



**STADT DÜREN  
ZWISCHENBERICHT -  
HANDLUNGSKONZEPT  
JOSEF-SCHREGEL-STRASSE/ BAHNHOFSUMFELD**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>HANDLUNGSANLASS</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>AUSGANGSSITUATION / UNTERSUCHUNGSRAHMEN</b>	<b>5</b>
3.1	Festsetzung des räumlichen Untersuchungsrahmens	5
3.2	Kernuntersuchungsgebiet	6
3.3	Historische Entwicklung	7
3.4	Räumliches Umfeld	9
3.5	Bebauungs- und Freiflächenstruktur	12
3.6	Verkehrerschließung	14
3.7	Vorliegende Planungen und Konzepte	18
<b>4.</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>25</b>
4.1	Ziel der Bestandsanalyse	25
4.2	Bevölkerungs- und Sozialstruktur	25
4.3	Wohnungsleerstand	28
4.4	Nutzungsstruktur	29
4.5	Wirtschaftliche Situation	32
4.6	Städtebauliche Strukturen und Stadtbild	35
4.7	Städtebauliche Problem- und Entwicklungsbereiche	45
4.8	Zusammenfassung: Handlungserfordernis und Entwicklungspotential	50
<b>5.</b>	<b>INFORMELLES BETEILIGUNGSVERFAHREN</b>	<b>53</b>
5.1	Innenstadtforum	53
5.2	Arbeitskreis Innenstadtgestaltung	53
5.3	Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen und Impulsworkshop	53
<b>6.</b>	<b>LEITBILD, ZIELE, HANDLUNGSFELDER</b>	<b>55</b>
6.1	Leitbild und Ziele schaffen Basis für integriertes Handeln	55
6.2	Breite Beteiligung bei der Leitbildentwicklung erhöht Akzeptanz	55
6.3	Drei Szenarien geben Impulse für eine gemeinsame Leitbildfindung	55
6.4	Definition eines übergeordneten Entwicklungsziel	56
6.5	Leitlinien beschreiben den verbindlichen Handlungsrahmen für alle Akteure	57

## SACHSTAND

<b>7.</b>	<b>PROJEKTE UND MASSNAHMEN</b>
<b>8.</b>	<b>UMSETZUNGSSTRATEGIE</b>

## 1. EINLEITUNG

Viele innerstädtische Quartiere unterliegen heute differenzierten Veränderungsprozessen: Der demographische Wandel, Entwertungsprozesse und sozialräumliche Probleme machen ihnen zu schaffen. Häufig spielen sich solche Prozesse nicht im gesamten Stadtgebiet parallel ab. Viel häufiger kommt es dazu, dass sich Stadtteile in völlig unterschiedliche Richtungen entwickeln. Während die einen positive Entwicklungstendenzen haben, geraten andere in eine nur schwer zu stoppende Abwärtsspirale, ausgelöst durch verschiedene sich gegenseitig begünstigende und verstärkende Aspekte. Hier werden umfassende und ressortübergreifende Handlungsstrategien notwendig. Individuell kann so auf die jeweilige örtliche Ausgangssituation eingegangen werden.

Angelehnt an die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ aus dem Jahr 2007 ist der nordrhein-westfälischen Landesregierung daran gelegen, den Problemen in den städtischen Räumen mit umfassenden Handlungsstrategien zu begegnen. Als geeignetes Planungsinstrument haben sich bereits an vielen Stellen integrierte Handlungskonzepte bewährt. Diese stehen für die multidimensionale Betrachtung städtischer Probleme. Sie erfassen zunächst in einer breit gefächerten Stärken und Schwächen-Analyse die Probleme eines Stadtgebiets in allen Teilbereichen: Neben städtebaulichen Problemen werden auch funktionale, sozialräumliche, wirtschaftliche oder ökologische Missstände aufgedeckt. So kann für den Stadtteil als Ganzes eine Handlungsstrategie entwickelt werden, die auf all diese Problemaspekte eingeht und eine abgestimmte Lösung darstellt.

Neben der Problemanalyse stellt die Zeit- und Investitionsplanung einen wesentlichen Teilbereich integrierter Handlungskonzepte dar. Sie ist die Voraussetzung für ein ressourcensparendes und damit wirtschaftliches Handeln im Erneuerungsprozess. Dementsprechend sind integrierte Handlungskonzepte bereits seit dem Jahr 2008 Grundvoraussetzung für städtebauliche Fördermaßnahmen des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie stellen heute einen zukunftsfähigen Weg dar, den Problemen in städtischen Räumen umfassend wirksam entgegenzuarbeiten. Negativentwicklungen werden immer durch eine Vielzahl unterschiedlicher Aspekte bedingt. Um sie begrenzen oder umkehren zu können, muss eine ebenso vielseitige Lösungsstrategie erstellt werden, die alle Aspekte miteinander vereinbart.

Ziel dieses integrierten Handlungskonzeptes soll es sein, aus den vielseitigen Stärken und Schwächen eines Stadtgebietes zukunftsfähige Leitlinien und Perspektiven zu entwickeln. Dabei sollen unterschiedlichste Beteiligte als wichtige Partner eingebunden werden. Auf diese Weise kann dann eine Handlungsstrategie entstehen, die durch die Abstimmung mit gesamtstädtischen Belangen eine nachhaltige Verbesserung des Quartiers ermöglicht und damit eine Aufwertung der Gesamtstadt bedeutet.

Der vorliegende Zwischenbericht (Stand August 2012) dokumentiert den aktuellen Bearbeitungsstand. Gegenstand des Berichts sind die Beschreibung der Ausgangssituation, des Untersuchungsraumes sowie eine umfassende Bestandsanalyse. Der Zwischenbericht schließt mit dem Leitbild und den Leitlinien für die künftige Entwicklung der Josef-Schregel-Straße und des Bahnhofsumfeldes ab. Hiermit erfolgt eine wesentliche Ausrichtung für die spätere Festlegung konkreter Projekte und Maßnahmen.

## 2. HANDLUNGSANLASS

Die Josef-Schregel-Straße und das Bahnhofsumfeld stehen seit einigen Jahren im Fokus der Innenstadtentwicklung in Düren. Die einstige Bedeutung der Josef-Schregel-Straße als Geschäftsstraße und Eingang zur Dürener City lässt sich heute allenfalls noch erahnen. Spielhallen, Wettbüros, Internet-Cafés, Billigläden und Imbissbuden haben die Fachgeschäfte von früher verdrängt. Viele Wohnungen in den Obergeschossen stehen leer. Seit Jahren verzichten Eigentümer darauf, Geld in ihre Immobilien zu investieren. Die Zusammensetzung der Bewohnerschaft hat sich in den letzten 15 Jahren grundlegend verändert. Das Image der Straße hat erheblich gelitten. Ursprüngliche Aufenthaltsorte wie der Langemarckpark sind zu „Unorten“ geworden und werden von den Menschen gemieden. Die als „Trading-down“ bezeichnete Negativentwicklung droht auf angrenzende Bereiche überzugreifen. Unmittelbar daneben steht das moderne und gut funktionierende StadtCenter, von dem jedoch keine positiven Impulse auf die Josef-Schregel-Straße ausgehen und dem es vor allem zur Nordseite an städtebaulicher Einfügung fehlt.

Einen besonderen innerstädtischen Entwicklungsbereich in Düren stellt auch das Bahnhofsumfeld dar. Über 10 Hektar frei werdender Flächen nörd- und südlich der Gleisanlagen warten auf eine städtebauliche Neuordnung und Inwertsetzung. Eine Vielzahl von Abhängigkeiten zu anderen Projekten, wie der Bau der B 399n, hemmen die Entwicklung jedoch seit Jahren. Der Bahnhofsvorplatz hat seine ursprüngliche Funktion als Stadtentree verloren. Sein Erscheinungsbild wirkt wenig einladend. Wildes Plakatieren und ungepflegte Anlagen allenthalben. Viele Pendler nutzen lieber den günstiger gelegenen Nord- und Südeingang. Die Josef-Schregel-Straße hat hierdurch viel an Frequenz verloren.

Die Zukunft der Josef-Schregel-Straße und die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes können nicht losgelöst voneinander betrachtet werden. Sie sind funktional eng miteinander verflochten. Das städtebauliche Handlungserfordernis und erste Lösungsansätze wurden bereits im Entwicklungs- und Handlungskonzept des Planungsbüros Hamerla, Groß-Rinck und Partner im Jahr 2003 dargelegt (vgl. Kapitel 3.7.4). 2005 wurde von der Planungsgruppe MWM aus Aachen ein Rahmenplan für das Bahnhofsumfeld erarbeitet (vgl. Kapitel 3.7.2).

Seit 2010 hat sich der Arbeitskreis *Innenstadtgestaltung* der besonderen Problematik der Josef-Schregel-Straße angenommen. Das *Innenstadtforum*, in dem die verschiedenen innenstadtrelevanten Akteure und Interessengruppen sowie Politik und Verwaltung vertreten sind, hat am 1. Februar 2011 die Situation der Josef-Schregel-Straße und des Bahnhofsumfeldes umfassend thematisiert und beschlossen, diesen Bereich als künftigen Handlungsschwerpunkt der Innenstadtentwicklung mit Priorität zu bearbeiten. Seither beschäftigt sich der Arbeitskreis *Innenstadtgestaltung* intensiv mit der Entwicklung der Josef-Schregel-Straße und des Bahnhofsumfeldes. Der Arbeitskreis setzt sich aus Vertretern der IG City, der IVI, dem CityMa e.V., der Stadtteilvertretung Düren-Nord, Eigentümern und Mietern sowie Vertretern der Stadtverwaltung zusammen. In mehreren Sitzungen wurden unterschiedlichste Themen wie Sauberkeit und Ordnung, Sicherheit und Verkehr, Gestaltung öffentlicher und privater Flächen oder der Immobilienleerstand mit Fachleuten erörtert und diskutiert. Dabei verfolgt der Arbeitskreis gemäß dem Motto „Das eine tun, ohne das andere zu lassen!“ eine Strategie kurzfristigen Handelns und einer langfristig nachhaltigen Entwicklung. Dort, wo immer möglich, soll, bzw. wurde bereits mit kurzfristigen und kleineren Maßnahmen zeitnah Abhilfe bei konkreten Missständen geschaffen. Gleichzeitig soll eine langfristige und dauerhafte Zukunftsperspektive für den Straßenzug und das Bahnhofsumfeld entwickelt werden. Hierzu haben die im Arbeitskreis *Innenstadtgestaltung* vertretenen Interessengruppen im Oktober 2011 gemeinsam den Antrag gestellt, ein integriertes Handlungskonzept für die Josef-Schregel-Straße und das Bahnhofsumfeld erarbeiten zu lassen. Mit Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 29.11.2011 wurde das Verfahren zur Aufstellung des integrierten Handlungskonzeptes formal eingeleitet.

### 3. AUSGANGSSITUATION / UNTERSUCHUNGSRAHMEN

#### 3.1 Festsetzung des räumlichen Untersuchungsrahmens

Die Stadt Düren hat rund 92.000 Einwohner und liegt verkehrsgünstig zwischen den Oberzentren Aachen und Köln. Als Mittelzentrum versorgt Düren ca. 200.000 Menschen und übernimmt damit eine wichtige Versorgungsfunktion in der Region. Die Stadt ist Verwaltungssitz für den gleichnamigen Kreis. Die Funktion als Mittelzentrum zeigt sich auch am deutlichen Ependlerüberschuss. Rund 30.000 Menschen kommen täglich von außerhalb nach Düren, um hier zu arbeiten. Dem stehen etwa 15.000 Auspendler gegenüber.

Die Dürener Innenstadt ist der zentrale Ort des Handels in der Stadt. Der Hauptgeschäftsbesatz befindet sich innerhalb der ehemals befestigten mittelalterlichen Stadt sowie entlang einiger mit dieser verknüpften Hauptverkehrsstraßen. In der Wirtelstraße ist die Konzentration des Einzelhandels und der Filialisierungsgrad am höchsten. Veränderungen im Innenstadtgefüge hat es durch die 2005 erfolgte Ansiedlung des StadtCenters als Einkaufszentrum gegeben, mit dem die Hauptgeschäftslage sich weiter in Richtung Norden und Bahnhof verlagert hat. Mit der Ansiedlung ist die Einzelhandelsverkaufsfläche in der Innenstadt um 25 Prozent auf rund 70.000 m<sup>2</sup> gestiegen. Vermehrter struktureller Leerstand ist stattdessen in den schwächeren Neben- und Randlagen zu beobachten. Doch auch in den Hauptlagen führen eine höhere Fluktuation und Mieterwechsel zu vorübergehenden Geschäftsleerständen.

Neben dem Einzelhandel sind in der Innenstadt zahlreiche öffentliche und private Verwaltungen und Dienstleistungsunternehmen ansässig. Hier befinden sich zentrale Kultureinrichtungen wie das Haus der Stadt oder das Hoesch-Museum sowie mehrerer weiterführende Schulen. Im fußläufigen Einzugsbereich der Innenstadt leben etwa 12.000 Menschen.



Abb. 1  
Lage des Plangebiets und des  
räumlichen Untersuchungsrahmens

Aufgrund ihrer vielseitigen funktionalen Verflechtungen mit dem Umfeld stellen Josef-Schregel-Straße und Bahnhofsumfeld keinen räumlich klar abgrenzbaren und in sich geschlossener Bereich dar. Sie stehen vielmehr in einem engen funktionalen und städtebaulichen Zusammenhang mit einer sehr heterogenen Umgebung, die ebenfalls mit zu betrachten ist: Im Süden die City mit der Fußgängerzone, im Südwesten das neue StadtCenter, im Nordosten das gesamte Bahnhofsareal, im Norden der Stadtteil Düren-Nord sowie im Nordwesten das Haus der Stadt und das Kino-Center. An der Schnittstelle dieser unterschiedlichsten Bereiche kommt dem Plangebiet eine wichtige Funktion im stadträumlichen Gefüge der nördlichen Innenstadt zu. Die strukturell vielfältige Umgebung wirkt sich mit auf das Gebiet aus. Sie bietet zudem Potential für eine Fortführung und Ausweitung des Stadterneuerungsprozesses in der Zukunft. Aus diesem Grund wird für die Bestandsanalyse zwischen dem größer gefassten Untersuchungsrahmen (Abb. 1) und dem eigentlichen Kerngebiet der Planung (Abb. 2) unterschieden.

Der Untersuchungsrahmen wird im Süden durch die Schenkelstraße, im Westen durch die Philipstraße/Veldener Straße und im Norden durch die Fritz-Erler-Straße begrenzt. Er umfasst die Park-&Ride-Anlagen nördlich und südlich der Bahnlinie und nordöstlich des Bahnhofsgebäudes, sowie den gesamten Bereich östlich des Bahnhofs zwischen Lagerstraße, Arnoldsweilerstraße und Josef-Schregel-Straße. Die Hans-Brückmann-Straße bildet den östlichen Abschluss des Untersuchungsrahmens. Die räumlichen und funktionalen Zusammenhänge innerhalb des gesamten Gebietes werden in Kap. 3.4 erläutert.

### 3.2 Kernuntersuchungsgebiet



Abb.2  
Kernuntersuchungs-  
gebiet

Das Kerngebiet der Untersuchung selber umfasst den nördlichen Teil der Innenstadt zwischen Arnoldsweilerstraße/ Kuhgasse und Bahngelände und hat eine Größe von rund 7,6 ha. Der Fokus der Betrachtung liegt auf der Josef-Schregel-Straße und ihrem Umfeld. Der Straßenabschnitt ist Teil einer historisch gewachsenen städtebaulichen Achse, die in Verlängerung der Wirtelstraße die Dürener City mit dem Bahnhof und im weiteren Verlauf mit der Stadtteil Düren-Nord verbindet. Einbezogen in das Untersuchungsgebiet sind auch die angrenzende Gutenbergstraße und der Fritz-Keller-Weg, über den die östlichen Grundstücke der Josef-Schregel-Straße rückwärtig erschlossen sind. Mit der Gutenbergstraße schließt die Blockbebauung zum StadtCenter hin ab.

Als öffentliche Grünflächen sind der Langemarckpark südlich und die Grünanlagen im Umfeld des Haus der Stadt nördlich der Bahngleise in das Untersuchungsgebiet mit einbezogen. Sie stellen einen besonderen Problembereich im Hinblick auf soziale Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit dar. Das Umfeld des Haus der Stadt und die Anbindung an die Innenstadt zu verbessern, sind wichtige städtebauliche Ziele.

Teil des Untersuchungsgebietes sind zudem der Bahnhofsvorplatz und der Busbahnhof nördlich der Bahnlinie. Diese Flächen grenzen an die Josef-Schregel-Straße und prägen damit den Gesamteindruck der Straße mit. Das Erfordernis einer funktionalen, städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung wurde bereits in der Rahmenplanung für das Bahngelände dargelegt.

### 3.3 Historische Entwicklung



Abb. 3 Josef-Schregel-Straße etwa 1953

Quelle: Düren Gesicht einer Stadt der 1950er Jahre, Heike Kussinger-Stankovic, 2006, S. 23

Die heutige Josef-Schregel-Straße wird bereits im Stadtplan der Stadt Düren aus dem Jahr 1634 von Wenzel Hollar unter der Bezeichnung „Weg nach GÜlich“ (Jülich) erwähnt. Sie befindet sich zur damaligen Zeit außerhalb der mittelalterlichen Stadtumfriedungen, stellt aber eine wichtige Verbindung zwischen dem Herrschaftssitz der Grafen von Jülich und der Residenz Niedeggen dar.

Bis ins frühe 19. Jahrhundert ist die Straße lediglich eine Reiseroute ohne die Funktion einer Wohn- oder Geschäftsstraße. Erst mit dem Bau der Eisenbahnlinie Köln- Düren- Aachen kommt ihr eine größere Bedeutung zu: Bei der Eröffnung der Strecke am 1. September 1841 finden sich bereits erste Bebauungen entlang der Straße, die in den nächsten Jahren rasch zu-

nehmen. Insbesondere ab 1890 liegt eine dichtere Bebauung vor. Erste, heute nicht mehr existente Bahngelände werden zur selben Zeit im Bereich des heutigen Langemarckparks errichtet. Sie bildet in der Folgezeit eine wichtige Verbindung zum neu entstehenden Stadtteil Düren-Nord, der sich als mittelständisch geprägter Industriestandort etabliert.

Eine Verengung des Straßenraums durch die weit in die Straße vorspringende Pangsmühle wird durch deren Abriss 1870 beseitigt. 1887 folgen zur Gewährleistung eines besseren Verkehrsflusses der Umbau und die Erweiterung der Bahnüberführung.

Am 16. November 1944 wird die Dürener Innenstadt durch alliierte Luftangriffe fast vollständig zerstört, wodurch sämtliches öffentliche Leben zunächst zum Erliegen kommt. Aufgrund ihrer nicht völlig zentralen Lage überstehen vor allem im nördlichen Bereich der Josef-Schregel-Straße und der angrenzenden Gutenbergstraße einige Gebäude den Luftangriff mit nur geringen Beschädigungen. Bis heute erhalten sind davon die Gebäude Josef-Schregel-Straße 40, 48a, 52 und 52a, außerdem die Gebäude Gutenbergstraße 16 und 18, die dem frühen 19. Jahrhundert entstammen. Das Erdgeschoss des Eckgebäudes Josef-Schregel-Straße 20-22 stammt ebenfalls noch aus der Vorkriegszeit, die Obergeschosse werden in den 50er Jahren aufgestockt. Die hier charakteristische abgerundete Ecke wird an den Gebäuden Josef-Schregel-Straße 7 und 18 ebenfalls umgesetzt, lediglich das heutige C&A-Gebäude nimmt sie nicht auf.

Aufgrund der weniger starken Zerstörung verlagert sich in der Folgezeit das Geschäftszentrum Dürens in den Bereich der nördlichen Josef-Schregel-Straße. Während die Innenstadt noch in Trümmern liegt, können hier schneller wieder die dringlichsten Bedürfnisse gestillt werden. Neben instand gesetzten Häusern wird eine zwei- bis viergeschossige Bebauung realisiert, die später auf eine einheitliche Höhe aufgestockt werden sollte. Da dies nicht bei der gesamten Bebauung umgesetzt wurde, zeigt sich heute eine uneinheitliche Raumkante mit springenden Traufhöhen.



Abb. 4 Erhaltene historische Gebäude  
oben: Gutenbergstraße 16-18, Josef-Schregel-Straße 40  
unten: Josef-Schregel-Straße 52 – 52a, Josef-Schregel-Straße 20 - 22



Ursprünglich trägt die Josef-Schregel-Straße den Namen „Eisenbahnstraße“. Unter den Nationalsozialisten wird die Straße ab dem 6. April 1933 bis 1945 in „Adolf-Hitler-Straße“ umbenannt. Seit dem 30. Januar 1947 ist die Straße nunmehr nach Hubert Heinrich Emanuel Josef Schregel benannt. Der deutsche Heimatdichter und Freiheitskämpfer wird am 13. März 1865 in Jülich geboren und kommt mit acht Jahren nach Düren, wo er später als Weinhändler arbeitet. Bekannt wird er für seine Gedichte in rheinischer Mundart, dem Dürener Platt. Im Juni 1923 wird Schregel wegen seines Liedes „Rheintreue“ (1921) von der französischen Besatzung ausgewiesen und lebt bis Pfingsten 1924 in Eitorf an der Sieg in Verbannung. Aufgrund seiner Verdienste um die Dürener Mundart verleiht man ihm am 30. Juli 1930 das Ehrenbürgerrecht der Stadt Düren. Am 24. Dezember 1946 verstirbt Schregel in Neumagen-Dhorn an der Mosel. Am Haus Josef-Schregel-Straße 40 erinnert noch heute eine Hinweistafel mit folgender Inschrift an den Dichter: „In diesem Haus lebte und wirkte der Heimatdichter und Ehrenbürger der Stadt Düren Josef Schregel von 1899 – 1944“. Das Bronze-Relief mit dem Portrait Schregels wird am 13.03.1956 an seinem ehemaligen Wohnhaus enthüllt.<sup>1</sup>

Die Bezeichnung des Parks durch den „Mythos von Langemarck“ ist historisch negativ behaftet. Der Langemarckmythos bezeichnet die im Deutschen Reich betriebene Verherrlichung einer militärischen Niederlage während des Ersten Weltkriegs nahe des belgischen Ortes Langemarck. Bei der Schlacht am 10. November 1914 kamen etwa 2.000 deutsche Männer ums Leben. Die propagandistische Berichterstattung machte stattdessen bekannt, dass „ (...) junge Regimenter unter dem Gesänge „Deutschland, Deutschland über alles (...)“ (Kommuniqué der OHL, 11. November 1914) rund 2.000 französische Männer gefangen nahmen und kehrte die militärische Niederlage in einen moralischen Sieg um.“<sup>2</sup> Heute ist die Erinnerung an Langemarck als Mahnung vor jeglicher Art der Kriegsverherrlichung und -verklärung zu verstehen.



Abb. 5 Josef-Schregel-Straße 1950 (Quelle: Düren Gesicht einer Stadt der 1950er Jahre, Heike Kussinger-Stankovic, 2006, S. 22 f.

Abb. 6 Josef-Schregel-Straße 1959 (Quelle: Stadt Düren)

### 3.4 Räumliches Umfeld

#### Josef-Schregel-Straße zwischen Arnoldsweilerstraße und Wirteltorplatz

In diesem Bereich der Josef-Schregel-Straße beginnt die Fußgängerzone. Es zeigt sich hier beidseitig eine relativ einheitliche, drei- bis fünfgeschossige traufständige Blockrandbebauung, die in Richtung Wirteltorplatz höher wird. Die Gebäudesubstanz macht einen relativ gepflegten Eindruck. Die rückwärtigen Bereiche werden durch Lagergebäude und Garagenflächen be-

<sup>1</sup> Quelle: <http://www.dueren.de>, Zugriff: August 2011

<sup>2</sup> Quelle: Schlachtenmythen und die Konstruktion des „neuen Menschen“, Bernd Hüppauf, 1993, S. 45

setzt und sind vollständig versiegelt. Die Rückseite der Bebauung westlich der Josef-Schregel-Straße ist so von der Gutenbergstraße einsehbar. Hier wird ein ungeordnetes Bild erzeugt. Der Gutenbergstraße fehlt an dieser Stelle eine straßenfassende Raumkante.

Funktional stellt der südliche Teil der Josef-Schregel-Straße einen Teil der City in 1a-Lage dar. Einzelhandels- und Gastronomiebesatz befinden sich allgemein im mittleren und gehobenen Qualitätssegment. Insbesondere durch die großen Bekleidungshäuser C&A und Wehmeyer, bzw. dem künftigen Peek&Cloppenburg, wird das Niveau klar angehoben.

Zwischen Wirteltorplatz und Wirtelstraße stellt allerdings die Schenkelstraße eine Zäsur der Fußgängerzone dar. Die stark befahrene Straße trennt trotz der vorhandenen Ampelanlage mit Mittelinsel den Wirteltorplatz und die Josef-Schregel-Straße von der Wirtelstraße ab. Dadurch wird dieser Bereich nicht mehr zwangsläufig als Teil der Haupteinkaufszone wahrgenommen. Der Straßenraum ist hier bereits als Fußgängerzone gestaltet. In die Mittelzone gesetzte Bäume strukturieren die Fläche. Zusätzlich sind am Wirteltorplatz einzelne Schaukeltiere für Kinder vorhanden. Der Kugelbrunnen an der Kreuzung Kuhgasse stellt sowohl ein Gestaltungselement als auch eine Spielmöglichkeit für Kinder dar.



Abb.7 Blick aus der Josef-Schregel-Straße in die Fußgängerzone

Abb.8 Gestaltung des Mittelbereichs



Abb. 9 Parkhaus StadtCenter

Abb. 10 Rückseite des StadtCenters

### Rückseite StadtCenter bis zur Phillipstraße

Das StadtCenter bildet eine Großform mit allseitig geschlossener Fassade im Stadtgefüge aus. Der Haupteingang befindet sich auf der Ostseite an der Gutenbergstraße, jedoch kann man das Gebäude auch von der Westseite betreten. Hier zeigt sich mit der Zufahrt zum Parkhaus und der Warenanlieferung eher eine offen sichtbare Rückseitensituation. Zusätzlich befindet sich dort auch das evangelische Gemeindezentrum. Das Gebäude mit seiner architektonisch besonderen Form – insbesondere der aufwendigen Dachlandschaft – bildet zusammen mit der

Christuskirche und dem Glockenturm eine Ansammlung besonderer Solitäre. Zur Schenkelstraße erhält der Block einen Eckabschluss durch eine viergeschossige Straßenrandbebauung die unter anderem durch eine Filiale der Deutschen Bank genutzt wird.

### **Bereiche nördlich vom Haus der Stadt**

Von Norden kommend bilden der ZOB und die beiden Bahnbrücken über die Josef-Schregel-Straße den Eingang zur Dürener Innenstadt. Vor allem am durch unzureichende Nutzung und Auslastung leer wirkenden ZOB fehlt der Josef-Schregel-Straße hier an ihrer Ostseite eine Raumkante. Westlich wird sie gefasst durch einen dreigeschossigen Gebäudekomplex, in dem Einzelhandel und Dienstleistungen sowie ein Wettbüro untergebracht sind. Südlich davon öffnet sich der Raum zu der Grünanlage am Haus der Stadt, die jedoch durch Baumbestand von der Straße aus schlecht einsehbar ist. Die Bahnbrücken haben durch ihre Breite und die hohen Stützmauern eine Tunnelwirkung auf den Straßenraum. Der dazwischen ansteigende Bahnhofsvorplatz wird optisch kaum wahrgenommen.

An der Kreuzung Fritz-Erler-Straße - Veldener Straße befindet sich das einzige Kino der Dürener Innenstadt. Es ist allerdings durch seine nach Norden orientierten Eingang von der City völlig abgeschottet. Nach Süden ist die Fassade geschlossen und unmittelbar an ein Parkhaus angebunden. In Richtung Bahndamm folgt darauf noch ein zusätzlicher Parkplatz.



Abb.11 Nördliche Bahnbrücke und Grünbereich am Haus der Stadt

Abb. 12 Kino und Parkhaus, Blick aus Richtung Innenstadt

### **Hans-Brückmann-Straße**

Die Hans-Brückmann-Straße wird durch zwei Gebäudekomplexe geprägt: Die ehemalige Commerzbank-Zentrale und einen Wohnkomplex, dessen Erdgeschoss für Büronutzung vorgesehen ist, derzeit aber leer steht. Unter anderem durch Meldungen in der Presse, dass der Hauseigentümer wiederholt seinen Wartungs- Instandsetzungs- und Zahlungsverpflichtungen nicht nachgekommen ist, war die Stadt Düren hier in der Vergangenheit mehrfach zu ordnungsbehördlichem Eingreifen veranlasst. Der gläserne Gebäudekomplex an der Ecke Hans-Brückmann-Straße – Arnoldsweilerstraße wird derzeit durch die DN-Woche und mehrere Arztpraxen genutzt. Zudem befindet sich dort ein Parkhaus.



Abb.13 Ecke Hans-Brückmann-Straße/Arnoldsweilerstraße

Abb. 14 Wohnkomplex Hans-Brückmann-Straße

### 3.5 Bebauungs- und Freiflächenstruktur

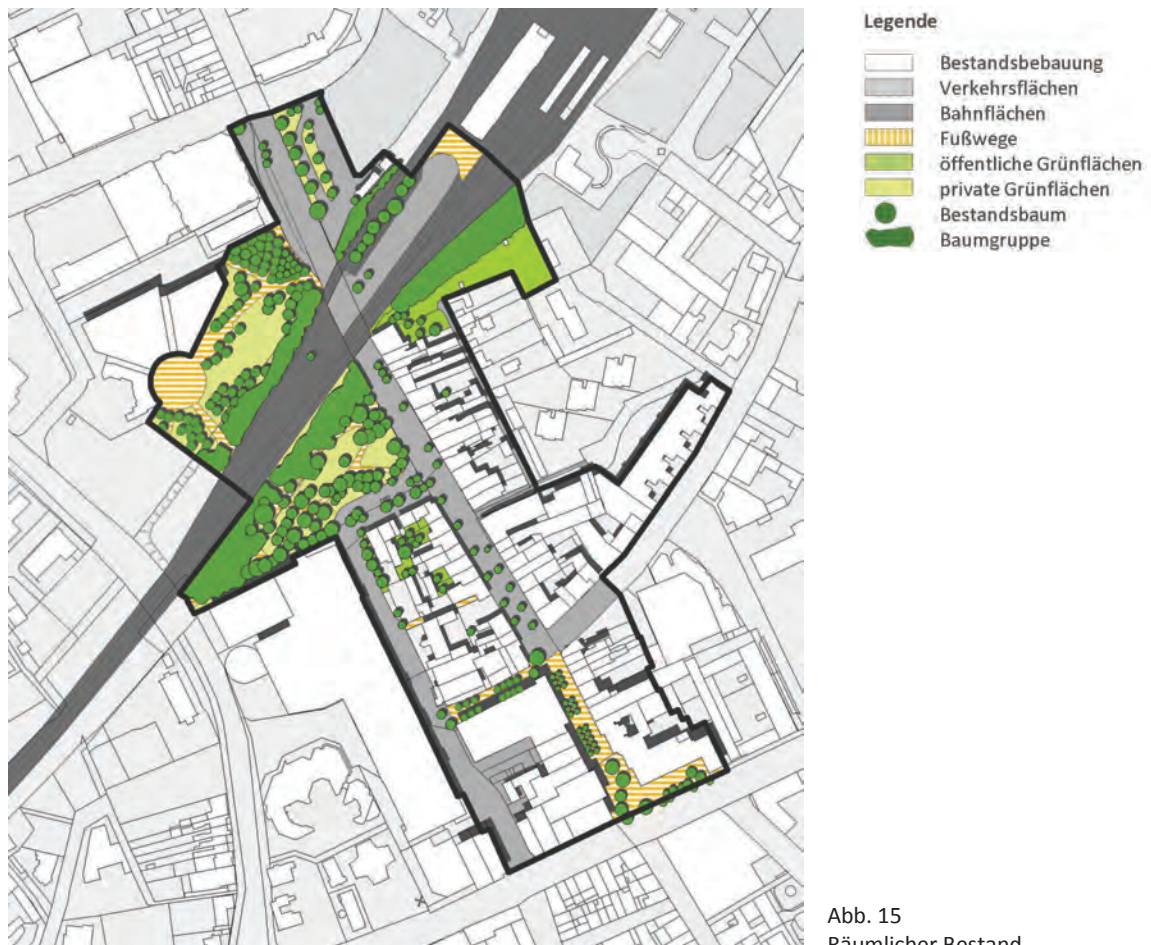


Abb. 15  
Räumlicher Bestand

Die Josef-Schregel-Straße wird überwiegend durch eine geschlossene, drei- bis fünfgeschossige, traufständige Blockrandbebauung – zuzüglich Dachgeschoss – im Stil der 50er-Jahre geprägt. Die vorwiegende Dachform in der Josef-Schregel-Straße ist das Satteldach. Durch die unterschiedliche Geschossigkeit, vor allem im südlichen Untersuchungsbereich, die sich im äußersten Fall auf zwei Geschosse beschränkt, ergeben sich springende Traufhöhen, die eine uneinheitliche Bebauungsstruktur bilden. Unterstrichen wird dies durch die vorhandene Baulücken (zwischen Nr. 11 und 15a) sowie über unterschiedliche Materialität und Farbigeit der Fassadengestaltung.

Insbesondere das Eckgebäude gegenüber des C&A-Gebäudes (Nr. 7) nimmt durch seine Zweigeschossigkeit die unmittelbar angrenzende, prägende Gebäudehöhe nicht auf. Es bildet somit sowohl zur Kuhgasse, welche die Verbindung zum StadtCenter darstellt, als auch zur an dieser Stelle beginnenden Fußgängerzone einen aus städtebaulicher Sicht schwachen Auftakt. Derweil weist auch der Bereich Stadt Center / Gutenbergstraße Mängel in der Bebauungsstruktur auf. Dem in geschlossener Bauweise errichteten StadtCenter fehlt es, u.a. aufgrund einer Baulücke, an einem adäquaten Gegenüber in Form einer Raumkante, die den öffentlichen Bereich fasst.

Die östliche Gebäudeseite der Josef-Schregel-Straße ist rückwärtig durch den Fritz-Keller-Weg erschlossen. Hier befinden sich in einer städtebaulich weitgehend ungeordneten Situation Garagen, private Stellplätze und eingeschossige Anbauten, dazwischen einzelne Wohnhäuser.

Im Zusammenhang mit dem Gebäudebestand an der Bücklersstraße fällt hier die starke Heterogenität der Bebauung besonders ins Auge. Die freistehenden, mehrgeschossigen Wohnbauten im Stil der 60er Jahre bilden einen starken Kontrast zu dem vorwiegend eingeschossigen Bestand im Fritz-Keller-Weg. Durch eine Verdrehung der Gebäude zum Straßenraum fehlen zudem klare Raumkanten an der Bücklersstraße.

Während in Josef-Schregel-Straße und Gutenbergstraße die Blockrandbebauung die vorherrschende Bebauungsform ist, zeigen das nördliche und nordwestliche Umfeld ein viel heterogeneres Bild. Prägend sind hier vor allem die Großformen Haus der Stadt und das StadtCenter mit dem südlich gelegenen evangelischen Gemeindezentrum. Diese stellen durch ihre Funktion und Architektur jeweils Besonderheiten im öffentlichen Raum dar. Nördlich der Bahnlinie bilden sie mit dem Kinocenter zusammen einen kulturellen Anziehungspunkt für die Dürer Innenstadt. Allerdings sind die beiden Anlagen nicht strukturell miteinander verbunden, sondern voneinander abgewandt. Sie stehen in keinem städtebaulichen Zusammenhang zueinander und zur Innenstadt.

Entlang des südlichen Teils der Josef-Schregel-Straße bis zum Wirteltorplatz und an der Arnoldsweilerstraße gibt es zwar noch eine geschlossene, straßenbegleitende Randbebauung, diese bildet jedoch keine Blöcke mehr aus. Die Rückseiten sind von der Bücklersstraße, bzw. der Gutenbergstraße aus einsehbar und erzeugen dort unruhige und ungeordnete Raumeindrücke.

Die nordöstliche Umgebung des Untersuchungsgebietes zwischen Josef-Schregel-Straße und Bücklersstraße wird maßgeblich durch Wohngebäude unterschiedlichster Art geprägt.

Die Lagerstraße stellt die Zufahrt zum südlichen Nebeneingang des Bahnhofs sowie zu den südlich der Bahn gelegenen Park&Ride-Parkplätzen dar. Beidseitig sind durch Rücksprünge der Bebauung und die Bildung von Höfen auf der Vorderseite keine Straßenfluchten wahrnehmbar. Auch durch die Kombination von flachen Hallenbauten und höheren Wohnhäusern wird ein uneinheitliches Bild erzeugt

Die Freiflächenstruktur im Untersuchungsgebiet wird zum einen über einen – für Innenstadtlagen charakteristischen – hohen Versiegelungsgrad sowie über die Freifläche des Lange-marckparks, mit dem nördlich der Bahnflächen am Haus der Stadt gelegenen Park, geprägt. Neben diesen Parkflächen sind im öffentlichen Raum nur wenig Grünflächen vorhanden. Diese setzen sich aus Stellplatzflächenbegrünung, Grüninseln im Bereich des ZOB sowie aus straßenbegleitenden Baumstandorten zusammen.

Private Grünflächen sind in den Blockinnenbereichen in geringem Ausmaß vorhanden. Überwiegend liegen diese im Block „Gutenbergstraße - Josef-Schregel-Straße – Kuhgasse“. Östlich der Josef-Schregel-Straße sind im rückwärtigen Bereich, mit Ausnahme des Grundstücks mit dem leerstehenden Bahnhofsgebäude (Nr. 54), durchweg versiegelte Innenbereiche mit einer geringen Anzahl an Einzelbäumen vorzufinden. Hinter den privaten Höfen schließen sich zudem die nahezu voll versiegelten Garagenhöfe an.

Im Bereich zwischen Fritz-Keller-Weg und Bücklersstraße ist der Versiegelungsgrad etwas geringer als im übrigen Untersuchungsgebiet. Die dortigen Wohnbauten sind umgeben von Rasenflächen, die allerdings ansonsten wenig Aufenthaltsqualität bieten. Die übrigen dort befindlichen Freiflächen sind zwar teilweise nicht versiegelt, werden aber derzeit als Parkplätze genutzt.

Zwischen den westlichen Enden von Fritz-Keller-Weg und Bücklersstraße und dem Bahndamm befindet sich eine Kleingartensiedlung. Daran schließen im rückwärtigen Bereich des Fritz-Keller-Wegs einige Privatgärten an.



Abb. 16 Josef-Schregel-Straße (links); Gutenbergstraße (Mitte); Langemarckpark (rechts)

Prägend für den Freiraum innerhalb des Untersuchungsgebiets sind der Langemarckpark mit seinem Baumbestand und die Grünanlage am Haus der Stadt. Diese stellen zwei der wenigen vorhandenen Parkanlagen in der Innenstadt dar. Jedoch beschönigt die Bezeichnung „Park“ die Tatsache, dass es sich bei der Grünanlage eher um eine Restfläche zwischen Bebauung und Bahnlinie handelt. Dies trifft insbesondere auf den Bereich hinter dem Parkhaus des StadtCenters zu, wo sich die Grünfläche zur Philippsstraße schließlich auf wenige Meter verjüngt. Aufgrund seiner üppigen Bepflanzung und Begrünung sind viele Bereiche der Grünanlage schlecht einsehbar, wirken dunkel im Schatten des Bahndamms. Die Spielgeräte auf der integrierten Spielplatzfläche, die von außen ebenfalls schlecht einsehbar ist, bleiben weitgehend ungenutzt.

Die dem Park gegenüberliegende einseitige Bebauung an der Gutenbergstraße wird durch ein breites Straßenprofil mit Fahrgasse, Grünstreifen, Stellplatzflächen und Gehweg vom Langemarckpark abgeschnitten. Die funktional ausgerichteten Erschließungsanlagen wurden im Zuge des StadtCenter-Neubaus hergestellt und schaffen eine zusätzliche Barriere zwischen dem Park und dem öffentlichen Raum.

Zwar ist auch nördlich der Bahn am Haus der Stadt eine Grünfläche mit Baumbestand vorhanden, diese bildet jedoch keine räumliche Einheit mit dem Langemarckpark. Da die Bahnlinie an dieser Stelle eine Zäsur im Stadtgefüge darstellt, findet das Gebiet aus Sicht der Innenstadt kaum Beachtung. Auch der Rudolf-Schock-Platz am Haus der Stadt wird abgesehen von Einzelveranstaltungen wenig genutzt und frequentiert. Auch ist hier kein Angebot vorhanden, das Passanten zum Verweilen einlädt.

### 3.6 Verkehrserschließung



Abb. 17 Überörtliche Anbindungen



Abb. 18 Erschließungsstruktur

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Untersuchungsgebiet wird vom motorisierten Individualverkehr über die Josef-Schregel-Straße erschlossen. An der Ecke Arnoldweilerstraße wird der Verkehr über diese weitergeleitet. Im weiteren Verlauf der Josef-Schregel-Straße beginnt die Fußgängerzone. Über den Fritz-Keller-Weg werden die innenliegenden Garagenhöfe erschlossen. Eine Durchfahrt zur Bücklersstraße ist heute aufgrund einer Schrankenanlage nicht mehr möglich. Die Gutenbergstraße ist für den MIV lediglich im nördlichen Bereich zur Erschließung der Gebäude und Stellplätze auf einer separaten, parallel zur Fahrbahn geführten Fahrgasse, befahrbar. Sie hat demnach hauptsächlich Erschließungsfunktion.

Auch bei der Josef-Schregel-Straße ist die Hauptfunktion in der Erschließung zu sehen. Sie dient Anwohnern zum Erreichen der rückwärtig gelegenen Garagenhöfe und bietet Parkmöglichkeiten für Innenstadtbesucher. Sie stellt so die Zufahrt zu den Funktionen des Untersuchungsgebiets dar. Im Vergleich zu den größer dimensionierten innerstädtischen Verbindungen Phillipstraße, Eisenbahnstraße und Bismarckstraße nimmt sie zwar ein deutlich geringeres, aber nicht zu vernachlässigendes Verkehrsvolumen auf.

Im größeren Zusammenhang betrachtet ist die Josef-Schregel-Straße für den Untersuchungsbereich eine wichtige Achse. Sie stellt sowohl die Anbindung des Stadtteils Düren-Nord an die Innenstadt, als auch über die Verlängerung über die Arnoldsweilerstraße die Anbindung an die B56 und damit den Autobahnzubringer her. Verkehrliche Auswirkungen auf den Bahnhofsvorplatz und das Untersuchungsgebiet hatten vor allem der Ausbau des Nord- und Südeingangs des Hauptbahnhofs. Beide sind von den großen Zugangsstraßen zur Innenstadt für den Individualverkehr direkt zu erreichen. Dadurch ist der Bahnhof auf beiden Seiten grundsätzlich gut angeschlossen. Die Folge ist jedoch ein Funktionsverlust des Bahnhofsvorplatzes, obwohl

sich hier der eigentliche Haupteingang befindet. Einzig über die Josef-Schregel-Straße zugänglich, hat er zunehmend an Bedeutung verloren. Zudem befinden sich in unmittelbarer Umgebung beider Nebeneingänge großzügige Park&Ride- Parkplätze. Diese verstärken zusätzlich die Frequentierung der Eingänge.

### ÖPNV

Düren ist mit seinem Bahnhof seit dem 6. September 1841 an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Der Bahnhof ist jedoch – mit Ausnahme eines seit Juli 2009 versuchsweise eingeführten ICE – nicht an das Fernverkehrsnetz angebunden, sondern wird von den Zügen des Nahverkehrs – NRW-Express (RE 1) und Rhein-Sieg-Express (RE 9) – angefahren. Diese pendeln zwischen Aachen und Hamm (Westfalen) bzw. Paderborn, sowie zwischen Aachen und Siegen. Die Linie S12 der S-Bahn Rhein-Ruhr verkehrt über Köln zwischen Düren und Au (Sieg). Seit Dezember 2009 besteht mit der Euregiobahn (RB 20) über die sogenannte „Talbahnstrecke“ eine zusätzliche Verbindung über Aachen bis nach Heerlen in den Niederlanden. Viele Pendler nutzen zudem die Rurtalbahn (RB 21), die zwischen Düren und Linnich bzw. Heimbach verkehrt.

Der am Bahnhof gelegene Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) stellt neben dem Kaiserplatz am Rathaus einen Hauptknotenpunkt für die ca. 40 Stadt- und Regionalbuslinien dar. Daneben wird das Gebiet über die Gutenbergstraße, die mit Ausnahme des nördlichen Bereichs den öffentlichen Verkehrsmitteln vorbehalten ist, an den ÖPNV angeschlossen. Eine Haltestelle befindet sich unmittelbar neben dem Stadt Center. Sämtliche Buslinien, die über die Haltestelle „Stadt Center“ führen, halten auch am ZOB. Die Bushaltestellen am Bahnhofsvorplatz werden heute nicht mehr angefahren.

Das Stadt Center wird von mehreren Linien bedient. Sie verkehren in unregelmäßigen Abständen von 20-Minuten- bis zu Zwei-Stunden-Takten. Vermehrt sind die Linien zur morgendlichen Stoßzeit, etwa zwischen 7.00 und 8.00 Uhr, im Einsatz, ergänzend werden auch Schulbusse eingesetzt. Die Haltestelle „StadtCenter“ ist zu den Stoßzeiten morgens und zum nachmittäglichen Schulschluss besonders stark frequentiert.

Über das ÖPNV-Netz erhält das Gebiet eine sehr gute regionale und überregionale Anbindung.



Abb. 19 Busbahnhof (links); Bahnhofsvorplatz (Mitte); Kuhgasse (rechts)



### **Ruhender Verkehr**

In der Josef-Schregel-Straße sind parallel zur Fahrbahn straßenbegleitende Stellplätze als Längsparker mit Parkschein vorhanden. Anwohner der Josef-Schregel-Straße nutzen die über den Fritz-Keller-Weg erreichbaren Garagenhöfe. Auch die Querparker im nördlichen Bereich der Gutenbergstraße sind kostenpflichtig. Die Stellplätze werden, parallel zur Fahrbahn, separat über eine eigene Erschließung erreicht.

In der näheren Umgebung sind weitere zahlreiche Parkmöglichkeiten vorhanden: Parkplatz am Haus der Stadt, Park&Ride-Parkplätze nördlich und südlich des Bahnhofs, Parkplatz an der Gutenbergstraße, der über die Josef-Schregel-Straße erschlossen wird, sowie die Parkhäuser des Stadt Centers, in der Arnoldsweilerstraße und den zwei Parkhäusern in der Fritz-Erler-Straße (im Kinocenter und das Parkhaus an der Ecke Fritz-Erler-Straße – Josef-Schregel-Straße mit Zufahrt über die Fritz-Erler-Straße).

Der derzeit einzige kostenfreie und nicht zeitbeschränkte Parkplatz im Innenstadtbereich ist der Parkplatz am Nordeingang des Bahnhofs an der Eisenbahnstraße. Er ist meist durch Pendler belegt und trägt zu einer stärkeren Frequentierung des Nordeingangs bei.

### **Fuß- und Radwege**

Wichtige Fußwegeverbindungen im Untersuchungsgebiet sind zum einen die Fußwegeverbindung vom Haus der Stadt durch die Unterführung zum Stadt Center und zum anderen die Kuhgasse. Diese bildet die fußläufige Verbindung zwischen dem Stadt Center und der Kreuzung Fußgängerzone - Josef-Schregel-Straße. Optisch beeinträchtigt wird diese durch die Rückseite des C&A-Gebäudes, das weder über eine direkte Zugänglichkeit zur Kuhgasse, noch über eine dem Standort und der Funktion angemessene Fassadengestaltung verfügt.

Die Fußwegeverbindung vom Haus der Stadt zum Stadt Center wird durch die gering beleuchtete und enge Unterführung beeinträchtigt, die insbesondere abends und nachts einen Angstraum darstellt.

Insgesamt stellen der Bahnhofsvorplatz und die nördliche Josef-Schregel-Straße sowie die Gutenbergstraße eine eher schwache Verbindung zur Innenstadt insbesondere für Fußgänger dar. Passantenfrequenzanalysen aus den Jahren 2008 und 2009 zeigen hier bedeutend geringere Zahlen als in den südlichen Bereichen des Untersuchungsgebiets. Noch deutlicher wird die untergeordnete Bedeutung des Bahnhofsvorplatzes in den Zahlen der Samstagszählung: Die nördliche Josef-Schregel-Straße weist hier entgegen der Tendenz einen Passantenrückgang von 13% auf. Dies lässt darauf schließen, dass aus nördlicher Richtung kaum Besucher in die Dürener Innenstadt kommen, um dort einzukaufen. Der Bahnhof hat somit keine Funktion als Stadteingang, der Bereich kann vom Samstagsgeschäft nicht profitieren.

Der Bahnhofsvorplatz wird durch beiden Nebeneingänge noch zusätzlich in seiner Erschließungsfunktion beeinträchtigt. Vor deren Eröffnung stellte er über die Josef-Schregel-Straße den einzigen Zugang zum Bahnhof dar, wodurch auch die Straße automatisch stärker frequentiert wurde. Heute zeigt sich eine fast vollständige Verlagerung der Fußgängerströme an die Nebeneingänge.

Eine zusätzliche Beeinträchtigung des Fußgänger- und Radverkehrs stellt der Mangel an direkten Querungsmöglichkeiten dar. Weder im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, noch am Lange-marckpark können Fußgänger und Radfahrer die Josef-Schregel-Straße oder die Gutenbergstraße direkt überqueren. Am ZOB führen die Zebrastreifen auf Umwegen teilweise quer über die Bushaldebuchten.

Die nötigen Umwege über Fußgängerampeln und das Fehlen von Verbindungen schwächt das Querungsverhalten für Fußgänger in der gesamten Josef-Schregel-Straße. Auch dadurch kann sie ihrer Funktion als Geschäftsstraße nur vermindert nachkommen.

Radwege bestehen im Untersuchungsgebiet in der Josef-Schregel-Straße zwischen dem Gehweg und den Längsparkern. Fahrradabstellplätze sind beim Stadt Center, in der Kuhgasse und beim Haus der Stadt vorhanden. Am Nordeingang des Bahnhofs befindet sich eine überdachte, unbewachte Stellplatzanlage, am Südeingang ein Fahrradparkhaus. Richtung Innenstadt finden sich zusätzliche, nicht überdachte Fahrradständer am Wirteltorplatz.

### Verkehrsunfälle

Bei der Josef-Schregel-Straße handelt es sich in Teilen um eine Unfallhäufungsstelle. In Höhe der Josef-Schregel-Straße 50 / 52 haben sich allein im vergangenen Jahr drei Unfälle zwischen aus parkenden Kraftfahrzeugen aussteigenden Personen und Fahrradfahrern ereignet. Dies weist darauf hin, dass das Straßenprofil der Josef-Schregel-Straße für Radfahrer ungünstig konzipiert ist. Der Abstand zwischen Stellplätzen und Radweg ist zu gering bemessen, der Radweg selbst ist zu schmal und führt teilweise in Schlangenlinien um Straßenlaternen herum. Auch bei dem Bereich Bahnhofsvorplatz / Eisenbahnunterführung handelt es sich um eine Gefahrenstelle, bei der es schon mehrfach zu Unfällen gekommen ist.

## 3.7 Vorliegende Planungen und Konzepte

### 3.7.1 Flächennutzungsplan

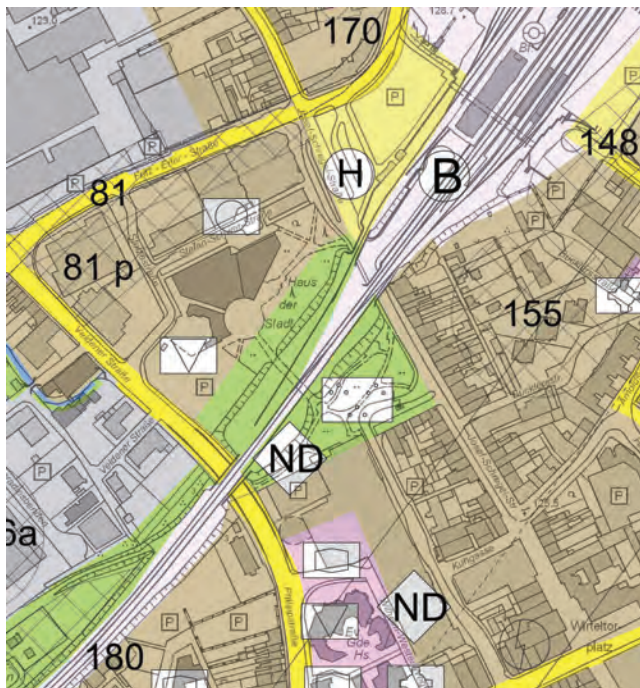


Abb. 20  
Ausschnitt Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Düren weist das Untersuchungsgebiet überwiegend als gemischte Bauflächen aus. Der Langemarckpark wird als Parkanlage dargestellt. Im südwestlichen Bereich befindet sich zudem ein Naturdenkmal (Mammutbaum). Die Bahnflächen sind entsprechend ihrer Nutzung, mit entsprechender Ausweisung des Bahnhofs, als Bahnanlagen gekennzeichnet. Der ZOB und der Parkplatz am Nordeingang des Bahnhofs gehören zu den Verkehrsflächen.

### 3.7.2 Rahmenplanung Bahnhofsumfeld

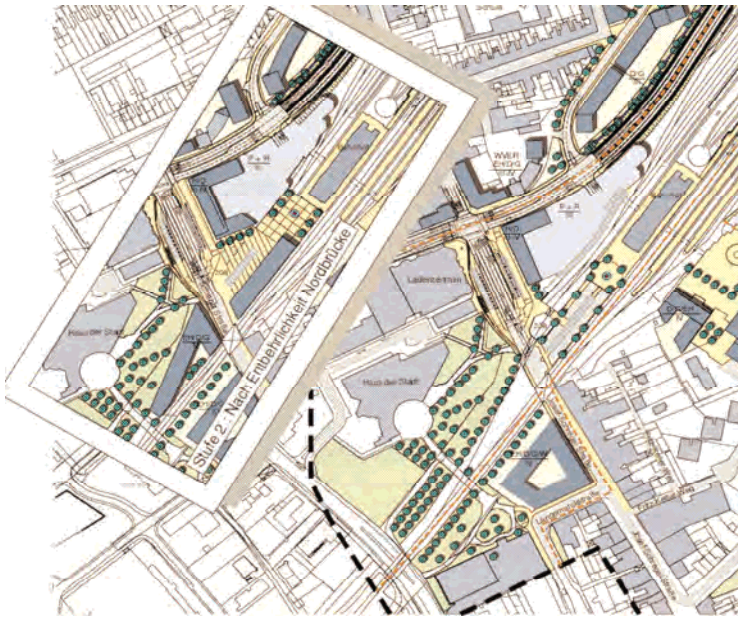


Abb. 21 Ausschnitt Rahmenplanung

Für das Bahnhofsumfeld liegt ein städtebauliches und verkehrliches Rahmenkonzept der Planungsgruppe MWM (Meyer-Brandis, Winter, Mesenholl) aus dem Jahre 2005 vor. Dieses schlägt für den Bereich Bahnhofsvorplatz zwei Varianten vor:

#### **Variante I**

Die erste Variante sieht den Abriss der Nordbrücke vor. Dadurch ergibt sich für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ein größerer Handlungsspielraum. Der Platz wird vergrößert und ist nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben, der Bahnhofsvorplatz präsentiert sich als Entrée zur Stadt.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wird an den westlichen Platzrand an die Straße sowie nördlich anschließend beidseitig der Josef-Schregel-Straße verlagert. Dem Vorplatz wird dadurch wieder eine Funktion zugeführt.

Gefasst wird der Platz zum einen über eine Bebauung nördlich und südlich des Platzes und zum anderen über, vor der Bebauung positionierte bzw. die Bebauungsrichtung aufnehmende, Baumreihen. Die nördliche Bebauung ist zum Platz sowie zu den Straßenseiten in drei- bis viergeschossiger Bauweise u-förmig ausgebildet und dient der Raumkantenausbildung. Die vorgesehenen Nutzungen sind Hotel und Dienstleistung. Der rückwärtige Bereich zur Eisenbahnstraße, zum Bahnhofsgebäude und zum Bahnhofsvorplatz wird als Park-and-Ride-Parkhaus geplant. Südlich des Platzes entsteht parallel zur Bahntrasse ein Riegel. Ein zweiter viergeschossiger Riegel befindet sich, ebenfalls entlang der Bahntrasse, auf Seite vom Haus der Stadt auf heutigen für die Bahn genutzten Flächen. Die vorgeschlagenen Nutzungen sind Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe.

#### *Variante II*

Variante II sieht den Erhalt der Nordbrücke vor. Auch in dieser Variante wird der ZOB zwecks Funktionszuführung an den westlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes zur Straße sowie nördlich anschließend beidseitig der Josef-Schregel-Straße verlegt. Ein Durchgang verbindet diesen ZOB-Abschnitt mit dem Bahnhofsvorplatz. Dieser fällt aufgrund des Erhalts der Nordbrücke in diesem Entwurf kleiner aus. Einzelne Bäume entlang der Fahrgasse werden gesetzt. Im Gegen-

satz zur ersten Variante ist ein erheblicher Teilbereich für den MIV und ÖPNV vorgesehen. Auch die nördliche Bebauung an der Eisenbahnstraße und der Josef-Schregel-Straße reduziert sich um die erhaltenen Gleisflächen, aus der U-Form in Variante I wird eine L-Form, Nutzungen und Geschossigkeit entsprechen der ersten Variante.

### **Langemarckpark**

Der Rahmenplan schlägt in einer Variante für den Langemarckpark eine viergeschossige Blockbebauung mit Einzelhandel, Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen vor. Die Bebauung bildet nach allen Seiten – Josef-Schregel-Straße, Bahndamm, Gutenbergstraße und zur Fußwegeverbindung zur Unterführung – Kanten aus. Der daraus resultierende „Restpark“ erhält Fußwegeverbindung die zur Philipstraße im Westen führen.

Ziel der Rahmenplanung ist im Wesentlichen die Stärkung des Bahnhofs und dessen näheren Umfeldes. Seine zentrale Lage – sowohl städtebaulich als auch verkehrlich – soll genutzt und gefördert werden, um ein stimmiges Gesamtkonzept zu erzeugen. Das Augenmerk liegt dabei vor allem auf der Reduzierung der Barrierewirkung, die die beiden Bahnbrücken und der Bahndamm an der Josef-Schregel-Straße zwischen der Innenstadt und Nord-Düren erzeugen. Durch eine Verdichtung der Verkehrsfunktionen an dieser Stelle soll die Funktionalität von Bahnhof und ZOB als Verkehrsknotenpunkt wieder optimiert werden. Zwischen ZOB und Bahnhof soll die Verbindung gestärkt werden, um aus beiden eine verkehrliche und städtebauliche Einheit zu bilden. Dazu gehört auch die Schaffung direkter Lauf- und Fahrachsen. Das Wegesystem soll künftig auf den Bahnhofsvorplatz ausgerichtet sein, um ihn in seiner zentralen Position zu stärken. Ziel ist die Ausformung des Übergangsbereichs zwischen Bahn und Bus als attraktiven Aufenthaltsbereich.

Ein weiteres Ziel der Rahmenplanung Bahnhofsumfeld ist die Entwicklung freiwerdender Bahnflächen nördlich und südlich der Bahnlinie. Diese sollen durch eine Bebauung einer neuen Nutzung zugeführt werden und das Konzept zur Stärkung des Bahnhofs abrunden.

### **3.7.3 Straßenplanung B 399n**

Die geplante B 399n soll als nördliche Umgehung des Stadtkerns vor allem die Innenstadt von Durchgangsverkehr entlasten. Die ca. 4,6 km lange Neubaustrecke schleift bei Derichsweiler aus der B 264 aus und verläuft von hier parallel zu DB-Strecke. Nach Querung der Rur schließt sie im Bereich des Gewerbegebietes Paradiesstraße an die vorhandene Fritz-Erler-Straße an. Hinter der Kreuzung Josef-Schregel-Straße verläuft sie zum Teil über das heutige Bahngelände und schwenkt dann nördlich der Eisenbahnbrücke in die B 56 ein.

Insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung des nördlichen Bahngeländes ist der Bau der B 399n eine zwingende Voraussetzung. Mit prognostizierten 25.000 Kfz (2025) im Bereich der Josef-Schregel-Straße wird sich mit dem Ausbau der Nordumgehung die Verkehrsmenge auf der Fritz-Erler-Straße deutlich erhöhen. Der Bau der Straße macht eine Neuordnung der Verkehrsflächen am ZOB notwendig, um diese weiterhin nutzen zu können. In diesem Zuge sollen sowohl der ZOB als auch der Bahnhofsvorplatz sinnvoll umgestaltet werden.

Durch den Bau der B399n sind auch Auswirkungen auf den Verkehr in der Josef-Schregel-Straße zu erwarten. Die neue Umgehungsstraße soll auch hier eine Entlastung bewirken. Dadurch könnten sich neue Handlungsmöglichkeiten für den Verkehr in der Josef-Schregel-Straße ergeben. Aufgabe wird es sein, die Straße städtebauliche zu integrieren und keine Zäsur entstehen zu lassen. Gleichzeitig schafft die B 399n die Voraussetzung das nördliche Bahngelände einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Nach der Linienbestimmung im Jahr 2002 wurde 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

### 3.7.4 Entwicklungs- und Handlungskonzept Innenstadt

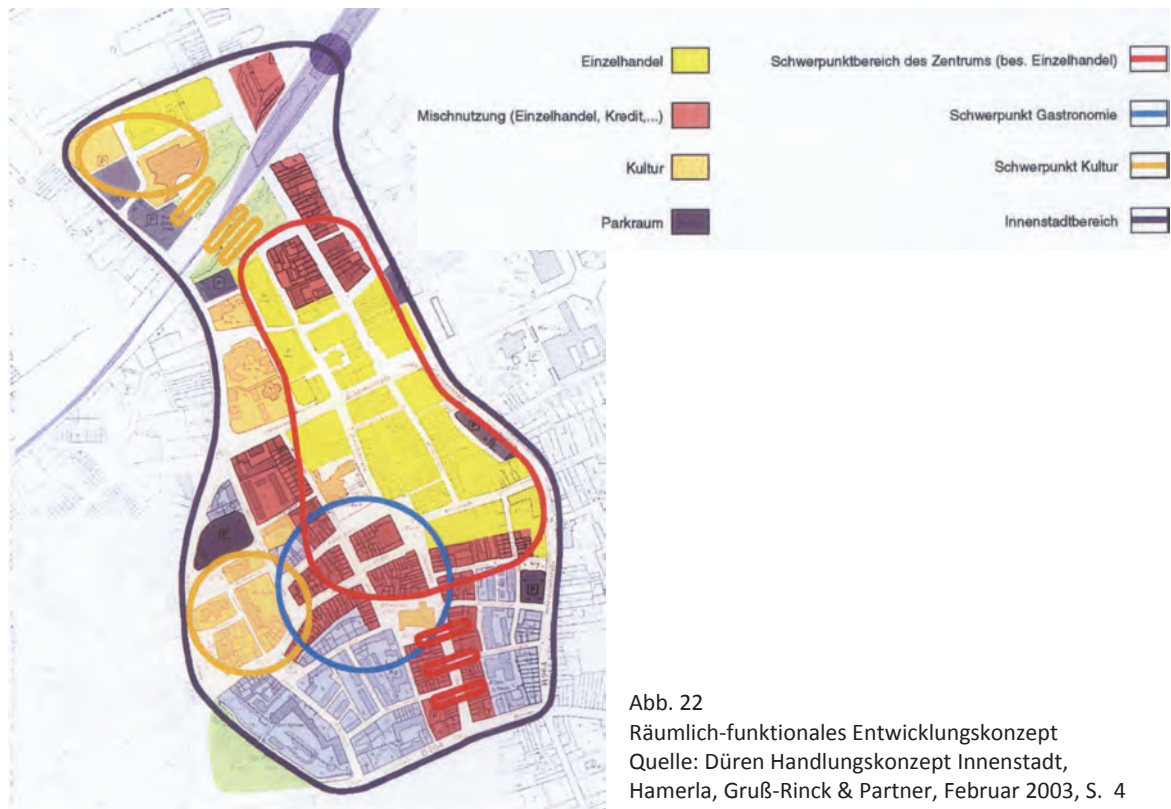


Abb. 22  
Räumlich-funktionales Entwicklungskonzept  
Quelle: Düren Handlungskonzept Innenstadt,  
Hamerla, Groß-Rinck & Partner, Februar 2003, S. 4

Im Februar 2003 wurde das von dem Büro Hamerla, Groß-Rinck und Partner erarbeitete Entwicklungs- und Handlungskonzept Innenstadt für die Stadt Düren fertiggestellt. Anlass dieser Planung war der Verlust der Attraktivität des Zentrums sowie die Monostrukturierung des Handels im Zusammenhang mit der Zunahme von Geschäftsfilialen und Leerständen. Anhand des Entwicklungs- und Handlungskonzepts sollten Perspektiven für die zukünftige Innenstadt mit räumlich-funktionalen Lösungen aufgezeigt werden. Das Handlungs- und Maßnahmenkonzept stellt die Grundlage für die Innenstadtentwicklung dar und dient ferner als Orientierungshilfe für die Entwicklung der sozialen und verkehrlichen Infrastruktur sowie wirtschaftlichen und kulturellen Zielsetzungen.

In einem ersten Schritt wurde das Entwicklungskonzept erarbeitet, das im April 2002 fertiggestellt wurde. Das Ergebnis des räumlich-funktionalen Entwicklungskonzepts sieht für die Josef-Schregel-Straße bis zum Bereich der Kuhgasse und Arnoldsweilerstraße eine Mischnutzung vor. Zum Schwerpunktbereich im Zentrum, insbesondere für den Einzelhandel, gehört der Bereich Kuhgasse, Gutenbergstraße mit heutigem Stadt Center und die Josef-Schregel-Straße bis in Höhe des Langemarckparks. Das Haus der Stadt stellt in Verbindung mit dem Kino den kulturellen Schwerpunkt dar. Eine Verknüpfung mit dem Einzelhandelsschwerpunktbereich ist angestrebt.

Des Weiteren ist ein bedeutsames Ziel des Entwicklungskonzepts die Aufwertung und Strukturierung des Bahnhofsumfelds. Der Bahnhof soll mit der Innenstadt „zusammenrücken“ und stärker über eine Neufassung des ZOB, des Bahnhofsgebäudes und neuer Bebauung nördlich der Bahnlinie in den Stadtgrundriss integriert werden.

Die Untersuchungsergebnisse, Planungen und Vorschläge des Entwicklungskonzepts wurden im Anschluss in einem daraus abgeleiteten Handlungskonzept in konkrete Maßnahmen und Arbeitsschritte überführt. Der im Februar 2003 erschienene Plan schlägt Sofort-Maßnahmen

sowie kurzfristige Maßnahmen vor und thematisiert auch Entwicklungsmöglichkeiten in der nordwestlichen Innenstadt im Bereich der Josef-Schregel-Straße.

### 3.7.5 Integriertes Handlungskonzept Soziale Stadt Düren-Nord

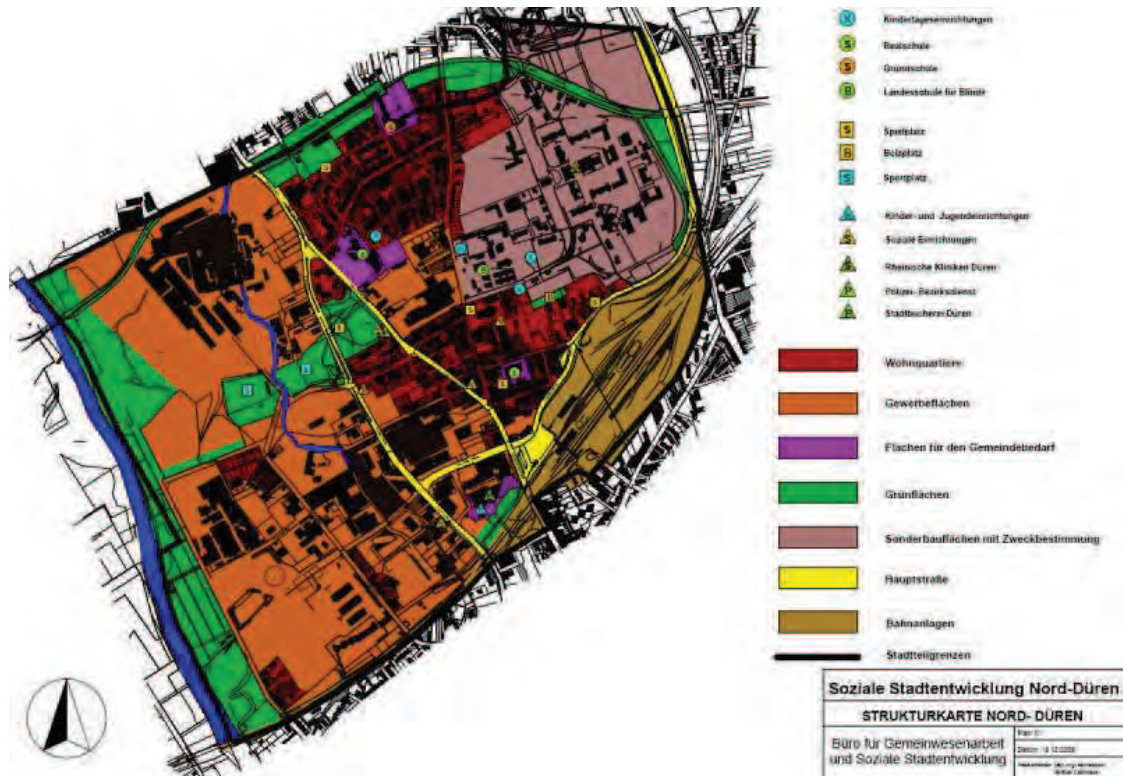


Abb. 23 Strukturkarte Düren-Nord  
Quelle: Stadt Düren

Die Projektgruppe Soziale Stadtentwicklung hat 2006/2007 in Abstimmung mit der Büro für Gemeinwesenarbeit und der *Stadtteilvertretung Düren-Nord* ein Integriertes Handlungskonzept für den Stadtteil Düren Nord erarbeitet. Das integrierte Handlungskonzept war Grundlage für die Aufnahme in des Stadtteilprojektes Nord-Düren in das Landesprogramm *Soziale Stadt NRW*. Die wesentlichen Handlungsansätze und Ziele sind die Schaffung nachhaltiger Kooperationsstrukturen, die Verbesserung des Stadtteilimages in der Innen- und Außenwahrnehmung, die etablierte Integrationskraft im Stadtteil anzuerkennen und zu stärken sowie den Stadtteil durch städtebauliche Maßnahmen mittel- und langfristig aufzuwerten.

Der Stadtteil Düren Nord wird im Süden durch die Fritz-Erler-Straße und das Bahngelände begrenzt. Im Bereich des Bahnhofs und des Haus der Stadt ist der stadträumliche Übergang zur Innenstadt fließend. In diesem Bereich überlagert sich der Bereich des Stadtteilprojektes mit dem Untersuchungsgebiet.

### 3.7.6 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Der Einzelhandel der Stadt Düren unterliegt – wie in vielen anderen Städte auch – einem dynamischen Veränderungsprozess. Die Folgen dieser Entwicklung sind u.a. die Zunahme der Verkaufsflächen bei Discountern und Vollsortimentern in Verbindung mit einem zunehmenden Verdrängungswettbewerb, der Rückgang des individuellen und traditionellen Facheinzelhandels, die zunehmende Filialisierung und das verstärkte Aufkommen von „Billigläden“. Hinzu kommt die Konzentration auf die A-Lagen und der damit verbundene Rückzug aus den sogenannten B-Lagen sowie das Ansiedlungsbegehren und der andauernde Ansiedlungsdruck auf nicht integrierte Standorte.

Um den negativen Auswirkungen im Hinblick auf die Entwicklung der Innenstadt und auf die Versorgung der Stadtteile entgegenzuwirken hat der Rat der Stadt Düren im am 10.03.2010 das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Düren beschlossen.

Dieses weist die Josef-Schregel-Straße als Teil des zentralen Versorgungsbereichs aus. Städtebauliches Entwicklungsziel dieses Konzepts ist es, „den Bereich bis zur Fritz-Erler-Straße mit dem Haus der Stadt, dem Kinocenter und weiteren Einzelhandelsnutzungen stärker noch in den zentralen Innenstadtbereich einzubeziehen und somit eine Minderung der historischen Zäsur und des Imagegefälles zwischen der Innenstadt und Nord-Düren (...) zu erreichen.“<sup>3</sup>

### 3.7.7 Vergnügungsstättenkonzept

Der landesweite Trend einer vermehrten Standortnachfrage von Vergnügungsstätten ist aktuell auch in Düren zu verzeichnen. Daher hat der Rat der Stadt Düren am 20.07.2011 ein Vergnügungsstättenkonzept beschlossen, um die planungsrechtliche Voraussetzung für die Steuerung von Vergnügungsstätten und Wettbüros zu schaffen.

Vor allem im Untersuchungsgebiet sind die negativen Folgen der gehäuften Ansiedlung von Vergnügungsstätten spürbar. Zum einen werden finanzstarke Einzelhandelsnutzungen verdrängt, zum anderen hat die hohe Konzentration von Vergnügungsstätten und Wettbüros bereits zum Prozess des städtebaulichen „Trading-down“ geführt. Mit drei Spielhallen und drei Wettbüros liegt im Bereich der Josef-Schregel-Straße die höchste Konzentration dieser Nutzungen in der Innenstadt vor. Hinzu kommen ein Sexshop, ein Sexshop mit Filmvorführungen sowie eine Diskothek.

Das Vergnügungsstättenkonzept empfiehlt den Ausschluss weiterer Spielhallen, Wettbüros oder Vergnügungsstätten mit sexuellem Charakter, da die Auswirkungen weiterer Ansiedlungen für den Standort städtebaulich unverträglich sind und dem Ziel der Wiederaufwertung dieses Bereichs entgegen stehen.

---

<sup>3</sup> Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Stadt Düren, Januar 2010, S. 11

### 3.7.8 Bebauungspläne



Abb. 24 Ausschnitt B-Plan Nr. 1/350 „Gutenbergstr., Josef-Schregel-Str., Kuhgasse“



Abb. 25 Ausschnitt B-Plan Nr. 1/150 B2 „Josef-Schregel-Str., Arnoldsweilerstr., Lagerstr. und Bahnhof“

Der Bebauungsplan Nr. 1/350 wird im Norden und Westen durch die Gutenbergstraße, im Süden durch die Kuhgasse und im Osten über die Josef-Schregel-Straße begrenzt. Er setzt für den Geltungsbereich Kerngebiet - MK - fest. In der derzeit rechtskräftigen Fassung (1. Änderung vom 04.10.2011) werden gemäß § 1 (5) in Verbindung mit §1 (9) BauNVO Vergnügungsstätten als Spiel- und Automatenhallen, sowie als Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen und Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, Wettbüros, Erotik-Fachmärkte und Sexshops, sowie Bordelle und bordellartige Betriebe ausgeschlossen. Andere Vergnügungsstätten (z.B. Spielhallen) können ausnahmsweise zugelassen werden.

Der Bebauungsplan 1/150 B2 „Josef-Schregel-Straße, Arnoldsweilerstraße, Lagerstraße und Bahnhof“ umfasst die Flächen östlich der Josef-Schregel-Straße zwischen der Arnoldsweilerstraße, der Lagerstraße und dem Bahnhof. Er setzt für den Bereich östlich der Josef-Schregel-Straße ebenfalls Kerngebiet - MK - fest. Die Grundflächenzahl GRZ wird mit 1,0 festgesetzt, die Geschossflächenzahl GFZ mit 2,2. Die Bauweise wird als geschlossene Bauweise festgelegt. Für den Bereich zwischen Fritz-Keller-Weg und Bücklersstraße setzt der Bebauungsplan Mischgebiet – MI – fest. Teilweise besteht eine Begrenzung der Geschossigkeit auf acht Vollgeschosse. Die 3. Änderung des Bebauungsplans vom 25.08.2011 schließt ebenfalls Vergnügungsstätten größtenteils aus, indem die selben Festsetzungen getroffen werden wie bei dem Plan Nr. 1/350 1. Änderung (s.o.).

Mit den Aufstellungsbeschlüssen für die Änderungen der Bebauungspläne Nr. 1/350 „Gutenbergstraße, Josef-Schregel-Straße, Kuhgasse“ und Nr. 1/150 B2 „Josef-Schregel-Straße, Arnoldsweilerstraße, Lagerstraße und Bahnhof“ reagierte die Stadt auf die Anfragen zur Ansiedlung von weiteren Wettbüros und Spielhallen im Bereich der Josef-Schregel-Straße.



## 4. ANALYSE

### 4.1 Ziel der Bestandsanalyse

Ziel der Analyse bei integrierten Handlungskonzepten ist die Feststellung der Schwächen und Potentiale des Untersuchungsgebietes. Die Vergabe städtebaulicher Fördermittel hängt maßgeblich von der Darstellung städtebaulicher Missstände ab. Diese liegen nach § 136 (2) BauGB beispielsweise dann vor, wenn ein Gebiet die Aufgaben nicht ausreichend erfüllen kann, die ihm seiner Lage und Funktion nach zufallen würden.

Aber auch andere Rahmenbedingungen des Quartiers finden in der Analyse Beachtung: Funktionale, sozialräumliche, wirtschaftliche und kulturelle Aspekte spielen eine genauso große Rolle für die Ganzheit des städtischen Lebens in einem Stadtteil wie der Städtebau selbst. Treten hier Probleme auf, so können diese sich überlagern und gegenseitig verstärken. Dies veranlasst finanziell besser gestellte Bewohner tendenziell dazu, das Gebiet zu verlassen. Stattdessen kommt es zu vermehrtem Zuzug von Haushalten mit ökonomisch geringer Leistungsfähigkeit (vor allem Erwerbslose und niedrig Qualifizierte, häufig Migranten). In der Folge sorgen die Kaufkraftverluste im umliegenden Gebiet für Umsatz- und Qualitätsverlust, der zu Leerstand führen kann. Auch sinkt häufig die Investitionsbereitschaft zur Instandhaltung von Gebäuden. Diese optisch sichtbaren Mängel tragen zu einer Imageverschlechterung des Gebiets bei, wodurch eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt wird, die schnellstens gestoppt werden muss, um die Funktionsfähigkeit des Gebietes zu erhalten und weitere Schäden im Stadtgefüge zu vermeiden.

Aus diesem Grund sollen in der folgenden Analyse alle Teilthemen betrachtet werden, die für den Untersuchungsbereich eine Rolle spielen, um im nächsten Schritt eine ganzheitliche Handlungsstrategie entwickeln zu können.

### 4.2 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Die Betrachtung der Bevölkerungs- und Sozialstruktur wird auf den Bereich der Josef-Schregel-Straße zwischen Bahnhof und Arnoldsweilerstraße und der Gutenbergstraße fokussiert, da sich hier die strukturellen Veränderungen in den letzten 15 Jahren besonders markant darstellen lassen.



Abb. 26  
Bevölkerungsentwicklung  
im Bereich Josef-  
Schregel-Straße /  
Gutenbergstraße  
Quelle: Stadt Düren,  
Stichtag: 31.12.2010

Derzeit leben 382 Einwohner (198 männlich, 184 weiblich) im untersuchten Bereich der Josef-Schregel-Straße und der Gutenbergstraße (Stichtag: 31.12.2010).<sup>4</sup>

Im Gegensatz zur Bevölkerungsentwicklung der Gesamtstadt ist die Einwohnerzahl im Bereich Josef-Schregel-Straße / Gutenbergstraße in den letzten 15 Jahren insgesamt um 14 % angestiegen. Diese Entwicklung verlief jedoch nicht linear. Von 1995 bis 2000 sank die Einwohnerzahl zunächst um fast dramatische 25% von 331 auf 248 Bewohner. Ab der Jahrtausendwende schlug dieser Trend um. Die Einwohnerzahl stieg bis 2007 um die Hälfte auf 386 Personen und erreichte damit ihren bisherigen Höchststand. Seither ist sie auf diesem Niveau stabil geblieben.

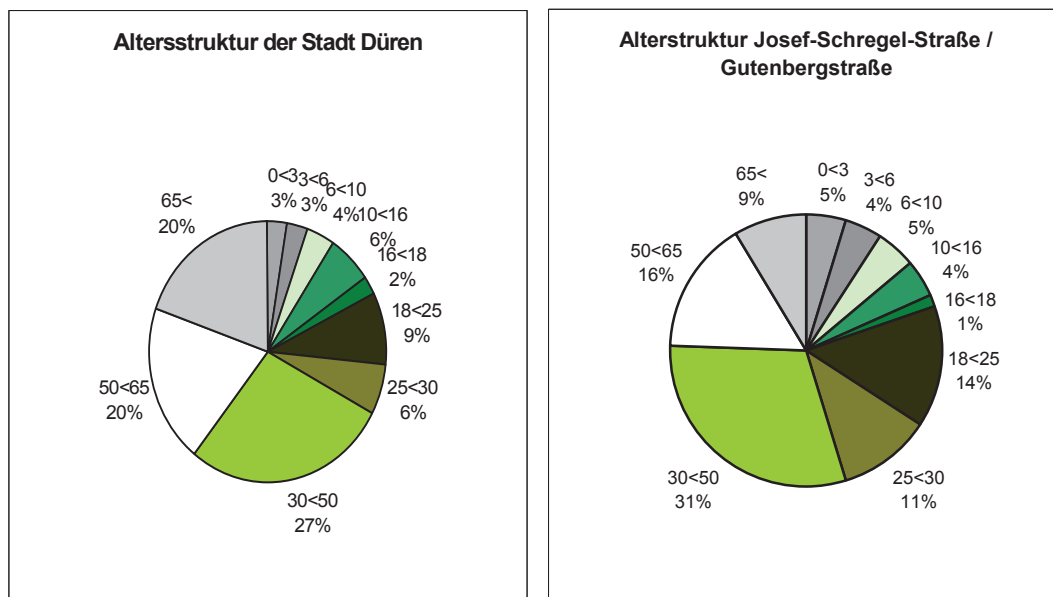


Abb. 27 Altersstruktur Stadt Düren – Josef-Schregel-Straße / Gutenbergstraße  
Quelle: Stadt Düren, Stichtag: 31.12.2010

Bei Gegenüberstellung der Altersstruktur der Bevölkerung der Stadt Düren und des Untersuchungsraums stellt sich heraus, dass im Bereich Josef-Schregel-Straße im Durchschnitt eine jüngere Bevölkerung vertreten ist als in der Gesamtstadt.

Insbesondere die Altersgruppe zwischen 18 und 30 Jahren ist hier mit einem deutlich höheren Anteil vertreten, während der Anteil der Personen über 50, und insbesondere über 65 Jahren deutlich niedriger liegt als in der Gesamtstadt. Der Bereich stellt somit ein relativ „junges“ Gebiet dar.

Der Ausländeranteil der Stadt Düren beträgt derzeit rund 12,2% (Stichtag: 31.12.2010). Nahezu die Hälfte der Ausländer (43%) stammen aus der Türkei. Die am zweithäufigsten vertretene Nationalität ist mit 7% Polen; 4% stammen sowohl aus Griechenland als auch aus Italien. Insgesamt sind in der Stadt knapp 130 verschiedene Nationalitäten vertreten, die sich auf die übrigen Anteile erstrecken.

Der Ausländeranteil im Bereich Josef-Schregel-Straße / Gutenbergstraße liegt zur Zeit bei 38,9% und somit im Vergleich deutlich höher als in der Gesamtstadt.

Auch im Untersuchungsgebiet stellt mit 17% aller vertretenen Nationalitäten die Türkei als Herkunftsland den größten Anteil. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist dieser Anteil allerdings

<sup>4</sup> Quelle: Stadt Düren

deutlich niedriger. Die zweitgrößte Einwohnergruppe stammt mit 10% aus Serbien, danach folgen Italien (9%), Vietnam (8%) und Griechenland (7%). Im Vergleich zur Gesamtstadt liegt hier eine ausgeglichenerere Verteilung der Nationalitäten vor. Insgesamt wohnen in der Josef-Schregel-Straße Personen aus 27 verschiedenen Nationen.

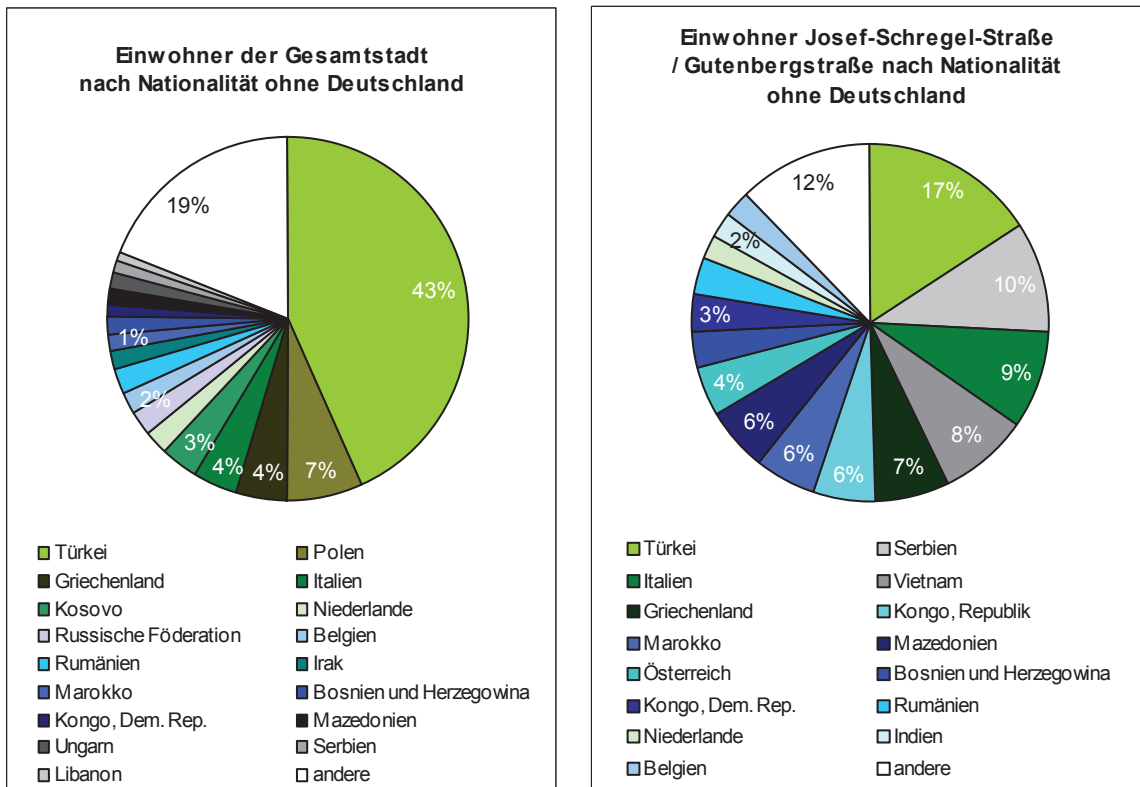


Abb. 28 Nationalitäten Gesamtstadt – Josef-Schregel-Straße / Gutenbergstraße  
Quelle: Stadt Düren, Stichtag: 31.12.2010

Im Untersuchungsgebiet liegt ein auffällig hoher Anteil an Empfängern von Sozialleistungen vor. Im Jahr 2009 (Stichtag: 31.12.) lag mit rund 100 Personen im Bereich der Josef-Schregel-Straße, Gutenbergstraße und Kuhgasse der Anteil von Sozialleistungsempfängern an der Gesamtbevölkerung des Untersuchungsbereichs bei fast einem Drittel.

**Fazit**

In der Josef-Schregel-Straße und im Bahnhofsumfeld zeigen sich in der vergangenen 15 bis 20 Jahren grundlegende Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur: Ein großer Teil der alteingesessenen Mieter- und Bewohnerschaft, vor allem auch ältere Menschen, haben das Gebiet verlassen. Der hohe Wohnungsleerstand und ausgebliebene Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen haben das Mietniveau gesenkt und einen überdurchschnittlich starken Zuzug vornehmlich ausländisch-stämmiger, kinderreicher Familien bzw. großer, sozial schwacher Haushalte gefördert.

Diese deutlichen Trends sind Indikatoren für den Veränderungsprozess, der im Untersuchungsgebiet vorstatten geht. Die Veränderungen in der Mieterstruktur bedingen die Wohnsituation ebenso wie die Außenwirkung des Gebiets. Sie sind häufige Teil-Indizien bei der Entstehung von Abwärtsspiralen.

### 4.3 Wohnungsleerstand

Obwohl heute im Bereich der Josef-Schregel-Straße zwischen Bahnhof und Arnoldsweilerstraße, sowie in der Gutenbergstraße und Kuhgasse mehr Menschen leben als vor 15 Jahren, steht hier heute nahezu jede vierte Wohnung leer.

Die Ermittlung der Wohnungsleerstände erfolgte zunächst mittels einer Haushaltszählung anhand der Klingelschilder. Die Zählung wurde im August 2011 durchgeführt. Da davon auszugehen ist, dass die Beobachtungen nicht immer den tatsächlichen Wohnungsnutzungen entsprechen, erfolgte im zweiten Schritt eine Plausibilitätsüberprüfung anhand der Einwohnerstatistik.

Von insgesamt 188 ermittelten Wohnungen stehen etwa 50 leer. Der Wohnungsleerstand verteilt sich jedoch nicht gleichmäßig über das gesamte Untersuchungsgebiet. Eine Zunahme und Konzentration der Leerstände im nördlichen Bereich der Josef-Schregel-Straße, also mit zunehmender Nähe zur Bahnlinie, ist signifikant.

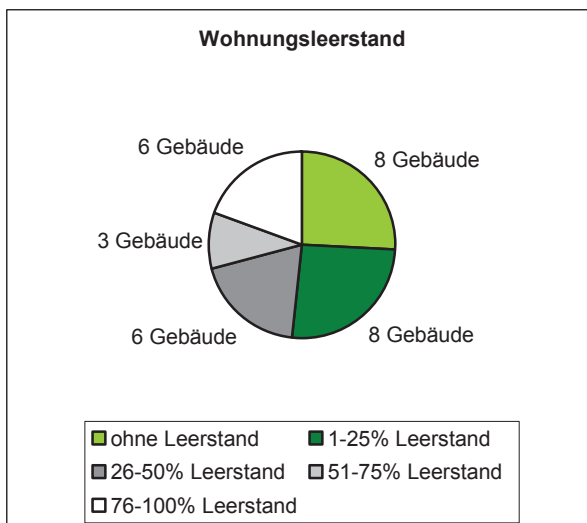


Abb. 29 Wohnungsleerstand  
Quelle: Erhebung der Stadt Düren, Stand: August 2011

Die 35 Gebäude im Untersuchungsgebiet, in denen Wohnnutzung vorhanden ist, wurden auf ihren prozentualen Leerstand hin untersucht. Ausschließlich gewerblich genutzte Gebäude wurden hierbei nicht mit betrachtet. Ein Großteil von 23 Wohngebäuden weist Leerstände auf, nur zwölf Wohngebäude werden dagegen vollständig genutzt. Bei acht Wohngebäuden stehen rund ein Viertel aller Wohnungen leer, bei sechs Wohngebäuden etwa die Hälfte. In neun Gebäuden ist ein Leerstand von über 50% zu verzeichnen, sechs weisen einen vollständigen Leerstand auf.

#### Fazit

Der Wohnungsleerstand im Untersuchungsgebiet liegt zusammen mit dem teilweise vollständigen Gebäudeleerstand bereits jetzt auf einem kritischen Niveau. Einhergehend mit wachsenden Wohnungsgrößen kündigt der Leerstand bereits jetzt von einem nicht mehr bedarfsgerechten Wohnungsangebot in der Josef-Schregel-Straße. Die Größen und Zuschnitte der Wohnungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen und dem Mieterprofil. Eine schlechte Vermietbarkeit der Wohnungen ist die Folge. Die erzielbaren Mieten sinken unter Umständen auch soweit, dass Eigentümer die Wohnungen vermehrt leer stehen lassen.

Der hohe Wohnungsleerstand und die ausbleibenden Investitionen in Modernisierung und Instandsetzung verstärken einander gegenseitig und sind typische Indikatoren für eine Abwärts spirale im Untersuchungsgebiet, die den Stadterneuerungsbedarf begründen.

#### 4.4 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch eine sehr heterogene Nutzungsstruktur. Während im südlichen Teil der Josef-Schregel-Straße und am Wirteltorplatz die Einzelhandelsnutzung in Verbindung mit Dienstleistungen, Büros und Praxen in den Obergeschossen dominiert, zeigt sich im nördlichen Bereich ein wesentlich „bunteres“ Nutzungsgemisch. Es setzt sich zusammen aus Einzelhandel, Dienstleistungen jeglicher Art, Gastronomie und Vergnügungsstätten. Die Obergeschosse sind hauptsächlich von Wohnnutzung geprägt. Auch innerhalb der Nutzungsarten ist das Spektrum vielfältig, insgesamt ist jedoch in Richtung Bahnhof eine deutliche Abnahme der Qualität festzustellen.

Eine besondere Problematik stellt die Konzentration an Vergnügungsstätten in Form von Spielhallen, Wettbüros und einem Sex-Shop dar. Die Anfragen nach Einrichtungen dieser Art waren in den vergangenen Jahren ungebrochen. Um eine weitere Ausweitung zu verhindern, hat hier die Stadt Düren im Rahmen der Bauleitplanung Vergnügungsstätten mittlerweile generell ausgeschlossen.

Bei den gastronomischen Betrieben sind es vor allem die Schnellimbissläden, die das Angebot prägen. Eine herausgehobene Stellung nimmt das alteingesessene Posthotel ein, das neben der Beherbergung von Gästen auch ein Restaurant sowie Räumlichkeiten für Feiern und Tagungen bereitstellt.

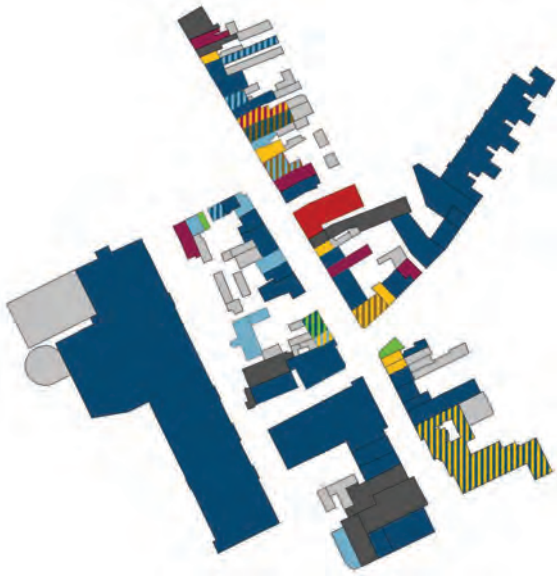
Auch der Dienstleistungs- und Einzelhandelsbesatz in der Josef-Schregel-Straße sind sehr heterogen. Zum Teil befinden sich Dienstleistungsangebote in ungenutzten Ladenlokalen. Andere Ladenlokale sind als reine Abstellräume untergenutzt. Hier ist eine besonders starke Qualitätsabnahme in Richtung Norden zu verzeichnen.

Kennzeichnend für das Untersuchungsgebiet ist neben dem Leerstand und einer Unternutzung von Ladenlokalen auch eine relativ hohe Fluktuation. Dabei ist vor allem zu beobachten, dass ursprünglich höherwertige Nutzungen, wie beispielsweise der Facheinzelhandel, durch qualitativ niedrigerwertige Nutzungen (Billigläden, Imbiss etc.) abgelöst werden.

Über die Hälfte der Gewerbetreibenden im Bereich der Josef-Schregel-Straße zwischen Arnoldsweilerstraße und Bahnhof sind ausländischer Herkunft. Überdurchschnittlich hoch ist ihr Anteil bei den Gastronomiebetrieben und den Vergnügungsstätten. In der Tendenz sind die Gewerbe deutschstämmiger Inhaber als höherwertig anzusehen.

Entlang der Arnoldsweilerstraße entspricht die Nutzungsstruktur in etwa derjenigen in der Josef-Schregel-Straße. Der Nutzungsbesatz, insbesondere der Einzelhandel, weisen deutliche Qualitätsunterschiede zur Hauptgeschäftslage auf. Leerstand und hohe Fluktuation sind hier kennzeichnend für eine eher schwache Geschäftslage.

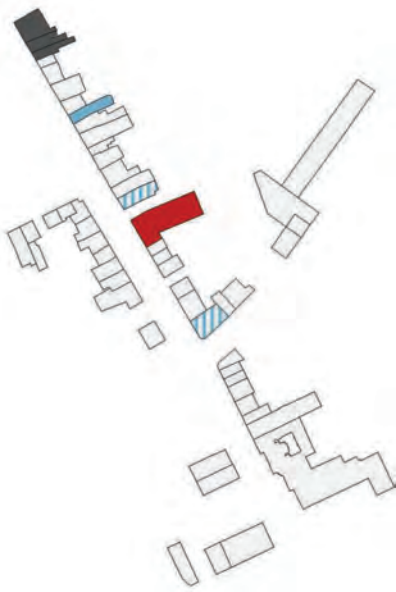
Die südliche Josef-Schregel-Straße ab der Arnoldsweilerstraße bis zum Wirteltorplatz gehört zur Fußgängerzone und ist der 1a-Lage Dürens zuzuordnen. Doch auch hier sind vereinzelt Leerstände und das Aufkommen sogenannter Billiganbieter zu beobachten. Mit der Neueröffnung einer Peek&Cloppenburg-Filiale im Herbst 2012 ist auf eine Stärkung der Lage zu hoffen.



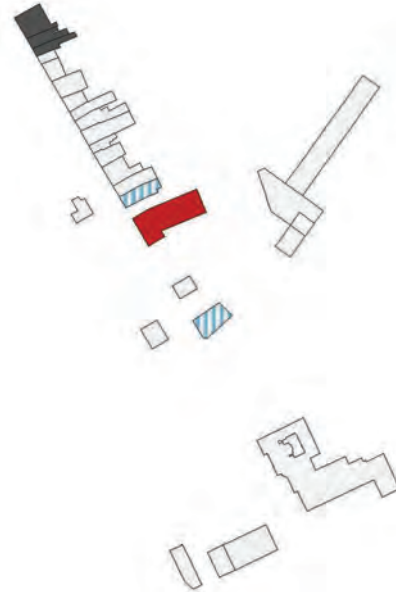
Nutzungsstruktur EG



Nutzungsstruktur 1. OG



Nutzungsstruktur 2. OG



Nutzungsstruktur 3. OG

**Legende**

- Einzelhandel (Non-Food)
- Dienstleistung
- Handwerk
- Kultur
- Einzelhandel (Food)
- Gastronomie
- Hotel
- Vergnügungsstätten, Spielhallen, Wettbüros
- Wohnen
- Nebengebäude
- Leerstand

Abb. 30 Nutzungsstruktur in der Josef-Schregel-Straße

### Geschäftsleerstände

Bei Betrachtung der Leerstände insgesamt (Abb. 31) fällt deren Konzentration im Bereich der nördlichen Josef-Schregel-Straße auf. Einen besonderen städtebaulichen Misstand stellen dabei die Gebäude unmittelbar südlich der Bahnlinie (Josef-Schregel-Straße 52-54) dar. Ihnen fehlt es nicht nur an einer adäquaten Nutzung, ihr baulicher Zustand lässt auch zukünftig keine solche mehr erwarten.

Im Hinblick auf die Etablierung dauerhafter Nutzungen ebenso problematisch ist der Bereich Ecke Kuhgasse/Gutenbergstraße. Trotz der starken Passantenfrequenz durch das Gegenüberliegende StadtCenter stehen hier Ladenlokale und Büroflächen leer.

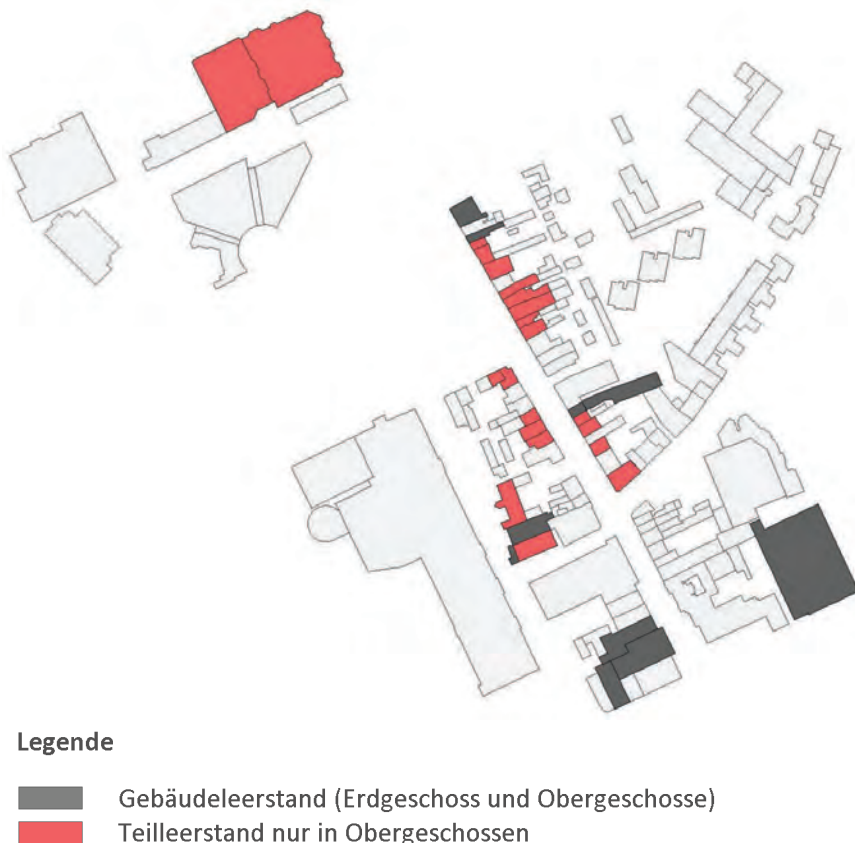


Abb. 31 Leerstand  
Quelle: Erhebung der Stadt Düren, Stand: August 2011

Insbesondere am Wirteltorplatz sind die Leerstände allerdings auch durch aktuelle Mieterwechsel den Umbau von Ladenlokalen bedingt.

Im Bereich der Arnoldsweilerstraße sind in der Erdgeschosszone immer wieder Leerstände zu verzeichnen. Die Ladenlokale unterliegen einer hohen Fluktuation durch häufige Mieterwechsel. Die Leerstandsquote in den Erdgeschosslagen der Josef-Schregel-Straße liegt mit sechs Leerständen auf 43 Erdgeschosslagen liegt die Quote bei 14%. Nach GMA-Recherche liegt die durchschnittliche Leerstandsquote „gesunder“ innerstädtischer Versorgungszentren bei etwa 5%.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Quelle: „Die Stadt Kamp-Lintfort als Einzelhandelsstandort“ Untersuchung der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA), Köln, März 2002



Abb. 32 Leerstände in der Josef-Schregel-Straße und der Gutenbergstraße

### Fazit

Die Josef-Schregel-Straße ist durch eine sehr heterogene Nutzungsstruktur geprägt. Der klassische Einzelhandelsbesatz verliert dabei immer stärker an Bedeutung. Andere, überwiegend in der Qualität minderwertige oder auch städtebaulich problematische Nutzungen (Vergnügungsstätten) siedeln sich verstärkt an. Ladenlokale stehen zum Teil leer oder werden nicht adäquat genutzt. Auch eine hohe Fluktuation ist ein Indiz dafür, dass die Gewerbe- und Geschäftsstruktur weiter an Stabilität verliert und sich diese Entwicklung auch auf angrenzende Bereiche auswirkt. Dies sind typische Merkmale eines Trading-Down-Prozesses, der ohne aktives Handeln droht, weiter zuzunehmen.

## 4.5 Wirtschaftliche Situation

### 4.5.1 Einzelhandelsstruktur

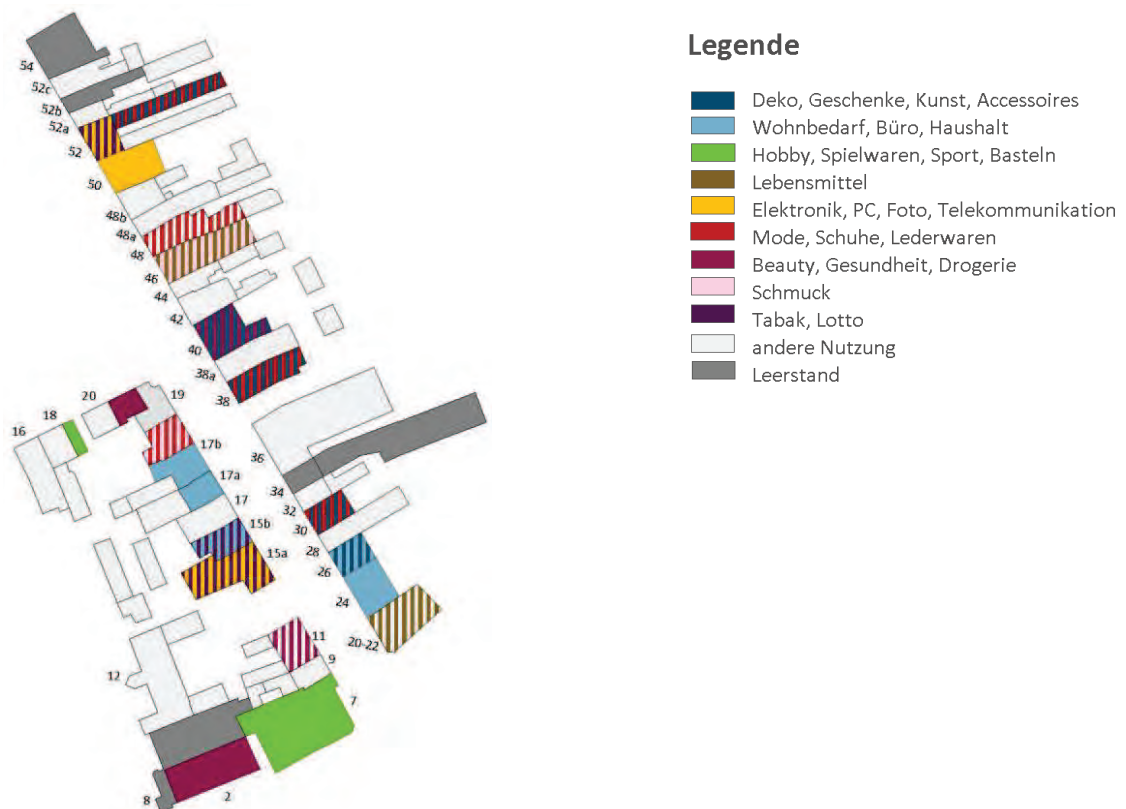


Abb. 33 Einzelhandel nach Branchen



Der Einzelhandelsbesatz im Untersuchungsgebiet verfügt über ein breit gefächertes Angebot aus unterschiedlichen Branchen. Im Allgemeinen ist jedoch eine Abnahme der Wertigkeit der Angebote in Richtung Norden zu beobachten. Auffallend ist die starke Konzentration des Einzelhandels im südlichen Bereich der Josef-Schregel-Straße, während im nördlichen Bereich andere Nutzungen wie Dienstleistungen und Vergnügungstätten überwiegen.

Den südlichen Auftakt in Höhe der Ecke Arnoldsweilerstraße bilden ein Spielwarenhandel und eine Fleischerei. Als großflächige, nach außen gut präsentierte, inhabergeführte Läden bilden sie einen qualitätsvollen Auftakt. Darauf folgen viele kleinere, häufig wechselnde Läden. Auffällig oft handelt es sich um Anbieter von Kleidung oder Haushaltsartikeln sowie sogenannte Billiganbieter mit einem breiten Sortiment an unterschiedlichen Produkten. Hier ist das Warenangebot weniger qualitativ und bereits stark gemischt. Die Präsentation findet nicht mehr nur in Schaufenstern statt, vielmehr befinden sich auf dem Gehwegbereich vor den Geschäften „Wühltische“ mit wechselndem Angebot. Im nördlichen Bereich der Josef-Schregel-Straße zeigt sich der Einzelhandel weniger präsent. Die dort vorhandenen Läden bieten ein stark gemischtes, zusammenhangloses Sortiment, häufig auch den Ankauf von Produkten.

Hier entsteht nicht mehr der Eindruck von spezialisiertem Einzelhandel, sondern es scheint der Versuch unternommen zu werden, durch das Anbieten möglichst vieler verschiedener Produkte überhaupt noch etwas verkaufen zu können.

Zusammengefasst verfügt die Josef-Schregel-Straße zwar über innenstadtrelevante Sortimente, welches aber aufgrund seiner minderwertigen Qualität über eine geringe Anziehungskraft verfügt. Es fehlt an frequenzstarken, qualitätsvollen Betrieben mit hoher Kaufkraftbindung.

#### **Filialisierungsgrad**

Der Einzelhandelsbesatz in der Josef-Schregel-Straße ist überwiegend inhabergeführt. Dabei handelt es sich mehrheitlich um Ladenlokale mit relativ kleiner Verkaufsfläche und breitem Sortiment. Lediglich fünf der Läden in der Josef-Schregel-Straße sind Zweigstellen größerer Unternehmen.

Grundsätzlich ist der recht hohe Anteil an inhabergeführtem Einzelhandel zu begrüßen und zu fördern. Für die künftige Entwicklung ist zusätzlich anzustreben, vermehrt zentrenrelevante, spezialisierte Sortimente von höherwertiger Qualität oder Alleinstellung anzusiedeln, um dem Trading-Down-Prozess entgegenzuwirken.

#### **4.5.2 Auswirkungen des StadtCenters**

Der Einzelhandel ist prägend für das Stadtbild und trägt wesentlich zur Belebung der Innenstädte bei. Dabei hat es durch das am 8. September 2005 eröffnete Einkaufszentrum, das StadtCenter Düren, Auswirkungen für die Innenstadt und auch für das Untersuchungsgebiet und seine unmittelbare Umgebung gegeben. Mit dem StadtCenter hat sich die zentrale Geschäftslage weiter Richtung Bahnhof entwickelt. Die Dürener Innenstadt wurde durch die Ansiedlung insgesamt gestärkt und hat mit dem StadtCenter einen zusätzlichen Magneten und Anziehungspunkt erhalten.

Gleichwohl wirkt das Einkaufszentrum als Solitär. Es handelt sich um eine geschlossene Baustruktur, die keine Beziehung zur umgebenden Bestandsbebauung herstellt. Die städtebauliche Integration ist in vielerlei Hinsicht nur bedingt gelungen, bzw. deutlich zu verbessern. Neu städtebauliche Impulse, insbesondere für das unmittelbare Umfeld, sind ausgeblieben.

Das StadtCenter umfasst 700 Parkplätze – das entspricht 20 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Stellplatz – und etwa 50 Geschäfte mit einer Verkaufsfläche von rund 15.000 m<sup>2</sup>. Damit zählt es im Vergleich zu Einkaufszentren in anderen Städten zu den kleineren Centern. Ankermieter sind der Saturn-Markt mit einer Verkaufsfläche von ca. 3.500 m<sup>2</sup>, sowie H&M mit einer Verkaufsfläche von ca. 2.000 m<sup>2</sup>. Durch die Errichtung des StadtCenters hat es in der Dürener Innenstadt einen starken Einzelhandelsflächenzuwachs von rund 25% gegeben.

Die Josef-Schregel-Straße hat sich nördlich der Schenkelstraße bis zur Arnoldsweilerstraße, aufgrund der größeren Verbindungsfunktion zum Stadt Center, von einer 1b- zur 1a-Lage verbessert. Negative Veränderungen treten in den bereits zuvor schwächeren Neben- und Randlagen auf, dort nehmen auch die Leerstände zu.<sup>6</sup> Auffällig ist dies vor allem in der südlichen Arnoldsweilerstraße und der nördlichen Josef-Schregel-Straße, die nicht mehr unmittelbar an die Haupteinkaufszone angeschlossen sind.

Der deutschlandweit allgemein zu beobachtende Trend sinkender Mietpreise in den 1a-Lagen nach Errichtung eines Einkaufszentrums in Städten mit einer vergleichbaren Größenordnung hat sich in der Stadt Düren nicht bestätigt. Im Gegenteil, die Einzelhandelsmieten sind nach der Errichtung des Stadt Centers in den 1a-Lagen sogar gestiegen.<sup>7</sup> Allerdings sind abseits der 1a-Lagen Quartiere entstanden, die von dieser Tendenz abweichen. Dazu gehört auch die nördliche Josef-Schregel-Straße mit der Gutenbergstraße, die von den Auswirkungen durch die Errichtung des Stadt Centers keinen Vorteil erzielen konnte. Dies zeigt sich auch in der Mietwertentwicklung, die nach Ansiedlung des Einkaufszentrums keinen Anstieg aufweist. Die Ziele „Erhöhung der Zentralität“, „Verbesserung der Angebotssituation in der Innenstadt“ und „Stärkung des Einzelhandelsstandortes“, die mit der Realisierung des Einkaufszentrums verfolgt wurden, ließen sich in diesem Bereich bisher nicht umsetzen.<sup>8</sup>

Auch von der Erhöhung der Bodenrichtwerte mit Errichtung des StadtCenters hat die Josef-Schregel-Straße nicht profitiert, die Werte sanken sogar, während sie sich beispielsweise in der Kuhgasse deutlich erhöhten.

### **Fazit**

Aus der vorliegenden Analyse wird deutlich, dass das Untersuchungsgebiet eine typische Innenstadtrandlage darstellt. Es ist nicht mehr Teil des zentralen Einkaufsbereichs der City und hat mit einem starken Wertigkeitsgefälle zu kämpfen. Während die südliche Josef-Schregel-Straße in unmittelbarer Nachbarschaft zur Fußgängerzone noch ein verhältnismäßig ausgewogenes Bild bietet, sind die angrenzenden Randbereiche bereits von starkem Strukturwandel betroffen. Die Arnoldsweilerstraße, die nördliche Josef-Schregel-Straße und die Gutenbergstraße profitieren nicht mehr von den Fußgängerströmen der Innenstadt. In der Folge kommt es zur vermehrten Ansiedlung von Mindernutzungen, die sich schädigend auf das Image des Gebiets auswirken.

Wie in Ansätzen erkennbar, breiten sich die negativen Tendenzen auch in den südlichen Teil der Josef-Schregel-Straße weiter aus. Hier zeigen sich mit zunehmenden Leerständen und der Ansiedlung erster Mindernutzungen bereits Indizien für einen beginnenden Trading-Down-Prozess. Um den Abwärtstrend hier gar nicht erst entstehen zu lassen, ist hier schon jetzt ein frühzeitiges Handeln erforderlich.

---

<sup>6</sup> Quelle: Wirkungsanalyse großer innerstädtischer Einkaufszentren, Dr. rer.nat. Gerd Kühn, Rolf Junker, Christina Nitz, Holger Pump-Uhlmann, 2008

<sup>7</sup> Quelle: Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren, Arbeitshilfe Januar 2011, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr, des Landes NRW

<sup>8</sup> Quelle: Wirkungsanalyse großer innerstädtischer Einkaufszentren, Dr. rer.nat. Gerd Kühn, Rolf Junker, Christina Nitz, Holger Pump-Uhlmann, 2008

## 4.6 Städtebauliche Strukturen und Stadtbild

### 4.6.1 Gebäudebestand

Bei der Betrachtung des Gebäudebestands in der Josef-Schregel-Straße spielt zum einen das äußere Erscheinungsbild der Gebäude, zum anderen die Bausubstanz selbst eine Rolle.

Der Zustand vieler Gebäude lässt darauf schließen, dass in den letzten Jahren vielfach vernachlässigt wurde, in die Instandhaltung der Immobilien zu investieren. Der dadurch verminderte Wohnstandard schlug sich dauerhaft im Mietpreinsniveau der Geschäfte und Wohnungen nieder. Zeitgleich mit dem vermehrten Wegzug der alteingesessenen Mieter wird durch die sinkenden Mietpreise der Zuzug vor allem von Familien in sozial schwierigen Verhältnissen und prekären Lebenssituationen begünstigt. Diese müssen aufgrund ihrer finanziellen Situation auch mit geringerwertig ausgestatteten Wohnungen vorlieb nehmen. Die Folge dieser Entwicklung ist die weiter sinkende Bereitschaft zu Investitionen in den Wohnungsbestand seitens der Eigentümer. So wird der Trend hin zur Entwicklung eines einseitigen, finanziell eher schwachen Mieterprofils verstärkt.

Der Investitionsstau zeigt sich neben dem modernisierungsbedürftigen Wohnungsbestand auch im äußeren Erscheinungsbild vieler Gebäude. Da der Großteil der Gebäude aus den 50er- und frühen 60er Jahren stammt, ist davon auszugehen, dass mittlerweile die energetische Ausrüstung der Fenster und Fassaden nicht mehr zeitgemäß ist. Teilweise wirken die Fassaden modernisierungs- bis sanierungsbedürftig.

Ansehnliche, erhaltene und zum Teil historische Fassaden kommen in diesem Umfeld kaum zur Geltung.

Auch Werbe- und Geschäftsschilder machen zum Teil einen vernachlässigten Eindruck oder lassen eine gestalterische Einfügung vermissen. Dadurch hebt sich die Erdgeschosszone stark von den Obergeschossfassaden ab, beide bilden keine Einheit mehr.

Die vorgenannten Faktoren erzeugen in ihrer Gesamtheit ein negatives Bild vor allem der nördlichen Josef-Schregel-Straße. Dieser Eindruck wirkt sich auch auf das Wohnumfeld aus und ist Teil der Faktoren, die den herrschenden Abwärtstrend laufend verstärken.



Abb. 34 Modernisierungsbedürftige Fassaden in der Josef-Schregel-Straße

#### 4.6.2 Lückenhafte Stadtstrukturen

In der Josef-Schregel-Straße finden sich zahlreiche Zeugen eines unvollendeten Wiederaufbaus nach der Kriegszerstörung. Neben Baulücken sind dies vor allem springende Traufhöhen, wo die Aufstockung der Gebäude nach der Phase des Wiederaufbaus nicht weiter fortgesetzt wurde.

Baulücken treten im Untersuchungsgebiet vor allem in dem Block Josef-Schregel-Straße/Kuhgasse/Gutenbergstraße auf. Zwischen den Gebäuden Josef-Schregel-Straße 11 und 15a stört eine große Lücke das geschlossene Fassadenbild. Zwar wird diese Lücke im Erdgeschoss durch eine Mauer mit Durchfahrt verdeckt, trotzdem ist sie deutlich wahrnehmbar. Beide angrenzende Gebäude verfügen zur Baulücke hin über Brandwände ohne Öffnungen und wirken dadurch abweisend. Durch die Durchfahrt ist der versiegelte, ungestaltete Innenbereich des Blocks einsehbar, der größtenteils mit Stellplätzen belegt ist. Zudem wird die Mauer durch ungesteuerte Werbung genutzt.

Die Südseite des Blocks am StadtCenter zeigt ebenfalls ein städtebaulich ungeordnetes Bild: Hier gibt es keine straßenbegleitende Bebauung, sondern nur einen offenen Parkplatz, der von der Gutenbergstraße durch einen Maschengitterzaun getrennt ist und den Blick auf Garagen- und Gebäuderückseiten frei lässt. Besonders als Pendant zum StadtCenter ist dieser Bereich städtebaulich ungeeignet, da er eine offene Rückseitensituation darstellt. Ziel sollte sein, hier einen geschlossenen Block zu erzeugen, der zu allen Seiten sein attraktive „Vorderseite“ präsentieren kann und einen adäquaten Gegenüber zum StadtCenter bildet.

Die Garagenhöfe der östlichen Josef-Schregel-Straße werden rückseitig über den Fritz-Keller-Weg erschlossen. Auch hier sind die Hinterhöfe, Garagen und fensterlose Nebengebäude offen sichtbar und erzeugen einen ungeordneten und zum Teil un gepflegten Eindruck. Gleichfalls zeigen sich offen sichtbare Rückseiten auf der Ostseite der Gutenbergstraße an der Einmündung in die Schenkelstraße. Dem Straßenraum fehlt hier eine Fassung. Der Bereich wird teilweise zum ungeordneten Abstellen von Autos genutzt.



Abb. 35 Baulücke an der Josef-Schregel-Straße / Rückseiten am Fritz-Keller-Weg

#### 4.6.3 Gestaltung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum wird als Bühne für das öffentliche Leben am unmittelbarsten wahrgenommen und muss unterschiedlichste Aufgaben erfüllen. Er ist Verkehrs- und Aufenthaltsbereich und Ort der Kommunikation. Seine Gestaltung prägt das Bild der Stadt. Bei der Analyse des öffentlichen Raums sind sowohl funktionale als auch gestalterische Aspekte zu berücksichtigen.

## **Straßenquerschnitte**

Funktional sind für den öffentlichen Raum vor allem die Straßenquerschnitte maßgeblich. Sie bestimmen die Aufteilung der Verkehrsflächen für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer und Nutzungen.

In der Josef-Schregel-Straße lassen sich zwei Regelprofile unterscheiden, die nach dem klassischen Separationsprinzip gestaltet sind:

In Höhe des Langemarckparks sind auf der Westseite ein ausreichend breiter Fuß- sowie ein gekennzeichnete Fahrradweg vorhanden. Die Fahrbahnbreite von knapp 9 m beinhaltet eine zweispurige Fahrbahn und eine separate Busspur.

Auf der östlichen Straßenseite schließt ein 1,80m breiter Streifen mit Stellplätzen für Längsparker an. Zwischen den markierten Stellplätzen befinden sich in regelmäßigen Abständen Einzelbäume, die eine straßenbegleitende Begrünung bilden. Unmittelbar angrenzend befinden sich Fahrradweg und Gehweg, die nur durch andersfarbige Bodenbeläge voneinander unterschieden worden sind.

Besonders durch die Positionierung des Fahrradweges ergibt sich hier Konfliktpotential: Zusätzlich zu der mit 80cm Breite eher knappen Dimensionierung ergeben sich Probleme durch die Mitbenutzung des Gehwegs durch die anliegenden Ladenlokale. Diese nutzen den Gehweg teilweise als Präsentationsfläche für Auslagen oder zum Aufstellen von Werbeschildern. Entsprechend sind Fußgänger gezwungen, von der so verengten Gehwegfläche auf den Radweg auszuweichen. In der Folge kommt es auch zu Konflikten zwischen Radfahrern und parkenden Autos. Durch die geringen Ausweichmöglichkeiten für die Radfahrer haben sich in den letzten Jahren bereits mehrere Unfälle ereignet. Dabei gerieten Fahrradfahrer in die geöffneten Beifahrertüren parkender Autos, was jeweils zu leichten Verletzungen führte. Angegeben wurde von den Radfahrern dabei mehrfach, dass ein Ausweichen nicht rechtzeitig möglich gewesen sei.

Im weiteren Verlauf im südlichen Bereich der Josef-Schregel-Straße verändert sich das Straßenprofil: Hier finden sich beidseitig der Fahrbahn Stellplätze für Längsparker mit anschließenden Rad- und Fußwegen. Die Busspur biegt in die Gutenbergstraße ab, wodurch auch die Fahrbahn selbst hier schmaler ist.

Auch in diesem Bereich der Josef-Schregel-Straße wird vor allem der Radverkehr durch Geschäftsauslagen und Außengastronomie auf den Fußwegen erheblich eingeschränkt. Im Übergangsbereich zur Fußgängerzone wird der Radweg zusätzlich in Schlangenlinien zwischen Fußgängerampeln und Straßenlaternen hindurchgeführt.

Wie auch im nördlichen Bereich der Josef-Schregel-Straße ist der Radweg optisch durch eine andere Farbe des Bodenbelags gekennzeichnet. Die beiden Beläge unterscheiden sich allerdings farblich nur geringfügig voneinander, was die Separation zusätzlich erschwert. Die Folge sind auch hier Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern.

## Nördliche Josef-Schregel-Straße

Fuß- und Radweg werden kaum genutzt

Bäume im Straßenraum lockern auf

schmäler und gefährdeter Radweg



keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer

Einschränkung des Fußwegs durch Auslagen, Straßenlaternen, Fahrräder,...

Abb. 36 Nördliche Josef-Schregel-Straße

## Südliche Josef-Schregel-Straße

Einengung durch Außengastronomie

Ampel im Übergang zur Fußgängerzone

Einengung durch Werbeschild



Abb. 37 Josef-Schregel-Straße / Arnoldswellerstraße

Einengung durch  
Außengastronomie

Geschlängelte Füh-  
rung des Radwegs  
um Schilder und  
Laternen herum



Einengung durch  
Werbeschild

Busspur biegt ab

Abb. 38 Südliche Josef-Schregel-Straße

Die nördliche Gutenbergstraße gegenüber dem Langemarckpark ist nur für den Busverkehr freigegeben. Nördlich der Straße (auf der Parkseite) ist die Fußgängeranbindung über Wege durch den Park geregelt, statt über eine straßenbegleitende Wegeführung. Die starke Begrünung bildet eine Barriere zwischen Park und Straße. Auf der Südseite der Straße befindet sich eine nur von der Josef-Schregel-Straße aus befahrbare Stellplatzanlage, die ebenfalls mittels eines Grünstreifens von der Straße abgetrennt ist. Hinter der Fahrgasse folgt ein schmaler Fußweg, an dem sich unmittelbar eine drei- bis viergeschossige Bebauung anschließt. Eine Überquerung der Gutenbergstraße in Richtung des Langemarckparks ist an dieser Stelle nicht möglich. Erst im Einmündungsbereich Gutenbergstraße – Josef-Schregel-Straße befinden sich Fußgängerüberwege zum Langemarckpark.

kein Einblick in den  
Langemarckpark

versteckter  
Spielplatz

kein Durchgang  
zum Park

überdimensionierter  
Fahrstreifen



unattraktive  
Poller

keine Öffnung zur  
Gutenbergstraße

Trampelpfad

Abb. 39 Gutenbergstraße

### **Gestaltungselemente**

Neben der Funktionalität kommt dem gestalterischen Gesamtbild eine wichtige Funktion im öffentlichen Raum zu. Es sollte übergeordnet einen Zusammenhang zwischen den verschiedenen Räumen innerhalb des Untersuchungsgebietes herstellen. Über die gestalterische Einheit von Bodenbelägen, Beleuchtung und Stadtmöblierung wird deutlich, dass es sich um ein zusammenhängendes Gebiet handelt, das als Ganzes wahrgenommen werden soll.

Insgesamt weist die Gestaltung des öffentlichen Raums im Untersuchungsgebiet kaum einen Zusammenhang auf. Eine Vielzahl verschiedener Bodenbeläge und Stadtmöbel in den Bereichen Josef-Schregel-Straße, Haus der Stadt, Bahnhofsumfeld, Stadt Center und Kuhgasse weisen auf eine fehlende Rahmenplanung für die Gestaltung des öffentlichen Raums hin.

Die wechselnde Pflasterung bewirkt eine unruhige Wegeföhrung und schwächt die wichtigen Wegeverbindungen, anstatt sie hervorzuheben. Zudem kommt in diesen Bereichen eine unterschiedliche Beleuchtung zum Einsatz. Die Laternen unterscheiden sich sowohl in Art und Gestalt als auch in ihrer Höhe. Ein zusammenhängendes Stadtbild wird dadurch nicht erzeugt. Vielmehr werden die Bereiche dadurch voneinander isoliert.

Ein weiteres Problemfeld stellt die mutwillige Verunstaltung der Möblierung durch Bekleben und Besprühen von Fassaden, Stromkästen und Mülleimern dar. Der öffentliche Raum wird zudem durch Großplakatwerbung, insbesondere im Bahnhofsumfeld und im Bereich der Baulücke in der Josef-Schregel-Straße, beeinträchtigt. Die überdimensionierten Werbeanlagen werden durch Werbung der Geschäfte in den Erdgeschosszonen ergänzt. Individuell gestaltete Eingangsbereiche und auf den Gehwegen aufgestellte Ware erzeugen insgesamt ein unaufgeräumtes Bild.

### **Beleuchtung**

Trotz der relativ geringen Größe des Untersuchungsgebietes finden sich dort sechs verschiedene Arten von Leuchten. Im Bereich der nördlichen Josef-Schregel-Straße und des ZOB dominieren zwei verschiedene Arten von Hängeleuchten mit einer oder zwei Lichtquellen. Am Haus der Stadt werden Mastaufsatzleuchten mit Dach verwendet, während vor dem Stadt Center in der Gutenbergstraße kegelförmige Leuchten zu finden sind. Zusätzlich gibt es in der Gutenbergstraße und im Bereich des Langemarckparks einfache technische Straßenleuchten, die sich zusätzlich durch ihre Höhe von den restlichen Leuchten abheben. Besonders von den Kegelleuchten am benachbarten Stadt Center unterscheiden sie sich erheblich. Am Bahnhofsvorplatz finden sich als sechste Form Kugelleuchten.



Abb. 40 Straßenbeleuchtungen



## Bodenbeläge

Noch auffälliger als die Vielzahl der Leuchten sind die verschiedenen Bodenbeläge im Untersuchungsgebiet. Verbundpflaster in verschiedener Form und Farbe trennt zwar durchgängig Fuß- und Radwege voneinander, ist jedoch aufgrund des ungleichmäßigen Rasters schwer mit anderen Belägen kombinierbar. Zudem erzeugen die Fugen ein unruhiges Bild.

Im Bereich Haus der Stadt wechselt der Bodenbelag zu geordneteren Strukturen. Rechteckige Betonplatten in Kombination mit Natursteinpflaster vermitteln hier einen hochwertigeren Gesamteindruck. Die Materialwechsel signalisieren auch hier die Wegeführung.

An vielen Stellen zeigen sich starke Mischungen verschiedener Bodenbeläge. So entsteht der Eindruck von Restflächen, die ohne Planung oder als Not- bzw. Übergangslösung mit übriggebliebenen Steinen belegt wurden. Diese Bereiche machen einen besonders ungeordneten Eindruck. Sie befinden sich vor allem am ZOB und am Langemarckpark.

Auch bei Einfassungen für Einzelbäume sind die störenden Materialkombinationen sichtbar. Die wechselnde Gestaltung – manchmal in unmittelbarer Nachbarschaft – erweckt den Eindruck von Willkür und fehlender Planung.



## Bänke

Sitzmöglichkeiten sind vor allem im Vorbereich des Stadtcenters ausreichend vorhanden. Auch im Langemarckpark gibt es Bänke, die allerdings außer durch Randgruppen kaum genutzt werden. Auch hier ist kein einheitliches Konzept zu erkennen, denn allein in der Gutenbergstraße gibt es drei verschiedene Arten von Sitzbänken, die sich erheblich voneinander unterscheiden. Nur wenige Meter voneinander entfernt stehen hier Holzbänke, grüne Metall-Zweisitzer und matte, chromfarbene Sitzbänke ohne Lehne. Die weißen Metallbänke im Langemarckpark sind die vierte Form.

## Mülleimer

Es herrschen verzinkte Mülleimer vor, sowohl mit als auch ohne Deckel und in verschiedenen Formen. Viele sind durch noch vorhandene oder halb entfernte Aufkleber und Graffitis unattraktiv geworden. Zudem unterscheiden sich die Mülleimer durch ihre unterschiedlichen Befestigungen: Sie sind einerseits an Bodenhalterungen, andererseits an Straßenlaternen oder Informationstafeln befestigt.

## Abgrenzungen

Am Langemarckpark und am ZOB wurden verschiedene Arten von Pollern miteinander kombiniert. Dies erzeugt ebenfalls ein willkürliches, beliebiges Bild.



Abb. 42 Bänke, Mülleimer, Poller

## Beschilderung

Es existieren bereits verschiedenste Arten von Hinweisschildern im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebietes: An den Eingangsbereichen zum Haus der Stadt befinden sich dreiecksförmige, zylindrische Säulen mit blauer Lackierung. Am ZOB gibt es Übersichtstafeln der Buslinien sowie mehrere Schaukästen mit matten Metallgestängen.

Ein einheitliches Beschilderungskonzept existiert allerdings nicht. Außerdem bleiben Hinweistafeln, vor allem im Bereich des ZOB, ungenutzt. Andere sind durch Aufkleber und Graffiti unattraktiv bis unlesbar und auch nicht instand gesetzt worden.

## Werbung

Es gibt keine Regelungen oder Kontrollen dazu, wie und wo plakatiert werden darf. Zu Werbezwecken werden sowohl die Wände der Bahnanlagen, als auch Zäune und andere beliebige Stellen genutzt. Dieses wilde Plakatieren stört die Raumwahrnehmung enorm, unvollständig entfernte Reste von Werbeplakaten erzeugen einen Eindruck von Verwahrlosung.

## Fahrradständer

Mit Ausnahme der Bereiche am Stadt Centers und am Haus der Stadt gibt es im öffentlichen Raum kaum Fahrradabstellplätze. Lediglich einige Läden an der Josef-Schregel-Straße und in der Kuhgasse haben eigenständig Fahrradständer aufgestellt, darüber hinaus werden meist Schilder oder Straßenlaternen genutzt, um Räder anzuschließen.



Abb. 43 Beschilderung , Werbeanlagen , Fahrradstellplätze

## **Fazit**

Sowohl in funktionaler als auch in gestalterischer Hinsicht gibt es im Untersuchungsgebiet grundsätzlichen Handlungsbedarf. Gerade durch die besonders heterogene Umgebung des Untersuchungsgebietes ergibt sich die Notwendigkeit eines umfassenden, einheitlichen Gestaltungskonzeptes, um den Bereich als Einheit wahrnehmbar zu machen. Sowohl die Profilierung des Straßenraums, als auch die Möblierung und Gestaltung des gesamten Gebietes müssen dafür so aufeinander abgestimmt werden, dass ein funktionierendes und gleichzeitig Aufenthaltsqualität schaffendes Ganzes entsteht.

Vor allem die Gestaltung und das „Aufräumen“ des öffentlichen Raumes hat dabei auch unmittelbare Auswirkungen auf die Außenwirkung des Bereichs. Es wird dadurch der Blick für die räumlichen Zusammenhänge erzeugt, die im Untersuchungsgebiet verdeutlicht werden sollen. Ein geordnetes, aufgeräumtes Umfeld würde zudem die Qualitäten des Bereichs wieder mehr in den Fokus rücken und in der öffentlichen Wahrnehmung stärken.

#### 4.7 Städtebauliche Problem- und Entwicklungsbereiche

Einige öffentliche Räume im Untersuchungsgebiet verdienen ein besonderes Augenmerk. Sie bedürfen nicht nur optischer Verschönerungsmaßnahmen, sondern sind in weitläufige Entwicklungsprozesse eingebunden, die städtebauliche Grundsatzentscheidungen verlangen. Es ist hier zu klären, inwiefern die heutigen „Unorte“ ihre derzeitige Funktion in Zukunft überhaupt weiter erfüllen sollen, oder ob eine völlige Umgestaltung angebracht ist. Obwohl diese öffentlichen Räume mit städtebaulichen und strukturellen Problemen zu kämpfen haben, bieten sie teils auch erhebliches Entwicklungspotential, um den Untersuchungsbereich zukünftig aufzuwerten.

##### Öffentliche Grünflächen: Langemarckpark und Haus der Stadt



Abb. 44 Langemarckpark



Abb. 45 Rudolf-Schock-Platz

Prägend für den Langemarckpark ist sein mittlerweile beachtlicher Baumbestand. Er ist jedoch beidseitig gekennzeichnet durch eine schlechte Einsehbarkeit und die fehlenden Verbindungen zu den gegenüberliegenden Straßenseiten. Es fehlt dem Park an Öffnung und Verbindung zum städtebaulichen Umfeld. Er vermittelt so den Eindruck einer verbliebenen „Restfläche“. Die unzureichende Einsehbarkeit macht die Grünfläche zu einem Treffpunkt für Problem- und Randgruppen, was wiederum zum schlechten Image des Parks und dazu beiträgt, dass er von Passanten gemieden wird.

Auch mit der Grünfläche nördlich der Bahn und dem Rudolf-Schock-Platz kann der Langemarckpark kaum eine Verbindung eingehen, da die Unterführung als einzige Verbindung eher einen Angstraum darstellt. Langemarckpark und Rudolf-Schock-Platz haben zudem mit Ihrem Funktionsverlust zu kämpfen. Sie bieten als innerstädtische Grün- und Freiflächen kaum Aufenthaltsqualität und werden entsprechend wenig genutzt und frequentiert.

Nichtsdestotrotz stellen die beiden Flächen innerstädtische Grünbereiche in zentraler Lage dar. Sie sind die am nächsten zur City gelegenen Parkanlagen der Stadt. Auch bietet die Nachbarschaft zum Bahnhof den Vorteil der unmittelbaren Erreichbarkeit. Der Rudolf-Schock-Platz schöpft Potential aus seiner Lage direkt am Haus der Stadt. Gerade hier ist es weniger die fehlende Gestaltung als die Funktionslosigkeit, die häufig die „Leere“ des Platzes bestimmt.

Der Bereich Langemarckpark bedarf folglich einer grundsätzlichen Entscheidung seiner städtebaulichen Zukunft.

### Bahnhofsvorplatz und Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

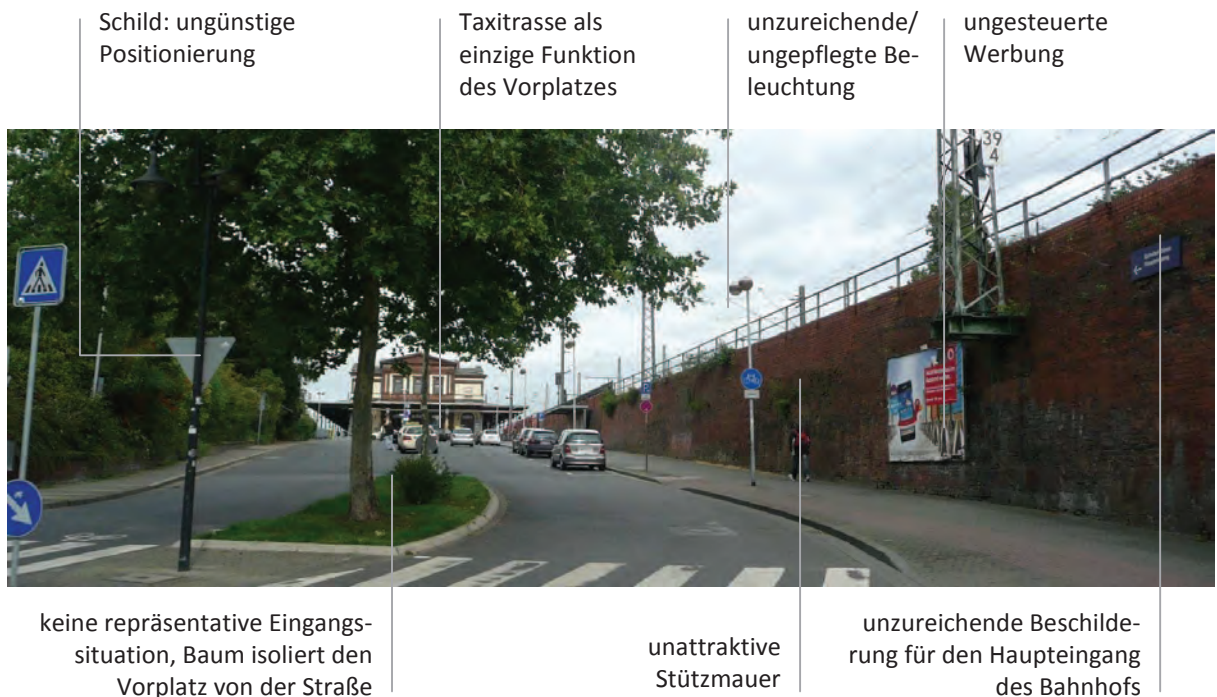


Abb. 46 Bahnhofsvorplatz

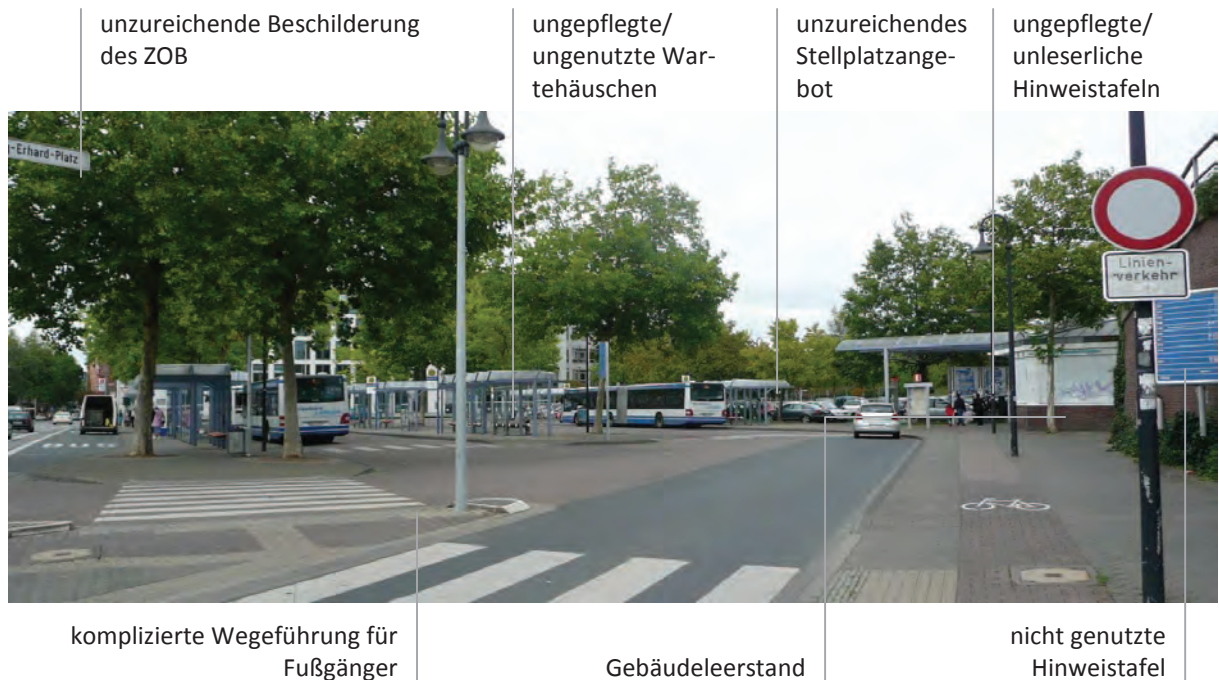


Abb. 47 Zentraler Omnibusbahnhof

Auch am Bahnhofsvorplatz stellt der Funktionsverlust das Hauptproblem dar. Ehemals die Hauptverbindung vom Bahnhof zur City, ist der Platz heute bis auf einen Taxistand ungenutzt. Er bietet jedoch nach wie vor den Blick auf die repräsentative Bahnhofsfassade. Obwohl die beiden Nebeneingänge heute bedeutend stärker frequentiert werden, bietet der Bahnhofsvorplatz dennoch die direkteste Verbindung in die Innenstadt. Besonders das StadtCenter ist von hier aus auf direktem Weg zu erreichen.

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) ist – außer zu Stoßzeiten – durch den Busverkehr wenig ausgelastet. Auch ist er nördlich der Bahn in einer zur City eher ungünstigen Position gelegen. Durch den mindergenutzten Grünbereich am Haus der Stadt ist auch hier die Fußwegeverbindung zum ZOB nur schwach frequentiert. Der Fußgängerverkehr wird zudem umständlich über die Bushaltestellen geführt. Gestalterisch fallen am ZOB vor allem die teilweise schlecht gepflegten und unleserlichen Hinweistafeln für die Buslinien und die leerstehenden ehemaligen Kioskgebäude negativ auf.

Für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofsumfeldes sind unter anderem der geplante Ausbau des nördlichen und südlichen Bahnhofsbereichs in Verbindung mit der Rahmenplanung von entscheidender Bedeutung. Diese Maßnahmen nehmen Einfluss auf die Funktion des Bahnhofs als Stadteingang, seine Einbindung in ein verkehrliches und wirtschaftliches Gesamtkonzept und damit auch die Anbindung an die Innenstadt. Eine ganzheitliche Betrachtung des gesamten Entwicklungsbereiches ist deshalb für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofs wichtig.

Ebenfalls in engem – vor allem verkehrsplanerischem – Kontext mit der Bahnhofs- und ZOB-Entwicklung steht der geplante Bau der B399n als Nordumgehung der Innenstadt. Ihre Realisierung setzt auch eine Neuordnung der Verkehrsflächen des ZOB voraus.

## Umfeld StadtCenter



Abb. 48 Gutenbergstraße / StadtCenter

In der Gutenbergstraße bildet das moderne und solitäre StadtCenter einen starken Kontrast zu seiner gegenüberliegenden Straßenseite, die ein eher ungeordnetes Bild bietet. Auf den Bau des Einkaufszentrums wurde hier städtebaulich nicht reagiert. Es ist kein adäquates, raumfassendes Pendant zu der geschlossenen Fassade vorhanden, sondern eine einsehbare Rückseite mit Garagen, Stellplätzen und unattraktiven Hinterhöfen. Verstärkt wird der Kontrast noch durch die leerstehenden und mit Graffiti beschmierten Fassaden der Ladenlokale an der Einmündung der Kuhgasse.

Das Straßenprofil ist – obwohl nur als Busspur genutzt – sehr breit, bietet aber vor allem auf der Seite des StadtCenters nur wenig Raum für Fußgänger. Der Platz auf dem Fußweg wird hier eingeschränkt durch Außengastronomie und die Wartebereiche der Bushaltestellen. Da diese zudem nicht überdacht sind, werden bei schlechtem Wetter die überdachten Bereiche des StadtCenters als Wartebereich mitgenutzt. Dadurch verengt sich der Gehweg zusätzlich.

Das StadtCenter stellt einen wichtigen Anziehungspunkt in der Dürener Innenstadt dar. Desse städtebauliche Integration ist in vielen Bereichen aber zu verbessern. Durch Ausbau und die Nutzbarmachung der ungeordneten Flächen in diesem Bereich biete sich zum Beispiel die Chance, das StadtCenter zukünftig enger sowohl an die City als auch an die Josef-Schregel-Straße anzubinden.



## Josef-Schregel-Straße Nr. 52/54



Abb. 49 Hausnummer 54

Für die beiden Gebäude südlich der Bahnlinie stellt sich die Grundsatzfrage des Erhalts. Sie stehen seit Jahren vollständig leer und weisen aufgrund fehlender Investitionen bereits teilweise erhebliche Mängel an den Fassaden auf. Besonders am Gebäude Josef-Schregel-Straße 54, das Eigentum der DB Netz AG ist, zeigen sich zunehmend starke Substanzmängel am Gebäude. Es wirkt baufällig und wird im Erdgeschoss bereits zum ungesteuerten Plakatieren benutzt. Die beiden Nebengebäude machen ebenfalls einen deutlich negativen Eindruck, da blinde Fensterscheiben und „vergessene“, vernachlässigte Werbeschilder es offensichtlich machen, dass die Häuser leer stehen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, wenn das Stadtbild verbessert werden soll. Ist eine Sanierung und Wiedernutzung der Immobilien nicht möglich, könnte auch ein Teilabriss zur Diskussion gestellt werden.

Bereits im Zuge der Rahmenplanung Bahnhofsumfeld aus dem Jahr 2004 wurden diese Gebäude interessant. Das Gebäude Hausnr. 54, das Eigentum der DB-Netz-AG ist, bietet das Potential, in die Umsetzung einer solchen Planung mit einbezogen zu werden.

#### 4.8 Zusammenfassung: Handlungserfordernis und Entwicklungspotential

In der Analyse wird das Untersuchungsgebiet sowohl aus städtebaulichem, als auch aus sozialem und wirtschaftlichem Blickwinkel betrachtet. Diese Aspekte ergeben ein Gesamtbild des Untersuchungsgebietes selbst, sowie seiner Rolle und Funktion für die Gesamtstadt.

In der Josef-Schregel-Straße und im Bahnhofsumfeld sind diverse sich gegenseitig bedingende und verstärkende Mängel vorhanden. Diese haben bereits zur Abwärtsspirale des „Trading Down“ geführt.

Straße und Bahnhof können auf diese Weise ihrer Funktion als Stadteingang für Düren , bzw. als Wohn- und Geschäftsstraße nicht mehr nachkommen. Gerade der Bahnhofsvorplatz sollte seiner Lage nach einen einladenden und repräsentativen Stadteingang für die Dürener Innenstadt bilden. Der Langemarckpark leidet ebenfalls unter seinem Funktionsverlust und bietet keine Aufenthaltsqualität. Die Josef-Schregel-Straße als direkte Verbindung zwischen Düren-Nord und der City sollte sich als einladend präsentieren. Stattdessen ist die Gegend zu einem „Unort“ geworden, dessen Image bereits erheblich gelitten hat.

Insgesamt ist also feststellbar, dass das Untersuchungsgebiet die Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion zufallen, nicht mehr erfüllen kann. Es besteht ein akuter Handlungsbedarf, wenn sich die negative Entwicklung und die anhaltenden Trends nicht weiter fortschreiten sollen.

Die festgestellten Mängel sind derart, um einen Stadterneuerungsprozess zu begründen. Diese Chance gilt es zu nutzen, um das Untersuchungsgebiet wieder aufzuwerten und seiner Lage und Funktion entsprechend qualitativ zu gestalten.

Sofortmaßnahmen können Akzente setzen und einen Beteiligungsprozess anstoßen. Nötig ist hier jedoch auch eine Sensibilisierung aller Betroffenen für das Problem. Eine Identifizierung mit dem Gebiet ist eine wichtige Voraussetzung, um Stadtbild und Image im Untersuchungsgebiet langfristig und nachhaltig zu verbessern. Als Steuerungsinstrument langfristiger Entwicklungsprozesse ist hier das integrierte Handlungskonzept das geeignete Werkzeug.



- ● ● Leerstände, "Trading-down", Gestaltungsmängel
- ☞ Funktionsverlust, fehlende Eingangssituation
- ▨ Ungenutzte Grünanlage
- ★ Sozialer Brennpunkt
- ⊖ Unterführung, Angstraum
- ⊠ Mängel in der Bausubstanz, Leerstand, Abrisskandidat
- Baulücken, fehlende Raumkanten, ungeordnete Struktur
- ▲ ▲ ▲ fehlende Orientierung zum öffentlichen Raum
- ↔ schlechte Anbindung

Abb. 50 Schwächen des Untersuchungsgebiets

## Entwicklungspotential

Nicht zu vernachlässigen ist trotz der aktuell schwierigen Situation, dass es sich bei der Josef-Schregel-Straße und ihrem Umfeld um eine grundsätzlich sehr attraktive Lage handelt. In unmittelbarer Nähe zu allen wichtigen Einrichtungen der Innenstadt wie Kultur, Einkaufsmöglichkeiten und Grünflächen, sowie einer optimalen Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bietet sie ein attraktives Angebot für zahlreiche Nutzungen.

In der Verlängerung der Wirtelstraße war die Josef-Schregel-Straße ursprünglich eine der Haupteinkaufsstraßen Dürens. Es besteht auch heute durchaus die Möglichkeit, dass die Straße sich diesem Status wieder annähert. Die Voraussetzung dafür ist, dass das negative Bild der letzten Jahre aktiv verändert und die Straße wieder aus einem anderen Blickwinkel wahrgenommen wird. Nicht zuletzt bietet das Untersuchungsgebiet attraktive Möglichkeiten für citynahes Wohnen. Gerade in Zukunft wird dieses aufgrund der demografischen Entwicklung wieder zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die gute Anbindungs- und Versorgungssituation machen den Bereich zu einem potentiell optimal Entwicklungsbereich für innerstädtisches Wohnen.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der südlichen Bahnflächen ergibt sich außerdem Potential gerade für diesen Bereich als Wirtschaftsstandort. Mit einer entsprechenden Verbindung der Bereich untereinander könnte die Josef-Schregel-Straße auch von dieser Entwicklung profitieren.

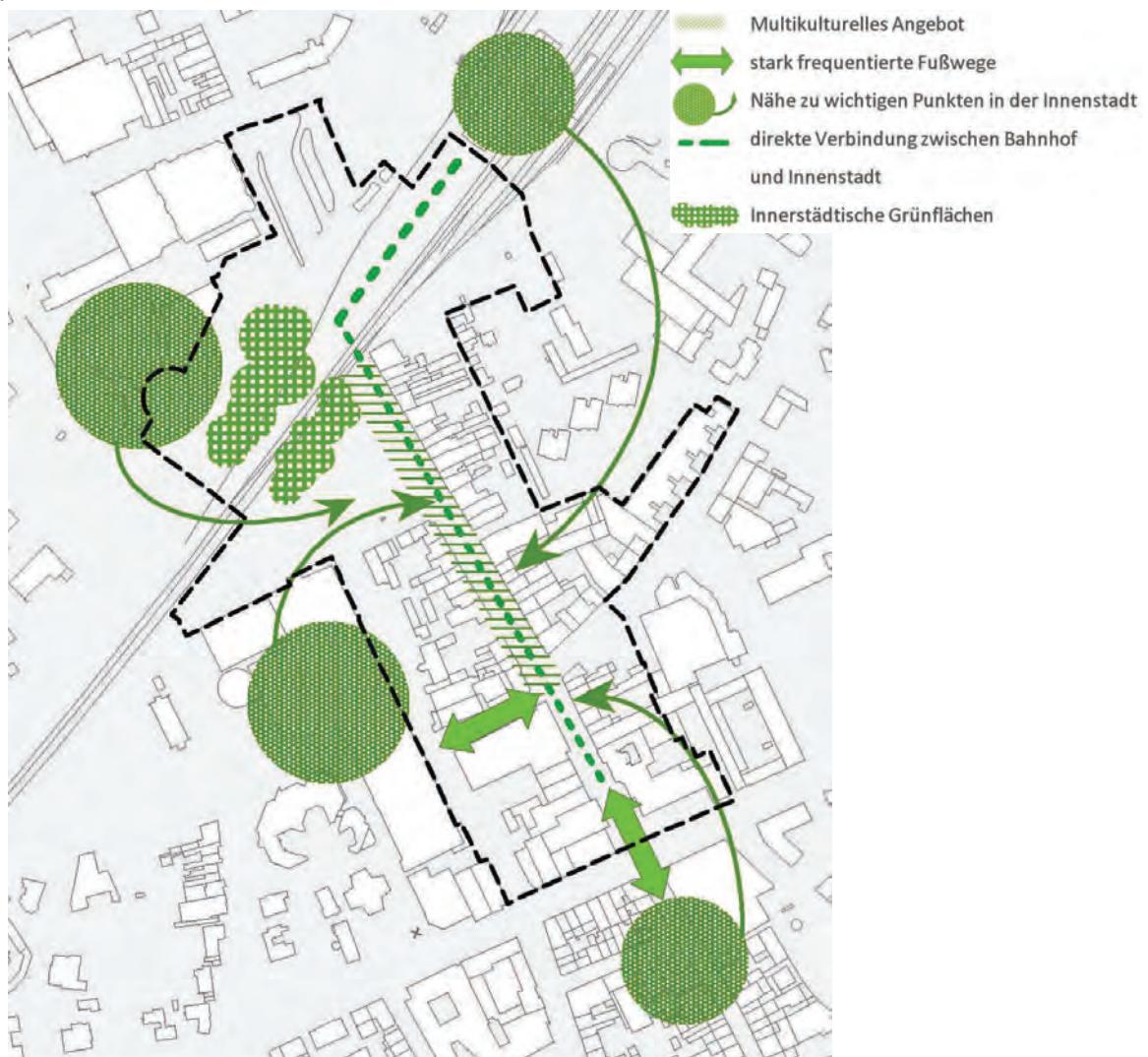


Abb. 51 Stärken des Untersuchungsgebiets

## 5. INFORMELLES BETEILIGUNGSVERFAHREN

### 5.1 Innenstadtforum

Das *Innenstadtforum* ist vor rund 10 Jahren als informeller Zusammenschluss maßgeblicher innenstadtrelevanter Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Kultur und Bürgerschaft aus dem sogenannten *Hamerla-Prozess* hervorgegangen. Das Forum verfolgt das Ziel, die Dürener Innenstadt als lebendiges Zentrum zu stärken und fortzuentwickeln. Im Februar 2011 hat das *Innenstadtforum* beschlossen, die städtebaulichen Aufwertung der Josef-Schregel-Straße und des Bahnhofsumfeldes zu einem vorrangigen Handlungsschwerpunkt in den nächsten Jahren zu machen. Seither beschäftigt sich der Arbeitskreis *Innenstadtgestaltung* unter Einbezug einer Vielzahl privater und institutioneller Akteure (u.a. IG City, IVI, Haus der Stadt, DSB, Stadtverwaltung, DB AG, Stadtteilvertretung Düren Nord) mit diesem Bereich und der Initiierung eines Stadterneuerungsprozesses. Der Prozess ist damit eingebunden in ein integriertes Handeln zur Aufwertung der Dürener Innenstadt insgesamt.

### 5.2 Arbeitskreis Innenstadtgestaltung

Der Arbeitskreis *Innenstadtgestaltung* nahm im Frühjahr 2011 seine Arbeit auf und befasst sich seither intensiv mit dem Aufwertungsprozesses für das Untersuchungsgebiet. In der ersten Arbeitsphase stand vor allem die Erfassung des Handlungserfordernisses im Mittelpunkt. Bei gemeinsamen Ortsbegehungen und in Gesprächen mit Polizei, dem Ordnungsamt, der DB AG und dem Dürener Servicebetrieb wurden die Probleme aus Sicht der Beteiligten erörtert und aufgearbeitet. Hauptprobleme aus Sicht der Beteiligten sind:

- Unzureichende Sicherheit im Umfeld von Langemarckpark, Haus der Stadt und Bahnhof/Angsträume (u.a. Unterführung)
- Mangelnde Sauberkeit und Verunstaltung durch wildes Plakatieren
- Gefährdung und Belästigungen durch zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten auf der Josef-Schregel-Straße
- Leerstände von Ladenlokalen und Wohnungen
- Geringes und weiter abfallendes Qualitätsniveau von Geschäften und Nutzungen
- Unattraktives und ungepflegtes Bahnhofsumfeld /ZOB (Szenetreff, ungenutzte/ungepflegte Schaukästen und -tafeln, Vorplatz ohne Eingangsfunktion)
- Fehlende Aufenthaltsqualität und -möglichkeiten in den Grünflächen am Langemarckpark, und am Haus der Stadt/ bessere Pflege der Grünanlagen
- Beseitigung des „Schandflecks“ DB-Gebäude Josef-Schregel-Straße Nr. 54
- unattraktives Erscheinungsbild vieler Gebäude und Modernisierungsbedarf
- Zustellen von Gehwegen durch Warenauslagen und Werbeanlagen
- Notwendigkeit kurzfristiger Maßnahmen
- Fehlende Ansprechpartner
- Fehlendes Interesse viele Eigentümer und Gewerbetreibender am Prozess

### 5.3 Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen und Impulsworkshop

Viele, wenn auch zunächst kleinere Verbesserungen lassen sich kurzfristig und ohne großen finanziellen Aufwand umsetzen. Erste Erfolge haben sich bereits eingestellt und sollen vor allem den Betroffenen und der Öffentlichkeit zeigen, dass sich im Bereich der Josef-Schregel-Straße und des Bahnhofsumfeldes etwas tut. Einige dieser „Starter-Maßnahmen“ sind:

- Rückschnitt der Begrünung und Freischnitt von Sichtachsen im Langemarckpark
- Verbesserung der Beleuchtung in der Bahnunterführung zum Haus der Stadt (Reinigung und Erneuerung von Lampen, Befestigung von Gittern)

- Befestigung einer „wilden“ Wegeföhrung
- Versetzen von Bänken im Umfeld des Haus der Stadt zur „Steuerung“ der Aufenthaltsfläachen von sozialen Problemgruppen (Effekte müssen beobachtet werden)
- verstärkter Reinigungsservice im Umfeld des Bahnhofs und der Josef-Schregel-Straße
- Aufwertungsmaßnahmen im Bereich des Bahnhofs durch die DB AG (u.a. Entfernung eines verfallenen Buswartehäuschen, Reinigung und Ausbesserung der Stützmauern entlang des Bahndamms, Aufwertung der Fassade und des Bahnhofsinnenraums)
- Verbesserung der Beschilderung am Busbahnhof (geplant)

Zu den kurzfristigen Maßnahmen zählt auch der am 02.12.2011 durchgeführte „Impulsworkshop“ im Posthotel. Eingeladen hierzu waren Künstler, Kulturschaffende, Planer, Gewerbetreibende und andere kreative Menschen. Die Aufgabe bestand darin, Ideen und Vorschläge für die „Bespielung“ und temporäre Inszenierung sogenannten „Unorte“ zu entwickeln. Als „Unorte“ identifiziert wurden beispielsweise der Bahnhofsvorplatz, der Langemarckpark oder das seit Jahren leerstehende Gebäude an der Bahnunterführung. Im Rahmen des Workshops wurden eine Vielzahl von Vorschlägen entwickelt. Mit der Umsetzung konkreter Aktionen am Bahnhofsvorplatz und im Langemarckpark beschäftigen sich seither zwei Projektgruppen.



Abb. 52 Impulsworkshop

## **LEITBILD, ZIELE, HANDLUNGSFELDER**

### **6.1 Leitbild und Ziele schaffen Basis für integriertes Handeln**

Eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung für das Untersuchungsgebiet erfordert ein integriertes Handeln auf drei Ebenen:

- (a) strukturelle Veränderungen des Geschäfts- und Wohnbereich initiieren,
- (b) Veränderungen im Wahrnehmungs- und Nutzungsverhalten der Bewohner und der Besucher des Josef-Schregel-Bereichs anstoßen und
- (c) Veränderungen des baulichen und infrastrukturellen Status quo incl. des öffentlichen Raums umsetzen

Keine dieser drei Ebenen hat für sich allein genommen eine Chance auf dauerhafte positive Entwicklung. Integriertes Handeln erfordert die Einbeziehung von und Gestaltung durch alle Akteure. So vielschichtig die Auslöser und Ursachen der Abwärtsspirale im Bereich der Josef-Schregel-Straße und des Bahnhofsumfeldes sind, so multidimensional müssen auch die Maßnahmen sein.

Die Grundlage für gemeinsames und abgestimmtes Handeln aller Akteursgruppen ist eine gemeinsame Grundvorstellung über die Entwicklungsziele für die Josef-Schregel-Straße. Ein Leitbild dient der Identifikation der Akteure und Bewohner mit dem Gebiet und dem Prozess. Es wirkt richtungsweisend für die Maßnahmenplanung und bildet zudem die Grundlage für die Imageentwicklung.

### **6.2 Breite Beteiligung bei der Leitbildentwicklung erhöht Akzeptanz**

Zur Erarbeitung eines gemeinsamen Leitbildes wurde am 01.06.2012 im Haus der Stadt ein „Leitbildworkshop“ durchgeführt. Eingeladen hierzu waren Vertreter aus den in der vorausgegangenen Analyse ermittelten Akteurs- und Entscheidungsgruppen: Politik, Verwaltung, DB AG, Haus der Stadt, StadtCenter, Immobilieneigentümer, Gewerbetreibende, Bewohner, Arbeitskreis Innenstadtgestaltung, IG City, IVI, City Ma.

Am Workshop nahmen 25 Personen teil. Es waren alle oben genannten Teilnehmergruppen unterschiedlich stark vertreten. Dies wird im weiteren Prozess die Verbindlichkeit der Vereinbarungen stärken. Ein repräsentatives Meinungsbild zu diesem frühen Entwicklungszeitpunkt zu erarbeiten, war weder Anspruch noch wird es in Zukunft aufgrund der großen Heterogenität der Akteure und ihrer unterschiedlich ausgeprägten Betroffenheit erreichbar sein.

### **6.3 Drei Szenarien geben Impulse für eine gemeinsame Leitbildfindung**

Anhand von drei - von der Steuerungsgruppe entwickelten - Zukunftsszenarien für die Josef-Schregel-Straße und ihr Umfeld wurden unterschiedliche Vorstellungen, Entwicklungsziele und ihre Auswirkungen sowie ihre Realisierbarkeit kontrovers diskutiert. Die drei impulsgebenden Szenarien schafften ein Spannungsfeld zwischen

- (a) der Josef-Schregel-Straße und ihrem Umfeld als einem repräsentativen Eintrittstor zur Stadt,
- (b) einer funktionalen Straße mit Bindegliedfunktion zwischen Citybereich und Nord-Düren und
- (c) einem Josef-Schregel-Viertel mit eigener Quartiersidentität.

Die drei Szenarien konkurrierten in ihren Zielannahmen und in ihren Lösungsstrategien. Sie boten allerdings auch Schnittmengen an und wiesen jeweils unterschiedliche Implikationen für die Entwicklung der ausgewählten sechs Schlüsselfaktoren (1) Wohnraumentwicklung, (2) Wohnraumqualität, (3) öffentlicher Raum, (4) Bewohnerstruktur, (5) Immobilienbestand und (6) Geschäftsstruktur auf.

In der lebhaften und zunächst von recht divergierenden Grundannahmen geprägten Diskussion über die zukünftige Josef-Schregel-Straße und ihr Umfeld war es unumstritten, dass die ausgewählten Schlüsselfaktoren alle hinlänglich und verzahnt betrachtet werden müssen, um zu einer nachhaltigen und positiven Veränderung des Status quo zu gelangen. Ebenso unumstritten war es für alle Anwesenden, dass eine vorzeitige Zielausrichtung auf eines der drei skizzierten Entwicklungsmodelle den notwendigen Beteiligungsprozess nicht beflügeln würde. Die Diskussion zeigte vielmehr, dass eine Schnittmenge der drei Szenarienbilder den Vorstellungen aller Akteursgruppen am nächsten kommen würde.

#### **6.4 Definition eines übergeordneten Entwicklungsziel**

Auf Basis der unter 5.3. beschriebenen Diskussion wurde für die mittelfristigen Strategien und Maßnahmen zur Veränderung der Josef-Schregel-Straße folgendes Leitziel definiert:

**Die Josef-Schregel-Straße in Verbindung mit dem Bahnhof, dem Langemarckpark, dem Haus der Stadt und dem StadtCenter soll eine aufgewertete und repräsentative Eingangs- und Verbindungsfunktion für die Dürener City wahrnehmen.**

Das Untersuchungsgebiet wird damit nicht als eigenständiges Stadtquartier verstanden sondern als Teil der Innenstadt, dem mit der Eingangs- und Verbindungsfunktion eine besondere funktionale Bedeutung zukommt:

- Die Stellung des Bahnhofs und seines Umfeldes wird betont. Der Bahnhof wird nicht allein auf die verkehrstechnischen Anforderungen beschränkt. Vielmehr soll er eine Renaissance erfahren, die ihn wieder zu einem repräsentativen Stadtentree aufwertet. Dies gilt sowohl für das denkmalgeschützte Empfangsgebäude als auch für den Bahnhofsvorplatz, der nicht nur einer „Verschönerung“ sondern einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung bedarf.
- Das gesamte Bahnhofsareal bedarf einer Integration in die gesamtstädtische Planung. Eine "Inselbetrachtung" einzelner Elemente wird als kontraproduktiv für die Entwicklung der Josef-Schregel-Straße und ihres Umfeldes erkannt.
- Eine nachhaltige Zukunftsperspektive für die Josef-Schregel-Straße wird vor allem in der Verbindungsfunktion gesehen. Es wird als Chance erkannt, der Straße ihre frühere Bedeutung zurückzugeben, indem man den Verbindungscharakter auf der Ebene des öffentlichen Raums, der Geschäfts- und auch auf der Wohnebene zwischen Bahnhof/ Nord-Düren und der City wieder stärker aufleben lässt. Mit der Aufwertung des Straßenzuges und des Bahnhofsvorplatzes soll zudem der räumliche Zusammenhang zwischen Bahnhof, Haus der Stadt, StadtCenter und City gestärkt werden.



<b>Szenario 1</b> <b>Eintrittstor mit</b> <b>Vorzeigefunktion</b>	<b>Szenario 2</b> <b>Bindeglied zwischen Nord-</b> <b>Düren &amp; Citybereich</b>	<b>Szenario 3</b> <b>„Josef-Schregel-Viertel-</b> <b>Identität“ ist entstanden</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu einladendem Ganzen entwickelt</li> <li>• Außenanlagen aufgewertet</li> <li>• Geschäfte &amp; Gastronomie qualitativ City angenähert</li> <li>• kein qualitatives Nord-Süd-Gefälle mehr</li> <li>• Umgestaltungen des ZOB, des Bahnhofsvorplatzes erfolgt</li> <li>• Haus der Stadt integriert</li> <li>• Wohnqualität deutlich gestiegen</li> <li>• Leerstände deutlich reduziert</li> <li>• Weniger Bewohnern in prekären Lebensverhältnisse</li> <li>• Obergeschosse als Büros und Praxen nachgefragt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung des öffentlichen Raum erfolgt</li> <li>• Angsträume durch Begleitmaßnahmen reduziert</li> <li>• soziale Struktur stabilisiert</li> <li>• krasse bauliche Missstände behoben</li> <li>• Wohnungsqualität ähnlich citynahen Wohnlagen</li> <li>• Wohnraum entspricht Mehr-Personen-Haushalten</li> <li>• Leerstandssituation im Geschäftsbereich reduziert</li> <li>• kein Nord-Süd-Gefälle mehr</li> <li>• "Interessengemeinschaft Josef-Schregel-Str." aktiv</li> <li>• einige Spezialgeschäfte etabliert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stabile bürgerschaftliche Struktur entstanden</li> <li>• prekäre Lebensbedingungen Teil der Bewohnerstruktur</li> <li>• konzentrierte Aktivitäten schaffen positive Außenwirkung</li> <li>• eigenes Marktsegment zw. Bahnhof und City besetzt</li> <li>• öffentlicher Raum von/mit Bewohnern und Gewerbetreibenden gestaltet</li> <li>• DB, Haus der Stadt und City-Center bringen sich aktiv ein</li> <li>• Multinationalität ist charakteristischer Bestandteil</li> <li>• Wohnsituation verbessert - geringe Fluktuation</li> <li>• Aufwertung der Wohnlage mit angemessenen Mietpreisen</li> </ul>

Abb. 53 Szenarien aus dem Leitbildworkshop

## 6.5 Leitlinien beschreiben den verbindlichen Handlungsrahmen für alle Akteure

Zur Realisierung dieses Leitbildes wurden von den Teilnehmern des Workshops zudem **sechs Leitlinien** formuliert, an denen sich der weitere Stadterneuerungsprozess orientieren soll:

*(1) Die Konzeptentwicklung und -umsetzung erfolgt partizipativ.*

Der partizipative, durch Beteiligung bestimmte Prozess soll über die Erarbeitung des Handlungskonzeptes hinaus bis zur Umsetzung konkreter Maßnahmen fortgeführt werden. Die Aufwertung der Josef-Schregel-Straße kann nur gelingen, wenn sich vor allem Eigentümer und Gewerbetreibende aktiv in die Umsetzung von Maßnahmen einbringen. Dafür müssen die Betroffenen zu Beteiligten werden.

*(2) In den Beteiligungsprozess werden alle Akteure einbezogen: Eigentümer, Bewohner, Geschäftsleute, städtische Verwaltung, Politik, die Deutsche Bahn, das Haus der Stadt, das Stadt-Center und die DKB.*

Die Steigerung der Attraktivität der Josef-Schregel-Straße und des Bahnhofsumfeldes erfordert ein Handeln auf unterschiedlichen Ebenen. Je breiter der Beteiligungsprozess angelegt ist, um so mehr Mitstreiter lassen sich für die Umsetzung gewinnen. Die aufgeführten Personen und Institutionen zählen dabei zu den Schlüsselakteuren. Sie sind bereits überwiegend in den Prozess eingebunden. Organisation, Kommunikation und Vernetzung zwischen den Akteuren sind wesentlich für das Gelingen des Gesamtprozesses.

*(3) Die konzeptionellen Schritte sind zwischen Eigentümern und Stadt im Konsens zu entwickeln.*

Eine besondere Bedeutung kommt den Immobilieneigentümern zu, ohne deren aktive Mitwirkung der Erneuerungsprozess nicht greifen wird. Von daher gilt es, die wesentlichen konzeptionellen Schritte mit ihnen gemeinsam zu entwickeln. Dies setzt voraus, dass die Eigentümer, gegebenenfalls gemeinsam mit den Geschäftsleuten, ihre Interessen formulieren und sich über eine Interessensvertretung aktiv einbringen. Bisher fehlt es an einem solchen Zusammenschluss und noch zu wenige Immobilieneigentümer und Geschäftsleute beteiligen sich an dem Prozess.

*(4) Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der erkannten Problemlagen werden parallel zum partizipativ zu entwickelnden Handlungskonzept umgesetzt.*

Durch kurzfristige Maßnahmen lassen sich an vielen Stellen bereits erkennbare „Verschönerungen“ und erste Veränderungen vornehmen, die dazu beitragen, den Gesamteindruck des Umfeldes zu verbessern. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um nicht-investive Maßnahmen mit einem geringen zeitlichen Vorlauf. Darüber hinaus werden durch kurzfristige Maßnahmen aber auch wichtige, motivierende Zeichen gesetzt: "Es verändert und bewegt sich was!" Denn vor allem dadurch, dass etwas passiert, lassen sich Eigentümer, Geschäftsleute, Bewohner und die Öffentlichkeit für den Stadterneuerungsprozess gewinnen.

*(5) Die Verbesserung der Sicherheit ist eine wichtige, kurzfristig zu verfolgende Maßnahme.*

Das Umfeld des Bahnhofs und des Haus der Stadt, der Langemarckpark und die Josef-Schregel-Straße haben sich mittlerweile zu einem bevorzugten Aufenthaltsort für soziale Problem- und Randgruppen entwickelt, die sich die öffentlichen Räume angeeignet haben. Andere Menschen meiden diese, beklagen Angsträume und fehlendes Sicherheitsgefühl und melden kriminelle Übergriffe. Insbesondere von Seiten der Anwohner und Anlieger wird die Sicherheit als vordringliches Problem angesehen. Dieses in erster Linie gesellschaftliche Problem zu lösen, ist komplex und schwierig. Von Seiten der zuständigen Behörden und Institutionen muss erkennbar sein, dass man sich aktiv dem Problem und der Verbesserung der Sicherheit im Bahnhofsumfeld und der Josef-Schregel-Straße annimmt. Dies ist eine Schlüsselmaßnahme für die öffentliche Wahrnehmung des Veränderungsprozess.

Die Themen "Sicherheit und Ordnung" werden in allen Gesprächs- und Arbeitsrunden vorrangig als Hauptproblem genannt. Die Diskussionen anderer relevanter Themen werden häufig von den Themen "Sicherheit" und "Ordnung" überlagert.

*(6) Ziel ist es, eine ausgewogene und stabile Bevölkerungsstruktur zu schaffen. Dies bedeutet, durch geeignete Maßnahmen einen neuen, stabilen „Bewohnermix“ anzustreben.*

Um die Abwärtsspirale zu durchbrechen, soll dem einseitigen Zuzug sozial prekärer Haushalte in Verbindung mit weiterem Wohnungsleerstand und Modernisierungstau gegengesteuert werden. Heutige Bewohner sollen dabei nicht verdrängt, sondern aktiv in den Erneuerungsprozess mit einbezogen werden. Durch geeignete Maßnahmen zur Aufwertung und Modernisierung des Wohnungsbestandes und des Wohnumfeldes soll die Josef-Schregel-Straße aber auch für andere Bevölkerungsgruppen wieder als Wohnort attraktiv werden, so dass sich hier auf Dauer ein neuer stabiler Bewohnermix einstellen kann.

Das Ziel einer ausgewogenen und stabilen Bewohnerstruktur lässt sich gleichermaßen auch auf die Gewerbe- und Geschäftsstruktur in der Straße übertragen. Auch hier ist darauf hinzuwirken, dass der Verlust von Vielfalt und Qualität sowie der Trend zu geringer Ladenlokalnutzung aufgehalten werden. Stattdessen gilt es, einen ausgewogener und stabiler Mix aus individuellen, kleinteiligen und interessanten Geschäftsnutzungen anzustreben.