



**bläser jansen partner**  
städtebau | stadtplanung | strategie

Stadt Bottrop

# Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Rathausviertel, Hansaviertel und westliche Innenstadt Bottrop

Bericht





Stadt Bottrop

## **Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Hansa- viertel und Rathausviertel in der Innenstadt Bottrop**

- Bericht -

### **Auftraggeber:in:**

Stadt Bottrop

Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung/InnovationCity

Ernst-Wilczok-Platz 2

46236 Bottrop

### **Auftragnehmer:in**

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

0561 - 953 79-677

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

### **Ansprechpartner:in**

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

alexander.gardyan@iks-planung.de

0561 - 953 79 677

### **Unterauftragnehmer:in**

bjp | bläser jansen partner

GbR

Hermannstraße 162a

44263 Dortmund

0231 - 1347 0087

info@bjp-partner.de

www.bjp-planer.de

### **Ansprechpartner:in**

Dr.-Ing. Daniel Bläser

blaeser@bjp-planer.de

0231 - 1347 0087

Kassel, den 23. November 2023

© IKS Mobilitätsplanung, 2023

### **Geschäftsführende Gesellschafter:**

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Rahmenbedingungen und Übergeordnete Planungen</b> .....	<b>2</b>
2.1	Untersuchungsgebiet .....	2
2.2	Bevölkerungs- und Sozialstruktur .....	5
2.3	Historische Entwicklung .....	6
2.4	Vorhandene Planungen und Konzepte.....	7
2.4.1	Planungen und Konzepte.....	7
2.4.2	Online-Ideenkarte Bottrop.....	10
<b>3</b>	<b>Bestandserhebung und Analyse</b> .....	<b>14</b>
3.1	Grün und Klima .....	14
3.2	Funktionen und Nutzungen .....	17
3.3	Städtebauliche Struktur und Stadtbild.....	20
3.4	Mobilität: Fußverkehr .....	23
3.5	Mobilität: Radverkehr .....	25
3.6	Mobilität: Kfz-Verkehr .....	27
<b>4</b>	<b>Stadträumliche Potenziale und Bewertung des Gebiets</b> .....	<b>29</b>
<b>5</b>	<b>Beteiligung und Mitwirkung</b> .....	<b>32</b>
5.1	Fachworkshop .....	32
5.2	Bürger:innenbeteiligung.....	33
<b>6</b>	<b>Strategien und Handlungsfelder</b> .....	<b>38</b>
6.1	Strategien.....	38
6.2	Handlungsfelder .....	40
<b>7</b>	<b>Ziel- und Maßnahmenkonzept</b> .....	<b>41</b>
7.1	Handlungsfeld A – Städtebau und urbaner Freiraum .....	43
7.1.1	A1 - Aufwertung öffentlicher Plätze und Räume .....	45
7.1.2	A2 - Umbau bzw. Rückbau problembehafteter Gebäude .....	60
7.1.3	A3 – Städtebauliche Konzepte .....	69
7.2	Handlungsfeld B – Nutzungen und Funktionen.....	80
7.2.1	B1 – Nutzungsänderung und -ergänzungen .....	81

7.2.2	B2 – Integration und Beteiligung der Akteur:innen der Stadtgesellschaft .....	87
7.3	Handlungsfeld C – Grün und Klima .....	94
7.3.1	C1 – Klimagerechte Gestaltung öffentlicher Räume .....	95
7.3.2	C2 – Klimagerechte Gebäudesanierung .....	103
7.4	Handlungsfeld D – Mobilität und Verkehr .....	106
7.4.1	D1 – Verkehrsversuch Osterfelder Straße .....	107
7.4.2	D2 – Optimierung bestehender Straßenräume .....	110
7.4.3	D3 – Verkehrskonzepte .....	118
	Maßnahmenliste .....	127
<b>8</b>	<b>Handlungsempfehlungen.....</b>	<b>136</b>
8.1	Abgrenzung des Fördergebietes .....	136
8.2	Prozesssteuerung .....	137
8.3	Partizipation und Kooperation.....	138
8.4	Erfolgskontrolle und Monitoring.....	139
<b>9</b>	<b>Fazit und Ausblick .....</b>	<b>140</b>
<b>10</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>I</b>

# 1 Einleitung

## Aufgabenstellung / Anlass

Innenstädte unterliegen einem stetigen Wandel und müssen sich immer wieder neu erfinden. So auch die Bottroper Innenstadt, die das Zentrum für Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote im Stadtgebiet darstellt.

Bundesweite Trends, wie eine zunehmende Digitalisierung und Veränderungen im Einzelhandel, sind auch in Bottrop wahrzunehmen und können mit sinkenden Passantenfrequenzen, einem Attraktivitätsverlust sowie einer verminderten Aufenthaltsqualität einhergehen. Selten war die Zukunft der Innenstädte so „offen“ wie heute. Dies bietet auch der Bottroper Innenstadt auf der einen Seite große Herausforderungen, aber auch große Chancen.

Vor diesem Hintergrund soll für die Bottroper Innenstadt ein „Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept“ (ISEK) erarbeitet werden. Das ISEK soll sich mit drei Schwerpunkten auseinandersetzen:

- Öffentliche Räume
- Umgestaltung von Gebäuden
- Mobilität

## Integrierter Ansatz

Für das ISEK liegt der Fokus auf einem integrierten Ansatz mit der Entwicklung nachhaltiger und umsetzbarer Maßnahmen – ausgerichtet auf längerfristige Zielsetzungen.

Es müssen verschiedene Handlungsfelder und Zusammenhänge berücksichtigt werden, wobei auch Zielkonflikte zwischen einzelnen Anforderungen an den öffentlichen und (teil)privaten Raum deutlich werden, die sich nicht immer für alle Seiten zufriedenstellend auflösen lassen. Beispielsweise sind hier die Anforderungen an den begrenzten öffentlichen Straßenraum genannt, worum unter anderem Nutzungen wie barrierefreie Gehwege, Radinfrastruktur, Parken oder Begrünung konkurrieren.

Im Rahmen des ISEK werden daher fachliche Empfehlungen entwickelt, die sich an der übergeordneten Zielsetzung ausrichten. Die Umsetzung der (Einzel-)Maßnahmen und der Fokus auf einzelne Themenfelder obliegt insbesondere der Kommunalpolitik und der kommunalen Verwaltung.

## 2 Allgemeine Rahmenbedingungen und Übergeordnete Planungen

Das ISEK wird einerseits für den Innenstadtbereich entwickelt, andererseits sollen weitergehende räumliche Verflechtungen berücksichtigt werden. Vorhandene Konzepte, Untersuchungen und sonstige Planungen bilden eine Grundlage für das ISEK. Bereits entwickelte und abgestimmte Ziele und Maßnahmenempfehlungen wurden zusammengefasst und im aktuellen Konzept berücksichtigt.

### 2.1 Untersuchungsgebiet

Das hier als Innenstadt bezeichnete Untersuchungsgebiet liegt im südwestlichen Stadtbereich (siehe und umfasst das Gebiet, welches im Osten von der Friedrich-Ebert-Straße, im Norden von der Böckenhoffstraße, Kirchhellener Straße, Moltkestraße, Gerichtsstraße und Droste-Hülshoff-Straße sowie im Süd-Westen von der Hans-Böckler-Straße, Peterstraße und Prosperstraße eingegrenzt wird.

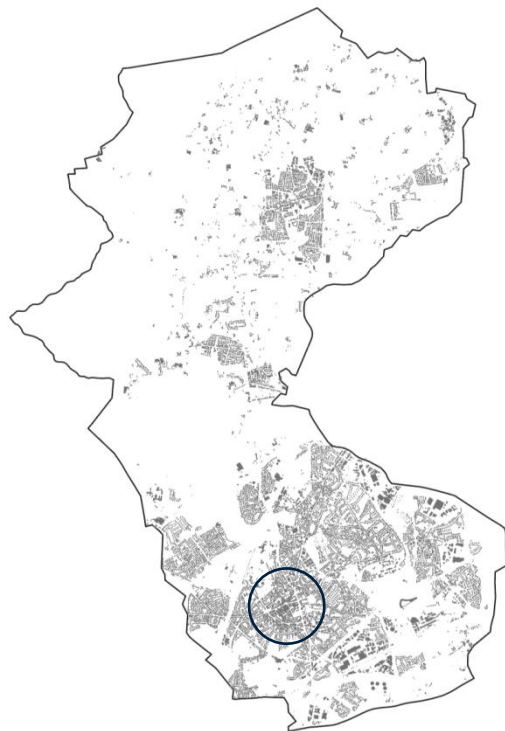


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebiets in der Stadt

Dazu zählen das Rathausviertel, das Hansaviertel, die Hochstraße und das Bauknecht Quartier, aber auch die Schützenstraße, der City-Parkplatz, der Berliner Platz, der Parkplatz Böckenhoffstraße und der Droste-Hülshoff-Platz.



Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch eine dichte Bebauung, einen hohen Versiegelungsgrad und wenigen Grünstrukturen aus. Im Osten liegt der Ehrenpark, welcher die einzige größere öffentliche Grünfläche im Untersuchungsgebiet ist.

**Abbildung 2: Untersuchungsgebiet (Schwarzplan)**

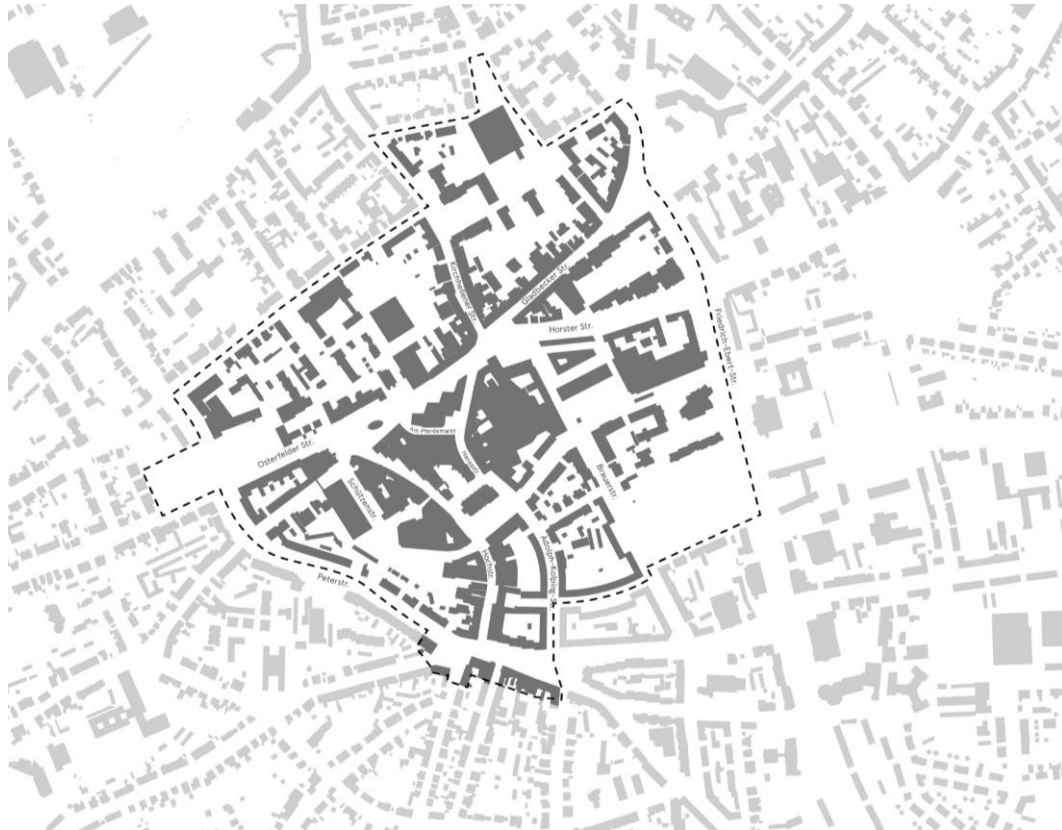


Abbildung 3: Untersuchungsgebiet (Luftbild) mit Plätzen



Mit dem zentral gelegenen Omnibusbahnhof (ZOB Berliner Platz) befindet sich ein zentraler ÖPNV-Knotenpunkt im Untersuchungsraum. Traditionell wird die Innenstadt in die südliche und nördliche Innenstadt unterteilt. Die Trennlinie verläuft entlang der Osterfelder Straße / Horster Straße. Der südliche Teil (Hansaviertel und angrenzende Bereiche) ist immer noch von einem großen Angebot an Einzelhandelsnutzungen sowie von einer dichten, urbanen Bebauung geprägt. In der nördlichen Hälfte (Rathausviertel und angrenzende Bereiche) befindet sich mit dem Rathaus der Hauptstandort der Bottroper Verwaltung. Zudem gibt es hier im Kulturzentrum August Everding ein vielseitiges Kulturangebot. Die Bebauung besitzt hier eine geringere Dichte und offenere Strukturen als im südlichen Teil.

## 2.2 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 zählt die Stadt Bottrop 117.628 Einwohner:innen, was einer Bevölkerungsdichte von ca. 1.163 EW/m<sup>2</sup> entspricht. Das Geschlechterverhältnis (m/w) ist ausgeglichen. Der Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund liegt mit 14.744 Personen bei knapp 13 %. Seit den 1990er Jahren ist die Bevölkerungsentwicklung recht stabil ohne stärkere Ausreißer. Während 1991 rund 118.758 Personen in Bottrop lebten, stieg die Bevölkerungszahl um die Jahrtausendwende auf rund 121.500 an. Zwischen den Jahren 2009 und 2014 verzeichnete die Stadt Bottrop einen mäßig starken Rückgang der Bevölkerung und fiel ab auf rund 115.720 Einwohner:innen. Seitdem ist die Bevölkerungsanzahl wieder leicht gestiegen liegt zwischen 116.000 und 118.000 Personen. Die Stadt Bottrop hatte in den letzten fünf Jahren immer ein positives Wanderungssaldo von rund 500 Personen im Jahr.

Im statistischen Bezirk 11 – Altstadt leben rund 5.629 Einwohner:innen. Verglichen mit den Zahlen aus dem Jahr 2012 (5.144) stieg die Zahl an. Die Bevölkerungsdichte ist mit rund 8.274 EW/km<sup>2</sup> die höchste in ganz Bottrop. Der Anteil an Frauen und Männern ist ausgeglichen. Die Zahl der ausländischen Personen liegt bei 1.622, somit liegt der Ausländeranteil bei 29 %. Die Werte sind hier innerhalb der letzten zehn Jahre deutlich angestiegen (2012: 716; 14 %).

Für die Bevölkerungsentwicklung wird – je nach Quelle – ein leichter Rückgang prognostiziert. Während für das Jahr 2024 rund 115.000 EW erwartet werden, sind es im Jahr 2040 noch rund 110.000 EW. Dies entspricht einem Rückgang von rund 6 %. Zudem wird sich die demografische Aufteilung dahin wandeln, dass die Geburtenraten zurückgehen werden und die Anteile der älteren Bevölkerung über 70 Jahren stark zunehmen werden.

## 2.3 Historische Entwicklung

Die Geschichte der Stadt Bottrop beginnt um das Jahr 1150. Der Oberhof Armbugila wurde in den Güterverzeichnissen der Abtei Werden erstmals urkundlich erwähnt. Der ursprüngliche Name der Stadt lautete „Borthorpe“, was mit „Dorf am Hügel“ übersetzt werden kann. Im 13. Jahrhundert wurde in Welheim eine Kommende des Deutschen Ritterordens gegründet, die bis zum Jahr 1809 bestand.

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war Bottrop eine kleine Landgemeinde, die wenige 1.000 Einwohner:innen zählte. Die meisten Bewohner:innen, deren wichtigste Einnahmequelle die Landwirtschaft war, lebten auf verstreut liegenden Bauern- und Kötterhöfen.

1856 wurde der Bergbauschacht „Prosper I“ in Ebel niedergebracht, welches bis 1929 noch zur Stadt Essen gehörte. So begann der Steinkohlenbergbau im heutigen Stadtgebiet Bottrops und die rasante Entwicklung der Gemeinde nahm ihren Lauf: von einer ländlichen Gemeinde zu einer Industriestadt. Mit dem Bau weiterer Zechen und vieler Bergarbeitersiedlungen stiegen die Einwohnerzahlen stark. 1919, mit rund 72.000 Einwohner:innen, wurde Bottrop zur Stadt erhoben.

Im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung, konnte Bottrop weitere Anstiege seiner Bevölkerungszahl verzeichnen und wurde schließlich 1953 mit 100.000 Einwohner:innen zur Großstadt. 1976 wurde die zuvor dem Kreis Recklinghausen angehörigen Gemeinde Kirchhellen Teil der Stadt Bottrop.

Ab dem Ende des 20. Jahrhunderts wurde damit begonnen, ehemalige Industrieflächen neuen Nutzungen zuzuführen. Der Strukturwandel umfasst unter anderem Anlagen der Zeche Prosper und der Chemischen Werke Hüls. Mit der Schließung des Bottroper Bergwerkes Prosper-Haniel am 21. Dezember 2018 endete im Ruhrgebiet und in ganz Deutschland die Steinkohlenförderung und eine prägende Zeit für die Stadt Bottrop.

## 2.4 Vorhandene Planungen und Konzepte

Für die (Innen)Stadt Bottrop wurden bereits vielfältige Planungen und Konzepte sowie Beteiligungsformate entwickelt, die für das ISEK zumindest abschnittsweise relevant sind.

### 2.4.1 Planungen und Konzepte

Nachfolgend sind die berücksichtigten Planungen und Konzepte nach dem Jahr der Fertigstellung aufgeführt. Eine Zusammenstellung der konkreten Handlungsfelder und Maßnahmenempfehlungen der Konzepte ist im Anhang dargestellt (siehe Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

- Integrationsbericht<sup>1</sup>
- Vorbereitende Untersuchungen im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Hansaviertel<sup>2</sup>
- Entwicklungsstudie zu den Flächenpotenzialen in der Innenstadt<sup>3</sup>
- Beschlussvorlage Innenstadtentwicklung; hier: Konzept für eine Innenstadtstrategie<sup>4</sup>
- Elektromobilitätskonzept zur Förderung der Elektromobilität in der Stadt Bottrop<sup>5</sup>
- Beschlussvorlage Innenstadtentwicklung; hier: Sachstand Sofortprogramm Innenstadt 2020/2021<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Stadt Bottrop Dezernat III/ Referat Migration – Kommunales Integrationszentrum; Integrationsbericht; Zuwanderung in Bottrop. Bottrop, 2022

<sup>2</sup> Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH; Vorbereitende Untersuchungen im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Hansaviertel. Köln, 2021

<sup>3</sup> Stadt Bottrop Stadtplanungsamt (61) Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS); Entwicklungsstudie zu den Flächenpotenzialen in der Innenstadt. Bottrop, 2021

<sup>4</sup> Stadt Bottrop Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15); Beschlussvorlage Innenstadtentwicklung; hier: Konzept für eine Innenstadtstrategie. Bottrop, 2021

<sup>5</sup> BBH Consulting AG/Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e. V./Becker Büttner Held Part-GmbH; Elektromobilitätskonzept zur Förderung der Elektromobilität in der Stadt Bottrop. o. O., 2021

<sup>6</sup> Stadt Bottrop Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15); Beschlussvorlage Innenstadtentwicklung; hier: Sachstand Sofortprogramm Innenstadt 2020/2021. Bottrop, 2021

- Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop<sup>7</sup>
- Klimaanalyse Stadt Bottrop<sup>8</sup>
- Parkraumkonzept Innenstadt (Vorentwurf) der Stadt Bottrop<sup>9</sup>
- Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept Stadtumbau West „Innenstadt/ InnovationCity“<sup>10</sup>
- Lärmaktionsplan für die Stadt Bottrop<sup>11</sup>
- Klimaschutzteilkonzept Mobilität<sup>12</sup>
- Masterplan Klimagerechter Stadtumbau für die Innovation City Ruhr | Modellstadt Bottrop<sup>13</sup>
- Machbarkeitsstudie Klimaanpassungspotenziale<sup>14</sup>
- Integriertes Entwicklungskonzept Innovation City Ruhr – Modellstadt Bottrop<sup>15</sup>
- Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Bottrop<sup>16</sup>
- Umweltleitplan<sup>17</sup>
- Flächennutzungsplan<sup>18</sup>
- Bebauungspläne

---

<sup>7</sup> Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH; Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop. Erlangen, 2019

<sup>8</sup> Regionalverband Ruhr Referat Geoinformation und Klimaanpassung; Klimaanalyse Stadt Bottrop. Essen, 2019

<sup>9</sup> Stadt Bottrop; Parkraumkonzept der Stadt Bottrop; Verwaltungsvorschlag 2018. Bottrop, 2018

<sup>10</sup> Büro für Kommunal- und Regionalplanung Essen; Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept Stadtumbau West „Innenstadt/ InnovationCity“. Essen, 2016

<sup>11</sup> LK Argus Kassel GmbH; Lärmaktionsplan für die Stadt Bottrop; Entwurf. Kassel, 2016

<sup>12</sup> Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG; Klimaschutzteilkonzept Mobilität; Schlussbericht. Aachen, 2015

<sup>13</sup> ARGE IC Ruhr; Masterplan Klimagerechter Stadtumbau für die Innovation City Ruhr | Modellstadt Bottrop. Bottrop, 2014

<sup>14</sup> Arbeitsgemeinschaft BKR Essen + simuPLAN Dorsten; Machbarkeitsstudie für Klimaanpassungspotenziale im Innenstadtbereich von Bottrop; Zwischenbericht. Essen/Dorsten, 2013

<sup>15</sup> Büro für Kommunal- und Regionalplanung Essen; Integriertes Entwicklungskonzept InnovationCity Ruhr – Modellstadt Bottrop. Essen, 2012

<sup>16</sup> Stadt Bottrop Umweltamt; Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Bottrop. Bonn/Berlin/Emsdetten, 2011

<sup>17</sup> Stadt Bottrop Umweltamt; Umweltleitplan. Bottrop, 2007

<sup>18</sup> Stadt Bottrop; Flächennutzungsplan. Bottrop, 2004

- Bebauungsplan 4.09/4 Prosperstraße/Essener Straße<sup>19</sup>
- Bebauungsplan 4.09/8a Schützenstraße/Peterstraße<sup>20</sup>
- Bebauungsplan 4.09/8b Obere Hochstraße<sup>21</sup>
- Bebauungsplan 4.09/11 Hochstraße/Peterstraße<sup>22</sup>
- Bebauungsplan 4.09/12 Hochstraße/Adolph-Kolping Straße<sup>23</sup>
- Bebauungsplan 4.10/7a 2. Änderung Trapez<sup>24</sup>
- Bebauungsplan 4.10/9 1. Änderung Gerichtsstraße<sup>25</sup>
- Bebauungsplan 4.10/15 1. Änderung Nördliche Innenstadt<sup>26</sup>
- Bebauungsplan 4.10/16 Rathaus<sup>27</sup>
- Bebauungsplan 4.10/18 Parkhaus Böckenhoffstraße<sup>28</sup>
- Bebauungsplan 4.10/23 Nördliche Innenstadt<sup>29</sup>
- Bebauungsplan 4.10/24 Berliner Platz/Paßstraße/Friedrich-Ebert-Straße<sup>30</sup>
- Bebauungsplan 4.10/25 Moltkestraße/Gerichtsstraße/Droste-Hülshoff-Platz<sup>31</sup>

- 
- <sup>19</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.09/4 für den Bereich Prosper-, Brauer-, Marien- und Essener Straße sowie Kirchstraße einschließlich Vorgartenfläche bis zur Bothenstraße. Bottrop, 1974
- <sup>20</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.09/8a für den Bereich zwischen Peterstraße, Schützenstraße und der Verbindungsstraße zur Peterstraße. Bottrop, 1977
- <sup>21</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.09/8b „Obere Hochstraße“. Bottrop, 1986
- <sup>22</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.09/11 Hochstraße - Peterstraße. Bottrop, 1989
- <sup>23</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.09/12 Hochstraße/ Adolf-Kolping-Straße. Bottrop, 1988
- <sup>24</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/7a „Trapez“ 2. Änderung und Ergänzung. Bottrop, 2013
- <sup>25</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/9 für das Gebiet zwischen Gladbecker Straße, Gerichtsstraße und Droste-Hülshoff-Straße; 1. Änderung. Bottrop, 2008
- <sup>26</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/15 1. Änderung und Ergänzung „Nördliche Innenstadt“. Bottrop, 2014
- <sup>27</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/16 für den Bereich Rathausplan, Kirchhellener Straße, Moltkestraße, Gerichtsstraße und Droste-Hülshoff-Platz. Bottrop, 1978
- <sup>28</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/18 Parkhaus Böckenhoffstraße. Bottrop, o.J.
- <sup>29</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/23 Nördliche Innenstadt. Bottrop, o.J.
- <sup>30</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/24 Berliner Platz / Paßstraße / Friedrich-Ebert-Straße. Bottrop, o.J.
- <sup>31</sup> Stadt Bottrop; Bebauungsplan 4.10/25 Moltkestraße / Gerichtsstraße / Droste-Hülshoff-Platz. Bottrop, o.J.



## 2.4.2 Online-Ideenkarte Bottrop

Im Rahmen des Projektes „Masterplan Innenstadt“ fand zwischen dem 22. Juli und dem 31. Oktober 2021 eine Online-Beteiligung statt (siehe Abbildung 4). Die Bürger:innen traten hierbei in ihrer Rolle als lokale Expert:innen auf und konnten so ihre Expertise in den Entwicklungsprozess einbringen. Insgesamt wurden etwa 170 Kommentare zu folgenden Themenfeldern eingereicht:

- Wohnen/Stadtgestaltung
- Stadt/Freiraum/Klima
- Kultur/Freizeit/Soziales
- Handel/Gewerbe/Gastronomie
- Mobilität/Infrastruktur
- Sonstiges

Abbildung 4: Kartendarstellung der Online-Beteiligung Bottrop („Masterplan Innenstadt“)



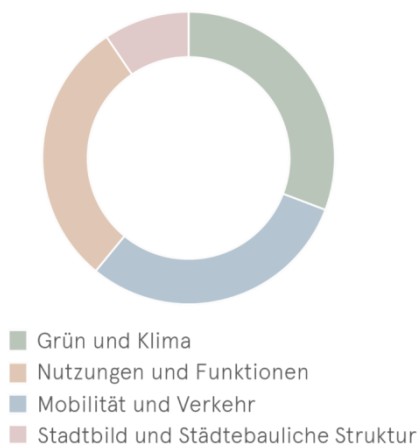


Die gesammelten Ideen und Hinweise haben auch bei der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) eine zentrale Bedeutung. Im Sinne der besseren Integration in den Prozess wurden aus den oben genannten Themenfeldern vier Kategorien gebildet.

- Grün und Klima
- Nutzungen und Funktionen
- Mobilität und Verkehr
- Stadtbild und Städtebauliche Struktur

In der Folge sind die Kommentare zusammengefasst und nach den Themenbereichen geclustert.

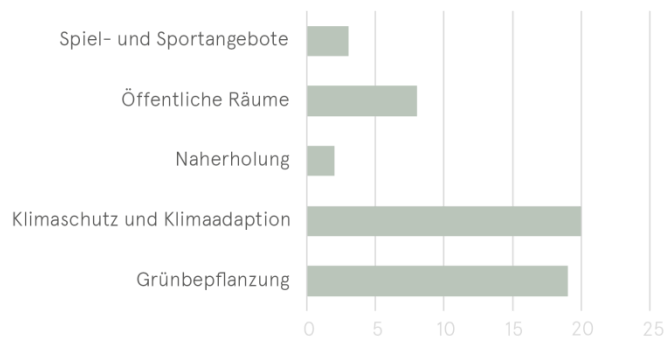
Abbildung 5: Verteilung der Kommentare nach Kategorie



## Grün und Klima

Der Bereich „Grün und Klima“ wurde mit insgesamt 52 Anmerkungen am häufigsten kommentiert (siehe Abbildung 6). Die meisten Kommentare bezogen sich auf die Themen Klimaschutz und Klimaadaptation (20) sowie Grünbepflanzung (19). Auf die Themen Öffentliche Räume (8), Spiel- und Sportangebote (3) und Naherholung (2) fielen die übrigen Kommentare.

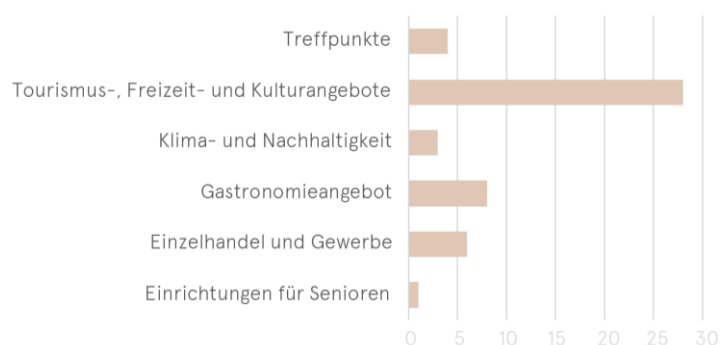
Abbildung 6: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen für Grün und Klima



## Nutzungen und Funktionen

Zum Themenbereich „Nutzungen und Funktionen“ gab es mit 50 Kommentaren ähnlich viele Anmerkungen und Hinweise. Mit 28 Kommentaren wurde mit deutlichem Abstand zu den übrigen Kategorien das Themenfeld Tourismus-, Freizeit- und Kulturangebote kommentiert. Weitere Themen wie Gastronomieangebot (8), Einzelhandel und Gewerbe (6), Treffpunkte (4), Klima- und Nachhaltigkeit (3) sowie Einrichtungen für Senior:innen (1) wurden weniger oft kommentiert.

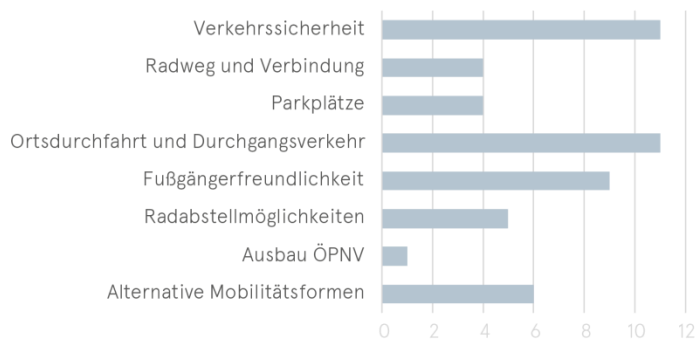
Abbildung 7: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen für Nutzungen und Funktionen



## Mobilität und Verkehr

Der Bereich Mobilität und Verkehr wurde mit 51 Kommentaren ebenso häufig kommentiert. Die Kommentare bezogen sich dabei hauptsächlich auf die Themen Verkehrssicherheit und Ortsdurchfahrt und Durchgangsverkehr (jeweils 11) sowie das Themenfeld Fußgängerfreundlichkeit (9). Etwas seltener kommentiert wurden die Themen Alternative Mobilitätsformen (6), Radabstellmöglichkeiten (5), Parkplätze (4), Radwege und Verbindungen (4) sowie der Ausbau des ÖPNV (1).

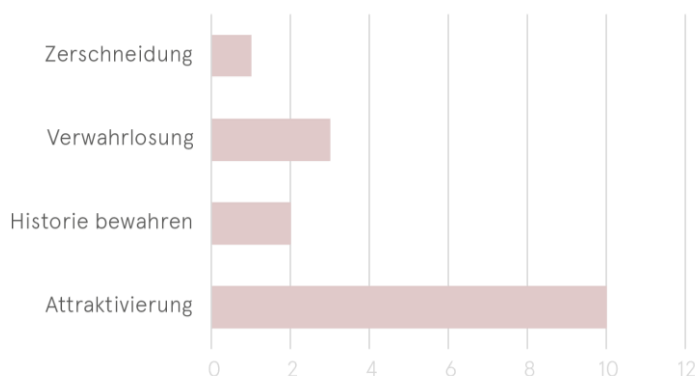
Abbildung 8: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen für Mobilität und Verkehr



## Stadtbild und städtebauliche Struktur

Zu dem Themenbereich „Stadtbild und städtebauliche Struktur“ wurden mit insgesamt 16 Kommentaren deutlich weniger Kommentare abgegeben. Innerhalb des Themenbereiches wurde die Kategorie Attraktivierung mit zehn Anmerkungen am häufigsten kommentiert. Die übrigen Kommentare verteilen sich auf Verwahrlosung (3), Historie bewahren (2) und Zerschneidung (1).

Abbildung 9: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen Stadtbild und städtebauliche Struktur



## 3 Bestandserhebung und Analyse

Der Bestand wurde im Herbst/ Winter 2022 anhand zielorientierter Begehungen und Befahrungen erhoben. Die Ergebnisse sind nachfolgend thematisch gegliedert.

### 3.1 Grün und Klima

Die Bottroper Innenstadt bietet insgesamt ein mäßig grünes Erscheinungsbild. Zwar ist im gesamten Innenstadtbereich ein großer Baumbestand vorhanden, dieser lockert sich jedoch entlang stark befahrener Straßen wie der Hochstraße zunehmend auf. Insofern bieten die Straßen als öffentlicher Raum ein großes Potenzial zur Begrünung der Bottroper Innenstadt. Neben den Straßen stellen auch die öffentlichen Räume und Plätze stark versiegelte Stadträume dar. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades steigt die Gefahr von Hitzebelastung und Überhitzung. Zudem mindert die fehlende grüne Infrastruktur die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Der Ehrenpark als zentrale Parkanlage mit guter Erreichbarkeit wird als wichtiger grüner Impuls für die Innenstadt gesehen. Er ist mit einer Sportanlage und einem Spielplatz ausgestattet. Betrachtet man die fußläufige Erreichbarkeit von Spielplätzen, so fällt auf, dass es im Untersuchungsgebiet drei Spielplätze gibt. Neben der Anlage im Ehrenpark befindet sich eine weitere neben dem Parkhaus an der Schützenstraße und der kürzlich fertiggestellte Spielplatz am Trapez. Die Anlagen decken einen großen Teil der östlichen und südlichen Innenstadt ab. Zusätzlich gibt es die „Erlebnislinie“ mit einzelnen oder kleinen Gruppen von Spielgeräten, die sich über die öffentlichen Räume der Innenstadt verteilen (z. B. auf dem Pferdemarkt). Völlig unterversorgt ist der Bereich nördlich der Osterfelder und Horster Straße. Hier gibt es trotz intensiver Wohnnutzung und Einrichtungen für Bildung und Kultur keine Spielflächen. Auch Spielplätze außerhalb des Untersuchungsgebietes decken die fußläufige Erreichbarkeit aus der Innenstadt nicht ab.

Neben Grünflächen und Straßenbegleitgrün kühlen auch Dach- und Fassadenbegrünungen den Stadtraum und beugen so Hitzeinseln vor. Bisher hat nur das Kaufland-Gebäude ein begrüntes Dach. Darüber hinaus bieten zahlreiche weitere Gebäude Potenzial für eine nachträgliche Dachbegrünung. Dazu gehören große Gebäude wie das Hansa Center und das Parkhaus in der Schützenstraße ebenso wie zahlreiche kleinteilige Wohnge-

bäude in der Hochstraße. Fassadenbegrünungen bieten sich insbesondere an der Osterfelder und Horster Straße sowie an der Peterstraße an, da hier der Bestand an historischen Fassaden geringer ist.

Darüber hinaus bietet es sich an, derzeit versiegelte Parkplatzflächen zu entsiegeln und in Grünflächen umzuwandeln. Entsprechende Flächen befinden sich hinter dem Rathaus, am Kulturzentrum und im Westen des Untersuchungsgebietes. Sie bieten das Potenzial, als Spiel- und Grünflächen entwickelt zu werden und damit bestehende Defizite auszugleichen.

Abbildung 10: Ernst-Wilczok-Platz („Mobiles Grün in der Stadt“) und Ehrenpark

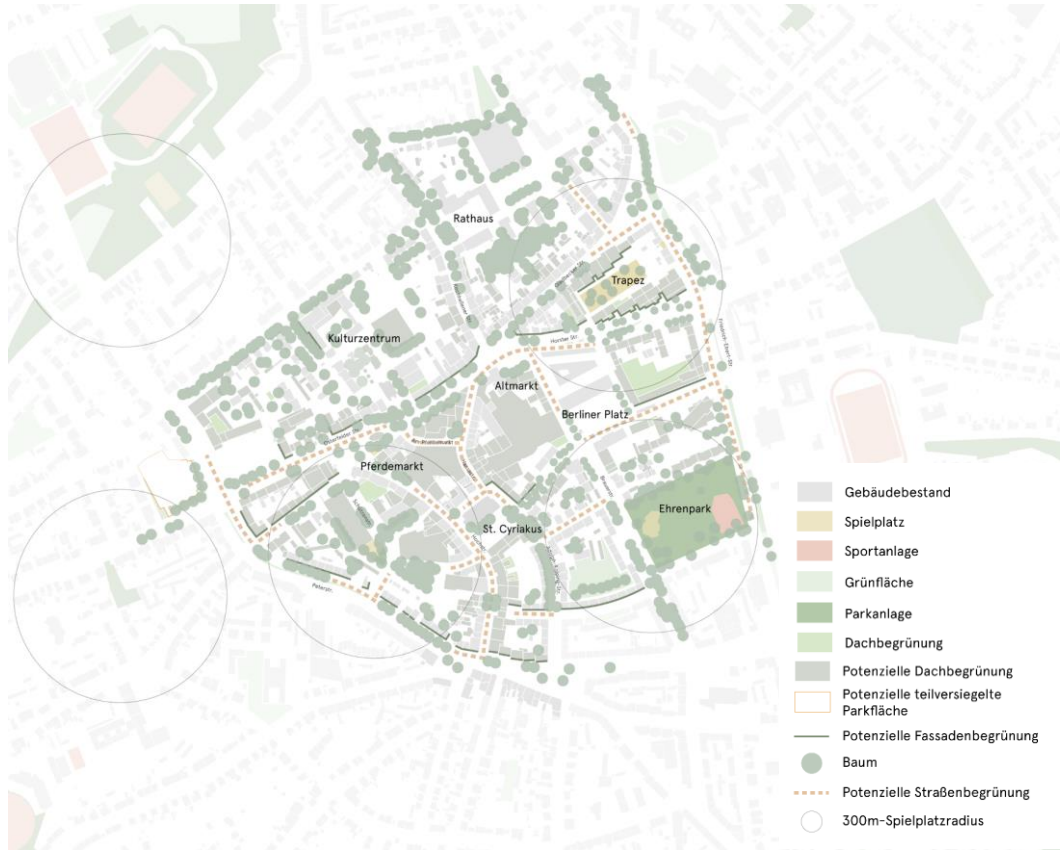


## Mängelanalyse

Im Kern ergeben sich auf Grundlage der Bestandserhebung im Themenfeld „Grün und Klima“ folgende Mängel:

- Fehlende Begrünung und Hitzeschutz (Hauptverkehrsstraßen und teilweise Wohnstraßen)
- Ungenutzte Flächen für Dach- und Fassadenbegrünung (Gesamtgebiet)
- Mangel an wohnstandortnahen Grün-, Spiel- und Sportflächen
- Hoher Versiegelungsgrad, geringer Grünflächenanteil und dichte Bebauung in der zentralen Innenstadt, Hitzestress, Schwülebelastungen, Wärmeinseleffekte, schlechte Durchlüftungssituation
- Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung teils starke Feinstaubbelastung und Lärmemissionen

Abbildung 11: Bestandskarte Grün und Klima



## 3.2 Funktionen und Nutzungen

Die Bottroper Innenstadt ist vor allem durch Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie geprägt. Darüber hinaus befinden sich im Zentrum soziale Einrichtungen, Kulturstätten und öffentliche Gebäude. Neben der Versorgung mit Waren und Dienstleistungen erfüllt die Bottroper Innenstadt eine wichtige Funktion als Wohnstandort, was sich in der hohen Anzahl an Wohneinheiten widerspiegelt.

Ein Großteil der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe konzentriert sich auf den Innenstadtbereich. Dieser erstreckt sich vom Rathaus im Norden bis zur Kirche St. Cyriakus im Süden. Im Westen beginnt der Bereich am Pferdemarkt und endet im Osten am Berliner Platz. Der Altmarkt bildet dabei den Mittelpunkt der Innenstadt.

Darüber hinaus bilden Altmarkt, Pferdemarkt, Kirchplatz und Berliner Platz die dominierenden Eingänge und Plätze der Bottroper Fußgängerzone. Hier befinden sich entlang der Hochstraße und der Hansastraße in den Erdgeschosszonen zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe. Ergänzt wird das Angebot durch das SB-Warenhaus Kaufland im Osten des Plangebietes. Abseits der Fußgängerzone erstrecken sich weitere Händler:innen und Dienstleister:innen an der Kirchhellener Straße und im unteren Teil der Gladbecker Straße.

Im oberen Teil der Gladbecker Straße konzentriert sich wiederum die Gastronomie. Eine Besonderheit ist die Bottroper „Gastromeile“ mit zahlreichen Einkehrmöglichkeiten. Weitere gastronomische Angebote verteilen sich über die gesamte Innenstadt, insbesondere an stark frequentierten Straßen und Plätzen.

Für die Freizeitgestaltung in der Bottroper Innenstadt bietet sich neben dem gastronomischen Angebot das Kulturzentrum an. Dieses bietet Interessierten ein differenziertes Bildungs- und Kulturangebot, wie beispielsweise Kurse der VHS Bottrop oder die Lebendige Bibliothek. Im Saalbau unweit des Rathauses fanden in der Vergangenheit regelmäßig Kunst- und Kulturveranstaltungen statt. Dieses Angebot gibt es jedoch nicht mehr und das Gebäude soll abgerissen und durch einen Neubau für die Stadtverwaltung ersetzt werden.

Abbildung 12: Markt und „Gastromeile“



## Mängelanalyse

Im Kern ergeben sich auf Grundlage der Bestandserhebung im Themenfeld „Funktionen und Nutzungen“ folgende Mängel:

- Leerstände im Einzelhandel (Hansa-Center, Karstadt-Gebäude und weitere Ladenlokale in der Hansastrasse)
- Hoher Investitionsbedarf in die großflächigen Einzelhandelsstrukturen
- Wohnungs- und Büroleerstände im Hansaviertel
- Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch dichte Bebauung und Lieferungen der Einzelhandelsunternehmen
- Trinkertreff (Berliner Platz)



Abbildung 13: Bestandskarte Funktionen und Nutzungen



### 3.3 Städtebauliche Struktur und Stadtbild

Die Bottroper Innenstadt zeichnet sich durch eine historisch bedingte Kleinteiligkeit aus, die erst in jüngerer Zeit durch größere bauliche Strukturen ergänzt wurde. Allen voran ist hier das Hansa Center zwischen HansasträÙe und Berliner Platz zu nennen. Aber auch die Gebäude von ehemals Karstadt, C&A, Kaufland und das Parkhaus an der Schützenstraße gehören dazu.

Trotz dieser Mischung aus klein- und großmaßstäblichen Strukturen werden die öffentlichen Räume überwiegend durch geschlossene und prägnante Raumkanten gefasst. Dies gilt für den Altmarkt, den Pferdemarkt, den Ernst-Wilczok-Platz, den Berliner Platz und den Kirchplatz. Dennoch weisen diese fünf Plätze Verbesserungspotenziale auf, um in ihrer Funktion als soziale Treffpunkte gestärkt zu werden.

Insbesondere an den öffentlichen Plätzen gruppieren sich städtebauliche Highlights, die der Innenstadt Identität und Orientierung verleihen. Besonders hervorzuheben ist das Rathausareal mit seinen repräsentativen neoklassizistischen Gebäuden wie dem Rathaus, der alten Polizei, dem alten Lyzeum und dem alten Arbeitsamt. Ergänzt wird das Ensemble durch den Saalbau aus den 1980er Jahren. Einst durch seine besondere Architektursprache ein architektonisches Highlight in der Bottroper Innenstadt, verfällt der Saalbau seit vielen Jahren, weist deutliche Defizite auf und steht daher in der Diskussion um einen Abriss.

Darüber hinaus sind verschiedene Gebäude aus der wilhelminischen Epoche erhalten. Sie verteilen sich über die gesamte Innenstadt. So zum Beispiel am Altmarkt oder am Kirchplatz mit der Alten Apotheke. Ebenfalls am Kirchplatz steht die Kirche St. Cyriakus, die mit ihrem Turm das Stadtbild dominiert.

Darüber hinaus verfügt die Innenstadt über drei öffentliche Toilettenanlagen. Zwei befinden sich am Rande der Fußgängerzone im Seitenarm der Hochstraße, erreichbar über den Kirchplatz, und am Berliner Platz. Eine Dritte Toilette befindet sich im Ehrenpark.

Abbildung 14: Pferdemarkt und Berliner Platz

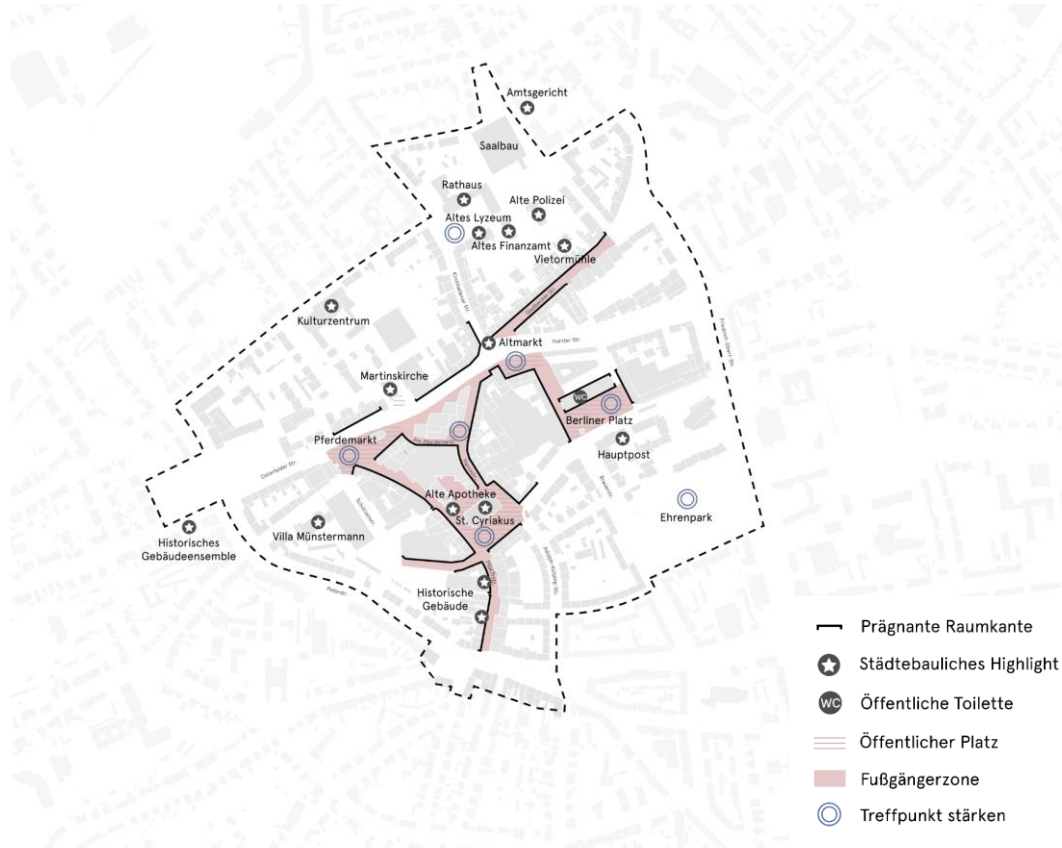


## Mängelanalyse

Im Kern ergeben sich auf Grundlage der Bestandserhebung im Themenfeld „Städtebauliche Struktur und Stadtbild“ folgende Mängel:

- Unstrukturierter Stadteingang (Gleiwitzer Platz)
- Vielerorts hoher energetischer Sanierungsbedarf
- Bausubstanzielle Mängel insb. bei den großen Einzelhandelsgebäuden
- Mangelnde Aufenthaltsqualität, insb. in der Fußgängerzone
- Fehlende nicht-kommerzielle Treffpunkte
- Wenig Grünelemente, wenige Wasserelemente

Abbildung 15: Bestandskarte „Städtebauliche Struktur und Stadtbild“



### 3.4 Mobilität: Fußverkehr

Insgesamt stellt die gesamte Innenstadt durch die vielfältigen Nutzungen und die entsprechenden Wegebeziehungen hohe Anforderungen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen. Auf Grundlage der vielfältigen Nutzungen und Zielorte im Untersuchungsgebiet wurde ein Haupt-Fußverkehrsnetz abgeleitet, worauf sich die Analyse fokussiert (siehe Abbildung 17).

Durch die große Fußgängerzone in der Innenstadt können sich Fußgänger:innen bereits in vielen Bereichen barrierefrei und ungestört fortbewegen.

Die Osterfelder Straße/ Horster Straße sorgt allerdings für eine erhebliche Trennwirkung zwischen der Fußgängerzone und der Gastromeile, da diese stark befahren ist (Pkw, Bus und Radverkehr) und nur an ausgewählten Stellen sicher über Fußgängerampeln überquert werden kann.

Abbildung 16: Kirchhellener Straße und Osterfelder Straße



Die meisten Gehwege im Gebiet sind barrierefrei (> 2,50 m breit, Bordabsenkungen, gut begehbare Oberflächen). Insbesondere an den gebietsbegrenzenden Hauptverkehrsstraßen (Petersstraße, Friedrich-Ebert-Straße) wird die nötige Mindestbreite auf mehreren Abschnitten unterschritten. Die Barrierefreiheit wird zudem an einigen Abschnitten durch Gehwegparken beschnitten (Böckenhoffstraße, Bothenstraße).

Durch den Busbahnhof am Berliner Platz ist die Bottroper Innenstadt gut an den ÖPNV angebunden. Bei der Bushaltestelle „Am Trapez“ an der Friedrich-Ebert-Straße besteht in Fahrtrichtung Nord Bedarf an Witterungsschutz.

## Mängelanalyse

Im Kern ergeben sich auf Grundlage der Bestandserhebung im Themenfeld „Mobilität: Fußverkehr“ folgende Mängel:

- Barrierewirkung (Osterfelder Straße / Horster Straße)
- Mangelhafte Barrierefreiheit / Aufenthaltsqualität in einzelnen Straßen (Osterfelder Straße / Horster Straße, Böckenhoffstraße, Bothenstraße)
- Fehlender Vorrang für Fußgänger:innen / fehlende gesicherte Querungsanlagen (Brauerstraße / Berliner Platz, Kirchhellener Straße)
- Fehlender Witterungsschutz (Bushaltestelle Am Trapez Fahrtrichtung Nord)

Abbildung 17: Bestandskarte „Mobilität: Fußverkehr“





### 3.5 Mobilität: Radverkehr

Die Innenstadt wird für den Radverkehr über die dahinführenden Fahrradstraßen Brauerstraße und Schützenstraße erschlossen. Eine weitere Fahrradstraße in der Kirchheller Straße befindet sich in Planung. Die großräumigere Erschließung wird zudem über die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen (Peterstraße, Prosperstraße, Friedrich-Ebert-Straße) und die Haupt-Achsen Osterfelder Straße/ Horster Straße.

Abbildung 18: Brauerstraße und Radstation am ZOB



Auf Grundlage der vielfältigen Nutzungen und Zielorte im Untersuchungsgebiet wurde ein Haupt-Radverkehrsnetz abgeleitet, worauf sich die Analyse fokussiert (siehe Abbildung 19).

Die bestehende Infrastruktur für den Radverkehr reicht von ausgewiesenen Fahrradstraßen bis zu Schutz-/ und Radfahrstreifen. Die Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Die Fußgängerzone ist auf ausgewählten Abschnitten und zu ausgewählten Zeiten für den Radverkehr freigegeben. An vier Standorten können Leihräder ausgeliehen werden und in der Radstation am Berliner Platz können Fahrräder auch für längere Zeit sicher untergestellt werden.

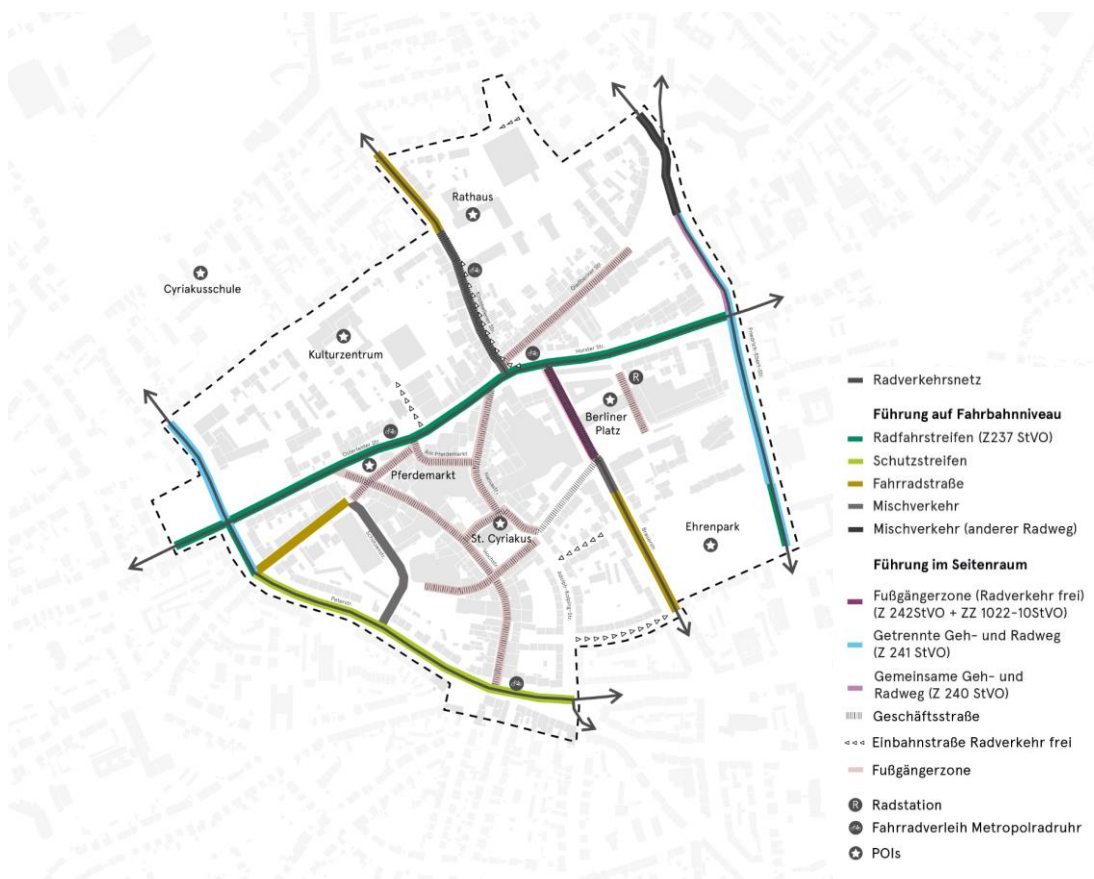
Trotz den bereits bestehenden Angeboten kann das Angebot auf sämtlichen Ebenen verbessert werden, um Radverkehr komfortabler und sicherer zu gestalten. Beispielsweise durch das Angebot von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an den Eingangsbereichen der Fußgängerzone oder der Aufwertung der Radinfrastruktur entlang der Haupt-Achsen.

## Mängelanalyse

Im Kern ergeben sich auf Grundlage der Bestandserhebung im Themenfeld „Mobilität: Radverkehr“ folgende Mängel:

- Fehlende sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten (Schnittpunkte Haupt-Radverkehrsnetz/ Fußgängerzone)
- Fehlender Vorrang/ Sichtbarkeit für Radverkehr (Kirchhellener Straße / Moltkestraße)
- Radinfrastruktur entspricht nicht den Anforderungen an Sicherheit und Komfort (Peterstraße)

Abbildung 19: Bestandskarte „Mobilität: Radverkehr“





## 3.6 Mobilität: Kfz-Verkehr

Die Innenstadt ist für den Kfz-Verkehr über mehrere Hauptverkehrsstraßen gut erreichbar. Im Umfeld der Fußgängerzone sind nahezu flächendeckend Fahrbahnparkplätze und mehrere Parkbauten vorhanden (siehe Abbildung 21).

Es bestehen bereits auf der begrenzten Fläche im Umfeld der Fußgängerzone verschiedenste Parkraumbewirtschaftungen. Die öffentlichen Parkplätze sind teilweise kostenfrei nutzbar (Parkscheibe) und insbesondere die Parkplätze in den Parkbauten sind monetär bewirtschaftet. Das ist insbesondere für ortsunkundige unverständlich und kann zu erhöhtem Parksuchverkehr führen. Insgesamt sind die Straßenräume im Umfeld der Fußgängerzone optisch stark durch Fahrbahnen und Parkplätze dominiert.

Abbildung 20: Berliner Platz und Gleiwitzer Platz



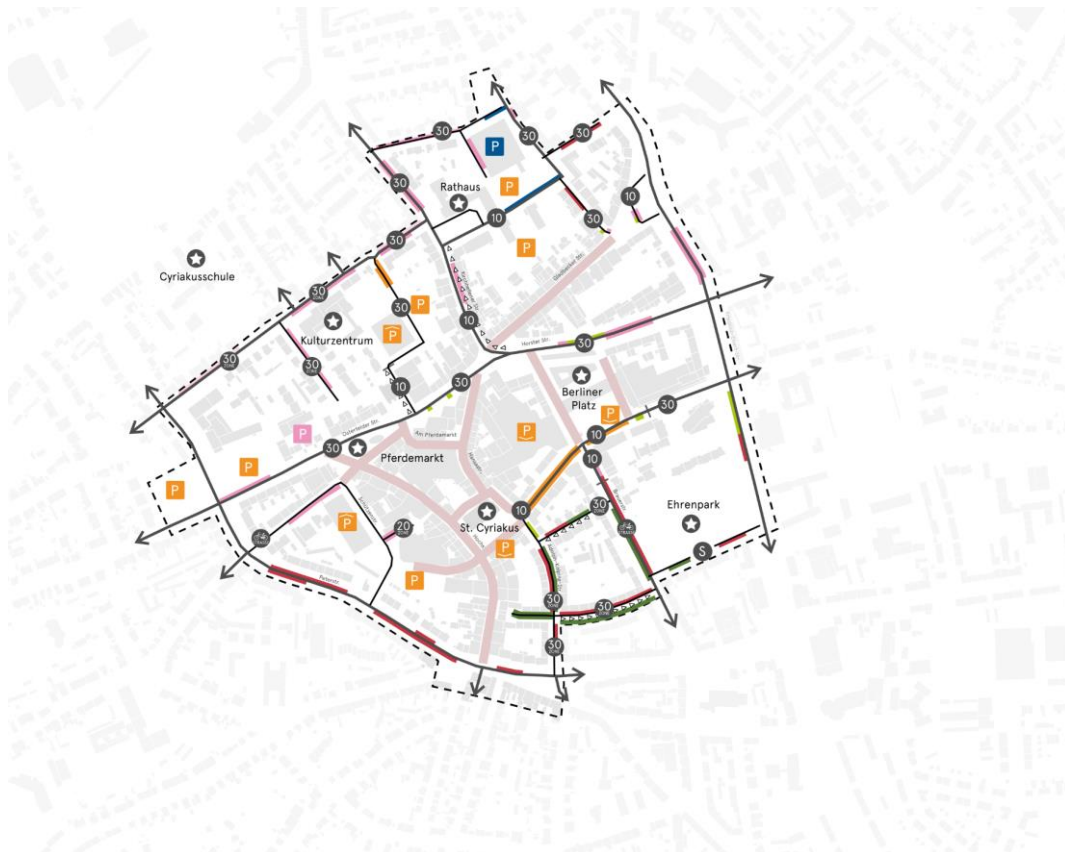
Im Untersuchungsgebiet sind auf einem Großteil der Fahrbahnen zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h oder geringer angeordnet. Diese unterschiedlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind teilweise eher unübersichtlich und teils für sehr kleine Abschnitte angeordnet.

## Mängelanalyse

Im Kern ergeben sich auf Grundlage der Bestandserhebung im Themenfeld „Mobilität: Kfz-Verkehr“ folgende Mängel:

- Teilweise unübersichtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen (Gesamtgebiet)
- Parkplätze in Parkbauten teurer als Straßenparkplätze (Gesamtgebiet)
- Zahlreiche unbewirtschaftete Stellplätze im Umfeld

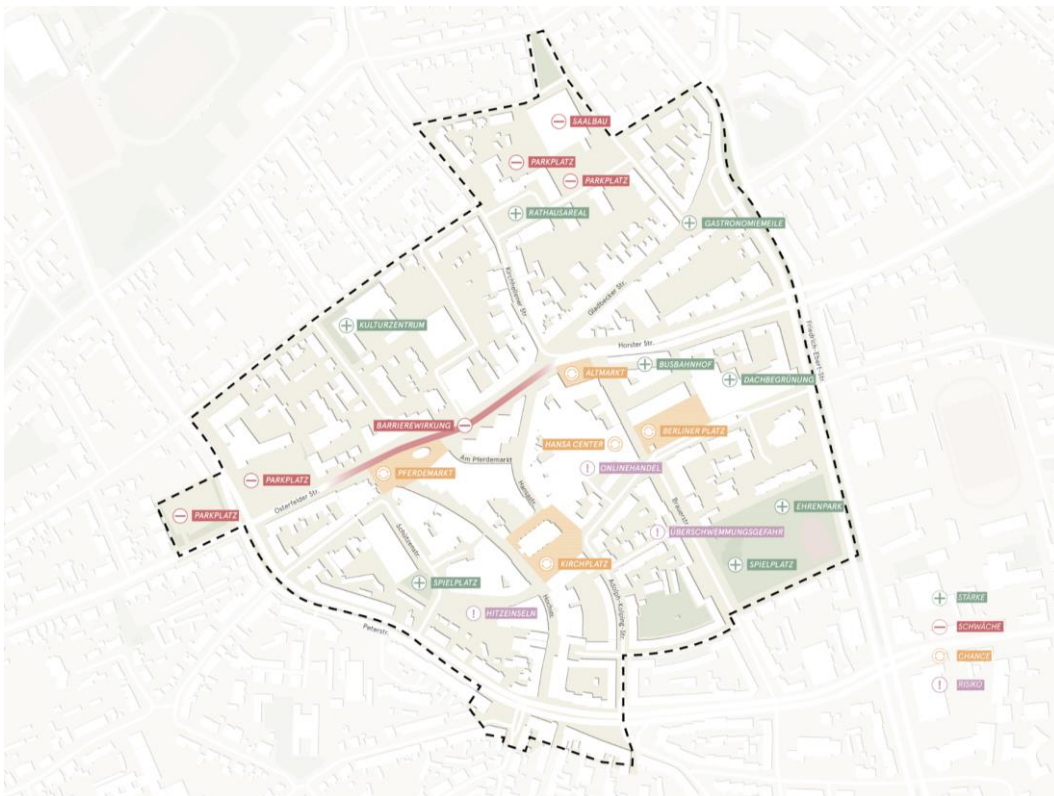
Abbildung 21: Bestandskarte „Mobilität: Kfz-Verkehr“



## 4 Stadträumliche Potenziale und Bewertung des Gebiets

Zur Identifizierung der stadträumlichen Potenziale und einer zusammenfassenden Bewertung des Untersuchungsgebiets wurde eine SWOT-Analyse durchgeführt. Die Ergebnisse sind räumlich in Abbildung 22 zusammengefasst und in Tabelle 1 und Tabelle 2 erläutert.

Abbildung 22: Karte SWOT-Analyse



**Tabelle 1: Stärken und Schwächen**

Stärken	Schwächen
<b>Grün und Klima</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ehrenpark als großflächige, innenstädtische Grünanlage</li> <li>▪ Hoher Baumbestand über die Innenstadt verteilt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sport- und Spielplatzangebot</li> <li>▪ Versiegelte Innenhöfe</li> <li>▪ Straßen ohne begleitendes Grün</li> <li>▪ Verbindung zu innerstädtischen Grünflächen und Sportmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Funktionen und Nutzungen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausdifferenziertes Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot</li> <li>▪ Kulturzentrum</li> <li>▪ „Gastromeile“</li> <li>▪ Fußgängerzone und Kirchhellener Straße</li> <li>▪ Nutzungsmischung (Dienstleistungen, Einzelhandel, Gastronomie und Wohnen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stockender Umbau bzw. Sanierung Hansa Center</li> <li>▪ Überplanung des Saalbaugeländes notwendig</li> <li>▪ Lage und geringes Angebot an Einrichtungen der Freizeitgestaltung</li> </ul>
<b>Städtebauliche Struktur und Stadtbild</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stellenweise neoklassizistische und gründerzeitliche Architektur</li> <li>▪ Städtebauliche Highlights zur Identität und Orientierung</li> <li>▪ Verteilung der öffentlichen Plätze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausstattung der öffentlichen Plätze</li> <li>▪ Zustand und Verfügbarkeit öffentlicher Toiletten</li> <li>▪ Lärmbelastung an Osterfelder Str./Horster Str. sowie Peterstr. und Friedrich-Ebert-Str.</li> <li>▪ Parkhaus Schützenstraße als unattraktiver Stadtbaustein</li> </ul>
<b>Mobilität und Verkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Großflächige Fußgängerzone/ Verkehrsberuhigung</li> <li>▪ Zentraler Busbahnhof</li> <li>▪ Gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barrierewirkung durch Osterfelder Straße / Horster Straße</li> <li>▪ Teils mangelhafte Barrierefreiheit auf Gehwegen</li> <li>▪ Parkplätze dominieren öffentliche Straßenräume</li> <li>▪ Uneinheitliche Bewirtschaftung zieht Parksuchverkehr in das Zentrum</li> </ul>

Tabelle 2: Chancen und Risiken

Chancen	Risiken
<b>Grün und Klima</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für Dach- und Fassadenbegrünungen geeignete Gebäude</li> <li>▪ Entsiegelung von Parkplatzflächen</li> <li>▪ Aufwertung des Ehrenparks</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hitzeinseln</li> <li>▪ Überflutungen bei Starkregenereignissen</li> <li>▪ Attraktivitätsverlust für Bewohner:innen</li> </ul>
<b>Funktionen und Nutzungen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vertikale sowie horizontale Nutzungsmischung</li> <li>▪ Belebte Innenstadt</li> <li>▪ Nachhaltiger Nutzungsmix</li> <li>▪ Neue Qualitäten durch Projekt „Merhaba“ im Hansa Center</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunehmender Onlinehandel</li> <li>▪ Fehlende Möglichkeiten für konsumfreien Aufenthalt</li> <li>▪ Mangelnde Akzeptanz gegenüber Projekt „Merhaba“ im Hansa Center</li> </ul>
<b>Städtebauliche Struktur und Stadtbild</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erlebbarkeit der öffentlichen Räume</li> <li>▪ Pferdemarkt, Altmarkt, Kirchplatz und Berliner Platz als Treffpunkte</li> </ul>	
<b>Mobilität und Verkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transformation öffentlicher Straßenräume</li> <li>▪ gerechte Aufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schädigung der Aufenthaltsfunktion durch Zunahme von Kfz-Verkehr</li> <li>▪ Verringerung der Barrierefreiheit durch illegales Parken</li> </ul>

## 5 Beteiligung und Mitwirkung

Für das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Innenstadt Bottrop wurden verschiedene Beteiligungsformate und Möglichkeiten der Mitwirkung unterschiedlicher Akteur:innen durchgeführt. Hintergrund der Beteiligung ist die Möglichkeit der Teilhabe der Bevölkerung, der Politik, der Stadtverwaltung sowie sonstiger Akteur:innen. Dies schafft zum einen Transparenz im Planungsprozess und generiert zum anderen wichtige Aspekte, die in die analytische Untersuchung und konzeptionelle Planung des ISEK einfließen.

Im Prozess wurden unterschiedliche Formate durchgeführt und ergänzen die Inhalte aus anderen Beteiligungsformaten, welche ebenso in das ISEK eingeflossen sind. Die Beteiligungsformate, die spezifisch für das vorliegende ISEK durchgeführt wurden sind:

- Regelmäßige Steuerungsgruppen bestehend aus Projektverantwortlichen der Verwaltung und der verantwortlichen Planungsbüros
- Teilnahme an der Veranstaltung Forum Innenstadt
- Fachworkshop
- Bürger:innenbeteiligung im Rahmen des Innenstadtdialogs
- Informelle Beteiligung der Ausschüsse und der Bezirksvertretung am 14. September 2023

### 5.1 Fachworkshop

Im Rahmen der Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts für die Bottroper Innenstadt fand am 15.03.2023 ein Fachworkshop statt. Ziel dieses Workshops ist ein umfassender interdisziplinärer Austausch zwischen den relevanten Fachämtern der Verwaltung, welche als Expert:innen interagieren, für eine zielgerichtete Entwicklung der Gemeinde. Die Integration der gewonnenen Erkenntnisse in den Prozess ermöglicht eine kontinuierliche Berücksichtigung der jeweiligen fachlichen Perspektiven und führt so zu einer breiten Wissensbasis als Fundament der Planung.

Insgesamt nahmen 14 Teilnehmer:innen aus der Verwaltung an dem Workshop teil und konnten viele Ideen und Hinweise zur Entwicklung der Gemeinde geben. Zu den Beteiligten Ämtern und Akteur:innen gehören Vertreter:innen Amt für Wirtschaftsförderung

und Standortmanagement (15), des Straßenverkehrsamt (36), Kulturamt (41), Sozialamt (50), Jugendamt (51), Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Technischer Beigeordneter (Dez. IV), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS) sowie der Planungsbüros IKS und bjp.

Nach einer kurzen einführenden Präsentation wurde über verschiedene Themenfelder diskutiert. Die Teilnehmer:innen hatten die Möglichkeit mit Notizzetteln ihre Anmerkungen zu verfassen und an der entsprechenden Stelle zu verorten. Insgesamt konnten so viele ortsspezifische, aber auch allgemeine Kommentare, zu den Themenfeldern zusammengetragen werden, die bei der weiteren konzeptionellen Ausarbeitung berücksichtigt werden können.

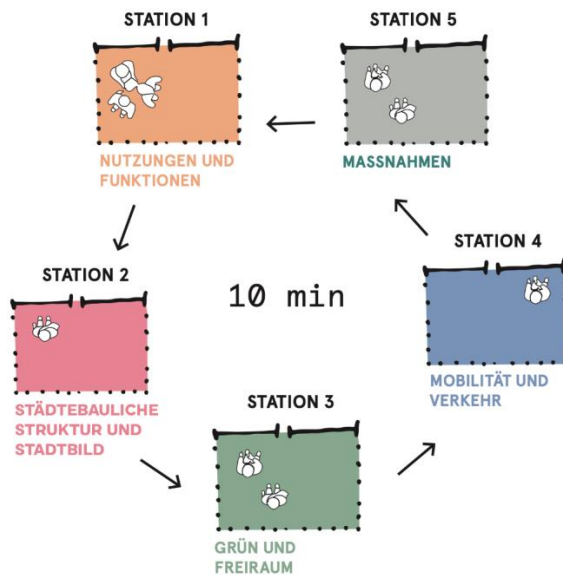
Zusammengefasst konnten im Fachworkshop rund 50 Anmerkungen und Anregungen gesammelt werden. Im Themenfeld Grün und Klima wurden mit 21 Kommentaren die meisten Anregungen gesammelt. Die wenigsten Anmerkungen hatte das Themenfeld Städtebauliche Struktur und Stadtbild mit 5 Kommentaren.

## 5.2 Bürger:innenbeteiligung

Zur Beteiligung der Bottroper Bürgerschaft am Prozess des ISEKs fand am 20.04.2023 der Innenstadtdialog in der Kulturkirche Heilig Kreuz statt. Ziel der Veranstaltung war eine Bewertung der Ziel- und Maßnahmenstruktur durch die Bürger:innen für eine zielgerichtete Entwicklung der Bottroper Innenstadt. Dabei traten die Bürger:innen als lokale Expert:innen auf, die über spezifisches Ortswissen verfügen. Die Kommentare und Anregungen wurden anschließend im Auswertungsprozess gesammelt und zusammengefasst.

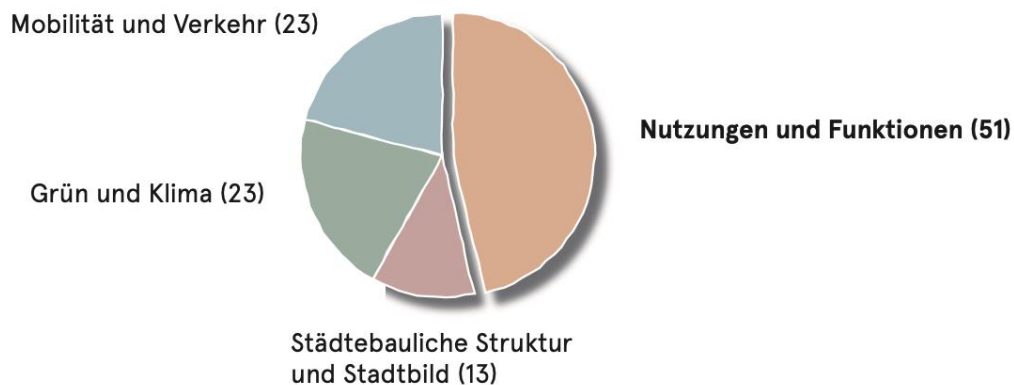
Insgesamt gab es 118 Anmerkungen zu den Handlungsfeldern von den Bürger:innen, welche viele Ideen und Hinweise zur aktuellen Situation und zur Entwicklung der Innenstadt einbringen konnten. Nach einer kurzen einführenden Präsentation wurde über die verschiedenen Themenfelder diskutiert. Die Teilnehmer:innen hatten die Möglichkeit ihre Anmerkungen zu verfassen und an der entsprechenden Stelle zu verorten. Darüber hinaus hatten die Bürger:innen die Möglichkeit die Maßnahmen in den vier Handlungsfeldern (Nutzungen und Funktionen, Städtebauliche Struktur und Stadtbild, Grün und Freiraum, Mobilität und Verkehr) zu bewerten. So konnte ein allgemeines Stimmungsbild zu dem Ziel- und Maßnahmengerrüst erarbeitet werden. An der fünften Station

konnten die Bürger:innen dann weitere Leitmaßnahmen für das ISEK bewerten und ihre Ideen hierzu ergänzen. Die gesammelten Anregungen bieten Ansatzpunkte für die weitere Erarbeitung der Maßnahmensteckbriefe.



### Auswertung

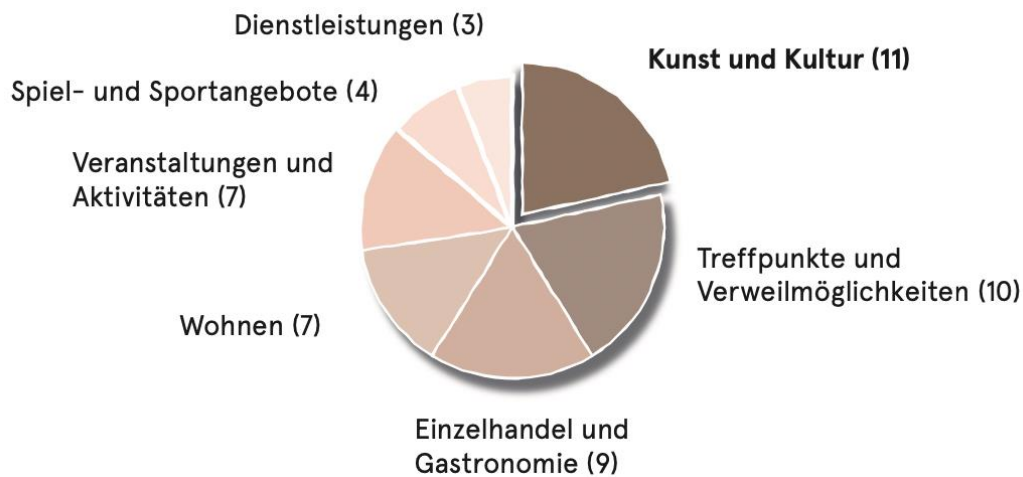
Eine Übersicht der themenspezifischen Anmerkungen zu den Handlungsfeldern stellt die folgende Abbildung dar. Dabei fällt auf, dass das Themenfeld „Nutzungen und Funktionen“ mit rund 51 Anmerkungen knapp die Hälfte der Beiträge ausmacht und damit den meistkommentierten Themenbereich darstellt.



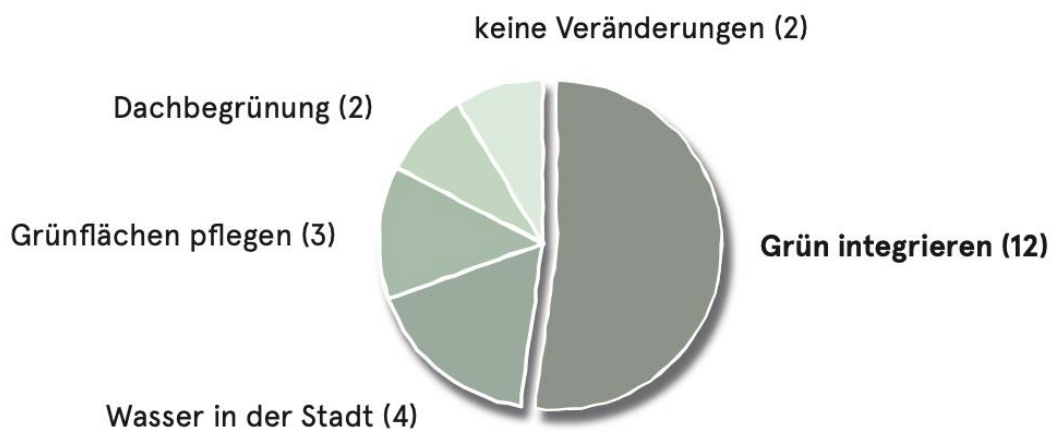
In dem Themenfeld „Nutzungen und Funktionen“ gibt es mit 51 Kommentaren die meisten Anmerkungen. Dieses Themenfeld lässt sich in sieben Kategorien unterteilen. Am



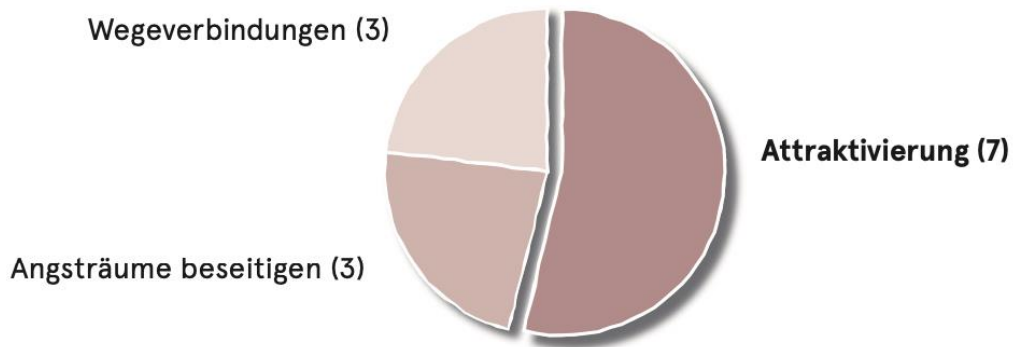
häufigsten wurde das Thema „Kunst und Kultur“ aufgeführt. Die wenigsten Kommentare gibt es zu dem Thema „Dienstleistungen“.



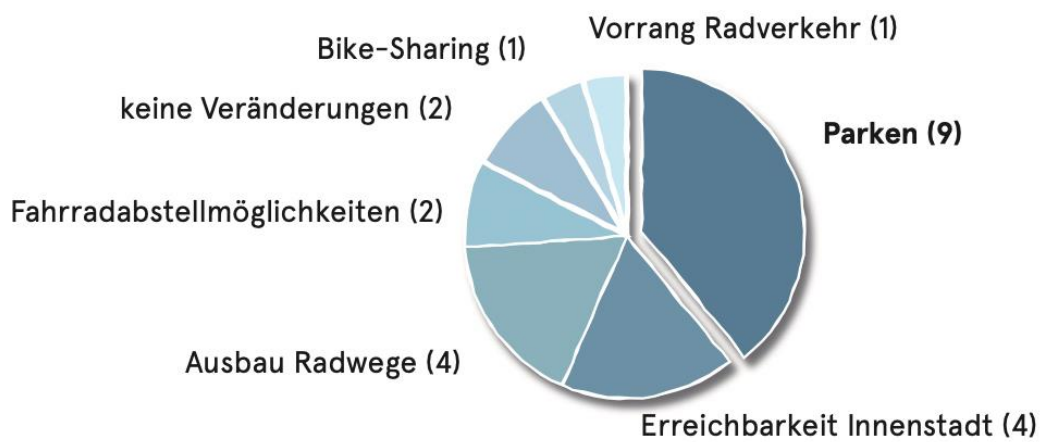
In dem Themenfeld „Grün und Klima“ gibt es 23 Anmerkungen. Dieses Themenfeld lässt sich in fünf Kategorien unterteilen. Am häufigsten wurde das Thema „Grün integrieren“ genannt. Die wenigsten Kommentare gibt es zu den Themenbereichen „Dachbegrünung“ und „keine Veränderungen“.



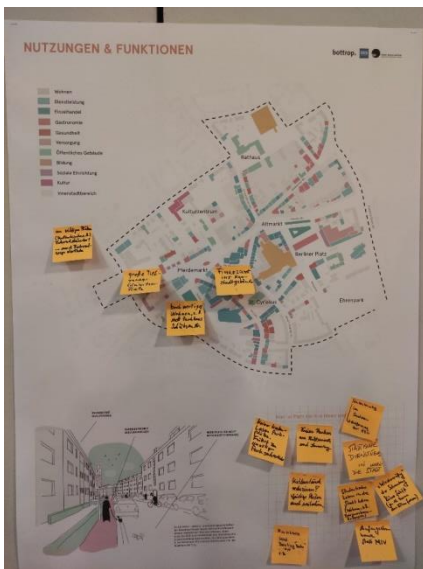
In dem Themenfeld „Städtebauliche Struktur und Stadtbild“ gibt es 13 Anmerkungen. Dieses Themenfeld lässt sich in drei Kategorien unterteilen. Besonders viele Kommentare gibt in der Kategorie „Attraktivierung“. Die Themen „Wegeverbindungen“ und „Angsträume beseitigen“ spielen dagegen nur eine untergeordnete Rolle.



In dem Bereich „Mobilität und Verkehr“ haben die Bürger:innen 23 Kommentare formuliert. Dieses Themenfeld lässt sich in sechs Kategorien unterteilen. Besonders wichtig erscheint die Kategorie „Parken“. Zu den Themen „Bike-Sharing“ und „Vorrang Radverkehr“ wurden die wenigsten Kommentare verfasst.



Stadt Bottrop: Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)



## 6 Strategien und Handlungsfelder

Das ISEK ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung ausgelegt. In diesem Rahmen werden folgende strategische Ansätze empfohlen, um den Prozess des ISEK zu lenken und die konkreten Maßnahmenempfehlungen auch in die Umsetzung überführen zu können. Zudem beschreiben diese eine zeitgemäße Ausrichtung für eine nachhaltige und resiliente Entwicklung der Bottroper Innenstadt.

### 6.1 Strategien

#### **Vielfalt an Nutzungen**

Bottrop verfügt über eine große Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungen wie Wohnen, Aufenthalt und Arbeiten, die als Stärke zu sehen und darauf aufzubauen ist. Die Vielfalt ist die Voraussetzung für eine resiliente Bottroper Innenstadt, die sich an zukünftig verändernde Bedingungen anpassen kann. Durch die Vielfalt der Nutzungen ist die Innenstadt stabiler gegenüber Krisen und kann diese besser abfedern. Um diese Vielfalt zu erhalten und damit die Innenstadt als attraktiven und sicheren Aufenthaltsort zu stärken, ist eine vielfältige Nutzungs- und Angebotsmischung weiter auszubauen. Dies betrifft sowohl gewerbliche Nutzungen, Bauformen als auch die Bespielung des öffentlichen Raums. Im Zuge der zunehmenden Konkurrenz durch den Online-Handel und der Filialisierung des Einzelhandels müssen Angebote geschaffen werden, die die Innenstadt erlebbar machen und individuelle und kundenfreundliche Angebote schaffen, die nur in der Bottroper Innenstadt zu finden sind.

#### **Flexibilität an gebauten Formen und öffentlichen Räumen**

Die Strategie der Vielfalt geht Hand in Hand mit der Strategie der Flexibilität. Eine flexible Innenstadt ist in der Lage, auf sich verändernde Rahmenbedingungen zu reagieren und damit ihre Lebensqualität und Resilienz zu erhalten. Das bedeutet, dass gebaute und öffentliche Räume so programmiert werden müssen, dass sie mehr- und multifunktional genutzt werden können, temporäre Nutzungen möglich sind und Entwicklungsmöglichkeiten bestehen. Hierbei soll der bauliche Bestand qualifiziert werden, flexible Umnutzungen ermöglichen und durch flexible Neu- oder Umbauten ergänzt werden. Außerdem

ist es wichtig, private und öffentliche Räume sowie Innen und Außen miteinander zu verbinden. Insbesondere die halböffentlichen Räume, z.B. Außengastronomieflächen, sind wichtige Stadträume, die zur Belebung der Innenstadt beitragen. Die Belebung der Innenstadt ist ein entscheidender Faktor für ihre Attraktivität und die damit verbundene Besucher:innenfrequenz. Eine lebendige und gut besuchte Bottroper Innenstadt zieht wiederum weitere Passant:innen an, was die Umsätze des örtlichen Einzelhandels fördert und die Innenstadt sicherer macht. Der Gestaltung des baulichen und öffentlichen Raums kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Die Bottroper Innenstadt soll zu einem angenehmen und längeren Aufenthalt einladen und entsprechende Möglichkeiten bieten.

### **Anpassung an Klimaveränderungen und Verbesserung des Mikroklimas**

Die klimatischen Veränderungen durch den Klimawandel sind seit einigen Jahren spürbar und werden sich in Zukunft weiter verstärken. Die Folgen steigender Durchschnittstemperaturen und die Zunahme von Extremwetterereignissen führen zu Hitzeinseln und Starkregenereignissen. Um die Innenstadt auf die sich verändernden Bedingungen vorzubereiten und die Bevölkerung zu schützen, ist es notwendig, die Bottroper Innenstadt klimaresilient zu gestalten. Derzeit stellt die Innenstadt einen stark versiegelten Raum dar, der die Gefahr von Hitzeinseln erhöht und über eine geringe natürliche Versickerungsfähigkeit verfügt. Daher müssen neue Grünflächen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf Dachflächen geschaffen werden. Dies verbessert zum einen das Mikroklima in der Bottroper Innenstadt und ermöglicht eine dezentrale Speicherung und Versickerung von Regenwasser, wodurch die Entwässerungssysteme bei Starkregenereignissen entlastet werden. Darüber hinaus erhöhen Grünstrukturen die Aufenthaltsqualität und Atmosphäre für die Bevölkerung. Neben der Begrünung soll auch das Element Wasser durch Trinkwasserbrunnen und andere Wasserelemente in die Innenstadt integriert werden.

### **Erreichbarkeit der Innenstadt für alle verbessern**

Der öffentliche Straßenraum sollte mit der Zielsetzung entwickelt werden, die Geschäftsbereiche attraktiver zu machen und gesundes Wohnen mit einer hohen Lebensqualität zu fördern.

Der fließende und ruhende Kfz-Verkehr sollte vor diesem Hintergrund möglichst gebündelt und verträglich über die bestehenden Hauptverkehrsstraßen und Sammelparkanlagen abgewickelt werden. Der zentrale Geschäftsbereich sollte vor unnötigen Kfz-Verkehren geschützt werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Fahrbahnen, Seitenräume und Platzflächen sollen in diesem städtebaulich sensiblen Bereich insbesondere Fußgänger:innen sichere und komfortable Bewegung sowie Verweilen ermöglichen. Die Straßenräume sollten sukzessive barrierefrei entwickelt werden, damit sich auch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen dort eigenständig und sicher bewegen können. Für den Radverkehr sollten ausreichend hochwertige Abstellplätze an den wichtigen Achsen geschaffen werden, um die Erreichbarkeit der Innenstadt für potenzielle Kund:innen und Besucher:innen zu steigern.

## 6.2 Handlungsfelder

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse und Analyse sowie der Beteiligungsformate und der strategischen Ansätze, wurden die folgenden Handlungsfelder gebildet, in denen konkrete Zielsetzungen und Maßnahmenempfehlungen abgebildet sind:

- A. Städtebau und urbaner Freiraum
- B. Nutzungen und Funktionen
- C. Grün und Klima
- D. Mobilität und Verkehr

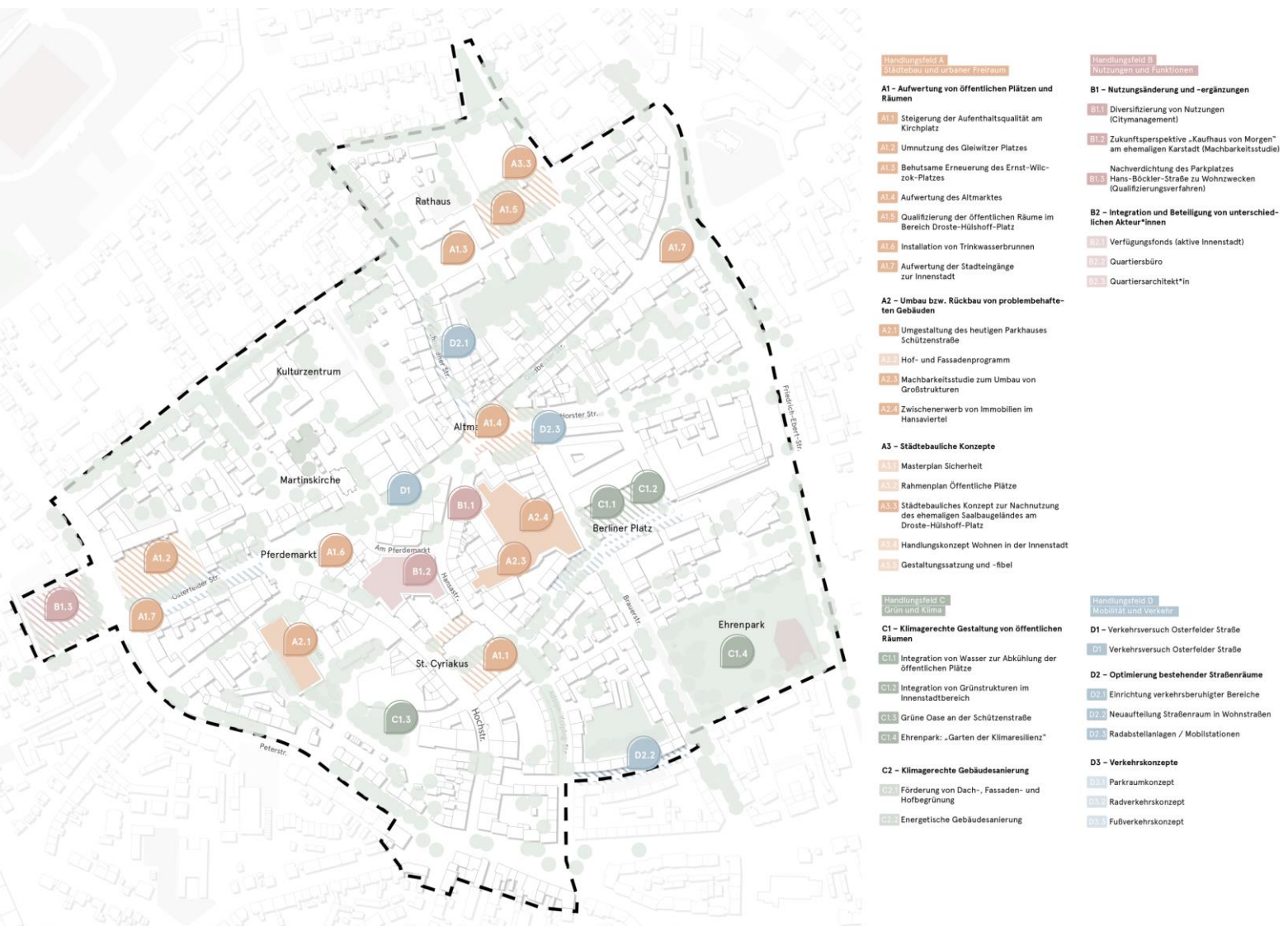


## 7 Ziel- und Maßnahmenkonzept

Im Ziel- und Maßnahmenkonzept laufen die vorherigen Projektbausteine in konkrete Handlungsempfehlungen zusammen.

Dabei wurden zu jedem Handlungsfeld konkrete Ziele formuliert und Maßnahmen ausgearbeitet. Dabei trägt jede Maßnahme zur Erreichung mindestens eines Ziels bei. Die Maßnahmen haben unterschiedliche Prioritäten, wobei Projekte mit einer höheren Priorität eine zentrale Rolle in der Entwicklung der Innenstadt einnehmen und einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten. Daher sollten diese vordringlich umgesetzt werden.

Abbildung 23: Maßnahmenplan





**Aufbau der Maßnahmensteckbriefe**

<b>Ao.o – Maßnahmenbezeichnung</b>	
Beitrag zu den Zielen	Beitrag zur Realisierung der übergeordneten Ziele
Wechselwirkung mit anderen Projekten	Wirkungsbeziehung zu anderen Projekten
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u> Beschreibung der Ausgangssituation</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u> Beschreibung der empfohlenen Schritte</p>
Verantwortlichkeit	Verantwortliche und zu beteiligende Akteur:innen
Kosten	Die Kostenschätzungen entsprechen Erfahrungswerten aus anderen Kommunen und können aufgrund örtlicher Gegebenheiten, der Auftragslage des Baugewerbes und des angestrebten Ausbaustandards variieren. Je höher die Kostenschätzungen ausfallen, desto wahrscheinlicher sind Abweichungen der Schätzungen von den real auftretenden Kosten, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell äußerst dynamischen Preisentwicklung.
Finanzierung	Fördermöglichkeiten
Umsetzungszeitraum	Der geschätzte Umsetzungshorizont bezieht sich auf die Dauer zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen. Es wird unterschieden zwischen kurzfristig umsetzbar (0-2 Jahre), mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre), langfristig umsetzbar (6-10 Jahre) und Daueraufgaben.
Priorität	1 (hoch), 2 (mittel), 3 (niedrig)

## 7.1 Handlungsfeld A – Städtebau und urbaner Freiraum

Das Handlungsfeld A – Städtebau und urbaner Freiraum zielt auf die Verbesserung der städtebaulichen Strukturen sowohl im bebauten als auch im öffentlichen Raum ab. Die bauliche Struktur prägt maßgeblich die Wahrnehmung der Bottroper Innenstadt und soll daher über gezielte bauliche Interventionen verbessert werden. Auch der öffentliche Raum ist ein wichtiges Aushängeschild der Innenstadt, dessen Aufwertung gerade vor dem Hintergrund vorhandener Defizite einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität leisten kann.

### Ziele

Z1 – Aufwertung der öffentlichen Plätze und Steigerung der Aufenthaltsqualität

Z2 – Qualifizierung des Gebäudebestandes

Z3 – Positive Steuerung der städtebaulichen Entwicklung

### Maßnahmen

#### A1 - Aufwertung öffentlicher Plätze und Räume

A1.1 – Steigerung der Aufenthaltsqualität am Kirchplatz

A1.2 – Umnutzung des Gleiwitzer Platzes

A1.3 – Behutsame Erneuerung des Ernst-Wilczok-Platzes

A1.4 – Aufwertung des Altmarktes

A1.5 – Qualifizierung der öffentlichen Räume im Bereich Droste-Hülshoff-Platz

A1.6 – Installation von Trinkwasserbrunnen

A1.7 – Aufwertung der Stadteingänge zur Innenstadt

#### A2 – Umbau bzw. Rückbau problembehafteter Gebäude

A2.1 – Umgestaltung des heutigen Parkhauses Schützenstraße

A2.2 – Hof- und Fassadenprogramm

A2.3 – Machbarkeitsstudie zum Umbau von Großstrukturen

A2.4 – Zwischenerwerb von Immobilien im Hansaviertel

A3 – Städtebauliche Konzepte

A3.1 – Masterplan Sicherheit im öffentlichen Raum

A3.2 – Rahmenplan öffentliche Plätze

A3.3 – Städtebauliches Konzept zur Nachnutzung des ehemaligen Saalbaugeländes

A3.4 – Handlungskonzept Wohnen in der Innenstadt

A3.5 – Gestaltungssatzung und -fibel

## 7.1.1 A1 - Aufwertung öffentlicher Plätze und Räume

### A1 - Aufwertung öffentlicher Plätze und Räume

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z3, Z4, Z5, Z7, Z8, Z1, Z4, Z5, Z8, Z10
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.2, A3.1, A3.2, A3.3, A3.5, B1.3, C1.1, C1.2, C1.3, C1.4, D2.3
Beschreibung der Maßnahme	Im Rahmen der Maßnahme A1 - Aufwertung öffentlicher Plätze und Räume werden die öffentlichen Räume in der Bottroper Innenstadt zu attraktiven Anziehungspunkten entwickelt. Neben der Aufstellung von neuem Stadtmobiliar, z.B. auf dem Kirchplatz, sollen ganze Plätze wie der Gleiwitzer Platz für neue öffentliche Nutzungen ausgelegt und der Altmarkt um z.B. mobilitätsbezogene Funktionen ergänzt werden. Darüber hinaus sollen die Plätze durch Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und die Aufenthaltsqualität erhöhen. Darüber hinaus soll die Bottroper Innenstadt durch Trinkbrunnenanlagen einen Beitrag zur öffentlichen Trinkwasserversorgung leisten. Neben den Plätzen innerhalb der Innenstadt sollen auch die Stadteingänge in die Bottroper Innenstadt aufgewertet werden.
Verantwortlichkeit	Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15), Stadtplanungsamt (61), Tiefbauamt (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), RWW GmbH
Kosten	9.410.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Investive Kommunale Klimaschutz- Modellprojekte (ZUG), Wohnviertel im Wandel (MHKDB.NRW)

**A1.1 – Steigerung der Aufenthaltsqualität am Kirchplatz**

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.6, A3.1, A3.2, C1.1, C1.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Bottroper Kirchplatz ist ein wichtiger Treffpunkt für die Bewohner:innen der Innenstadt. Der Platz übernimmt die Funktion eines Marktplatzes für Bottrop und ist zugleich der zentrale Veranstaltungsplatz in der Bottroper Innenstadt. Darüber hinaus weist er ein großes Potential für die kurzzeitige Erholung auf. Vor allem temporäre Veranstaltungen sorgen für eine Belebung des Platzes. Allerdings weist der Platz einen hohen Versiegelungsgrad auf und bietet außerhalb der Veranstaltungen wenig Aufenthaltsqualität.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Um die Attraktivität des Platzes als Aufenthaltsort zu steigern und dessen Potenzial zur Entfaltung zu bringen, ist eine gestalterische und funktionale Aufwertung erforderlich. Die Aufenthaltsqualität auf dem Kirchplatz kann durch die Ergänzung von geeignetem Stadtmobiliar gesteigert werden. Das derzeitige Stadtmobiliar, insbesondere die Anordnung und Art der Sitzbänke, ist verbesserungsbedürftig. Durch eine engere Anordnung der Bänke, die Ergänzung durch Tische oder eine lange Tafel kann die Aufenthaltsqualität und damit das funktionale Potenzial erhöht werden. Zur Belebung des Platzes sollte über eine Ausweitung der Nutzungen, insbesondere der Außengastronomie, nachgedacht werden. Hierfür würde sich z.B. die südliche Platzkante gegenüber der Kirche St. Cyriakus anbieten. Zur weiteren Steigerung der Aufenthaltsqualität wäre eine zusätzliche Begrünung des Kirchplatzes auf der Nordseite sinnvoll, um einerseits mehr Schattenplätze anbieten zu können und andererseits das Mikroklima zu verbessern. Dies kann durch ergänzende Baumpflanzungen an möglichen Stellen oder mobilem Grün erfolgen. Der Wochenmarkt und die bestehenden Veranstaltungen sollten bei der Umgestal-</p>

	<p>tung berücksichtigt und erhalten und durch ergänzende Veranstaltungen angereichert werden. Um die Frequentierung zu erhöhen, sollten im östlichen Bereich des Platzes Fahrradabstellanlagen ergänzt werden.</p> <p>Da die Stadt Bottrop einen Arbeitskreis zur Weiterentwicklung des Wochenmarktes eingerichtet hat, sollten die beschriebenen Ansätze in die Debatte in diesem Kreis eingebracht und dort weiter diskutiert werden.</p> <p>&gt;&gt; Möblierung des Platzes</p> <p>&gt;&gt; Begrünung des Platzes</p> <p>&gt;&gt; Belebung der Erdgeschosszone durch (Außen-)Gastronomie</p> <p>&gt;&gt; Weiterentwicklung des etablierten Marktes</p> <p>&gt;&gt; Etablierung Feierabendmarkt</p> <p>&gt;&gt; Schaffung von Fahrradabstellanlagen</p>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Stadtplanungsamt (61),</b> Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15), Tiefbauamt (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)
Kosten	1.000 m <sup>2</sup> (umzugestaltende Teilfläche) x 300 €/m <sup>2</sup> + 18% Baunebenkosten = 350.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Wohnviertel im Wandel (MHKDB.NRW)
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1

**A1.2 – Umnutzung des Gleiwitzer Platzes**

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.6, A3.2, C1.1, C1.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Gleiwitzer Platz liegt am Eingang zur Innenstadt und bildet damit einen wichtigen Orientierungspunkt für die Bottroper Innenstadt. Der derzeit als Parkplatz genutzte Stadtraum wird seiner Lage und Bedeutung nicht gerecht. Hier fehlt zum einen eine städtebaulich ausgebildete Raumkante und zum anderen eine für diesen Ort angemessene hochwertige Nutzung. Zudem weist der Platz einen hohen Versiegelungsgrad auf.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Der Gleiwitzer Platz soll künftig mehr sein als nur ein Platz zum Parken von Autos. Nach bereits vorliegenden Plänen der Stadt Bottrop und eines privaten Investors soll das Parken unter die Erde verlegt werden, so dass sich die Chance einer Neugestaltung des Platzes ergibt. Neben einer Begrünung des Platzes sind weitere Nutzungen denkbar. Um die Potenziale, die der Gleiwitzer Platz aufgrund seiner Lage am Stadteingang bietet, auszuschöpfen, soll eine gestalterische Aufwertung des Platzes erfolgen und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die Funktion als Stadteingang und Adresse der Stadt muss auch hier an der Osterfelder Straße ablesbar sein. Zusätzliche Gastronomie und kleinteilige Ladeneinheiten sollen den Platz beleben. Auch die Integration von Maßnahmen zur klimaangepassten Stadtentwicklung sowie die temporäre Inszenierung des Platzes sind möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Umwandlung des Parkplatzes</li> <li>&gt;&gt; Nutzung der Platzfläche</li> <li>&gt;&gt; Gestaltung des Stadteingangs</li> <li>&gt;&gt; Maßnahmen der Klimaanpassung</li> </ul>

Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Tiefbauamt (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>
Kosten	Platzgestaltung: $4.500\text{m}^2$ (umzugestaltende Teilfläche) $\times$ $300\text{ €/m}^2$ + 18% Baunebenkosten = 1.600.000 € Tiefgarage: $4.500\text{m}^2$ (Unterirdische Fläche) $\times$ $900\text{ €/m}^2$ + 18% Baunebenkosten = 4.800.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Wohnviertel im Wandel (MHKDB.NRW)
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1



### A1.3 – Behutsame Erneuerung des Ernst-Wilczok-Platzes

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.5, A1.6, A3.1, A3.2, A3.3, C1.1, C1.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Ernst-Wilczok-Platz liegt mitten im Rathausviertel und bildet damit einen wichtigen Identifikationspunkt für die Bottroperinnen und Bottroper. Er wird eingefasst durch das Rathaus in Norden und Osten, das ehemalige Lyzeum (heute Baudezer-nat) und die Rathausschänke im Süden und eine gemischte Wohn- und Geschäftsbebauung im Westen. Zudem wird der Platz an allen Seiten durch Fahrbahnen eingefasst. Mitten auf dem Platz befindet sich der Rathausbrunnen aus der Zeit um 1980, dessen Technik dringend erneuerungsbedürftig ist. Am westlichen Rand des Platzes stehen als einzige Grünelemente sechs Schatten spendende Platanen.</p> <p>Der Platz wird häufig als Veranstaltungsort genutzt (z. B. Feierabendmarkt, Weihnachtsmarkt). Die den Platz umgebenden Fahrbahnen und die raumgreifende Brunnenanlage schränken die Nutzbarkeit des Platzes allerdings deutlich ein.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Da der Platz grundsätzlich eine hohe städtebauliche Qualität besitzt und in der Öffentlichkeit sehr geschätzt wird, sollte hier nur eine behutsame Erneuerung erfolgen, die den heutigen Charakter des Platzes bewahrt.</p> <p>Seit einiger Zeit gibt es die politische Forderung, den in die Jahre gekommenen Brunnen umzubauen oder durch ein modernes Wasserspiel zu ersetzen, das weniger raumgreifend ist und den Platz besser nutzbar macht. Zudem soll die südliche Fahrbahn aufgehoben und in die Platzfläche integriert werden. Auch eine Anreicherung durch weitere Grünelemente wird gewünscht.</p>

	<p>Vor einem Umbau des Platzes sollte zunächst ein Gesamtkonzept für den Platz entwickelt werden, dass die im Raum stehenden Ideen integriert.</p> <p>&gt;&gt; Gesamtkonzept für den Platz</p> <p>&gt;&gt; Erneuerung der Brunnenanlage</p> <p>&gt;&gt; Erweiterung der Platzfläche um die südliche Fahrbahn</p> <p>&gt;&gt; Maßnahmen der Klimaanpassung</p>
Verantwortlichkeit	<b>Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Stadtplanungsamt (61)</b>
Kosten	1.147.000€
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Wohnviertel im Wandel (MHKDB.NRW)
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1

#### A1.4 – Aufwertung des Altmarktes

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8, Z10
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.6, A3.1, A3.2, C1.1, C1.2, D2.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Bottroper Altmarkt ist heute aufgrund seiner Lage an zwei Seiten der Osterfelder Straße nur schwer als Platzraum zu erfassen. Durch den Rückbau der Osterfelder Straße Anfang der 2000er Jahre wurde ihre ursprüngliche Dimensionierung wiederhergestellt, der Altmarkt wird jedoch weiterhin durch die Straße in zwei Teile geteilt. Der nördliche Teil, der an die Glabecker Straße grenzt, wird teilweise von gastronomischen Nutzungen eingenommen. Der südliche Teil hingegen bleibt aufgrund seiner verschatteten Lage weitgehend ungenutzt. Dies liegt auch an der überdimensionierten Architektur, die sich nicht aus dem ursprünglichen Stadtbild entwickelt hat. Insgesamt gilt es daher, den Altmarkt gestalterisch und funktional aufzuwerten.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Mögliche Elemente sind die Integration von Grünstrukturen, um die Aufenthaltsfunktion zu erhöhen. Dies wird allerdings dadurch erschwert, dass der Altmarkt in unmittelbarer Nähe zum Eingang des ZOB Bottrop liegt. So könnte der Platz auch mögliche Funktionen neuer Mobilitätsformen tragen und als „Mobilpunkt“ oder „Mobilstation“ ausgebaut werden. Eine attraktive Verleihstation für Shared Mobility im nichtmotorisierten Individualverkehr könnte weitere Funktionen wie WLAN, Lademöglichkeiten für mobile Endgeräte oder einen Kiosk als zusätzliche Funktionen auf den Platz bringen.</p> <p>Denkbar ist auch, den südlichen Teil des Altmarktes zukünftig stärker als nördlichen Auftakt zur Haupteinkaufslage zu entwickeln und damit den Ankunftspunkt für die Innenstadtlage zu markieren. Aktuelle Probleme wie hohe Versiegelung und unattraktive Möblierung können durch Begrünung (Baumdach)</p>

	<p>und bessere Aufenthaltsmöglichkeiten behoben werden. Zudem stellt die Öffnung zur stark befahrenen Horster Straße einen Störfaktor dar, der durch eine natürliche Trennung behoben werden kann.</p> <p>&gt;&gt; Begrünung des Platzes</p> <p>&gt;&gt; Weiterentwicklung der Funktionen auf dem Platz</p> <p>&gt;&gt; Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten</p> <p>&gt;&gt; Integration von Sharing-Angeboten</p>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS) (Mobilitätsmanagement), Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>
Kosten	550 m <sup>2</sup> (umzugestaltende Teilfläche) x 300 €/m <sup>2</sup> + 18% Baunebenkosten = 180.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Wohnviertel im Wandel (MHKDB.NRW)
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	2

### A1.5 – Qualifizierung der öffentlichen Räume im Bereich Droste-Hülshoff-Platz

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A3.1, A3.2, A3.3, C1.1, C1.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Bottroper Saalbau soll gemäß Ratsbeschluss abgerissen werden, um auf dem Gelände nordöstlich des historischen Rathauses Platz für eine Zentralisierung der Stadtverwaltung zu schaffen. Mit der Neukonzeption eines Verwaltungsgebäudes und der dazugehörigen Stadträume sollten die baulichen Brüche der heutigen Architektur geschlossen werden. Derzeit ist offen, ob dieses Projekt verwirklicht werden wird.</p> <p>Unabhängig davon ist aber die Neugestaltung des Droste-Hülshoff-Platzes ein wichtiger Baustein der Stadtentwicklung. Zudem kann der südlich der Moltkestraße gelegene Bereich nördlich einer Neubebauung des ehemaligen Saalbaugeländes einen neuen Platz bilden, den „Neuen Moltkeplatz“. Darüber hinaus soll der heute als Parkplatz genutzte Rathausinnenhof entsiegelt und begrünt werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Um eine attraktive Gestaltung der Freiräume um einen neuen Stadtbaustein sowie qualifizierte Wegeverbindungen zu schaffen, ist eine weitergehende Qualifizierung der Freiräume im Umfeld erforderlich. Durch die Qualifizierung der Freiräume kann auch das Bauensemble östlich der Luise-Hensel-Straße wieder erlebbar gemacht und der Gartenbereich zwischen den Gebäuden historisch wiederhergestellt werden. Mit einem Neubau an Stelle des des Saalbaus sollten auch die Flächen westlich der Luise-Hensel-Straße überarbeitet und die dort in den 70er Jahren angelegten Stellplatzflächen teilweise zurückgebaut werden. Hier können Entsiegelungsmaßnahmen in den rückwärtigen Gebäudebereichen durchgeführt werden.</p> <p>&gt;&gt; Begrünung der Platzfolgen</p>

	>> Abbau von Hitzeinseln >> Schaffung klimaresilienter Stadträume
Verantwortlichkeit	<b>Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b> , Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Stadtplanungsamt (61)
Kosten	7.571.000€
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Wohnviertel im Wandel (MHKDB.NRW)
Umsetzungszeitraum	langfristig
Priorität	3

### A1.6 – Installation von Trinkwasserbrunnen

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.1, A1.3, A1.4, A3.2, A3.3, C1.1, C1.3, C1.4
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Aufgrund des zunehmenden Risikos von Hitzetagen und des allgemeinen Temperaturanstiegs kommt der Trinkwasserversorgung insbesondere im stark versiegelten Innenstadtbereich von Bottrop eine besondere Bedeutung zu. Hier herrscht ein sehr ungünstiges Innenstadtklima. Um das Grundbedürfnis Trinkwasser für die menschliche Gesundheit zu sichern und zugleich die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, sind Trinkwasserbrunnen notwendig. Zudem sind Kommunen durch Beschluss der Bundesregierung im August 2022 angehalten, Trinkwasser im öffentlichen Raum kostenfrei zur Verfügung zu stellen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Trinkwasserbrunnen bzw. Wasserspender eignen sich besonders an zentralen Aufenthaltsorten. Plätze wie der Pferdemarkt, der Kirchplatz, der Berliner Platz, der Altmarkt oder der Ernst-Wilczok-Platz bieten sich für die Installation von Trinkwasserbrunnen an, um den Aufenthalt in der Stadt insbesondere in den Sommermonaten angenehmer zu gestalten. Darüber hinaus würde die Stadt Bottrop einen wichtigen Beitrag zum Gesundheits- und vor allem Hitzeschutz der Bevölkerung leisten. Menschen, die sich in der Innenstadt aufhalten, sind so besser vor Hitze geschützt. Das Wasser kann nicht nur zum Trinken, sondern auch zur Abkühlung des Körpers genutzt werden. Zudem stellen öffentliche Trinkwasserbrunnen eine plastikfreie und damit umweltfreundliche Wasserversorgung dar. Geeignete Standorte und Modelle sind noch zu identifizieren.</p>
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), RWW GmbH</b>

Kosten	12.000 € (zzgl. Betriebskosten) je Brunnen 60.000 € für fünf Trinkwasserbrunnen
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Investive Kommunale Klimaschutz- Modellprojekte (ZUG)
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	1



**A1.7 – Aufwertung der Stadteingänge zur Innenstadt**

Beitrag zu den Zielen	Z3, Z4, Z10
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.2, A2.2, A3.5, B1.3, C1.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die Bottroper Innenstadt ist geprägt von identitätsstiftenden historischen Bauten einerseits und maßstabssprengenden Bauten aus der Nachkriegszeit und der jüngeren Vergangenheit andererseits. Der Rückbau der Osterfelder Straße als zentrale Erschließungsachse hat in der Vergangenheit zu einer besseren Erlebbarkeit des Stadtraumes geführt. Entlang der Umfahrung des inneren Stadtkerns finden sich an den Stadteingängen verschiedene bauliche und freiraumplanerische Brüche. Zahlreiche Maßstabssprünge machen die Stadteingänge als solche nicht erlebbar oder überfrachten sie mit überdimensionierten Gebäudestrukturen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Durch die Formulierung von Gestaltungsrichtlinien werden Schritte hin zu einer besseren Lesbarkeit der Stadteingänge definiert. So müssen bauliche Anlagen mit repräsentativer Funktion im Stadteingangsbereich auch durch Materialität oder Farbgebung als Stadteingang erkennbar sein. Eine bunte und kreative Gestaltung von Fassaden, Mauern oder Stromkästen kann ein attraktives Stadtbild erzeugen. Darüber hinaus können Innenstadtdekoration, wie Sommerdekoration, Blumenampeln oder Winterbeleuchtung bereits an den Eingängen eine einladende Geste darstellen. Zur besseren Orientierung sollte zudem an den Stadteingängen und im Innenstadtbereich ein einheitliches Fußgängerleitsystem mit Angaben zu Distanzen die Orientierung und Fußläufigkeit verbessern. Maßstabssprünge wie an den Eingängen der Schützenstraße sollten perspektivisch über einen städtebaulichen Rahmenplan entwickelt werden. Nicht zuletzt können Maßnahmen der klimaangepassten Fassadengestaltung zur besseren Wahrnehmbarkeit der Stadteingänge beitragen.</p>

Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS),</b> Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66)
Kosten	60.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	2

## 7.1.2 A2 - Umbau bzw. Rückbau problembehafteter Gebäude

### A2 - Umbau bzw. Rückbau von problembehafteten Gebäuden

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A3.3, A3.4, A3.5, B1.1, B2.2, C1.3, C2.1, C2.2, D2.1
Beschreibung der Maßnahme	Die Maßnahme A2 - Umbau bzw. Rückbau von problembehafteten Gebäuden zielt insbesondere auf die Aufwertung bzw. Neuentwicklung defizitärer Gebäudestrukturen ab. Neben einer allgemeinen Aufwertung der Gebäudesubstanz in der Bottroper Innenstadt durch ein Hof- und Fassadenprogramm werden verschiedene spezifische Problemimmobilien in den Fokus genommen. Dazu gehört das Parkhaus Schützenstraße, das durch einen Neubau mit neuer Nutzung ersetzt werden soll. Das Hansa-Center, das seit einigen Jahren keine klare Entwicklungsperspektive hat, kann durch eine Machbarkeitsstudie zum Umbau von Großstrukturen eine neue Ausrichtung erhalten. Dabei soll geklärt werden, ob eine Umnutzung oder ein Rückbau sinnvoll ist.
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Tiefbauamt (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement/-architekt:in
Kosten	6.800.000€
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7, 10.1 und 11.1

## A2.1 – Umgestaltung des heutigen Parkhauses Schützenstraße

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A3.4, B1.1, C1.3, C2.1, C2.2, D2.1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Auch wenn verschiedene Studien zeigen, dass der überwiegende Teil des Einzelhandelsumsatzes von Menschen generiert wird, die mit dem Umweltverbund anreisen, bleibt die Erreichbarkeit mit dem MIV wichtig. Das Parkhaus an der Schützenstraße ist in die Jahre gekommen und sollte als monofunktionales Parkhaus in der Innenstadtlage überdacht werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Die Fläche des heutigen Parkhauses Schützenstraße kann für höherwertige Nutzungen wie Wohnen und Dienstleistungen in Betracht gezogen werden. In Ergänzung zur Maßnahme A1.2 (Umnutzung des Gleiwitzer Platzes) können die bisher im Parkhaus vorgehaltenen Stellplätze in eine Tiefgarage unter dem Gleiwitzer Platz verlagert werden. Nach Eröffnung der Tiefgarage kann das in die Jahre gekommene und städtebaulich nicht integrierte Parkhaus zurückgebaut werden.</p> <p>Die so gewonnene Fläche bietet sich insbesondere für eine attraktive und zentral gelegene Wohnnutzung – ggf. kombiniert mit verschiedenen Dienstleistungen oder Büros – an. An der Ecke zum Pferdemarkt kann ein Neubau die Gebäudehöhe des gegenüberliegenden Sparkassengebäudes aufnehmen. Im Sinne einer Konzentration des Einzelhandels sollten hier keine weiteren Einzelhandelsflächen entstehen. Die für dieses Objekt erforderlichen Stellplätze sollen in einer Tiefgarage unter dem Neubau untergebracht werden.</p> <p>Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Vorfeld einer Konzeptvergabe sollte geprüft werden, inwieweit eine solche zentrale Bebauung auch im Sinne der Stadtreparatur genutzt werden kann. Ein städtebaulich-, freiraumplanerisches Qualifizierungsverfahren als Mehrfachbeauftragung oder nach</p>

	<p>RPW 2013, § 3 Abs. (5) soll anschließend eine zeitgemäße und nachhaltige Lösung definieren, die dem Ort gerecht wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Vorbereitung einer Konzeptvergabe</li> <li>&gt;&gt; Entwicklung der Innenstadt als Wohnstandort</li> <li>&gt;&gt; Einbindung der Bürgerschaft in den Prozess</li> <li>&gt;&gt; Qualifizierung von Stadträumen</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66)</b>
Kosten	140.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1

## A2.2 – Hof- und Fassadenprogramm

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A3.5, B1.2, B2.2, B2.3, C2.1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Bei verschiedenen Gebäuden in der Bottroper Innenstadt, insbesondere an der Hochstraße und an den Rändern und Eingängen zur City, bestehen Defizite in der Fassadengestaltung. Insbesondere an der Hochstraße und an den Rändern und Eingängen zur Bottroper City bestehen Defizite. Um den baulichen Zustand, das Erscheinungsbild der Gebäude und die Attraktivität der Innenstadt zu verbessern, sollte ein Hof- und Fassadenprogramm aufgelegt werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Das Programm bietet die Möglichkeit, Eigentümer:innen bei der Aufwertung ihrer Fassaden und Innenhöfe finanziell und beratend zu unterstützen und das Erscheinungsbild der Innenstadt positiv zu beeinflussen. Das Hof- und Fassadenprogramm in der Bottroper Innenstadt soll das Erscheinungsbild und die Attraktivität der Immobilien in der Innenstadt steigern. Die Bausubstanz im Gebiet soll nachhaltig gestaltet und gleichzeitig wirtschaftlich und gestalterisch sinnvoll entwickelt werden. Durch die finanzielle Förderung kann somit ein Impuls für die notwendige Aufwertung der Wohn- und Geschäftsgebäude in der Bottroper Innenstadt gegeben werden. Zusammen mit den geplanten gestalterischen Maßnahmen im öffentlichen Raum und weiteren Aktivitäten der lokalen Wirtschaft wird so die Innenstadt insgesamt aufgewertet.</p> <p>Zu Beginn des Hof- und Fassadenprogramms ist von der Stadt Bottrop eine kommunale Satzung aufzustellen, in der die Modalitäten der Umsetzung des Programms festgelegt werden. Dabei sind festzulegen:</p> <p>&gt;&gt; Ziele des Hof- und Fassadenprogramms</p>

	<p>&gt;&gt; Kriterien für die Auswahl geförderter Maßnahmen</p> <p>&gt;&gt; Förderhöhen der Teilmaßnahmen</p> <p>Parallel dazu kann eine Gestaltungssatzung (Gestaltungssatzung A3.5) erarbeitet werden, die den Umgang mit Werbeanlagen sowie Fassadengliederung und Fassadengestaltung festlegt. Dies dient als Entscheidungshilfe bei der späteren Entscheidung, ob eine Maßnahme umgesetzt werden kann oder nicht. Das Hof- und Fassadenprogramm soll vorrangig in Bereichen angeboten werden, in denen die Gebäude und privaten Hof- und Freiflächen für das Erscheinungsbild der Innenstadt prägend sind. Die Betreuung erfolgt durch die Baufachberatung.</p>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement/-architekt:in</b>
Kosten	200.000 € / Jahr 1.600.000 € für 8 Jahre
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 10.1
Umsetzungszeitraum	langfristig
Priorität	1

### A2.3 – Machbarkeitsstudie zum Umbau von Großstrukturen

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.4, A3.3, A3.4, B1.1, B1.2, B2.3, C2.1, C2.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Für die Revitalisierung des großflächigen Hansa-Centers sowie des ehemaligen Karstadt-Gebäudes in der Bottroper Innenstadt wird bereits seit längerem nach einer sinnvollen und tragfähigen Lösung gesucht. Neben den genannten Immobilien gibt es weitere großflächige Einzelhandelsimmobilien, die vor dem Hintergrund der aktuellen und zukünftigen Herausforderungen in den Innenstädten betrachtet werden müssen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Vor dem Hintergrund des aktuellen Wandels der Innenstadt von einem Einkaufsstandort hin zu einem nutzungsgemischten Wohn- und Aufenthaltsort sollte unabhängig von den aktuellen Absichtserklärungen oder für den Fall des Scheiterns der beabsichtigten Nutzungen geprüft werden, inwieweit der derzeitige Leerstand reduziert und durch alternative Nutzungen und ggf. Freiraumqualitäten gestaltet werden kann. Eine Öffnung des geschlossenen Baublockes könnte an verschiedenen Stellen z.B. neue Wegeverbindungen in der Innenstadt eröffnen und neue Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien schaffen.</p> <p>Gemeinsam mit Akteur:innen vor Ort soll ein interdisziplinäres Planungsteam eine Machbarkeitsstudie zum Umbau und Umnutzung von Einzelhandelsgroßstrukturen erarbeitet und beauftragt werden. Die Machbarkeitsstudie sollte sich sowohl mit der Neuordnung und Gestaltung der Flächen und deren Aufenthaltsqualität für die Bürger:innen befassen, als auch ein schlüssiges Konzept für die Nachnutzung bieten. In diesem Zusammenhang sollte konzeptionell auch über einen (Zwischen-)Erwerb durch die Stadt sowie einen Rückbau bzw. Teilabriss des Objekts nachgedacht werden. So könnten an gleicher Stelle Freiraumqualitäten, Räume für die Anpassung an</p>



	<p>den Klimawandel oder Räume für die Hochwasservorsorge geschaffen werden.</p> <p>Sowohl eine Machbarkeitsstudie als auch der Zwischenerwerb durch die Kommune kann über Mittel der Städtebauförderung finanziert werden. Die Sanierungssatzung „Hansaviertel“ bietet der Stadt Bottrop im Geltungsbereich der Satzung grundsätzlich ein Vorkaufsrecht im Falle des Verkaufs einer Immobilie.</p> <p>Die Studie sollte auch Aussagen liefern, welche Organisationsform und welche Akteur:innen– ggf. unter städtischer Beteiligung – für eine den Zielen der Sanierungssatzung und des ISEK entsprechende Nachnutzung sinnvoll sein kann.</p> <p>&gt;&gt; partizipative, kooperative Gestaltung</p> <p>&gt;&gt; neues Nutzungskonzept</p> <p>&gt;&gt; Aktivierung der Baustrukturen</p> <p>&gt;&gt; ggf. (Zwischen-)Erwerb der Immobilie</p>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS),</b> Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15)
Kosten	60.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	1

#### A2.4 – Zwischenerwerb von Immobilien im Hansaviertel

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.3, B1.1, B1.2, B2.2, B2.3, C2.1, C2.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die Problemimmobilien in Bottrop, wie die ehemaligen Einzelhandelsgroßstrukturen Hansa-Center und Karstadt, sind seit einigen Jahren von Leerstand betroffen und eine klare Entwicklungsperspektive ist nicht erkennbar. Da sich die Immobilien in Privatbesitz befinden, hat die Stadt Bottrop nur geringe Einflussmöglichkeiten auf die Behebung der baulichen Mängel und die Nutzungsperspektiven.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Vorkaufsrechtssatzungen, wie in der Sanierungssatzung „Hansaviertel“, räumen der Stadt Bottrop im Geltungsbereich der Satzung grundsätzlich ein Vorkaufsrecht im Falle des Verkaufs einer Immobilie ein. So können nicht nur einzelne Immobilien baulich verändert oder beseitigt werden, sondern diese auch über die Kommune als Zwischenerwerber an Nutzer:innen weitergegeben werden, die aus Sicht der Kommune eine stabilisierende Wirkung auf eine Immobilie und ihre Umgebung haben. Dabei erwirbt die Kommune zunächst das Grundstück inkl. Immobilie mit dem Ziel der Weiterveräußerung an einen Dritten.</p> <p>Die Städtebauförderrichtlinie (FRL) NRW bietet hierbei unterschiedliche Fördermöglichkeiten zum Zwischenerwerb und der Beseitigung von Missständen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Erwerb von Grundstücken (8.2 FRL)</li> <li>&gt;&gt; Freilegung von Grundstücken (8.4 FRL)</li> <li>&gt;&gt; Rückbau und Entsiegelung privater Gebäude und Anlagen (9.3)</li> <li>&gt;&gt; Kommunaler Entwicklungsfonds (10.3)</li> </ul>

Verantwortlichkeit	<b>Fachbereich Immobilienwirtschaft (65)</b> , Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Stadtplanungsamt (61)
Kosten	5.000.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.2, 8.4, 9.3 oder 10.3
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1

## 7.1.3 A3 – Städtebauliche Konzepte

### A3 – Städtebauliche Konzepte

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z2, Z3, Z4, Z5, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A2.2, A2.3, B1.1, B1.2, B1.3, B2.2, C1.1, C1.2, C1.3, C1.4, C2.1, D3.3
Beschreibung der Maßnahme	Ziel der Maßnahme A3 - Städtebauliche Konzepte ist es, der Stadt Bottrop in verschiedener Hinsicht einen qualitativen Entwicklungsrahmen zu geben, der über den Detaillierungsgrad des vorliegenden ISEK hinausgeht und die Themenfelder weitergehend untersucht. Die vorgeschlagenen Konzepte reichen von Sicherheitskonzepten über freiraumplanerische und städtebauliche Rahmenpläne, Handlungskonzepte zum innerstädtischen Wohnen bis hin zu Gestaltungssatzungen und -fibel. Die Erarbeitung der Konzepte soll im Anschluss an das ISEK erfolgen. Dabei ist es wichtig, die Bürger:innen und lokalen Akteur:innen der Innenstadt fortlaufend über die Programme zu informieren und in den Prozessen weiter zu beteiligen. Dies fördert die Transparenz und Akzeptanz der Maßnahmen.
Verantwortlichkeit	Jugendamt (51), Stadtplanungsamt (61), Tiefbauamt (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement
Kosten	310.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 und 11.1

### A3.1 – Masterplan Sicherheit

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z3, Z4, Z5
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.6, A3.2, B2.2, C1.4, D3.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die Innenstadt soll für die Bottroper Bevölkerung ein einladender und sicherer Raum sein. An einigen Stellen, insbesondere am Ehrenpark oder am Berliner Platz, ist das Sicherheitsgefühl gegenwärtig gering. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes, eine höherwertige Nutzung der umliegenden Gebäude und eine ergänzende Beleuchtung können dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Aber auch eine einfache Belegung und Präsenz verschiedener Akteur:innen würde den öffentlichen Raum sicherer machen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Der Masterplan Sicherheit für die Bottroper Innenstadt kann als Grundlage für Maßnahmen zur Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit in verschiedenen gesellschaftlichen und kommunalpolitischen Handlungsfeldern dienen. Gleichzeitig schafft er eine wichtige Grundlage, um das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum zu systematisieren. Sicherheit ist eine Querschnittsaufgabe und gleichermaßen auch auf das Engagement der Gewerbetreibenden und Akteur:innen vor Ort angewiesen. Der Masterplan Sicherheit muss in einem gemeinschaftlichen Prozess mit Ordnungsamt, Planungsamt, Sozialamt, der Immobilienwirtschaft sowie den Akteur:innen vor Ort erarbeitet werden. Der politische Beschluss des Masterplans kann dann als Startschuss für die Umsetzung der einzelnen Projekte dienen.</p> <p>&gt;&gt; sichere öffentliche Räume</p> <p>&gt;&gt; sichere Nachbarschaften</p> <p>&gt;&gt; Verbesserung der Aufenthaltsqualität</p>

	>> präventive Jugendarbeit >> Kontrolle verfallender Immobilien
Verantwortlichkeit	<b>Fachbereich Recht und Ordnung (30),</b> Sozialamt (50), Jugendamt (51), Quartiersmanagement
Kosten	60.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	3

### A3.2 – Rahmenplan öffentliche Plätze

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z3, Z4, Z5
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, C1.1, C1.2, C1.3, C1.4
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Zur städtebaulichen Aufwertung der öffentlichen Plätze und Freiräume in der Bottroper City soll ein „Rahmenplan öffentliche Plätze“ erstellt werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Durch die Gestaltung und Umgestaltung der Plätze in Bottrop soll die Situation für alle Nutzer:innengruppen verbessert werden. Neben der Betrachtung der Ausrichtung der Plätze, der städtebaulichen Proportionen und Platzfolgen spielt auch die tatsächliche Nutzung eine zentrale Rolle. Im Rahmen des Konzeptes soll eine mögliche Aufwertung der Plätze, Orte und Freiräume der Stadt beschrieben werden. Dabei sollen die Potentiale und Chancen der Plätze sowie deren Charakteristika herausgearbeitet werden.</p> <p>Ziel ist ein schlüssiges Platzkonzept für die Bottroper Innenstadt. Klare Raumkanten und Proportionen helfen, die Platzräume zu definieren und ihre Nutzbarkeit zu gewährleisten. Dabei ist auch zu prüfen, welche ursprünglichen und historischen Plätze im heutigen Stadtbild der Überformung durch Straßenräume und Verkehrsanlagen gewichen sind. Die Plätze in der Innenstadt können z.B. sinnvoller in das Mobilitätsnetz eingebunden und durch Nutzungen neuer Mobilitätsformen (Ladeangebote, Elektromobilität etc.) ergänzt werden. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen an die Innenstädte wie Klimaanpassung, veränderte Einkaufsgewohnheiten oder Mobilitätsverhalten soll der fertige Masterplan Möglichkeiten aufzeigen, wie sich die innerstädtischen Plätze in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren weiterentwickeln können.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Grundlage für die Neugestaltung von Plätzen</li> <li>&gt;&gt; Steigerung der Wirkung und Wahrnehmung der Platzräume</li> <li>&gt;&gt; Profilierung und Imagebildung</li> <li>&gt;&gt; Zuweisung von Nutzungen</li> <li>&gt;&gt; Aufwertung und Erhöhung der Sauberkeit</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68),</b> Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)
Kosten	60.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	1



### A3.3 – Städtebauliches Konzept zur Nachnutzung des ehemaligen Saalbaugeländes am Droste-Hülshoff-Platz

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z2, Z3, Z4, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.3, A1.5, C2.1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Bottroper Saalbau soll gemäß Ratsbeschluss abgerissen werden, um auf dem Gelände nordöstlich des historischen Rathauses Platz für eine Zentralisierung der Stadtverwaltung zu schaffen. Derzeit ist aber offen, ob dieses Konzept auf Basis des 2022/23 durchgeführten Architekturwettbewerbs weiterverfolgt werden soll. Sollte es eine Entscheidung des Rates der Stadt Bottrop geben, diese Planung dauerhaft nicht weiterzuverfolgen, ist ein alternatives städtebauliches Konzept für diesen Bereich zu entwickeln. Dabei sind sowohl unterschiedliche bauliche Nutzungen als auch die Freiraumgestaltung und die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Die Entwicklung eines Alternativkonzepts für die Fläche kann in Form eines Ideenwettbewerbs starten. In der Folge sind die Planungen zu vertiefen. Als bauliche Nutzungen kommen in Frage: Wohnen, Büronutzung, Dienstleistungen, Gemeinbedarf, Gastronomie und Kultur. Einzelhandel ist an der Stelle nicht vorzusehen.</p> <p>Zudem ist eine Lösung zu entwickeln, welche Teilflächen von welchen Akteur:innen umgesetzt werden. Sollten dabei auch private Entwickler einbezogen werden, kann auf Basis der Planungen eine Konzeptvergabe für diese Teilflächen erfolgen.</p> <p>&gt;&gt; Alternativkonzept für die städtebauliche Entwicklung des Geländes</p> <p>&gt;&gt; Wohnen, Büronutzung, Dienstleistungen, Gemeinbedarf, Gastronomie und Kultur</p> <p>&gt;&gt; Gestaltung der Gebäude und Freiflächen</p>

	>> Mobilität und Verkehr
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b>
Kosten	60.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	1

### A3.4 – Handlungskonzept Wohnen in der Innenstadt

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4, Z5
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.1, A2.3, B1.1, B1.2, B1.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die Bottroper Innenstadt dient bereits heute in großen Teilen dem Wohnen. Mit dem Wandel des Einzelhandels infolge der Digitalisierung werden sich weitere Optionen für die Nutzung der Innenstadt als Wohnquartier ergeben. Dies kann den Standort Innenstadt stärken, erfordert aber gleichzeitig eine stärkere Gestaltung der Innenstadt für die Menschen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Mit dem Handlungskonzept Wohnen in der Innenstadt sollen Optionen für neue Wohnformen in der Stadt diskutiert werden. Dabei geht es zum einen um die Ermittlung von Flächenpotenzialen für das Wohnen und die Entwicklung von Szenarien für deren Aktivierung, zum anderen sollen neue Wohn- und Lebensformen für die Bottroper Innenstadt entwickelt werden. So können z.B. neue Wohnungsgrößen für Familien, Wohngemeinschaften oder die Nutzung ungenutzter Dachflächen als Optionen aufgezeigt und auch pilothaft erprobt werden. Darüber hinaus kann geprüft werden, ob die Umnutzung von Großstrukturen eine Chance bietet, neue Wohnformen wie beispielsweise „Co-Housing“ für Studierende in der Innenstadt zu etablieren. Dabei spielt der Anteil an Gemeinschaftsflächen innerhalb und außerhalb der Gebäude eine große Rolle.</p> <p>In einer frühen Phase können erste Ideen durch studentische oder junge Planer:innen und Architekt:innen konzeptionell bearbeitet werden. Darüber hinaus gilt es, die Beteiligung der Bürger:innen zu forcieren. Zielgruppenspezifische Workshops können helfen, Bedarfe auf Seiten der Nachfragenden zu ermitteln und auch konkrete Orte, Projekte oder Umsetzungsmöglichkeiten zu identifizieren.</p>

Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61)</b>
Kosten	60.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	2

### A3.5 – Gestaltungssatzung und -fibel

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.6, A2.2, B2.3, C2.1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die Bottroper Innenstadt ist das räumliche, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Stadt. Die Innenstadt ist geprägt durch das Nebeneinander unterschiedlicher, sich ergänzender Nutzungen und damit gleichermaßen Wohnstandort, Handels- und Dienstleistungszentrum sowie Standort für Kultur- und Freizeitangebote. Um die Bedeutung und Erlebbarkeit der Innenstadt weiter zu optimieren, sollen die vorhandenen Stärken der Bottroper Innenstadt erhalten und gestalterische Mängel behoben werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Ziel der Satzung ist die Erhaltung und Wiederherstellung der Qualität des Stadtbildes. Die vorhandenen gestalterischen Qualitäten der Gebäude in der Innenstadt sollen gesichert und bei künftigen Um- und Anbauten weiterentwickelt, vorhandene gestalterische Mängel hingegen behoben werden. Dabei ist den Erfordernissen der Werbung für Waren und Dienstleistungen Rechnung zu tragen. Die Gestaltungssatzung für die Bottroper Innenstadt hat dabei die Aufgabe, das Gesamterscheinungsbild der Innenstadt so zu beeinflussen, dass sie ihrer Funktion als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum und Mittelpunkt des städtischen Lebens weiterhin gerecht wird. Dies soll erreicht werden durch die Steuerung der Zulässigkeit von Werbeanlagen und durch die Festlegung von gestalterischen Eckpunkten.</p> <p>Ausgangspunkt sollte eine umfassende Untersuchung der stadtgestalterischen Qualitäten sein. In der Satzung sind die mit der Gestaltungssatzung verfolgten Ziele, der Geltungsbereich sowie mögliche Zonierungen festzulegen. Regelungsinhalte können u.a. die Gestaltung der Baukörper (Fassaden, Dächer, Fenster etc.) sowie die Größe, Anzahl und Gestaltung</p>

	von Werbeanlagen sein. Gültigkeit erhält die Gestaltungssatzung mit dem Satzungsbeschluss.
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61)</b>
Kosten	70.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	2

## 7.2 Handlungsfeld B – Nutzungen und Funktionen

Im Rahmen des Handlungsfelds B - Nutzungen und Funktionen wird der Ansatz verfolgt, die vorhandenen Nutzungen und Funktionen in der Bottroper Innenstadt auf Basis einer Analyse weiterzuentwickeln und zu qualifizieren sowie gegebenenfalls zu ergänzen. Die Anforderungen an die Funktionen in der Innenstadt werden immer anspruchsvoller und müssen zukunftsorientiert ausgerichtet werden. Nur so kann die Innenstadt dauerhaft ein beliebter Versorgungs-, Aufenthalts- und Lebensraum bleiben.

### Ziele

Z<sub>4</sub> – Die Innenstadt Bottrops als beliebten Anziehungspunkt qualifizieren

Z<sub>5</sub> – Menschenfreundliche Gestaltung der Bottroper Innenstadt

Z<sub>6</sub> – Schaffung zentraler Anlaufstellen und Beratungsangebote

### Maßnahmen

#### B<sub>1</sub> – Nutzungsänderung und -ergänzungen

B<sub>1.1</sub> – Diversifizierung von Nutzungen (Citymanagement)

B<sub>1.2</sub> – Zukunftsperspektive „Kaufhaus von Morgen“ (Machbarkeitsstudie)

B<sub>1.3</sub> – Städtebauliche Inwertsetzung des City-Parkplatz an der Hans-Böckler-Straße

#### B<sub>2</sub> – Integration und Beteiligung der Akteur:innen der Stadtgesellschaft

B<sub>2.1</sub> – Verfügungsfonds (Aktive Innenstadt)

B<sub>2.2</sub> – Quartiersmanagement

B<sub>2.3</sub> – Quartiersarchitekt:in

## 7.2.1 B1 – Nutzungsänderung und -ergänzungen

### B1 – Nutzungsänderung und -ergänzungen

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4, Z5
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.2, A1.6, A2.3, A2.4, A3.4, C2.1, C2.2, D3.1
Beschreibung der Maßnahme	<p>Die Maßnahme B1 - Nutzungsänderungen und -ergänzungen zielt darauf ab, die bestehenden Nutzungen in der Bottroper Innenstadt zu diversifizieren. Die bereits seit einigen Jahren bestehende und zukünftig weiter zunehmende starke Konkurrenz durch den Online-Handel stellt die Bottroper Innenstadt vor die Herausforderung, das bestehende Angebot zu qualifizieren und von den Stärken und Chancen des stationären Einzelhandels und anderer Nutzungen Gebrauch zu machen. Darüber hinaus wird das Ziel verfolgt, das Wohnangebot in der Innenstadt zu qualifizieren und durch neue Wohnangebote zu stärken und zu diversifizieren. Hierzu zählen u.a. Wohnangebote für Studierende, barrierefreies Wohnen, Mehrgenerationenwohnen sowie Angebote des geförderten Wohnungsbaus.</p> <p>Auch das Ziel der Stadt Bottrop, möglichst viele Verwaltungseinrichtungen in der Innenstadt zu konzentrieren spielt in diesem Zusammenhang eine Rolle.</p>
Verantwortlichkeit	Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15), Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Tiefbauamt (66), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement
Kosten	390.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 und 10.2, 11.1
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1



### B1.1 – Diversifizierung von Nutzungen (Citymanagement)

Beitrag zu den Zielen	Z3, Z4, Z5
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.2, A2.3, A3.4, B1.2, B2.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die Bottroper Innenstadt bietet ein breites und vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Nutzungen in den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und auch Wohnen. Um für die Herausforderungen der Zukunft, wie z.B. den zunehmenden Onlinehandel, besser gerüstet zu sein, ist eine weitere Diversifizierung der Nutzungen in der Bottroper Innenstadt zu empfehlen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Um noch mehr Menschen mit attraktiven Angeboten und Attraktionen in die Innenstadt zu locken, bedarf es unterschiedlicher Angebote, die über das Bestehende hinausgehen bzw. dieses ergänzen. Dazu zählen unter anderem Kunst- und Kultureinrichtungen, Pop-up-Stores und Büros oder auch FabLabs und Kreativräume. Die Initiierung und Koordination kann durch ein Citymanagement bzw. das Quartiersbüro erfolgen. Aufgaben des Citymanagements sind die zentrale Ansprechfunktion für Einzelhändler:innen, Gewerbetreibende und Immobilienbesitzer:innen, die kooperative Entwicklung von Ideen und Konzepten zur Attraktivitätssteigerung, die Vernetzung von Akteur:innen, Öffentlichkeitsarbeit sowie ein Leerstandsmanagement.</p> <p>Neben den gewerblichen Nutzungen weist die Bottroper Innenstadt bereits heute einen hohen Anteil an Wohnnutzungen auf, die allerdings zu einem hohen Anteil von Transferleistungsempfänger:innen belegt sind. Eine Stärkung der Wohnfunktion sollte daher auch einkommensstärkere Gruppen berücksichtigen, um einerseits eine gewisse soziale Durchmischung zu erreichen und andererseits zahlungskräftige Kund:innen für die ansässigen Geschäfte und Dienstleistungen zu generieren. Eine weitere Diversifizierung im Bereich</p>

	Wohnen sind Mehrgenerationenkonzepte und Wohnangebote für Studierende.
Verantwortlichkeit	<b>Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15)</b> , Stadtplanungsamt (61), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement
Kosten	250.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 10.2 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	2

### B1.2 – Zukunftsperspektive „Kaufhaus von Morgen“ (Machbarkeitsstudie)

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.3, A2.4, A3.4, B1.1, B2.3, C2.1, C2.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Das ehemals von Karstadt genutzte Kaufhausgebäude steht seit einigen Jahren überwiegend leer und die Nachnutzung ist trotz wiederholter Ankündigungen seitens des Eigentümers nicht abschließend geklärt. Der Eigentümer plant, das Untergeschoss, das Erdgeschoss und auch das erste Obergeschoss weiterhin mit Einzelhandel zu belegen. Für die weiteren Obergeschosse sind ein Fitnessstudio (bereits in Betrieb) und ein Hotel vorgesehen.</p> <p>Von Seiten einer Bürgerinitiative wird als Alternative vorgeschlagen, das Gebäude ganz oder teilweise als Bürostandort für die Stadtverwaltung zu nutzen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Die Pläne des Eigentümers, Nutzflächen durch Einzelhandel und andere Nutzungen zu revitalisieren, sind angesichts der zentralen Lage des Objektes grundsätzlich zu begrüßen. Es stellt sich die Frage, ob angesichts der rückläufigen Nachfrage nach Einzelhandelsflächen in der Bottroper Innenstadt eine Konzentration des Einzelhandels in dieser zentralen Lage möglich ist - z.B. durch Rückbau und Umnutzung von Einzelhandelsflächen an anderer Stelle in der Innenstadt (siehe Maßnahme A 2.3).</p> <p>Für den Standort ist ein "Kaufhaus von Morgen" denkbar, das neben Einkaufsmöglichkeiten auch Angebote für Arbeiten, Gastronomie, Soziales und Kultur bietet. Sollte das Hotel nicht in Betrieb genommen werden können, könnten die beiden obersten Geschosse aufgrund des bereits für das Hotel geschaffenen Lichthofes für besondere Wohnzwecke oder als Bürostandort für die Stadtverwaltung oder andere Behörden bzw. Unternehmen genutzt werden.</p>

Wenn sich die Nutzung eines Teils des Objekts für die Stadt Bottrop als sinnvoll erweisen sollte, ist zu prüfen ob und ggf. wie die Stadt hier nicht als Mieter, sondern als Miteigentümer aktiv werden kann, ohne das gesamte Objekt übernehmen zu müssen. In diesem Zusammenhang ist auch zu ermitteln, welche Organisationsform und welche Akteur:innen - ggf. unter Beteiligung der Stadt - für eine den Zielen der Sanierungssatzung und des ISEK entsprechende Nachnutzung sinnvoll sein können.

Die Sanierungssatzung „Hansaviertel“ bietet der Stadt Bottrop im Geltungsbereich der Satzung grundsätzlich ein Vorkaufsrecht im Falle des Verkaufs einer Immobilie (das jedoch im Falle eines Verkaufs aus einer Insolvenzmasse nicht greift). Die Nebenkosten eines Erwerbs sowie die Kosten einer Zwischenfinanzierung können gefördert werden.

Bei allen Varianten ist zu beachten, dass das Objekt über nahezu keine Stellplätze verfügt und auch nicht direkt mit dem MIV erschlossen ist.

Eine Umnutzung des ehemaligen Kaufhauses zu einem nutzungsgemischten Aufenthaltsort für verschiedene Altersgruppen fördert die Belebung der Innenstadt und zieht neue Nutzergruppen in die Innenstadt. Im Rahmen einer Neuausrichtung des Objektes ist in jedem Fall anzustreben, dass die ehemals durch das Gebäude führende Wegeverbindung von der Hansastrasse zur Hochstrasse wiederbelebt wird.

Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65),</b> Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15)
Kosten	60.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	1

### B1.3 – Städtebauliche Inwertsetzung des City-Parkplatz an der Hans-Böckler-Straße

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.6, A3.4, D3.1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der City-Parkplatz an der Hans-Böckler-Straße, der sich gegenüber des Gleiwitzer Platzes befindet und somit auch die Eingangssituation in die Bottroper Innenstadt bildet, wird mit seiner derzeitigen Parkplatznutzung der zentralen Lage nicht gerecht. Sowohl der hohe Versiegelungsgrad als auch die fehlende Raumkante sind an dieser Stelle zu bemängeln.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Die derzeit untergenutzte Fläche des City-Parkplatzes an der Hans-Böckler-Straße sollte daher mittelfristig einer baulichen Nutzung zugeführt werden, vorrangig im Bereich des (bezahlbaren) Wohnens und ergänzt durch Büros, Kleingewerbe und/oder Dienstleistungen und den dafür erforderlichen Stellplätzen. Die Bebauung soll als Eingang zur Innenstadt fungieren und sich durch eine nachhaltige Bauweise auszeichnen. Einzelhandel ist nicht vorgesehen.</p> <p>Wenn die zukünftige Nutzung der benachbarten Flächen (Gleiwitzer Platz, Schützenstraße) geklärt ist, könnte die Stadt ein Qualifizierungsverfahren durchführen, um die städtebaulich sinnvollste Nutzung für diese Fläche zu finden. Eine Konzeptvergabe für eine städtebaulich höherwertige Nutzung kann sich anschließen.</p>
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66)</b>
Kosten	80.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 oder 11.1
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	3

## 7.2.2 B2 – Integration und Beteiligung der Akteur:innen der Stadtgesellschaft

### B2 – Integration und Beteiligung der Akteur:innen der Stadtgesellschaft

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z4, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.1, A2.2, A3.1, A3.2, A3.3, A3.4, A3.5, B1.1, C2.1, C2.2, D1
Beschreibung der Maßnahme	Um ein breites Spektrum unterschiedlicher Akteur:innen in den Planungsprozess der Bottroper Innenstadt einzubinden und mitwirken zu lassen, sollen im Rahmen des ISEK verschiedene Maßnahmen zur Partizipation umgesetzt werden. Die Maßnahme B2 - Integration und Beteiligung der Akteur:innen der Stadtgesellschaft zielt darauf ab, die unterschiedlichen Akteur:innen und Projekte untereinander zu koordinieren und eine Anlaufstelle in der Bottroper Innenstadt zu schaffen. Dies soll durch ein fachlich besetztes Stadtteilbüro geschehen, das eine beratende und koordinierende Funktion übernimmt. Das Stadtteilbüro soll außerdem Anlaufstelle für Beratungsleistungen bei einer Quartiersarchitekt:in sein, der auch bei der Erarbeitung von Konzepten und Leitlinien mitwirkt. Darüber hinaus soll das Engagement von Bürger:innen, Gewerbetreibenden und sonstigen Akteur:innen durch die Bereitstellung eines Verfügungsfonds unterstützt werden.
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (61), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)
Kosten	2.320.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 10.2 und 11.1, private Eigenmittel

**B2.1 – Verfügungsfonds (Aktive Innenstadt)**

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z3, Z6
Wechselwirkung mit anderen Projekten	B1.1, B2.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Im Rahmen der Entwicklung der Bottroper Innenstadt soll ein Verfügungsfonds zur Unterstützung von selbstständigen Aktivitäten der Akteur:innen vor Ort eingerichtet werden. Der Fonds wird zu 50% aus Mitteln der Städtebauförderung und zu 50% aus Mitteln der Akteur:innen vor Ort (z.B. Gastronomie, Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe) finanziert. Die Mittel des Verfügungsfonds werden für investive und investitionsvorbereitende Maßnahmen eingesetzt. Mittel, die nicht aus der Städtebauförderung stammen, können auch für nicht-investive und marketingwirksame Maßnahmen eingesetzt werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Ergänzend zu den geförderten Maßnahmen wird ein Verfügungsfonds eingerichtet, der die Möglichkeit bietet, das ehrenamtliche Engagement der Bewohnerschaft zu stärken und private Maßnahmen zu finanzieren. Antragsberechtigt sind alle Bewohner:innen, Vereine, Einrichtungen und Initiativen, die sich im Sinne der Fördergrundsätze und -ziele in der Bottroper Innenstadt engagieren. Gefördert werden sollen Projekte und Aktivitäten, die einen direkten Quartiersbezug haben und von denen möglichst viele Menschen profitieren. Die Vergabe der Mittel kann über einen Quartiersbeirat erfolgen, der sich aus Bürger:innen, Akteur:innen aus dem Quartier und politischen Vertreter:innen zusammensetzt.</p> <p>Mit Hilfe der finanziellen Mittel des Verfügungsfonds sollen bürgerschaftliches Engagement aktiviert und Projektideen von Bürger:innen, Initiativen und Vereinen aus dem Quartier niederschwellig umgesetzt werden können. Die Identifikation mit dem eigenen Quartier und das Zusammenleben sollen gestärkt werden.</p>

	<p>Für die Vergabe der Mittel wird eine Richtlinie erarbeitet. Ebenso ist ein Beirat für den Verfügungsfonds zu benennen. In der Richtlinie wird festgelegt, wie der demokratische Auswahlprozess der Projekte erfolgt und sichergestellt werden soll. Darüber hinaus muss perspektivisch beraten werden, wer den Fonds von privater Seite unterstützen kann. Ein Flyer, der als Information der privaten Akteur:innen fungiert, kann die Funktionsweise des Verfügungsfonds vermitteln. Inhalte der Förderung können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Temporäre Gestaltung von Plätzen und Straßenräumen</li> <li>&gt;&gt; Umnutzungskonzepte für Ladenflächen</li> <li>&gt;&gt; Aktionen und Veranstaltung zur Aktivierung von Kund:innen</li> <li>&gt;&gt; Standortmarketing</li> <li>&gt;&gt; Beschilderung und Information</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b>
Kosten	80.000 €/Jahr 320.000 € für 4 Jahre
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 10.2, private Eigenmittel
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1



**B2.2 – Quartiersmanagement**

Beitrag zu den Zielen	Z3, Z4, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.2, A3.1, A3.2, A3.3, A3.4, B1.1, B2.1, B2.3, D1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Mit dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Bottroper Innenstadt und den darin enthaltenen Maßnahmen kommen auf die Stadt zahlreiche komplexe Aufgaben zu, deren Koordination nicht allein aus der Verwaltung heraus erfolgen kann. Ein Stadtteilbüro soll die Projektleitung in Bottrop unterstützen und vor Ort an der Umsetzung der Projekte arbeiten. Das Quartiersmanagement muss über Know-how in den Bereichen städtebauliche Planung, Moderation, Öffentlichkeitsarbeit und Projektsteuerung im Quartier verfügen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Das Quartiersmanagement bildet eine zentrale Anlaufstelle für verschiedene Akteur:innen in der Bottroper Innenstadt. Von hier aus werden Projekte koordiniert, Veranstaltungen geplant und Informations- und Beratungsangebote bereitgestellt. Unterschiedliche Akteur:innen werden hierdurch miteinander vernetzt. Außerdem unterstützt das Büro bürgerschaftliches Engagement. So können Projekte direkt aus der Innenstadt heraus geplant und umgesetzt werden.</p> <p>Das Büro soll in einer kleinen Immobilieneinheit und zentral in der Bottroper Innenstadt liegen, um eine gute Sichtbarkeit und Erreichbarkeit zu gewährleisten. Darüber hinaus sollte das Büro zu unterschiedlichen Zeiten geöffnet sein, so dass auch Berufstätige die Möglichkeit haben, sich zu engagieren. Es sollten 1-2 Personen als zentrale Ansprechpartner:innen für die Koordinierung und Beratung zur Verfügung stehen. Zu den Kernaufgaben des Quartiersmanagements gehören:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Unterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen des I-SEK</li> <li>&gt;&gt; Konzeption, Organisation, Durchführung und Evaluation von Beteiligungsformaten</li> <li>&gt;&gt; Beratungsleistungen (z.B. Verfügungsfonds, Fördermöglichkeiten)</li> <li>&gt;&gt; Stärkung und Ermunterung des bürgerlichen Engagements</li> <li>&gt;&gt; Vernetzung und Koordination unterschiedlicher Akteur:innen</li> <li>&gt;&gt; Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b>
Kosten	125.000 € / Jahr 1.000.000 € für 8 Jahre
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 11.1
Umsetzungszeitraum	langfristig
Priorität	1

### B2.3 – Quartiersarchitekt:in

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z4, Z6, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.1, A2.2, A2.3, A3.5, C2.1, C2.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Ergänzend zu den Maßnahmen des Hof- und Fassadenprogramms und zur Umsetzung der Maßnahmen im Allgemeinen bietet eine Quartiersarchitekt:in eine sinnvolle Ergänzung. Die Quartiersarchitekt:in bietet eine Beratung in Bezug auf bauliche Qualitäten und Ziele in der Bottroper Innenstadt. Diese Person kann auch das Stadtteilbüro in der Bottroper Innenstadt ergänzen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Die verantwortliche Person sollte ebenfalls im Stadtteilbüro angesiedelt sein und als Ansprechperson für bauliche Beratungs- und Förderangebote zur Verfügung stehen. Ziel ist es, den erhaltenswerten Gebäudebestand zu sichern und defizitäre Gebäudestrukturen zu qualifizieren. Dazu sollte die Stelle fachkundig besetzt werden. Die Stelle erfüllt Beratungsleistungen für Eigentümer:innen und erarbeitet eigene Farb- und Gestaltungskonzepte. Insbesondere bei aufwendigeren Sanierungs- und Umbaumaßnahmen, wie z.B. dem Umbau zu barrierefreiem Wohnraum, sind Beratungsleistungen vor Ort unerlässlich. Dazu gehören die Beratung zu Fördermöglichkeiten, die Prüfung der Wirtschaftlichkeit sowie die Unterstützung bei Anträgen und Genehmigungsverfahren. Die Kernaufgaben einer Quartiersarchitektin oder eines Quartiersarchitekten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Begleitung des Hof- und Fassadenprogramms</li> <li>&gt;&gt; Unterstützung der Gestaltungssatzung und -fibel</li> <li>&gt;&gt; Unterstützung und Beratung bei der Umsetzung von baulichen Umbaumaßnahmen</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;&gt; Beratungsleistungen (z.B. Fördermöglichkeiten, Barrierefreiheit, Energetische Sanierung)</li> <li>&gt;&gt; Vernetzung und Koordination unterschiedlicher Akteur:innen</li> <li>&gt;&gt; Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b>
Kosten	125.000 € / Jahr 1.000.000 € für 8 Jahre
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 11.1
Umsetzungszeitraum	langfristig
Priorität	2

## 7.3 Handlungsfeld C – Grün und Klima

Das Handlungsfeld C - Grün und Klima verfolgt das Ziel, die Bottroper Innenstadt grüner und klimaresilienter zu gestalten. Dadurch wird die Innenstadt zu einem klimaangepassten Lebensraum und ist auf zukünftig zunehmende Extremwetterereignisse vorbereitet. Dies kommt nicht nur der Natur und der Biodiversität zugute, sondern hat auch einen erheblichen Mehrwert für die Bevölkerung.

### Ziele

Z7 – Innenstadt als klimaresiliente Mitte der Stadt Bottrop

Z8 – Abkühlung durch Integration von Wasser und Grün in der Innenstadt

Z9 – Schaffung eines guten energetischen Gebäudebestandes

### Maßnahmen

#### C1 – Klimagerechte Gestaltung öffentlicher Räume

C1.1 – Integration von Wasser zur Abkühlung der öffentlichen Plätze

C1.2 – Integration von Grünstrukturen im Innenstadtbereich

C1.3 – Grüne Oase an der Schützenstraße

C1.4 – Ehrenpark: „Garten der Klimaresilienz“

#### C2 – Klimagerechte Gebäudesanierung

C2.1 – Förderung von Dach-, Fassaden- und Hofbegrünung

C2.2 – Energetische Gebäudesanierung

## 7.3.1 C1 – Klimagerechte Gestaltung öffentlicher Räume

### C1 – Klimagerechte Gestaltung von öffentlichen Räumen

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z3, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.7, A2.1, A3.1, A3.2, A3.3, D1, D3.1
Beschreibung der Maßnahme	Neben einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Bottroper Innenstadt sind klimatische Aspekte bei der Gestaltung unabdingbar. Dies geschieht unter anderem durch die Integration von mehr Grün in den stark versiegelten Innenstadtbereich. Neben der Begrünung und Beschattung von Plätzen wird auch die Integration von Wasserelementen empfohlen. Gleichzeitig sollen verdichtete Flächen entsiegelt und neue Grünflächen, wie z.B. an der Schützenstraße, geschaffen werden. Darüber hinaus werden bestehende Grünflächen wie der Ehrenpark durch Klimaanpassungsmaßnahmen qualifiziert. Das Zusammenspiel von kühlenden Maßnahmen in der Bottroper Innenstadt führt zu mehr Aufenthaltsqualität und gesünderen Lebensbedingungen.
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (61), Tiefbauamt (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Jugendamt (51), Bottroper Sport- und Bäderbetrieb (BBSB)
Kosten	3.150.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel (BMWSB), Natürlicher Klimaschutz in kommunalen Gebieten (BMEL)

**C1.1 – Integration von Wasser zur Abkühlung der öffentlichen Plätze**

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.7, A3.2, C1.3, C1.4
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Innenstadtbereich von Bottrop ist ein hochgradig versiegelter Raum, in dem laut Klimaanalyse ein sehr ungünstiges Innenstadtklima herrscht, das in den Sommermonaten zu Hitzebelastungen und Hitzeinseln führt. Dies stellt eine Belastung für die Bevölkerung dar und mindert die Aufenthaltsqualität. Zur Abkühlung der Innenstadt sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die das Element Wasser in den öffentlichen Raum integrieren.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Das Element Wasser bietet Spiel- und Abkühlungsmöglichkeiten im Sommer und ist Teil der Klimaanpassung für die Innenstadt. Dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klassische Brunnenanlagen (z.B. vor dem Rathaus)</li> <li>• Wasserdüsen im Boden (z.B. wie am Südringcenter)</li> <li>• Wasserläufe oder Wasserrinnen</li> </ul> <p>Einige dieser Wasserprojekte haben den Vorteil, dass sie im abgestellten Zustand keinen oberirdischen Raum beanspruchen und somit nicht in Konkurrenz zu anderen temporären Nutzungen (Kirmes, Märkte, Feste etc.) treten.</p> <p>Auf dem Ernst-Wilczok-Platz und dem Berliner Platz befinden sich zwei Brunnenanlagen, die zum einen sanierungsbedürftig und zum anderen politisch umstritten sind. In beiden Fällen besteht auf jeden Fall Handlungsbedarf.</p> <p>Weitere zu prüfende Plätze sind der Gleiwitzer Platz und der heutige Parkplatz an der Schützenstraße (für beide wird eine Umnutzung mit Tiefgarage und Begrünung diskutiert), der Pferdemarkt sowie Kreuzkamp und Trapez. Die beiden letztgenannten Flächen wurden allerdings in den letzten Jahren mit Mitteln der Städtebauförderung umgestaltet, so dass eine</p>

	nachträgliche Installation förder technisch schwierig werden könnte.
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>
Kosten	800.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel (BMWSB)
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1



### C1.2 – Integration von Grünstrukturen im Innenstadtbereich

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.1, A1.2, A1.3, A1.5, A1.7, A3.2, C1.3, C1.4, D1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die dichte Bebauung und der überwiegend versiegelte öffentliche Raum führen zu einem sehr geringen Grünflächenanteil in der Bottroper Innenstadt. Hitzestress und schlechte Luftaustauschbedingungen sind die Folge. Die einzige grüne Freifläche befindet sich im Ehrenpark, die übrigen Plätze und Straßen weisen wenig Grün auf. Um die Innenstadt zu begrünen, sollte der Grünflächenanteil durch Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen insbesondere im öffentlichen Raum erhöht werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Öffentliche Räume, die für die Integration von Grünstrukturen geeignet und notwendig sind, sind u.a. der Berliner Platz, der Kirchplatz, der Ernst-Wilczok-Platz sowie der Gleiwitzer Platz. Die Form der Begrünungsmaßnahmen kann von Entsiegelungsmaßnahmen, Baumpflanzungen, Blühwiesen oder auch temporärem Grün variieren. In Bereichen, in denen eine dauerhafte Begrünung aufgrund der Untergrundstrukturen nicht möglich ist, soll der Einsatz mobiler Bepflanzungen geprüft werden. Dies können Aufschüttungen, Kübelpflanzungen oder auch Aufenthaltsbereiche wie mobile grüne Zimmer sein. Weitere Begrünungsmaßnahmen sind z.B. temporäre Thementgärten (z.B. Sinnesgarten), Pocket Parks oder auch Flächen für Urban Gardening Projekte. Letztere würden sich besonders für öffentliche Plätze eignen, da sie neben der Abkühlung auch die Aufenthaltsqualität erhöhen und zur Belebung der Innenstadt beitragen. Insgesamt würden mehr Grünstrukturen das Mikroklima in der Bottroper Innenstadt verbessern, die Aufenthaltsqualität erhöhen und das Stadtbild verschönern.</p>

Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>
Kosten	1.000.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel (BMWSB)
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	1

**C1.3 – Blaue und grüne Oase an der Schützenstraße**

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z3, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.6, A2.1, A3.2, C1.2, D3.1
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Parkplatz an der Schützenstraße stellt derzeit einen untergenutzten öffentlichen Raum dar, aufgrund seines hohen Versiegelungsgrads zusätzlich zum Hitzestress in der Innenstadt beiträgt.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Die derzeit als Parkplatz genutzte Fläche soll zukünftig eine neue „Blaue und grüne Oase“ bilden und als Bindeglied zwischen einer Neubauentwicklung an der Schützenstraße und der bestehenden Innenstadt fungieren. Der derzeit wenig beachtete innerstädtische Platz soll durch mehr Bäume, Wasserelemente und Spielmöglichkeiten für Familien und Jugendliche attraktiv gemacht werden und von einer „Rückseitenatmosphäre“ zu einem neuen Teil der Innenstadt werden. Darüber hinaus eignet sich der Platz auch für Urban Gardening, wodurch weitere Zielgruppen angesprochen werden und zur Belebung des Raumes und der Biodiversität beiträgt. Hochbeete könnten gemietet und individuell gestaltet werden. Die wegfallenden Stellplätze können bei Bedarf durch eine Tiefgarage unter der Fläche oder in der näheren Umgebung kompensiert werden.</p>
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>
Kosten	2500m <sup>2</sup> (umzugestaltende Teilfläche) x 300 €/m <sup>2</sup> + 18% Bau- nebenkosten = 900.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel (BMWSB)
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Priorität	3

#### C1.4 – Ehrenpark: „Garten der Klimaresilienz“

Beitrag zu den Zielen	Z1, Z4, Z5, Z7, Z8
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A3.1, C1.1, C1.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Dem Ehrenpark kommt als „Generationenpark und als einzige größere innerstädtische Grünfläche eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt sowohl für die Naherholungsfunktion als auch die klimatische Funktion im Innenstadtbereich. Neben ausgedehnten Wiesenflächen und einem großen Bestand an Baumstrukturen verfügt der Park über verschiedene Spiel- und Sportmöglichkeiten sowie eine Hundewiese. Ein Manko, welches insbesondere durch die Bürger:innen mitgeteilt wurde, ist jedoch die Kriminalitätsproblematik und das schlechte Sicherheitsgefühl.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Durch die Umgestaltung zum „Garten der Klimaresilienz“ wird die Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet gestärkt. Dadurch passt sich der Park als Versickerungs- und Schattenplatz an Starkregenereignisse und hohe Temperaturen an und kann eine übergreifende Funktion für den Innenstadtbereich übernehmen. Die Pflanzung von klimaresilienten Bäumen, die steigenden Temperaturen und Wasserknappheit standhalten können, dient einerseits der Natur und schafft weitere Schattenplätze. Um die Biodiversität im Park zu erhöhen, können bienenfreundliche Wildblumenwiesen angepflanzt werden, die zudem das Erscheinungsbild des Ehrenparks aufwerten. Darüber hinaus sollen die Funktionen des Ehrenparks verbessert und aufgewertet werden, auch um der Kriminalitätsproblematik durch ein hochwertiges und belebtes Umfeld entgegenzuwirken. Eine verbesserte Beleuchtung trägt dazu bei, Angsträume und dunkle Ecken im Stadtgebiet zu vermeiden. Darüber hinaus ist bei der bestehenden und ergänzenden Bepflanzung darauf zu achten, dass keine uneinsehbaren Orte</p>

	entstehen. Die Beleuchtung sollte so gewählt werden, dass Insekten, Fledermäuse, Vögel und andere Tiere nicht beeinträchtigt werden.
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Jugendamt (51), Bottroper Sport- und Bäderbetrieb (BBSB)</b>
Kosten	450.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 8.5, Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel (BMWSB)
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	3

## 7.3.2 C2 – Klimagerechte Gebäudesanierung

### C2 – Klimagerechte Gebäudesanierung

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.2, A2.3, A3.5, B2.3
Beschreibung der Maßnahme	Neben der Gestaltung des öffentlichen Raumes wird das Mikroklima maßgeblich von der Bebauung beeinflusst. In der Bottroper Innenstadt führt die hohe bauliche Dichte in Verbindung mit dem weitgehenden Fehlen einer Dach- und Fassadenbegrünung zur Bildung einer urbanen Hitzeinsel. Die Gebäude bieten dementsprechend aber auch ein erhebliches Potenzial zur Abkühlung der Bottroper Innenstadt bei gleichzeitiger Optimierung der Gebäudedämmung. Grundstücke, Fassaden und Dächer können begrünt werden. Darüber hinaus gilt es, die Gebäudeeffizienz durch bauliche Maßnahmen zu optimieren, wofür Fördermaßnahmen und Beratungsleistungen für die Eigentümer:innen angeboten werden müssen.
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement/-architekt:in
Kosten	3.200.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 10.1, Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG EM)

**C2.1 – Förderung von Dach-, Fassaden- und Hofbegrünung**

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.2, A3.5, B2.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Neben Straßen und Plätzen bieten auch Dachflächen, Fassaden und Hinterhöfe ein enormes Potenzial zur Begrünung und Kühlung der Stadt. Der Gebäudebestand in der Bottroper Innenstadt weist viele Flachdächer auf, die sich für eine Dachbegrünung eignen würden. Sowohl für die Eigentümer:innen als auch für die Allgemeinheit würde eine Dachbegrünung verschiedene Vorteile bieten. Begrünte Dächer speichern Niederschlagswasser und haben eine kühlende Funktion.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Zur Förderung von Dach-, Fassaden- und Hofbegrünungen sollen Eigentümer:innen angeregt und unterstützt werden, die eigene Immobilie zu begrünen und einen ökologischen Mehrwert zu erzielen. Durch die Bereitstellung von Fördergeldern entstehen Anreize, die Eigentümer:innen dazu bewegen, aktiv zu werden und in die eigene Immobilie zu investieren. Förderberechtigt sollten alle Eigentümer:innen und Nutzer:innen im Fördergebiet sein, die über eine geeignete Mindestfläche verfügen. Die Unterstützung und Beratung sollte durch das Quartiersbüro erfolgen.</p>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS),</b> Quartiersmanagement/-architekt:in
Kosten	200.000 € / Jahr; 1.600.000 € für 8 Jahre
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 10.1
Umsetzungszeitraum	langfristig
Priorität	2

## C2.2 – Energetische Gebäudesanierung

Beitrag zu den Zielen	Z2, Z9
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A2.2, A2.3, B2.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Viele Gebäude in der Bottroper Innenstadt sind in einem energetisch nicht zeitgemäßen Zustand und sollen in naher Zukunft saniert werden. Im Rahmen der Klimaschutzziele der Bundesregierung spielen energieeffiziente Gebäude eine wichtige Rolle bei der Reduzierung von Emissionen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Um die Sanierungsquote in der Bottroper Innenstadt zu erhöhen, den Energieverbrauch zu senken und die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, müssen Anreize zur energetischen Gebäudesanierung geschaffen werden. Durch Beratungsleistungen und finanzielle Unterstützung werden Eigentümer:innen angeregt und unterstützt, ihre eigenen Immobilien aufzuwerten. Hierzu sollte die Stadt Bottrop Fördermittel für ein definiertes Fördergebiet zur Verfügung stellen. Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung sind u.a. Wärmedämmung, Erneuerung von Fenstern und Türen, Austausch oder Erneuerung von Heizungsanlagen sowie die Installation von Photovoltaikanlagen. Voraussetzung für die Förderung ist eine Energieberatung durch qualifiziertes Fachpersonal, welches durch die zuständige Quartiersarchitektin bzw. den Quartiersarchitekten übernommen wird.</p>
Verantwortlichkeit	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement/-architekt:in</b>
Kosten	200.000 € / Jahr; 1.600.000 € für 8 Jahre
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 10.1, Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG EM)
Umsetzungszeitraum	langfristig
Priorität	2



## 7.4 Handlungsfeld D – Mobilität und Verkehr

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer Ansprüche in Kombination mit den Anforderungen der Nutzer:innen an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht allein an einzelnen Verkehrsmitteln ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität und der Aufenthaltsqualität in der Gesamtheit fördern.

### Ziele

Z10 – Förderung des Umweltverbundes in der Innenstadt

Z11 – Straßenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen

Z12 – Erreichbarkeit der lokalen Wirtschaft optimieren

### Maßnahmen

D1 – Verkehrsversuch Osterfelder Straße

D2 – Optimierung bestehender Straßenräume

D2.1 – Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche

D2.2 – Neuaufteilung Straßenraum in Wohnstraßen

D2.3 – Radabstellanlagen / Mobilstationen

D3 – Verkehrskonzepte

D3.1 – Parkraumkonzept

D3.2 – Radverkehrskonzept

D3.3 – Fußverkehrskonzept Innenstadt

## 7.4.1 D1 – Verkehrsversuch Osterfelder Straße

### D1 – Verkehrsversuch Osterfelder Straße

Beitrag zu den Zielen	Z10, Z11
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.2, A1.3, A1.6, B2.2, D3.1, D3.2, D3.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Der Verkehrsraum der Osterfelder / Horster Straße (L 511) dominiert mit einer Fahrbahnbreite von 11 m den städtebaulich sensiblen Bereich zwischen Fußgängerzone und Gastromeile. Der Kfz-Verkehr wirkt, trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h, mit ungefähr 10.000 Kfz/24 h als erhebliche Barriere. Aufgrund der wenigen Parkplätze kann davon ausgegangen werden, dass ein überwiegender Teil des Verkehrs reiner Durchgangsverkehr ist und damit nicht unmittelbar zu einer Belebung der angrenzenden Geschäfte beiträgt. Über die bestehenden LSA-Furten wird der linienhafte Querungsbedarf von Fußgänger:innen zudem nur unzureichend bedient (siehe Abbildung 24).</p> <p>Aus städtebaulicher Sicht und bezüglich der Aufenthaltsqualität entspricht die Gestaltung nicht den Ansprüchen an die bedeutsame Lage in der Innenstadt.</p> <p>Abbildung 24: Linienhafter Querungsbedarf auf der Osterfelder Straße</p>  <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p>

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und Belebung der lokalen Wirtschaft an der Osterfelder Straße wird empfohlen, den individuellen Kfz-Durchgangsverkehr zu minimieren bzw. zu unterbinden und den Straßenraum mit Fokus auf Bedürfnisse der Aufenthaltsqualität auszurichten. Aufgrund der vielfältigen Anforderungen sollte die Umsetzung als Verkehrsversuch mit folgenden Inhalten gestaltet werden:

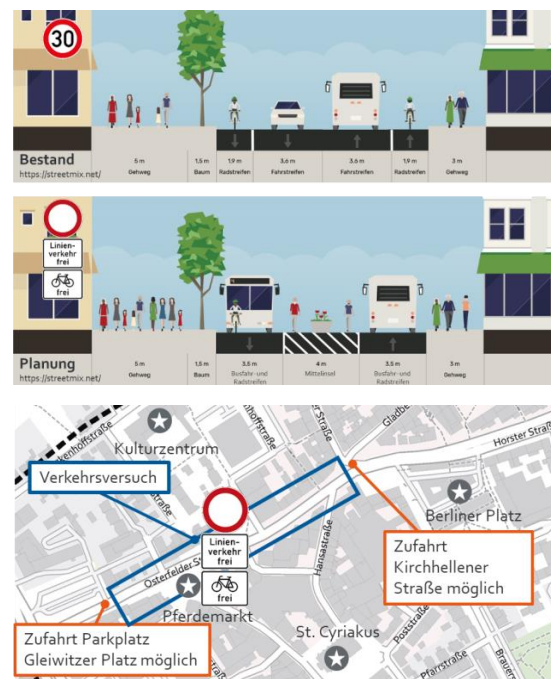
- Sperrung des Abschnittes zwischen dem Parkplatz Gleiwitzer Platz und der Kirchhellener Straße für den MIV (siehe Abbildung 25).
- Freigabe für Linienverkehr, Lieferverkehr, Taxen und Radverkehr (und ggf. einzelner Bewohner:innen zur Zufahrt ihrer Grundstücke).
- Neuaufteilung des bestehenden Straßenraumes durch Markierungslösungen und temporäre Möblierung und Bepflanzung (Baustellenbarken, Blumenkübel...) (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).
  - Anlage eines Mittelstreifens
  - Gemeinsame Nutzung Linienverkehr / Radverkehr eines gemeinsamen Fahrstreifens
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 10 km/h (ggf. Beibehaltung Tempo 30 km/h).
- Evaluation mit verkehrstechnischen und subjektiven Elementen (Knotenstromzählungen, Befragungen der Geschäftsinhabenden und Bewohner:innen...).
- Alternativ: Sperrung des Abschnittes zwischen dem Parkplatz Gleiwitzer Platz und der Kirchhellener Straße für den MIV-Durchgangsverkehr und Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 10) wie bisher in der Kirchhellener Straße oder in der Poststraße.

Im gesamten Bereich entfällt eine geringe Anzahl an Parkplätzen (<10), was aufgrund der Vielzahl an angrenzenden Parkplätzen (zum Beispiel am Gleiwitzer Platz) zu vernachlässigen ist.

Aufgrund der absehbaren Verlagerung der bestehenden Kfz-Verkehre wird empfohlen, mindestens die Auslastung der Knoten an der Friedrich-Ebert-Straße (L 631) und der Prosperstraße/Peterstraße (L 641) in die Evaluation einzu-beziehen.

Da die Osterfelder Straße Teil des Landesstraßenzugs L511 / L633 ist, sind Abstimmungen mit der Bezirksregierung Münster erforderlich. Für eine dauerhafte Umgestaltung der Straße müsste eine alternative Route für diesen Landesstraßenzug gefunden werden, die geeignet ist, die zu verlagernden Verkehre aufzunehmen.

Abbildung 25: Neuaufteilung des Straßenraums



Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Straßenverkehrsamt (36), Bezirksregierung Münster</b>
Kosten	Ca. 75.000 €
Finanzierung	Keine
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig
Priorität	1

## 7.4.2 D2 – Optimierung bestehender Straßenräume

### D2 – Optimierung bestehender Straßenräume

Beitrag zu den Zielen	Z10, Z11, Z12
Wechselwirkung mit anderen Projekten	C1.3, D1, D3.2, D3.3
Beschreibung der Maßnahme	Da viele Straßenräume in der Bottroper Innenstadt zu Gunsten des MIV gestaltet sind, verfolgt die Maßnahme D2 - Optimierung bestehender Straßenräume das Ziel, eine gerechtere Straßenraumaufteilung herzustellen und die Belange anderer Verkehrsteilnehmer:innen zu stärken. So wird der Ansatz verfolgt, den Fuß- und Radverkehr zu stärken, indem z.B. Straßenräume verkehrsberuhigt gestaltet und Straßenräume neu aufgeteilt werden. Darüber hinaus sollen Angebote für den Umweltverbund durch die Förderung von Fahrradabstellanlagen und Mobilstationen gestärkt werden.
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (61), Tiefbauamt (66)
Kosten	325.000 €
Finanzierung	Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) / Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

## D2.1 – Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche

Beitrag zu den Zielen	Z10, Z11
Wechselwirkung mit anderen Projekten	-
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Auf den befahrbaren Geschäftsstraßen bestehen verschiedene zulässige Höchstgeschwindigkeiten. Diese liegen in der Regel zwischen 10 und 30 km/h. Dabei sind niedrige Geschwindigkeiten innerhalb Geschäftsstraßen grundsätzlich positiv zu bewerten, da so die Verkehrssicherheit gesteigert wird und Fußgänger:innen das Interagieren mit den Kfz ermöglicht wird. Dennoch bleiben auch bei niedrigen Geschwindigkeiten die Nutzer:innen auf der Fahrbahn bevorrechtigt. Fußgänger:innen müssen die Gehwege nutzen und haben die Fahrbahn unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten.<sup>32</sup> Dabei besteht insbesondere in Geschäftsstraßen die Anforderung nach linienhaften Querungsmöglichkeiten,<sup>33</sup> welche durch die bestehenden Regelungen nicht hinreichend erfüllt werden.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Im Untersuchungsgebiet wurden folgende Bereiche identifiziert, wo die Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen empfohlen wird, um die Bevorrechtigung der Fußgänger:innen zu gewährleisten. So könnten die angrenzenden Geschäftsstandorte aufgewertet werden, da die Erreichbarkeit für fußläufige Kund:innen gesteigert würde.</p>

<sup>32</sup> Vgl.: Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist; § 25 Fußgänger

<sup>33</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006, S. 51

	<p>&gt;&gt; Kirchhellener Straße (zwischen Horster Straße und Ernst-Wilczok-Platz)</p> <p>&gt;&gt; Poststraße (Bereich Berliner Platz)</p> <p>&gt;&gt; Paßstraße (Bereich Berliner Platz)</p> <p>Zukünftig sollte eine weitere Ausweitung der verkehrsberuhigten Bereiche innerhalb der Geschäftsstraßen geprüft werden.</p>
Verantwortlichkeit	<b>Straßenverkehrsamt (36)</b> , Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66)
Kosten	< 10.000 € (Beschilderung, kleinere bauliche Anpassungen)
Finanzierung	Keine
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig
Priorität	3

## D2.2 – Neuaufteilung Straßenraum in Wohnstraßen

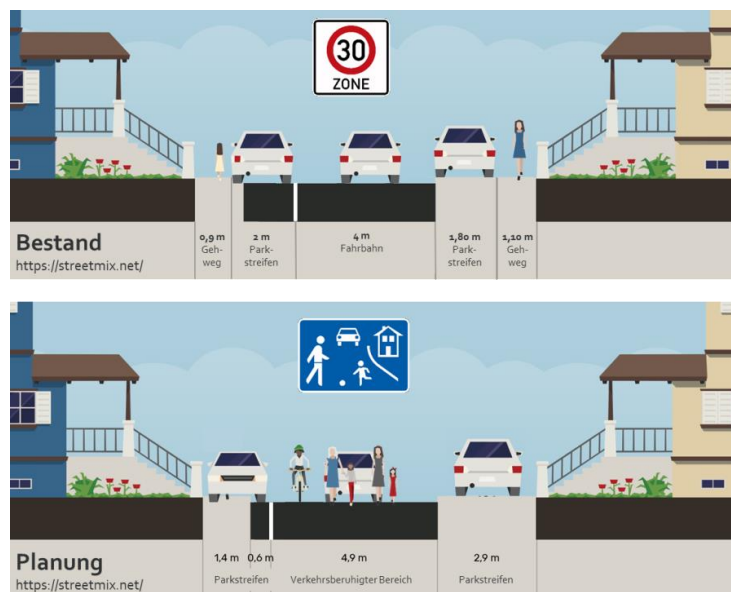
Beitrag zu den Zielen	Z11
Wechselwirkung mit anderen Projekten	-
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>In mehreren Wohnstraßen in zentralen Bereichen Bottrops wird die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität durch parkende Kfz eingeschränkt. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die bestehende Straßenraumaufteilung, bei der Restgehwegbreiten von unter 1,50 m verbleiben (siehe beispielhaft Abbildung 26).</p> <p>Abbildung 26: Zu schmale Gehwege in der Bothenstraße</p>  <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Um die Barrierefreiheit herzustellen und dabei die bestehenden Parkplätze möglichst zu erhalten, werden die im Folgenden aufgeführten Umgestaltungsmaßnahmen empfohlen. In der Regel sind dazu keine baulichen Maßnahmen erforderlich (lediglich markierungsarbeiten und kleine Anpassungen), da es sich um eine Umnutzung der bestehenden Querschnitte handelt (vgl. Abbildung 27).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es wird ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Die niveaugleiche Fahrbahn dient als Bewegungsfläche und Fahrbahn.</li> <li>▪ Der parkende Kfz-Verkehr wird an den äußersten Randbereich verlagert. Die ggf. erhöhten Gehwege dienen als Parkplätze.             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist eine Markierung der Parkflächen erforderlich.</li> </ul> </li> </ul>



- An den Hauseingangsbereichen sollten ausreichende Bereiche freibleiben, um Sichtbeziehungen zu ermöglichen.
- Es wird die Kennzeichnung der Eingangsbereiche empfohlen, mindestens durch eine Verschmälerung der Einmündungen.

Mögliche Standorte, an denen die neue Regelung getestet werden können, sind die Bothenstraße und die Torneustraße.

Abbildung 27: Neuaufteilung des Straßenraums



Verantwortlichkeit	<b>Straßenverkehrsamt (36), Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66)</b>
Kosten	< 10.000 -20.000€ pro Straße (je nach Aufwand)
Finanzierung	Keine / Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) (Bagatellgrenze zu beachten)
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	2

### D2.3 – Radabstellanlagen / Mobilstationen

Beitrag zu den Zielen	Z10, Z12
Wechselwirkung mit anderen Projekten	C1.3, D1, D3.2, D3.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Die Erreichbarkeit der Zielorte für den Radverkehr, wie beispielsweise die Innenstadt, die Gastromeile oder Verknüpfungspunkte zum ÖPNV, steht in direktem Zusammenhang mit qualitativ hochwertigen und gut sichtbaren Radabstellanlagen.</p> <p>Dabei müssen zunehmend auch Lastenräder sowie E-Bikes berücksichtigt werden. Je nach Lage und Bedeutung des Standorts können zum Beispiel ein abschließbarer Bereich, Witterungsschutz, E-Lademöglichkeiten oder Schließfächer angebracht sein.</p> <p>Im Umfeld der Fußgängerzone sind neben der Radstation am ZOB bereits dezentral verteilte Radabstellanlagen vorhanden. Allerdings mangelt es an zusätzlichen qualitativ hochwertigen und überdachten Radabstellanlagen an den Eingängen der Fußgängerzone, zur Verknüpfung des Radverkehrsnetzes mit dem zentralen Geschäfts- und Dienstleistungsbereichen, der Gastromeile und dem ZOB.</p> <p>Im Rahmen der Beschlussvorlage zur Einrichtung von Mobilstationen<sup>34</sup> sind bereits die Neuanlage von Radabstellanlagen an den Standorten ZOB (erste Umsetzungsstufe) und Pferdemarkt vorgesehen.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu steigern, ist die Anlage von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen ein zentraler Baustein. Die geplanten Mobilstationen am ZOB</p>

<sup>34</sup> Stadt Bottrop Stadtplanungsamt (61); Beschlussvorlage Einrichtung von Mobilstationen. Bottrop, 2021

und am Pferdemarkt sollten daher möglichst zeitnah umgesetzt werden.

Zudem sollten die Standorte durch die Anlage zusätzlicher Radabstellanlagen an den Standorten „Parkplatz Schützenstraße“ (südwestlicher Eingang zur Innenstadt) und am Bereich „Gerichtsstraße/ Gladbecker Straße“ (Eingang Gastromeile) ergänzt werden. Aufgrund der Lage bietet sich eine Ausstattung mit folgenden Elementen an:

- Überdachung
- Schließfächer (Helm, Radreisegepäck)
- E-Ladestation
- Umgebungskarte
- WLAN
- Ggf. ergänzt durch abschließbare Bereiche/ Boxen

Abbildung 28: Good-Practice-Beispiele Kassel (links) und Oberhausen (rechts)



Verantwortlichkeit	<b>Straßenverkehrsamt (36), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Stadtplanungsamt (61), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS) (Mobilitätsmanagement)</b>
Kosten	Radabstellanlage: ca. 25.000-75.000 € Mobilstationen: ca. 60.000-100.000 €
Finanzierung	Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)

Umsetzungszeitraum	Kurzfristig
Priorität	1

### 7.4.3 D3 – Verkehrskonzepte

#### D3 – Verkehrskonzepte

Beitrag zu den Zielen	Z10, Z 12
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.2, A2.1, B1.3, D1, D2.1, D2.2, D2.3
Beschreibung der Maßnahme	Die Optimierung des Verkehrs in der Bottroper Innenstadt erfordert eine konzeptionelle Grundlage, welche durch die Maßnahmen D3 – Verkehrskonzepte geschaffen werden soll. Insbesondere sollten ein Parkraumkonzept sowie ein Radverkehrs- und Fußverkehrskonzept erstellt werden.
Verantwortlichkeit	Stadtplanungsamt (61), Tiefbauamt (66)
Kosten	180.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7

### D3.1 – Parkraumkonzept

Beitrag zu den Zielen	Z12
Wechselwirkung mit anderen Projekten	A1.2, A2.1, B1.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Das Thema ruhender Kfz-Verkehr konnte aufgrund der Aufgabenstellung und des Untersuchungsgebietes nicht vertiefend bearbeitet werden. Dennoch sind im Rahmen der Bestandsanalyse offensichtliche Problembereiche identifiziert worden, die eine tiefergehende Untersuchung erfordern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Untersuchungsgebiet bestehen eine Vielzahl an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum und in Parkbauten. Insbesondere die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bringen vielerorts Probleme und Einschränkungen mit sich (eingeschränkte Barrierefreiheit, geringe Aufenthaltsqualität, Einschränkung der Sichtbeziehungen/ Verkehrssicherheit).</li> <li>▪ Die Bewirtschaftung der Parkplätze ist sehr vielfältig und damit unübersichtlich. Die höheren Gebühren in den Parkbauten konterkarieren die allgemeine Zielsetzung, parkende Kfz in den vertraglichen Standorten zu bündeln. Im Gegenteil wird so Parksuchverkehr auf die kostengünstigeren Parkplätze in sensiblen Bereichen gefördert.</li> <li>▪ Anhand stichprobenartiger Erhebungen wird vermutet, dass insbesondere in den Parkbauten freie Parkplätze zur Verfügung stehen, wohingegen die zentralen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum stark ausgelastet sind. Es besteht augenscheinlich ein Verteilungsproblem.</li> </ul> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Auf Grundlage der ersten Analysen zum Thema ruhender Kfz-Verkehr wird empfohlen, ein Parkraumkonzept erarbeiten zu lassen. Das Untersuchungsgebiet für die Untersuchung sollte mindestens den Bereich innerhalb folgender Straßen ein-</p>

schließen: Am Lamperfeld, Kirchhellener Straße, Eichenstraße, Hans-Sachs-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Prosperstraße, Peterstraße, Hans-Böckler-Straße. Gegebenenfalls können im Rahmen des Konzeptes weitere Untersuchungsgebiete bestimmt werden.

Inhaltlich sollte das Parkraumkonzept mindestens die im Folgenden aufgeführten Inhalte umfassen. Das Verfahren sollte durch ein zielführendes Beteiligungsverfahren begleitet werden, um den relevanten Akteur:innen (Geschäftsinhabende, Bewohner:innen, Verwaltung, Politik...) eine möglichst objektive und transparente Entscheidungsgrundlage zu bieten.

- Grundlagenermittlung
  - Bestehende Untersuchungen
  - Politische Beschlüsse
- Bestandsanalyse
  - Erfassung der Nutzungsstruktur des Gebiets (Wohnstraßen, Geschäftsbereiche...)
  - Georeferenzierte Erhebung von Anzahl und Lage der Parkplätze inklusive Bewirtschaftungsformen
  - Flächendeckende Kennzeichenerhebung zur Ermittlung der Auslastung und der Nutzergruppen
  - Erhebung von Gehwegparken und Restgehwegbreiten
- Zielsetzung und Strategien
  - Frühzeitige Abstimmung der übergeordneten Zielsetzung und möglicher Strategien (zum Beispiel: Bündelung der Parkplätze in verträglichen Bereichen, Herstellung von Barrierefreiheit, Lenkungswirkung durch Parkgebühren...)
- Parkraumkonzept
  - Konkrete Empfehlungen zu Bewirtschaftung (Art und ggf. Höhe)
  - Aussagen zu Bewohnerparken (Bereiche und Höhe der jährlichen Gebühren)

	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Hinweise zur Digitalisierung (Handyparken, Parkraumüberwachung)</li><li>▪ Umsetzungsempfehlungen</li></ul>
Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61)</b>
Kosten	70.000 €
Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Priorität	1



### D3.2 – Radverkehrskonzept

Beitrag zu den Zielen	Z10
Wechselwirkung mit anderen Projekten	D1, D2.3
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Radverkehr wird bereits in mehreren Konzepten planerisch bearbeitet und erwähnt. Ein aktuelles, strukturiertes und gesamtstädtisches Konzept fehlt bislang. Dabei kann Radverkehr seine Stärken insbesondere ausspielen, wenn eine durchgängige und zusammenhängende Infrastruktur angeboten wird, die auch die angrenzenden Kommunen miteinbezieht.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Es wird empfohlen, die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes zu beauftragen. Dieses sollte mindestens folgende Arbeitspakete enthalten:</p> <p>Voruntersuchung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenstellung übergeordneter Planungen und (politischer) Diskussionen zum Thema Radverkehr in Bottrop</li> <li>▪ Unfallauswertung mit Radverkehrsbeteiligung</li> </ul> <p>Netzanforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festlegung von Anforderungen und Qualitätskriterien</li> <li>▪ Quell- und Zielorte</li> <li>▪ Wunschliniennetz</li> <li>▪ Entwicklung eines hierarchisierten Radverkehrsnetzes</li> </ul> <p>Bestandsanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhebung des Radverkehrsnetzes nach den Anforderungen und Qualitätskriterien (z. B. Führungsformen, Breiten und Oberflächen)</li> </ul>

- Digitalisierung der Ergebnisse in GIS

Zielsetzung, Strategien und Instrumente

- Aufstellung und Abstimmung einer übergeordneten Zielsetzung für das Radverkehrskonzept
- Entwicklung geeigneter Strategien und Instrumente zur Förderung des Radverkehrs

Netzkonzept

- Aufstellung und Abstimmung des finalen Radverkehrsnetzes

Handlungskonzept

- Schwerpunkte identifizieren
- Konkrete Maßnahmenempfehlungen entwickeln
- Darstellung der Maßnahmen in Steckbriefen

Das Radverkehrskonzept sollte durch ein angemessenes Beteiligungsverfahren begleitet werden (zum Beispiel durch Einbindung der Schulen, Onlinebeteiligung, Workshops). Ohne eine frühzeitige und transparente Beteiligung sind Maßnahmen in der Verkehrsplanung kaum noch umsetzbar.

Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61)</b>
Kosten	65.000 €
Finanzierung	Keine
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig
Priorität	2

### D3.3 – Fußverkehrskonzept Innenstadt

Beitrag zu den Zielen	Z10
Wechselwirkung mit anderen Projekten	D1, D2.1, D2.2
Beschreibung der Maßnahme	<p><u>Ausgangslage:</u></p> <p>Fußverkehr wird bereits in mehreren Konzepten planerisch bearbeitet und erwähnt. Ein strukturiertes und gesamtstädtisches Konzept fehlt bislang ebenso, wie Konzepte auf Quartiersebene, beispielsweise für die Innenstadt. Dabei ist ein hohes Maß an Fußverkehr ein bedeutender Indikator für Städte und Quartiere mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität.</p> <p><u>Maßnahmenempfehlung:</u></p> <p>Es wird empfohlen, die Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes auf Quartiersebene zu beauftragen. Dabei bieten sich urbane Quartiere mit einem hohen Anteil an Geschäftsstraßen, Nutzungsmischungen und dichter Besiedelung zum Start in die Fußverkehrsplanung an. Daneben sollte in den Quartieren auch ein politisches Interesse an der Förderung des Fußverkehrs bestehen. Es wird empfohlen mit der Innenstadt Bottrop zu beginnen. Das Konzept sollte mindestens folgende Arbeitspakete enthalten:</p> <p>Voruntersuchung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenstellung übergeordneter Planungen und (politischer) Diskussionen zum Thema Fußverkehr in Bottrop</li> <li>▪ Unfallauswertung mit Fußverkehrsbeteiligung</li> </ul> <p>Netzanforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festlegung von Anforderungen und Qualitätskriterien</li> <li>▪ Nutzungskartierung der Straßen im Quartier</li> <li>▪ Entwicklung eines hierarchisierten Fußverkehrsnetzes</li> </ul>

#### Bestandsanalyse

- Erhebung des Fußverkehrsnetzes nach den Anforderungen und Qualitätskriterien (z. B. Gehwegbreiten, Querungsanlagen und Barrierefreiheit)
- Digitalisierung der Ergebnisse in GIS

#### Zielsetzung, Strategien und Instrumente

- Aufstellung und Abstimmung einer übergeordneten Zielsetzung für das Fußverkehrskonzept
- Entwicklung geeigneter Strategien und Instrumente zur Förderung des Fußverkehrs

#### Netzkonzept

- Aufstellung und Abstimmung des finalen Fußverkehrsnetzes
- Leitsystem für Fußgänger

#### Handlungskonzept

- Schwerpunkte identifizieren
- Konkrete Maßnahmenempfehlungen entwickeln
- Darstellung der Maßnahmen in Steckbriefen

Die Erstellung des Fußverkehrskonzepts sollte durch ein angemessenes Beteiligungsverfahren begleitet werden (zum Beispiel durch Einbindung der Schulen, Onlinebeteiligung, Workshops). Ohne eine frühzeitige und transparente Beteiligung sind Maßnahmen in der Verkehrsplanung kaum noch umsetzbar.

Verantwortlichkeit	<b>Stadtplanungsamt (61)</b>
Kosten	45.000 € (Innenstadt) 65.000 € (Gesamtstadt)

Finanzierung	Städtebauförderung, Förderrichtlinie NRW Nr. 7 (Innenstadt), gesamtstädtisches Konzept nicht förderfähig
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig
Priorität	2

## Maßnahmenliste

ZIEL/ MAßNAHME	BESCHREIBUNG	KOSTEN- SCHÄTZUNG	ZUSTÄNDIGKEI- TEN UND WEI- TERE BETEILIGTE	ZEIT- RAH- MEN
<b>HANDLUNGSFELD A: STÄDTEBAU UND URBANER FREIRAUM</b>				
<b>A1 – AUFWERTUNG VON ÖFFENTLI- CHEN PLÄTZEN UND RÄUMEN</b>				
A1.1 STEIGERUNG DER AUFENT- HALTSQUALITÄT AM KIRCHPLATZ	Möblierung und Be- grünung des Platzes, Belebung der Erdge- schosszone, Schaf- fung von Fahrradab- stellanlagen	350.000€	<b>Koordinierungs- stelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Stadtpla- nungsamt (61), Amt für Wirt- schaftsförderung und Standortma- nagement (15), Tiefbauamt (66), Fachbereich Um- welt und Grün (68)</b>	Mittel- fristig
A1.2 UMNUTZUNG DES GLEIWITZER PLATZES	Nutzung der Platzflä- che, Gestaltung des Stadteingangs, Maß- nahmen der Klima- anpassung, Gastro- nomie, unterirdi- sches Parkhaus	Platzgestaltung: 1,6 Mio. €  Tiefgarage: 4,8 Mio. €	<b>Stadtplanungsamt (61), Tiefbauamt (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>	Mittel- fristig
A1.3 BEHUTSAME ERNEUERUNG DES ERNST-WILCZOK- PLATZES	Erneuerung der Brunnenanlage, An- hebung der südlichen Umfahrung, Erweite- rung der Platzfläche, Maßnahmen der Klimaanpassung, Er- neuerung der Mau- ern an der westlichen Seite des Rathauses	1.147.000€	<b>Fachbereich Im- mobilienvirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Fach- bereich Umwelt und Grün (68), Stadtplanungsamt (61)</b>	Mittel- fristig

A1.4 AUFWERTUNG DES ALTMARKTES	Begrünung, Weiterentwicklung der vorhandenen Funktionen, Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten, Integration von Sharing-Angeboten	180.000€	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS) (Mobilitätsmanagement), Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>	Kurzfristig
A1.5 QUALIFIZIERUNG DER ÖFFENTLICHEN RÄUME IM BEREICH DROSTEHÜLSHOFF-PLATZ	Rückbau des Saalbaus, Neuordnung der Stellplätze, Abbau von Hitzeinseln, Schaffung klimaresilienter Stadträume, Begrünung	7.571.000€	<b>Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Stadtplanungsamt (61)</b>	Langfristig
A1.6 INSTALLATION VON TRINKWASSERBRUNNEN	Plastikfreie und umweltfreundliche Wasserversorgung	60.000€ für 5 Trinkwasserbrunnen	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), RWW GmbH</b>	Kurzfristig
A1.7 AUFWERTUNG DER STADTEINGÄNGE	Einheitliches Fußgängerleitsystem, Innenstadtdekoration, Maßstabssprünge an Gebäuden perspektivisch über Rahmenplan entwickeln, klimaangepasste Fassadengestaltung	60.000€	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66)</b>	Mittelfristig
<b>A2 – UMBAU BZW. RÜCKBAU VON PROBLEMBEHAFETEN GEBÄUDEN</b>				
A2.1 UMGESTALTUNG DES HEUTIGEN PARKHAUSES SCHÜTZENSTRASSE	Verlagerung der Stellplätze in Tiefgarage, Rückbau des Parkhauses, Mischnutzung	140.000€	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66)</b>	Mittelfristig

<p>A2.2 HOF- UND FASSADENPROGRAMM</p>	<p>Aufwertung von Fassaden und Innenhöfen für Eigentümer:innen, finanziell und beratend unterstützen, Bausubstanz nachhaltig gestalten</p>	<p>150.000€, 50.000€/ Jahr</p>	<p><b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement/-architekt:in</b></p>	<p>Langfristig</p>
<p>A2.3 MACHBARKEITSSTUDIE ZUM UMBAU VON GROßSTRUKTUREN</p>	<p>Inhalte: Neuordnung und Gestaltung der Flächen, Aufenthaltsqualität steigern, Konzept für Nachnutzung und (Zwischen-)Erwerb, Freiraumqualitäten</p>	<p>60.000€</p>	<p><b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b>, Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15)</p>	<p>Kurzfristig</p>
<p>A2.4 ZWISCHENERWERB VON IMMOBILIEN IM HANSA-VIERTEL</p>	<p>Vorkaufsrecht auf Grundlage der Sanierungssatzung „Hansaviertel“, Erwerb/Freilegung/Rückbau und Entsiegelung/ Kommunaler Entwicklungsfonds</p>	<p>5 Mio. €</p>	<p><b>Fachbereich Immobilienwirtschaft (65)</b>, Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Stadtplanungsamt (61)</p>	<p>Mittelfristig</p>
<p><b>A3 – STÄDTEBAULICHE KONZEPTE</b></p>				
<p>A3.1 MASTERPLAN SICHERHEIT</p>	<p>Grundlage für Maßnahmen zur Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit, in gemeinschaftlichem Prozess erarbeiten</p>	<p>60.000€</p>	<p><b>Fachbereich Recht und Ordnung (30)</b>, Sozialamt (50), Jugendamt (51), Quartiersmanagement</p>	<p>Kurzfristig</p>
<p>A3.2 RAHMENPLAN ÖFFENTLICHE PLÄTZE</p>	<p>Platzräume definieren, Profilierung und Imagebildung, an das Mobilitätsnetz anbinden, Zuweisung von Nutzungen</p>	<p>60.000€</p>	<p><b>Stadtplanungsamt (61)</b>, <b>Fachbereich Tiefbau (66)</b>, <b>Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>, Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</p>	<p>Kurzfristig</p>



<p>A3.3 STÄDTEBAULICHES KONZEPT ZUR NACHNUTZUNG DES EHEMALIGEN SAALBAUGELÄNDES AM DROSTE-HÜLSHOFF-PLATZ</p>	<p>Entwicklung eines Alternativkonzepts für die Fläche in Form eines Ideenwettbewerbs, Integriertes Konzept</p>	<p>60.000€</p>	<p><b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b></p>	<p>Kurzfristig</p>
<p>A3.4 HANDLUNGSKONZEPT WOHNEN IN DER INNENSTADT</p>	<p>Optionen für neue Wohnformen diskutieren, Ermittlung von Flächenpotenzial und Entwicklung von Szenarien für deren Aktivierung</p>	<p>60.000€</p>	<p><b>Stadtplanungsamt (61)</b></p>	<p>Kurzfristig</p>
<p>A3.5 GESTALTUNGSSATZUNG UND -FIBEL</p>	<p>Erhaltung und Wiederherstellung der Qualität des Stadtbildes, Steuerung und Festlegung von gestalterischen Eckpunkten</p>	<p>70.000€</p>	<p><b>Stadtplanungsamt (61)</b></p>	<p>Kurzfristig</p>

**HANDLUNGSFELD B: NUTZUNGEN UND FUNKTIONEN**

<p><b>B1 – NUTZUNGSÄNDERUNGEN UND -ERGÄNZUNGEN</b></p>				
<p>B1.1 DIVERSIFFIZIERUNG VON NUTZUNGEN</p>	<p>Bestehende Angebote ergänzen mit bspw. Kunst- und Kultureinrichtungen, Pop-up-Stores, FabLabs oder Kreativräumen, Koordination durch das Quartiersmanagement</p>	<p>250.000€</p>	<p><b>Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15), Stadtplanungsamt (61), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersmanagement</b></p>	<p>Kurzfristig</p>

B1.2 ZUKUNFTS-PERSPEKTIVE „KAUFHAUS VON MORGEN“ AM EHEMALIGEN KARSTADT (MACHBARKEITSSTUDIE)	Machbarkeitsstudie zum Thema Umnutzung des ehemaligen Kaufhauses zu einem Nutzungsgemischten Aufenthaltsort für verschiedene Altersgruppen	60.000€	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65),</b> Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Amt für Wirtschaftsförderung und Standortmanagement (15)	Kurzfristig
B1.3 STÄDTEBAULICHE INWERTSETZUNG DES CITY-PARKPLATZES AN DER HANS-BÖCKLER-STRAÙE	Ungenutzte Fläche des heutigen Parkplatzes einer baulichen Nutzung zuföhren, als Eingang zur Innenstadt fungieren	80.000€	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Immobilienwirtschaft (65), Fachbereich Tiefbau (66)</b>	Mittelfristig
<b>B2 – INTEGRATION UND BETEILIGUNG VON UNTERSCHIEDLICHEN AKTEUR*INNEN</b>				
B2.1 VERFÜGUNGSFONDS (AKTIVE INNENSTADT)	Ehrenamtliches Engagement der Bewohnerschaft stärken und private Maßnahmen finanzieren, direkter Quartiersbezug der Maßnahmen	60.000€, 15.000 €/Jahr	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b>	Mittelfristig
B2.2 QUARTIERSMANAGEMENT	Unterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen des ISEK, Konzeption, Organisation, Durchführung und Evaluation von Beteiligungsformaten, Beratungsleistungen, Stärkung des bürgerlichen Engagements, Vernetzung und Koordination unterschiedlicher Akteur:innen, Öffentlichkeitsarbeit	90.000 €, 30.000€ / Jahr	<b>Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS)</b>	Langfristig

B2.3 QUARTIERSARCHITEKT*IN	Begleitung des Hof- und Fassadenprogramms, Unterstützung und Beratung bei der Umsetzung von baulichen Umbaumaßnahmen, Beratungsleistungen (z.B. Barrierefreiheit, energetische Sanierung)	s. Quartiersmanagement, wird als eine Maßnahme beantragt	s. Quartiersmanagement, wird als eine Maßnahme beantragt	s. Quartiersmanagement, wird als eine Maßnahme beantragt
----------------------------	---	--	--	--

**HANDLUNGSFELD C: GRÜN UND KLIMA**

<b>C1 – KLIMARECHTE GESTALTUNG VON ÖFFENTLICHEN RÄUMEN</b>				
C1.1 INTEGRATION VON WASSER ZUR ABKÜHLUNG DER ÖFFENTLICHEN PLÄTZE	Spiel- und Abkühlungsmöglichkeiten, klassische Brunnenanlagen, Wasserdüsen im Boden, Wasserläufe, Wasserrinnen	800.000€	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>	Mittelfristig
C1.2 INTEGRATION VON GRÜNSTRUKTUREN IM INNENSTADTBEREICH	Entsiegelungsmaßnahmen, Baumpflanzungen, Blühwiesen, temporäres/ mobiles Grün, Urban Gardening, Pocket Parks	1 Mio. €	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>	Mittelfristig
C1.3 GRÜNE OASE AN DER SCHÜTZENSTRAÙE	Umnutzung des Parkplatzes, Bindeglied zwischen einer Neubauentwicklung an der Schützenstraße und der bestehenden Innenstadt, Bäume, Wasserelemente und Spielmöglichkeiten für Familien und Jugendliche, Urban Gardening	900.000€	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fachbereich Umwelt und Grün (68)</b>	Mittelfristig

C1.4 EHRENPARK: „GARTEN DER KLIMARESILIENZ“	Kaltluftentstehungs- gebiet, Versicke- rungs- und Schatten- platz bei Starkregen- ereignisse und hohe Temperaturen, Pflan- zung von klimaresili- enten Bäumen, Erhö- hung der Biodiversi- tät	450.000€	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Fach- bereich Umwelt und Grün (68), Ju- gendamt (51), Bottroper Sport- und Bäderbetrieb (BBSB)</b>	Kurzfris- tig
<b>C2 – KLIMAGE- RECHTE GEBÄU- DESANIERUNG</b>				
C2.1 FÖRDERUNG VON DACH-, FAS- SADEN- UND HOF- BEGRÜNUNG	Eigentümer:innen unterstützen, Immo- bilien zu begrünen und ökologischen Mehrwert zu erzie- len, Beratung und Unterstützung durch das Quartiersma- nagement	200.000 € / Jahr; 1.600.000 € für 8 Jahre	<b>Koordinierungs- stelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersma- nagement/-archi- tekt:in</b>	Lang- fristig
C2.2 ENERGETI- SCHE GEBÄUDESA- NIERUNG	Anreize zur energeti- schen Gebäudesanie- rung schaffen, Ber- atungsleistungen und finanzielle Unterstüt- zung, definiertes För- dergebiet, durch Quartiersarchitekt:in	200.000 € / Jahr; 1.600.000 € für 8 Jahre	<b>Koordinierungs- stelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS), Quartiersma- nagement/-archi- tekt:in</b>	Lang- fristig
<b>HANDLUNGSFELD D: MOBILITÄT UND VERKEHR</b>				
<b>D1 – VERKEHRS- VERSUCH OSTER- FELDER STRAÙE</b>				
D1.1 VERKEHRS- VERSUCH OSTER- FELDER STRAÙE	Straßenraum mit Fo- kus auf Bedürfnisse der Aufenthaltsquali- tät auszurichten, Verbesserung der Querungsmöglich- keiten und Belebung der lokalen Wirt- schaft, den individu- ellen Kfz-Durch- gangsverkehr zu mi- nimieren bzw. zu un- terbinden	Ca. 75.000€	<b>Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66), Stra- ßenverkehrsamt (36), Bezirksregie- rung Münster</b>	Kurzfris- tig

<b>D2 – OPTIMIERUNG BESTEHENDER STRAßENRÄUME</b>				
D2.1 EINRICHTUNG VERKEHRSBERUHIGTER BEREICHE	Bevorrechtigung der Fußgänger:innen, angrenzenden Geschäftsstandorte aufwerten, Erreichbarkeit für fußläufige Kund:innen steigern	< 10.000 € (Beschilderung, kleinere bauliche Anpassungen)	<b>Straßenverkehrsamt (36)</b> , Stadtplanungsamt (61), Fachbereich Tiefbau (66)	Kurzfristig
D2.2 NEUAUFTEILUNG STRAßENRAUM IN WOHNSTRAßEN	Verkehrsberuhigter Bereich, niveaugleiche Fahrbahn dient als Bewegungsfläche und Fahrbahn, der parkende Kfz-Verkehr wird an den äußersten Randbereich verlagert, erhöhten Gehwege dienen als Parkplätze, Markierung der Parkflächen	< 10.000 - 20.000€ pro Straße (je nach Aufwand)	<b>Straßenverkehrsamt (36)</b> , <b>Stadtplanungsamt (61)</b> , <b>Fachbereich Tiefbau (66)</b>	Kurzfristig
D2.3 RADABSTELLANLAGEN / MOBILSTATIONEN	Ausstattung mit: Überdachung, Schließfächer, E-Ladestation, Umgebungskarte, WLAN, Ggf. ergänzt durch abschließbare Bereiche/ Boxen	Radabstellanlage: ca. 25.000-75.000 € Mobilstationen: ca. 60.000-100.000 €	<b>Straßenverkehrsamt (36)</b> , <b>Fachbereich Immobilienwirtschaft (65)</b> , <b>Fachbereich Tiefbau (66)</b> , Stadtplanungsamt (61), Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS) (Mobilitätsmanagement)	Kurzfristig

<b>D3 - VERKEHRS-KONZEPTE</b>				
D3.1 PARKRAUM-KONZEPT	Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse, Zielsetzung und Strategien, Parkraumkonzept (Konkrete Empfehlungen zu Bewirtschaftung (Art und ggf. Höhe), Aussagen zu Bewohnerparken (Bereiche und Höhe der jährlichen Gebühren), Hinweise zur Digitalisierung (Handyparken, Parkraumüberwachung)), Umsetzungsempfehlungen	70.000€	Stadtplanungsamt (61)	Kurzfristig
D3.2 RADVERKEHRSKONZEPT	Voruntersuchung, Netzanforderungen, Bestandsanalyse, Zielsetzung, Strategien und Instrumente, Netzkonzept, Handlungskonzept	65.000€	Stadtplanungsamt (61)	Kurzfristig
D3.3 FUßVERKEHRSKONZEPT	Voruntersuchung, Netzanforderungen, Bestandsanalyse, Zielsetzung, Strategien und Instrumente, Netzkonzept, Handlungskonzept	45.000€	Stadtplanungsamt (61)	Kurzfristig

## 8 Handlungsempfehlungen

Um die Maßnahmen zielgerichtet umsetzen zu können, ist es notwendig, den Stadterneuerungsprozess durch eine Evaluation begleiten zu lassen. Dazu wird im Folgenden dargestellt, wie eine Prozesssteuerung einschließlich Monitoring und Evaluation erfolgen kann. Darüber hinaus wird der Untersuchungsraum durch eine Abgrenzung des Fördergebietes abgesteckt.

### 8.1 Abgrenzung des Fördergebietes

Gemäß § 171b BauGB ist für die Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen ein Stadtumbaugebiet festzulegen. Dieses ist so abzugrenzen, dass die Maßnahmen zweckmäßig durchgeführt werden können. Auf der Grundlage der Bestandsanalyse und des Maßnahmenplans zeigt sich in Bottrop, dass das vorab ausgewählte Untersuchungsgebiet geeignet ist, die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen und die Innenstadt entsprechend positiv zu entwickeln.

Das Fördergebiet des ISEK wird im Norden durch die Böckenhoffstraße, Kirchhellener Straße, Moltkestraße, Gerichtsstraße und Droste-Hülshoff-Straße, im Osten durch die Friedrich-Ebert-Straße und im Südwesten durch die Hans-Böckler-Straße, Peterstraße und Prosperstraße begrenzt. Damit sind die relevanten Bereiche der Bottroper Innenstadt in das Fördergebiet einbezogen. Dazu zählen u.a. die wichtigen öffentlichen Plätze der Innenstadt, der Einzelhandelsbereich einschließlich der Problemimmobilien wie Hansa-Center oder ehemaliger Karstadt, der Ehrenpark, Entwicklungsflächen wie der zu entwickelnde Rathauscampus sowie die relevanten Stadteingänge. Das Gebiet umfasst eine Fläche von ca. 40 ha.

Ziel der vorgeschlagenen Abgrenzung ist es, eine sinnvolle Umsetzung der Maßnahmen zu ermöglichen. Gemäß § 171b BauGB ist das Fördergebiet durch Beschluss der Gemeinde festzulegen.

## 8.2 Prozesssteuerung

Die Umsetzungsphase nach der konzeptionellen Vorlage des ISEK stellt hohe finanzielle und personelle Anforderungen an die Stadtverwaltung. Mit der Verabschiedung des Konzeptes beginnt ein mehrjähriger Stadterneuerungsprozess, in dem Projekte und Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Dazu sind weitere konkrete Schritte durch Voruntersuchungen, Planungen und den begleitenden Beteiligungen erforderlich. Im Laufe des Prozesses können sich neue Sachverhalte, weitere Teilnehmer:innen und Projektbeteiligte sowie Rahmenbedingungen und Fördertatbestände ändern.

Insbesondere in der Anfangsphase kann eine erhebliche Anzahl kommunaler Mitarbeiter:innen beteiligt sein, was eine Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Projekte ist. Um den Anforderungen an die Steuerung der Maßnahmen gerecht zu werden und einen reibungslosen Prozessablauf sowie eine ordnungsgemäße Abwicklung der Maßnahmen zu gewährleisten, kommt daher einer professionellen und kontinuierlichen Gesamtprojektsteuerung und -koordination eine hohe Bedeutung zu.

Es wird daher empfohlen, die etablierten Steuerungsstrukturen in der Umsetzungsphase fortzuführen und mit entsprechenden Zuständigkeiten zu belegen. Eine Projektsteuerung ist zentrale Anlaufstelle für alle Akteur:innen und Projektbeteiligten und übernimmt die „Antriebsfunktion“ für den Umsetzungsprozess. Darüber hinaus ist es sinnvoll, eine ämterübergreifende Steuerungs- oder Arbeitsgruppe einzurichten, die den Stadterneuerungsprozess begleitet.

Die Projektsteuerung umfasst im Wesentlichen folgende Aufgaben:

- Aufbau einer Projektorganisation mit Zuständigkeiten, Prozessabläufen sowie Umsetzungssteuerung
- Fördermittelmanagement (Antragsverfahren, Mittelabflussplanung etc.)
- Erstellung und Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht (KuF)
- Schaffung der förderrechtlichen Voraussetzungen und Beratung bei der Durchführung privater Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen
- Inhaltliche und prozessgesteuerte Weiterentwicklung des ISEK

Entscheidend für den Erfolg des Prozesses ist daher eine professionelle Projektsteuerung und -organisation. Diese sollte von der Verwaltung, d.h. der Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS) übernommen werden. Vor dem Hintergrund der kommunalen Kapazitäten und der notwendigen Expertise im Umgang mit Fördermitteln kann



ein externer Auftragnehmer, z.B. ein Sanierungsträger, zur Unterstützung der Umsetzung hinzugezogen werden.

### **8.3 Partizipation und Kooperation**

Das ISEK Innenstadt Bottrop ist in einem partizipativen Prozess in Abstimmung mit Bürger:innen, zentraler Schlüsselpersonen und Akteur:innen aus der Stadtgesellschaft entstanden. Die Partizipation und Kooperation von unterschiedlichen Parteien versprechen positive Effekte und eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen. Möglichkeiten der Teilhabe und Beteiligung tragen zu einer positiven Identifizierung der Bewohner:innen mit Bottrop bei. Dies haben auch die Beteiligungsformate des ISEKs gezeigt.

Daher empfiehlt es sich auch in Zukunft unterschiedliche Formen der Partizipation in Bottrop anzubieten. Somit sollen bei der Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen sowie bei städtebaulichen Qualifizierungsverfahren unterschiedliche Akteur:innen vor Ort miteinbezogen werden. Dazu gehören beispielsweise Eigentümer:innen, Bewohner:innen und Besucher:innen der Innenstadt sowie innenstadtwirksame Akteur:innen, wie Einzelhändler:innen, Gastronom:innen und Dienstleister:innen. Echte Mitsprache bei der Ausrichtung planerischer Projekte bis hin zur Abstimmung der zeitlichen Abfolge von Maßnahmen sollten organisiert und im besten Fall auch in Gremien besprochen werden. Die Selbstbestimmung erhöht die Akzeptanz und den Erfolg des ISEKs für die Bottroper Innenstadt.

Die Projektleitung übernimmt die Koordinierungsstelle Integrierte Stadtentwicklung (KIS) und steuert die Organisation und Umsetzung der Maßnahmen. Bei Bedarf kann die KIS durch eine projektsteuernde Stelle oder durch externe Expertise unterstützt werden. Es ist Aufgabe der städtischen Projektleitung Informationen und Abstimmungsprozesse zwischen unterschiedlichen an der Planung beteiligten Instanzen zu koordinieren. Dies ermöglicht die integrative Herangehensweise und Umsetzung von Maßnahmen des ISEKs.

## 8.4 Erfolgskontrolle und Monitoring

Die Stadterneuerungsmaßnahmen verfolgen das Ziel, die Bottroper Innenstadt im Sinne einer nachhaltigen und lebenswerten Innenstadt positiv zu entwickeln. Dazu wurden im ISEK im Rahmen der Bestandsaufnahme Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken identifiziert und darauf aufbauend Handlungsfelder sowie ein Ziel- und Maßnahmengerüst entwickelt. Die Maßnahmen dienen der Zielerreichung und sollen anhand von Indikatoren evaluiert werden. Neben der Umsetzung der Maßnahmen ist die Zielerreichung von besonderer Bedeutung. Hierzu sind sowohl qualitative als auch quantitative Indikatoren zu entwickeln, die eine Überprüfung ermöglichen.

Die Erfolgskontrolle übernimmt zum einen die Aufgabe, Fehlentwicklungen vorzubeugen und zum anderen durch positive Rückmeldungen die verschiedenen Akteur:innen für den weiteren Prozess zu motivieren. Für die Erfolgskontrolle sind zu ausgewählten Zeitpunkten Messungen durchzuführen, um die ausgewählten Indikatoren zu quantifizieren.

Neben einer quantitativen Erfolgskontrolle der Ziel- und Maßnahmenereichung ist grundsätzlich zu empfehlen, nicht nur Veränderungen im Bestand und in der Nutzung, sondern auch in den Einstellungen und im Verhalten der betroffenen und beteiligten Akteur:innen zu erfassen. Hintergrund ist, dass der Zustand und die Einstellungen der Beteiligten regelmäßig evaluiert werden, um ein Meinungsbild zu erhalten und die Transparenz des Prozesses zu erhöhen. Diese Befragungen sollten ebenfalls in regelmäßigen Abständen stattfinden, um die Ergebnisse vergleichbar zu machen.

## 9 Fazit und Ausblick

Das vorliegende Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Hansaviertel und Rathausviertel in der Innenstadt Bottrop ist das Ergebnis eines intensiven Bearbeitungs- und Beteiligungsprozesses unter Einbindung der lokalen Akteur:innen und aller relevanten Fachämter der Stadtverwaltung. Es bildet die Grundlage für die Aufnahme in das Stadterneuerungsprogramm des Landes NRW und für die Beantragung von Städtebaufördermitteln.

Im Erarbeitungsprozess konnten die Potenziale und Herausforderungen für eine positive Entwicklung des Gebietes herausgearbeitet werden. Das Ziel- und Maßnahmengerrüst dient als Umsetzungsleitfaden für die zukünftige Entwicklung der Bottroper Innenstadt.

Um die ambitionierten Ziele zu erreichen und die identifizierten Problemlagen zu beheben, müssen die Chancen gemeinsam genutzt werden. Ziel muss es sein, zeitnah mit der Umsetzung der Maßnahmen zu beginnen. Nur so kann eine erfolgreiche Stadtentwicklung eingeleitet und verstetigt werden. Ein hohes Engagement und eine erfolgreiche Prozesssteuerung sind unabdingbare Voraussetzung und gleichzeitig Garant für eine positive Entwicklung der Bottroper Innenstadt.

## 10 Anhang

Tabelle 3: Zusammenfassung vorhandene Planungen und Konzepte

### Stadtentwicklung

Vorbereitende Untersuchungen im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Hansaviertel

- Substanzschwächen (S. 58)
  - überwiegend gemischt genutzte Wohn- und Geschäftsgebäude aus der Nachkriegszeit, teilweise auch Gründerzeit, Zwischenkriegszeit u. nach 1980
  - viele Nachkriegsbauten entsprechen nicht heutigen energetischen Standards
  - hoher Versiegelungsgrad, keine Anpassung an den Klimawandel im Quartier (Hitzeinseln können auftreten)
  - Wohnen wird durch dichte Bebauung und Lieferungen der Einzelhandelsunternehmen beeinträchtigt
  - bausubstanzuelle Mängel v.a. bei den beiden großen Einzelhandelsgebäuden
  - Leerstände v.a. in der Hansastr., am Pferdemarkt und am Kirchplatz
- Funktionsschwächen (S. 74 f.)
  - negative Tendenz in Richtung niedrigpreisige Filialisten
  - Mangel an wohnortnahen Grün-, Spiel- und Sportflächen
  - hoher Versiegelungsgrad in Blockinnenhöfen
  - im Umfeld gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, Hansaviertel könnte bald vom Kulturcluster der nördl. Innenstadt profitieren
  - hohe Leerstände bei Einzelhandel, Büros und Wohnungen
  - hoher Investitionsbedarf in die großflächigen Einzelhandelsstrukturen
  - sehr gute Verkehrsinfrastruktur (breite Hauptverkehrsstraße mit integrierten Fahrradwegen, ZOB), sehr gutes Angebot an Parkflächen, Defizite beim Anwohnerparken und bei der Ausstattung mit innovativen Sharing-Angeboten und E-Ladesäulen
- Mobilität: Umbau des ZOB zur Mobilstation, Förderung Ausbau Bike Sharing, Leitsystem in Grün- und Freiraum (S. 91)

<p>Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept Stad- tumbau West „Innenstadt/ In- novationCity“</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hoher energetischer Sanierungsbedarf (S. 80)</li> <li>▪ Stärkung innerstädtischer Bereiche (S. 81)</li> <li>▪ Einzelhandel (Sicherung u. Ausbau der Versorgungsfunktion, Umbau Hansacenter)</li> <li>▪ nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen sollten einer neuen Nutzung zugeführt werden</li> <li>▪ Mängel im öffentlichen Raum (zentrale Plätze)</li> <li>▪ Funktions- und Gestaltungsmängel städtischer Infrastrukturen (Rathaus, Kulturzentrum)</li> </ul>
<p>Integriertes Entwicklungskonzept Inno- vation City Ruhr - Modellstadt Bottrop</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ teilweise starke Wärmeinseln in der Stadtmitte (→ Entsiegelung, mehr Luftaustausch etc.) (S. 63)</li> <li>▪ Mangel an Grün- und Freiflächen rund um die Innenstadt, zu viel Versiegelung (S. 64)</li> <li>▪ Maßnahmenbereiche: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Energieeffizienz und Energieeinsparung forcieren (Wärmedämmung, Heizungssysteme, sparsame Elektrogeräte) (S. 80)</li> <li>▪ Einsatz erneuerbarer Energien steigern, fossile Energieträger reduzieren (S. 80)</li> <li>▪ Umweltfreundliche Mobilität, Verringerung der Anzahl und Länge der Wege von Personen und Wirtschaftsgütern (S. 80)</li> </ul> </li> </ul>
<p>Entwicklungs- studie zu den Flächen-poten- zials in der In- nenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bauliche Potenziale: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rathauscampus: Neubau, 500 Arbeitsplätze, Fokus auf Digitalisierung, Energieversorgung, Verkehrswende, Umzug der Verwaltung, Bestandsgebäude sollen einer neuen Nutzung zugeführt werden</li> <li>▪ ehem. Mensing-Quartier: hochwertiger Nutzungsmix (Schwerpunkt Einzelhandel)</li> <li>▪ ehem. Karstadtgebäude: historisches Gebäude, Aufwertung, Geschossfläche gut geeignet für großflächige Dienstleister</li> <li>▪ Hansacenter (1,78 ha): Geschossfläche ca. 30.000 qm, multifunktionale Nutzung (Hotel, Kino, Kongress, Entertainment, Handel)</li> <li>▪ Parkhaus der Zukunft "Schützenstraße": multifunktionales Parkhaus mit Einzelhandel im EG/Freizeit im obersten OG</li> <li>▪ Entwicklungsbereich Osterfelder Str./ Hans-Böckler-Str.: Eingang zur Innenstadt, Potenzial für Nutzungsmix aus Wohnen, Dienstleistungen/Büros und Parken (kein Einzelhandel wegen Konkurrenz zu anderen Standorten)</li> </ul> </li> </ul>

- Gleiwitzer Park: Vorschlag einer TG mit 100 Stellplätzen, Decke der TG hat Potenzial für gastronomische und Versorgungsfunktion
- Bauknecht-Quartier: ab Sommer 2022 13.000 qm Bürofläche für neue Mieter:innen (Großteil ist bereits vermietet), Stärkung der Funktionen Arbeiten in der Innenstadt
- Potenziale im öffentlichen Raum:
  - Kulturhof: teilweise Entsiegelung, Außenraum kann für vielfältige Veranstaltungen genutzt werden
  - Buntes Band Innenstadt (Länge ca. 500 m): bunte Blumenkübel ermöglichen Begrünung an Orten, wo keine klassischen Baumpflanzungen durch unterirdische Nutzungen möglich sind (sind auch an anderen Orten möglich)
  - Kirchplatz: mobile Grünelemente, dadurch mehr Aufenthaltsqualität (auf regelmäßig stattfindende Veranstaltungen achten)
  - Parkplatz Schützenstraße: Spielplatz mit hohem Begrünungsgrad mit direkter Verbindung zur Fußgängerzone
  - Droste-Hülshoff-Platz: Einbindung des Platzes in den Neubau des Verwaltungsgebäudes, Schaffung von Wegeverbindungen zwischen Hochschule, nördl. Innenstadt und Hansaviertel
  - Ernst-Wilczok-Platz: historische Bebauung, attraktive Kulisse für Veranstaltungen, Pläne für Umgestaltung vorhanden
  - Trapez: viel Potenzial durch umschließende Bebauung und damit ruhige Lage, Potenzial für eine Durchgrünung (wegen der Wohnnutzung scheiden Veranstaltungen eher aus)
  - Berliner Platz: Platzierung von Gestaltungselementen, Gastronomie und weiteren Sitzmöglichkeiten im Osten
  - Ehrenpark: Mehr Spiel- und Sportgeräte, Entwicklung zu einem Mehrgenerationenpark, Sicherheitsgefühl verbessern (Angst-raum)
  - Parkplatz Böckelhoffstraße: Begrünungspotenzial zur Vermeidung von Hitzeinseln (Erschließung der rückwärtigen Gebäude berücksichtigen)
  - Kreuzkamp: bereits aufgewertet durch Umbaumaßnahmen, Potenzial für gastronomische Nutzung ist vorhanden

---

Einzelhandel / Wirtschaft

<p>Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einzugsgebiet ist auf das Bottroper Stadtgebiet beschränkt, keine regionale Bedeutung des Einzelhandelsstandorts Bottrop (S. 24)</li> <li>▪ Bottrop hat regional überdurchschnittliche Kaufkraftzuwächse in den letzten 12 Jahren (besser als viele andere Ruhrgebetsstädte, aber schlechter als Bundesdurchschnitt), verliert aber real an Einzelhandelsumsatz (S. 23)</li> <li>▪ Leitbild des EHKs (S. 170):             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung der mittelzentralen Funktion Bottrops</li> <li>▪ Sicherung und Stärkung der räumlichen und funktionalen Gliederung des Versorgungssystems</li> <li>▪ eine funktional arbeitsteilige und polyzentrische Struktur der Einzelhandelsstandorte</li> </ul> </li> </ul>
<p>Beschlussvorlage Innenstadtentwicklung hier: Sachstand Sofortprogramm Innenstadt 2020/2021</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Bezirksregierung Münster bewilligt der Stadt Bottrop aus dem Sofortprogramm 392.875 Euro für eine "Anmietungs Offensive Innenstadt"</li> <li>▪ Seit dem Frühjahr werden im Hansaviertel leerstehende Ladenlokale angemietet und zu deutlich niedrigeren Mieten an neue Akteur:innen mit innovativen Konzepten weitergegeben</li> <li>▪ Initiative wird auf das Rathausviertel ausgebreitet</li> </ul>
<p>Beschlussvorlage Innenstadtentwicklung hier: Konzept für eine Innenstadtstrategie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ziele der Innenstadtstrategie (S. 2)             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leerstände um 30% bis 2023 reduzieren, Aufenthaltsqualität steigern → Besucherzahlen bis 2023 um 30% erhöhen, Wohn-, Arbeits- und Versorgungsangebot (Grundversorgung) verbessern</li> <li>▪ Masterplan Innenstadt 2030 entwickeln</li> </ul> </li> <li>▪ Angebotsseite verbessern: Ansiedlung neuer attraktiver, zielgruppenangepasste Angebote fördern, Alleinstellungsmerkmale im engen Wettbewerbsumfeld schaffen</li> <li>▪ Nachfrage steigern: Attraktivität durch Angebote aus Gastronomie, Kultur, Veranstaltungen, Dienstleistungsangebote steigern, Verweildauer der BesucherInnen in der Innenstadt steigern, Quantität der BesucherInnen steigern</li> </ul>

**Wohnen / Soziales**

Integrations-  
bericht

- weniger Aktivitäten durch Corona, es gab ein Alternativangebot (oft mit digitaler Unterstützung)
- Mitarbeit von vielfältigen Vereinen und Organisationen (Beratung, Arbeitsmarkt, interkult. Begegnung, Sprachförderung, Kinder- und Jugendarbeit u.v.m.)
  - nicht unbedingt migrationspezifisch
- unbefriedigende Datenlage zur Zuwanderung
- Anteil von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte -> Altstadt: 42,6%; Bottrop ges. 23% (S. 93)
  - damit höchster Anteil von allen Stadtteilen
  - von 2008 bis 2020 ist dieser Anteil in der Altstadt um 14,9% gestiegen (Bottrop ges.: 4,9%) (auch wegen des Rückgangs der Bevölkerung ohne Zuwanderungsgeschichte) (S. 94)
  - In der Altstadt liegt Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund in der Altersklasse 0-3 bei 76,3% (höchster Wert nach Altersstufen) (S.94)
  - In der Altstadt liegt der Wert in den jungen Altersstufen (0-29) über 50%, in den Altersstufen ab 30 liegt er darunter (S.95)
- Die Altstadt zählt zu den "bunten" Bezirken mit mehr als 20 verschiedenen Migrationshintergründen (S. 118)
- Altstadt: niedriger Anteil Türkei und Polen (12-13%), höchster Anteil muslimische Länder (31%), hoher Anteil sonstige (31%) (S. 119)
- Im Jahr 2020 waren 56,3% der deutschen und 33,3% der ausländischen Bevölkerung der Altstadt sozialversicherungspflichtig beschäftigt (S. 141)
- Im Jahr 2020 bezogen 16,1% der deutsche und 47,4 % der ausländischen Bevölkerung der Altstadt Grundsicherung für Arbeitssuchende (Im Vergleich mit anderen Bezirken jeweils höchster Wert) (S. 204)

---

Klima / Umwelt



<p>Masterplan Klimagerechter Stadtumbau</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzungsbereiche Planungsraum Innenstadt: Saalbau, Fußgängerzone, Parkhaus Schützenstraße, Wasser in der Innenstadt, weitere Einzelprojekte</li> <li>▪ Saalbau: klimagerechter Stadtumbau durch die Nachnutzung des ehemaligen Saalbau-Grundstücks, mögliche Erweiterung des Rathauses, bessere Anbindung der Hochschule an die Innenstadt (S. 182)</li> <li>▪ Fußgängerzone "Bottrop geht grün": Aufwertung und Erweiterung von Bottrops Fußgängerzone unter Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Mikroklimas (S. 185)</li> <li>▪ Parkhaus Schützenstraße Integrierte Entwicklungsstudie: neues Parkhaus mit modernen Technologien und Mobilitätsdienstleistungen, Umgestaltung des Umfelds, Setzen eines städtebaulichen Akzents (S. 189)</li> <li>▪ Wasser in der Innenstadt: Anreicherung und Belebung der Innenstadt durch den gestalterischen Einsatz von Wasserelementen und Reaktivierung ursprünglicher Wasserläufe (S. 191)</li> <li>▪ Einzelprojekte (S. 192ff.): Präsentation und Testmöglichkeiten Elektrofahrzeuge, NRW Klimabildungszentrum Schulen und Kitas, Aufwertung Parkplatz Kulturzentrum zum Kulturgarten, Risikoanalyse extremer Starkregen</li> </ul>
<p>Integriertes Klimaschutz-konzept</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ für das gesamte Stadtgebiet Bottrop sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 65% bezogen auf 2009 reduziert werden (S. 7)</li> <li>▪ Bottrop als Innovation City mit dem Motto "Blauer Himmel - grüne Stadt" (S.9)</li> <li>▪ Handlungsfelder mit verschiedenen Umsetzungsprojekten (S. 23): <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bottrop.zero emission: Auf dem Weg zu Null-Emissionen</li> <li>▪ Bottrop.effizient: Planen, Bauen und Sanieren</li> <li>▪ Bottrop.innovativ: Zukunftstechnologien Energie und Klimaschutz</li> <li>▪ Bottrop.H<sub>2</sub>: Wasserstoffstadt</li> <li>▪ Bottrop.regenerativ: Wind, Sonne, Biomasse, Geothermie</li> <li>▪ Bottrop.coole city: Klimaanpassung in der Innenstadt</li> <li>▪ Bottrop.mobil: klimafreundlich unterwegs</li> <li>▪ Bottrop.steigt um!: Bewusstseinsbildung, Imagekampagne, Information, Beratung, Innovation City Bottrop</li> <li>▪ Bottrop.bildet: Verbraucherverhalten, Know-How-Transfer</li> <li>▪ Bottrop.vernetzt: lokale und regionale Vernetzung</li> </ul> </li> </ul>

<p>Klimaanalyse (Planungs-hin- weise Ortsteil Stadtmitte)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hoher Versiegelungsgrad in der zentralen Innenstadt, es sollte keine weitere Versiegelung/Nachverdichtung erfolgen (S. 189)</li> <li>▪ Rückbaumaßnahmen können Raum für neue Grünflächen geben, Neubau sollte erhöhten Grünanteil realisieren (S. 189)</li> <li>▪ Erhöhung des Grünflächenanteils durch kleinräumige Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen (auch im privaten Bereich), Dach- und Fassadenbegrünung (S. 189)</li> <li>▪ Anpflanzung von Bäumen, z.B. Ernst-Wilczok-Platz, Kirchplatz, (Firmen-)Parkplätze, Schulhöfe</li> <li>▪ hoher Versiegelungsgrad und geringer Grünflächenanteil führt zu verstärktem Hitzestress, Schwülebelastungen, nächtliche Wärmeinseleffekte und Winddiskomfort, Durchlüftungssituation schlecht (S. 188)</li> <li>▪ bewegte Wasserinstallationen können für Abkühlungseffekte im Sommer sorgen (S. 189)</li> <li>▪ nähere Parks wie Stadtgarten, Prosperpark und Westfriedhof haben direkten Kühlungseffekten auf die Nachbarschaft auch Funktion als wohnnahe Freizeit- und Erholungsräume, jedoch können kühle Luftmassen kaum bis in die hochverdichtete Innenstadt vordringen (S. 189)</li> <li>▪ Klimameliorierende Funktion von Grün- und Parkflächen ist zu sichern und in Richtung Innenstadt auszubauen (S. 190)</li> <li>▪ Erhaltung bzw. Neupflanzung von Bäumen an der Osterfelder Straße, Horster Straße, Gladbecker Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Peterstraße, Prosperstraße</li> <li>▪ entlang der Hauptverkehrsstraßen Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm (S. 190)</li> </ul>
<p>Umweltleitplan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Boden: viele Bereiche großflächig beeinträchtigt, Bodenaufbau und -funktion räumlich sehr heterogen verändert, Bodensituation ändert sich durch Bautätigkeit dynamisch, anthropogene Bodengesellschaften (S. 8)</li> <li>▪ Grundwasserhaushalt durch menschliche Eingriffe seit langem verändert, Auswirkungen auf Menge und Qualität des Grundwassers (S. 22)</li> <li>▪ Ziele Grundwasser: Grundwasserschutz = Trinkwasserschutz, Grundwasserneubildung</li> <li>▪ Minimierung der Versiegelung und Bebauung, Anwendung versiegelungsarmer Bauweisen, Wasser- und Stoffkreisläufe erhalten</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenhang zwischen Flächenversiegelung und Grundwasserneubildung, veränderter Wasserverdunstung und Stadtklima usw. wird nicht berücksichtigt (S. 8)</li> <li>▪ Feinstaubbelastung: Osterfelder Str. zwischen Pferdemarkt und Altmarkt, Peterstraße, Horster Str. im Plangebiet sind höher belastete Bereiche</li> <li>▪ Straßenverkehrslärm über 70 dB am Tag an Friedrich-Ebert-Str., Prosperstr., Horster Str., Gladbecker Str., Peterstr., Osterfelder Str</li> <li>▪ Natur: Erhalt und Entwicklung der vorhandenen Freiflächen sowie Klima- und Vernetzungsbahnen im urban geprägten Raum</li> </ul>
<p>Machbarkeitsstudie für Klima-anpassungspotenziale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung des Grünvolumens und Aufenthaltsqualität sowie mögliche Integration von Wasserflächen durch Nachpflanzungen: Fußgängerzone, St. Cyriakuskirche, Altmarkt, Pferdemark, Ernst-Wilczok-Platz (S. 34)</li> <li>▪ Altmarkt und Pferdemark: Abgrenzung zur Horster Straße (S. 34)</li> <li>▪ Berliner Platz: denkbar sind bspw. zwei kleine Baumhaine mit jeweils 6 beweglichen Bäumen in Pflanzkübeln (bereits umgesetzt) (S. 34)</li> <li>▪ Gebäudefassaden in Südexposition bieten Potenziale für Begrünung (Bothenstraße, Peterstraße)</li> <li>▪ Entsiegelung, Begrünung oder Umgestaltung öffentlicher Parkplätze (Rathaus, Gleiwitzer Platz, Kulturzentrum) (S. 34)</li> <li>▪ Gleiwitzer Platz könnte zum Stadtpark umgestaltet werden, zur Kompensation wird zweistöckiges Parkhaus an der Hans-Böckler-Straße vorgeschlagen (287 Parkplätze) (S. 34)</li> <li>▪ Spielplatz an der Schützenstraße kaum genutzt, Verlagerung auf die andere Seite an den Eingang der Fußgängerzone</li> <li>▪ weiteres Begrünungspotenzial am Jungen Museum Bottrop (S. 34)</li> <li>▪ Fläche des Saalbaus könnte Teil einer neuen Grünverbindung vom Campus in die Innenstadt sein (S. 34)</li> <li>▪ Dachbegrünungspotenziale für flache Kiesdächer mit einer Dachneigung von weniger als 5 Grad, insb. in der Fußgängerzone vorhanden (S. 34)</li> <li>▪ Ggf. Begrünung zwischen Berliner Platz und Hansastraße (S. 34)</li> </ul>
<p>Lärmaktionsplan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurzfristige Maßnahmenempfehlungen/Prüfaufträge mit 1. Priorität (S. 122, 123):</li> </ul>

- Prosperstraße/Peterstraße: Prüfauftrag Geschwindigkeitsreduzierung 30km/h, Schwerverkehrsführung
- Prosperstraße Mitte West: Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Belag
- Horster Straße West: Straßenräumliche Maßnahme, Empfehlung Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Belag
- Horster Straße Mitte Ost: Prüfauftrag Geschwindigkeitsreduzierung 30km/h, straßenräumliche Maßnahme, Empfehlung Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Belag
- Osterfelder Straße/Horster Straße: Prüfauftrag Geschwindigkeitsreduzierung 30km/h
- Osterfelder Straße Ost: Prüfauftrag Geschwindigkeitsreduzierung 30km/h, Prüfauftrag Schwerverkehrsführung
- Kirchhellener Straße Süd: Prüfauftrag Geschwindigkeitsreduzierung 50km/h. Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Belag
- Friedrich-Ebert-Straße (Süd), Prosperstraße (Ost): Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (S. 124)

## Mobilität

Klimaschutz-  
teilkonzept Mo-  
bilität

- Maßnahmen mit hoher Priorität zur Reduzierung der Umweltbelastungen durch Verkehr (S. 42-48):
- Fußverkehr/Nahmobilität und Radverkehr:
  - Fußgängerfreundliche Anpassung von LSA-Programmen
  - Optimierung bestehender Querungsstellen
  - Fuß- und Radwegeverbindung Ebel-Innenstadt
  - Nahmobilitätsbeauftragter und Meldeplattform Fußgängerverkehr
  - Fuß- und Radwegeverbindung Welheimer Mark-Innenstadt
  - Grüne Welle für den Radverkehr auf ausgewählten Strecken
  - Intensivierung von Radwegerhaltung und Reinigung
  - Unterhaltung von öffentlichen Fahrradabstellanlagen
  - Verbesserung der Sicherheit und Qualität für Radverkehr auf Haupttrouten durch breite und gerade Fahrradwege
  - Ergänzung des Radwegenetzes durch Markierungslösungen
  - Ausbau von öffentlichen Radabstellanlagen in Stadtteilzentren
  - Einsatz von Fahrradstraßen

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung B+R Anlagen</li> <li>▪ Standardisierung der Einmündungsbereiche durch Rotfärben</li> <li>▪ ÖPNV:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einführung einer multimodalen Mobilitätskarte für ÖPNV</li> <li>▪ Carsharing</li> <li>▪ Fahrradverleih, etc.</li> </ul> </li> <li>▪ KFZ-Verkehr:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umnutzung bzw. Flächenumverteilung mehrstreifiger Straßen auf Zweistreifigkeit zugunsten des Umweltverbundes (Schutz-/Radfahrstreifen, Einrichtung Busspur, Kombispur Bus/Rad, etc.)</li> <li>▪ Einführung von Tempo 30 auf Teilen des Hauptstraßennetzes oder Vermeidung von Schleichverkehren durch Restriktionen</li> <li>▪ Parkraumkonzept Innenstadt (s.u.)</li> <li>▪ Elektromobilitätskonzept (s.u.)</li> <li>▪ Grüne Welle verlangsamen</li> </ul> </li> <li>▪ Maßnahmen mit mittlerer Priorität sowie Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen siehe S. 42-48</li> </ul>
<p>Parkraum-konzept</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ziel: Ausgleich von Nutzungsansprüchen</li> <li>▪ Vereinheitlichung der Tarife und Parkregelungen (für jeweils Kurzzeit und Langzeitparker)</li> <li>▪ Einführung eines dynamischen Parkleitsystems zur Lenkung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser und Tiefgaragen, Entlastung der Innenstadtachsen</li> <li>▪ Städtebauliche Aufwertung und Attraktivierung der Straßenräume</li> <li>▪ Ergänzende Maßnahmen</li> </ul>
<p>Elektro-mobilitäts-konzept</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmen zur Verstetigung des Markthochlaufs und zum sukzessiv breiteren Einsatz der Elektromobilität (S. 116, 117):</li> <li>▪ Sehr hohe Priorität:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung des Schnellladegesetz</li> <li>▪ Vergabe eines Auftrags zum Ausbau und Betrieb der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur</li> </ul> </li> <li>▪ Hohe Priorität:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung von Elektromobilität und Sharing durch städtebauliche Verträge und Bebauungspläne</li> <li>▪ Integration öffentlicher Ladestellplätze in die Parkraumkonzepte</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Runder Tisch Elektromobilität der Wohnungswirtschaft</li> <li>▪ Arbeitskreis Elektromobilität in Industrie- und Gewerbegebieten</li> <li>▪ Monitoring des prognostizierten Ausbaubedarfs öffentlicher Ladepunkte</li> <li>▪ periodische Prüfung und ggf. Aktualisierung der Standortsteckbriefe</li> <li>▪ Mittlere Priorität:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elektromobilitätstage</li> <li>▪ Weiterentwicklung der Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne und Klimaschutzkonzepts durch Integration der Elektromobilität</li> <li>▪ Weiterentwicklung der Ladeinfrastrukturkarte auf der Webseite durch Aufnahme von Echtzeit- und Planungsdaten</li> <li>▪ Erweiterung und kontinuierliche Aktualisierung der Landingpage "Elektromobilität in Bottrop"</li> <li>▪ Erweiterung der Privilegien für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum</li> </ul> </li> </ul>
--	---

### Bauleitplanung

Flächen-nut-zungsplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kennzeichnung des Plangebietes als Siedlungsschwerpunkt</li> <li>▪ Kennzeichnung als Mischgebiet, bzw. Flächen südwestlich des Ehrenparks als Wohngebiet, sowie Flächen für den Gemeinbedarf am Haltenbad, an der Jugendeinrichtung, Senioreneinrichtung, KiTa sowie der öffentlichen Verwaltung und kulturellen Zwecken</li> <li>▪ Peter- und Prosperstraße sowie Friedrich-Ebert-Straße mit Lärmschutz</li> </ul>
Bebauungs-pläne	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bebauungsplan 4.09/4 Prosperstraße/Essener Straße</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.09/8a Schützenstraße/Peterstraße</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.09/8b Obere Hochstraße</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.09/11 Hochstraße/Peterstraße</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.09/12 Hochstraße/Adolph-Kolping Straße</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.10/7a 2. Änderung Trapez</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.10/9.1 Änderung Gerichtsstraße</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.10/15.1 Änderung Nördliche Innenstadt</li> <li>▪ Bebauungsplan 4.10/16 Rathaus</li> </ul>

- Bebauungsplan 4.10/18 Parkhaus Böckenhoffstraße
- Bebauungsplan 4.10/23 Nördliche Innenstadt
- Bebauungsplan 4.10/24 Berliinder Platz/Paßstraße/Friedrich-Ebert-Straße
- Bebauungsplan 4.10/25 Moltkestraße/Gerichtsstraße/Droste-Hülshoff-Platz

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebiets in der Stadt.....	2
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet (Schwarzplan).....	3
Abbildung 3: Untersuchungsgebiet (Luftbild) mit Plätzen.....	4
Abbildung 4: Kartendarstellung der Online-Beteiligung Bottrop („Masterplan Innenstadt“).....	10
Abbildung 5: Verteilung der Kommentare nach Kategorie.....	11
Abbildung 6: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen für Grün und Klima.....	12
Abbildung 7: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen für Nutzungen und Funktionen.....	12
Abbildung 8: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen für Mobilität und Verkehr.....	13
Abbildung 9: Verteilung der Kommentare nach Themenbereichen Stadtbild und städtebauliche Struktur.....	13
Abbildung 10: Ernst-Wilczok-Platz („Mobiles Grün in der Stadt“) und Ehrenpark.....	15
Abbildung 11: Bestandskarte Grün und Klima.....	16
Abbildung 12: Markt und „Gastromeile“.....	18
Abbildung 13: Bestandskarte Funktionen und Nutzungen.....	19
Abbildung 14: Pferdemarkt und Berliner Platz.....	21
Abbildung 15: Bestandskarte „Städtebauliche Struktur und Stadtbild“.....	22
Abbildung 16: Kirchhellener Straße und Osterfelder Straße.....	23
Abbildung 17: Bestandskarte „Mobilität: Fußverkehr“.....	24
Abbildung 18: Brauerstraße und Radstation am ZOB.....	25
Abbildung 19: Bestandskarte „Mobilität: Radverkehr“.....	26
Abbildung 20: Berliner Platz und Gleiwitzer Platz.....	27
Abbildung 21: Bestandskarte „Mobilität: Kfz-Verkehr“.....	28
Abbildung 22: Karte SWOT-Analyse.....	29
Abbildung 23: Maßnahmenplan.....	41
Abbildung 24: Linienhafter Querungsbedarf auf der Osterfelder Straße.....	107
Abbildung 25: Neuaufteilung des Straßenraums.....	109
Abbildung 26: Zu schmale Gehwege in der Bothenstraße.....	113
Abbildung 27: Neuaufteilung des Straßenraums.....	114
Abbildung 28: Good-Practice-Beispiele Kassel (links) und Oberhausen (rechts).....	116

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stärken und Schwächen.....	30
Tabelle 2: Chancen und Risiken.....	31
Tabelle 3: Zusammenfassung vorhandene Planungen und Konzepte.....	I







**IKS**  
Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

[info@iks-planung.de](mailto:info@iks-planung.de)

[www.iks-planung.de](http://www.iks-planung.de)