachen), u. a. zur Ergänzung ortskernnahen Wohnens unter besonderer Berücksichtigung grün- und freiräumlicher Aspekte
- Stärkung und Weiterentwicklung der Potentialbereiche an der Schule oder am LVR-Industriemuseum (insbesondere Quartiersöffnung: Angebote für Gäste und Quartiersbewohner)
- Aufwertung / Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes als attraktives und repräsentatives Entree (v. a. für Bahnreisende)
- Verbesserung der Vernetzung zentraler Infrastruktureinrichtungen (z. B. Bahnhofpunkt, Schulen, LVR-Industriemuseum) untereinander als auch mit dem Ortskern
- Überwindung der Zäsur Kuchenheimer Straße und Herstellung einer städtebaulichen Verbindung zwischen Marktplatz und Kirchenumfeld („gute Stube“ herausarbeiten)
- Schaffung von Kommunikationsräumen und Identifikationspunkten (z. B. Markt mit Dönkes als „Informationszentrale“)

- Stärkung des gesellschaftlichen Lebens und Verbesserung des Ortsteilimages

Entsprechend dem Kuchenheimer Leitbild konzentrieren sich die städtebaulichen Umsetzungsmaßnahmen auf den engeren Bereich des historischen Ortskerns.

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

Zusammen mit den intensiven politischen Beratungen, der vielfältigen Öffentlichkeitsbeteiligung und den erwarteten Investitionen von Privaten liegt ein abgestimmtes und breit getragenes Zukunftsprogramm für den Ortsteil Kuchenheim vor, das es nun konsequent umzusetzen gilt.

ANHANG

Plan 1: Luftbild mit Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Plan 2: Verkehrsnetz / Mobilität

Plan 3: Gebäude- und Flächennutzung

Plan 4: Ortsbild

Plan 5: Stärken- und Schwächen-Profil

Plan 6: Schema Verkehrskonzept

Plan 7: Strukturkonzept

Plan 8: Maßnahmenplan

Plan 9: Umsetzungsfahrplan