

Dr. Bettina Lelong, Dipl.-Ing. Architektin
Dipl.-Geogr. Ursula Mölders
Tom Brand, M. Sc. Städtebau

Köln, April 2023



Geschäftsführende
Gesellschafter:innen:
Dipl.-Geogr. Ursula Mölders
Stadt- und Regionalplanerin SRL
Dipl.-Ing. Dominik Geyer
Stadtplaner AK NW, Bauassessor
Stadt- und Regionalplaner SRL

Gesellschafter/Seniorpartner:
Dr. Paul G. Jansen

Stadt- und Regionalplanung
Dr. Jansen GmbH
Neumarkt 49
50667 Köln

Fon 0221 94072-0
Fax 0221 94072-18

info@stadtplanung-dr-jansen.de
www.stadtplanung-dr-jansen.de



Inhaltsverzeichnis

1	Ein Entwicklungskonzept für die Zukunft von Praest	1
1.1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung – Wo steht Praest heute?	1
1.2	Bearbeitungskonzept und Leitfragen – Das wird untersucht	1
1.3	Beteiligung der Bewohner:innen in Praest – Zielgruppe mitnehmen!	2
1.4	Abgrenzung des Untersuchungsraums	6
2	Siedlungsentwicklung, regionale Einbindung und gesamstädtische Planungsziele	9
2.1	Geographische Lage	9
2.2	Historische Entwicklung der Stadt Emmerich und des Ortsteils Praest	10
2.3	Das Betuwe-Projekt: Ausbaustrecke zwischen Emmerich und Oberhausen	11
2.4	Weitere gesamstädtische Konzepte und regionale Strukturen	14
2.5	Fazit	19
3	Ein Blick auf die Zahlen – Analyse der sozioökonomischen Kontextindikatoren	23
3.1	Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur	23
3.2	Bevölkerungsprognose	24
3.3	Wanderungsbewegungen	25
3.4	Fazit	25
4	Analyse der räumlichen Struktur und des Landschaftsraums und Handlungserfordernisse	29
4.1	Analyse der Dorf- und Siedlungsstruktur und des Ortsbilds	29
4.1.1	Ergebnisse der Bestandsanalyse	29
4.1.2	Fazit	32
4.1.3	Expert:innenmeinung	33
4.1.4	Bürger:innenmeinung	33
4.2	Analyse Wohnen	34
4.2.1	Ergebnisse der Bestandsanalyse	34
4.2.2	Expert:innenmeinung	37
4.2.3	Bürger:innenmeinung	37
4.2.4	Fazit	38
4.3	Analyse Grün- und Freiflächen, Umwelt und Klima	39
4.3.1	Ergebnisse der Bestandsanalyse	39
4.3.2	Expert:innenmeinung	44
4.3.3	Bürger:innenmeinung	44
4.3.4	Fazit	45
4.4	Analyse Mobilität	47
4.4.1	Ergebnisse der Bestandsanalyse	47
4.4.2	Expert:innenmeinung	50
4.4.3	Bürger:innenmeinung	50
4.4.4	Fazit	51
4.5	Analyse Soziale Infrastruktur und Ortsteilleben	53
4.5.1	Ergebnisse der Bestandsanalyse	53

4.5.2	Expert:innenmeinung	56
4.5.3	Bürger:innenmeinung	56
4.5.4	Fazit	57
4.6	Analyse Einzelhandel, Gewerbe Landwirtschaft und Tourismus	58
4.6.1	Ergebnisse der Bestandsanalyse	58
4.6.2	Expert:innenmeinung	59
4.6.3	Bürger:innenmeinung	59
4.6.4	Fazit	60
4.7	Gesamtfazit	61
5	Leitmotiv und Ziele für die Dorferneuerung	67
5.1	Abgrenzung des Erneuerungsgebiets	69
6	Maßnahmen- und Handlungskonzept	75
6.1	Handlungsfeld A: Wohnen, leben und versorgt sein	75
6.1.1	Strategische und nachhaltige Wohnbauentwicklung	75
6.1.2	Senior:innen-Wohnungen mit Pflegestation am Amtsplatz	79
6.1.3	Ansiedlung eines Discountmarkts an der Reeser Straße	82
6.1.4	Neubau der Kindertagesstätte	85
6.1.5	Umbau der Kirche zum multifunktionalen Gebäude	87
6.2	Handlungsfeld B: Nachhaltige Grün- und Aufenthaltsräume	89
6.2.1	Ein grünes Band für Praest	89
6.2.2	Neugestaltung des Amtsplatzes als Dorfmitte	93
6.2.3	Umgestaltung des Kirchvorplatzes	96
6.2.4	Bewegungsparcours für alle Generationen	99
6.3	Handlungsfeld C: Zukunftsgerichtete Mobilität	102
6.3.1	Gestaltung der Schallschutzwände an der Betuwe-Linie	102
6.3.2	Multimodales Mobilitätsangebot am Bahnhof Praest	108
6.3.3	Transformation des Bahnwegs als Radverkehrsrouten	110
6.4	Handlungsfeld D: Prozess und Umsetzung	112
6.4.1	Erstellung Dorfentwicklungskonzept	112
6.4.2	Projektmanagement (und ggf. Evaluierung)	113
7	Evaluation und Monitoring	117
7.1	Zielsetzung der Evaluation	117
7.2	Bausteine des Evaluationskonzepts für das Dorfentwicklungskonzept Praest	117
8	Ausblick	123

Wir verwenden in dem nachfolgenden Text eine gendersensible Sprache. Sollten keine genderneutralen Formulierungen verwendet werden können, nutzen wir den Gender-Doppelpunkt. Falls aus Versehen eine geschlechtsspezifische Formulierung in diesem Dokument verwendet sein sollte, bitten wir um Nachsicht. Selbstverständlich sind für uns alle Geschlechter, männlich, weiblich und divers gleichzeitig, gleichgestellt und chancengleich angesprochen.

Dieses Gutachten unterliegt dem Urheberrecht. Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung des Gutachtens in Teilen oder als Ganzes sind nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt, soweit mit den Auftraggebern nichts anderes vereinbart ist. Alle Fotografien, Pläne und Skizzen, die nicht gesondert gekennzeichnet sind: © Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH



Erstes Kapitel

Ein Entwicklungskonzept für die Zukunft von Praest



1 Ein Entwicklungskonzept für die Zukunft von Praest

1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung – Wo steht Praest heute?

Der Ortsteil Praest hat 1.661 Einwohner:innen und liegt südöstlich des Emmericher Stadtkerns an der Landesstraße 7 zwischen Emmerich und Rees. Praest ist einer von sieben Ortsteilen Emmerichs. 1969 wurde der bis zu diesem Zeitpunkt eigenständige Ort in die Stadt Emmerich am Rhein eingemeindet.

Mit einem DB-Haltepunkt des Rhein-IJssel-Express (RE 19) (Betuwe-Linie) ist der Stadtteil überregional im Stundentakt angebunden. Zudem besteht durch inner- und überörtliche Busanbindungen eine weitere regionale Erreichbarkeit. Umgeben wird die Siedlungsstruktur von dem Naturschutzgebiet Hetter-Millinger Bruch im Norden sowie dem Naturschutzgebiet Bienener Altrhein im Süden.

Durch den Aus- und Umbau der Betuwe-Linie entsteht eine städtebauliche Herausforderung, die es zukünftig zu bewältigen gilt. Der Bau eines zusätzlichen dritten Gleises parallel zur vorhandenen Eisenbahnstrecke, der Neubau von Lärmschutzwänden und der Umbau von fünf Bahnübergängen wirken sich auf den Ortsteil und die Bewohner:innen Praests aus.

Das Dorfentwicklungskonzept soll als Grundlage für städtebauliche Planungen einen Orientierungsrahmen für die langfristige Entwicklung Praests darstellen und aufzeigen, welche Aufgaben und Handlungsoptionen sich aus den heute erkennbaren Gegebenheiten für die nächsten zehn Jahre ergeben. Hierzu gehören die Stärkung der Ortslage, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie eine zukunftsgerichtete Mobilität. Dabei sind Maßnahmen stets klimaschonend und klimaangepasst zu planen.

1.2 Bearbeitungskonzept und Leitfragen – Das wird untersucht

Das Dorfentwicklungskonzept untersucht Möglichkeiten und Perspektiven für die zukünftige Entwicklung des Ortsteils. Es wird ein Maßnahmenprogramm erarbeitet, um den Herausforderungen entgegenzuwirken und zugleich die Stärken des Ortsteils herauszuarbeiten. Hierbei werden drei Räume schwerpunktmäßig betrachtet. Die Ausbildung eines Dorfplatzes ist von zentraler Bedeutung für den Ortsteil. Zudem ist auch der Ausbau der Betuwe-Linie zu betrachten, wobei insbesondere die Gestaltung der Lärmschutzwände eine hohe Relevanz einnimmt. Darüber hinaus ist die Entwicklung der Kirche St. Johannes Baptist zu untersuchen.

Von hoher Bedeutung ist dabei eine umfassende Bürgerbeteiligung. Diese fördert die Akzeptanz von Handlungsstrategien und Maßnahmen in der Bürgerschaft und führt zu großem privatem Engagement. Zudem ist so eine in die Zukunft gerichtete Verstärkung der Maßnahmen gesichert.

Der Bearbeitungsprozess beginnt mit der Auswertung der vorliegenden Gutachten und Planungen sowie einer Betrachtung der statistischen Daten des Stadtteils. Auf dieser Grundlage erfolgt eine städtebauliche Bestandsaufnahme. Hierbei werden die folgenden Themenfelder, differenziert nach Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfen, betrachtet:

- Dorf- und Siedlungsstruktur
- Wohnen
- Grün- und Freiflächen, Umwelt und Klima
- Mobilität
- Soziale Infrastruktur und Ortsteilleben
- Einzelhandel, Gewerbe, Landwirtschaft und Tourismus

Die Ergebnisse der Bestandserhebung werden gemeinsam mit den Ergebnissen des partizipativen Prozesses im Fazit der einzelnen Themenbereiche zu-

sammengefasst und als Stärken, Schwächen, Chancen und Möglichkeiten herausgearbeitet, um hieraus Entwicklungsziele und ein Leitbild abzuleiten.

Den Abschluss des Dorfentwicklungskonzepts bilden der Maßnahmenplan sowie die entwickelten konkreten Projekte. Auf Basis des Maßnahmenprogramms und unter Berücksichtigung der Zielsetzungen wird

eine zeitlich, sachlich und räumlich gegliederte Kostenübersicht erstellt. Hierbei handelt es sich um eine erste Kostenschätzung, die fortlaufend konkretisiert und weiterentwickelt werden muss. Zudem wird eine Einschätzung gegeben, ob ein Zugang zur Städtebauförderung möglich erscheint und ein potenzielles Dorferneuerungsgebiet abgegrenzt.

Abbildung 1: Der Prozess des Dorfentwicklungskonzepts



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen

1.3 Beteiligung der Bewohner:innen in Praest – Zielgruppe mitnehmen!

Der Arbeitsprozess wurde durch unterschiedliche Beteiligungsschritte intensiv begleitet. Im Rahmen von Veranstaltungen wurden sowohl mit der breiten Öffentlichkeit als auch mit Akteursgruppen übergeordnete Zielsetzungen sowie konkrete Problemstellungen und Lösungen diskutiert und erarbeitet. Die Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsschritte wurden dokumentiert. Sie dienten als Grundlage und wurden in den laufenden Arbeitsprozess eingefügt.

Gespräche mit Expert:innen

Neben der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit wurden Gespräche mit den Hauptakteur:innen geführt, die als besonders einflussreich und relevant für die zukünftige Dorfentwicklung zu bewerten sind. Hierbei wurden wichtige Nutzungen und Orte bereits im Vorfeld diskutiert, um mögliche Ideen und Bedarfe zu evaluieren. Die Expertinnen und Experten diskutierten die Stärken und Herausforderungen des Untersuchungsgebiets und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung. Die Gespräche fanden am 04. und 05. April 2022 statt und dauerten jeweils ca. 1,5 Stunden. Durchgeführt wurde diese sowohl vor Ort, als auch digital. Hierzu gehörten folgende Akteure:



- Deutsche Bahn (DB Netz AG)
- Kirche St. Johannes Baptist
- Michael Grundschule
- Kindertageseinrichtung St. Johannes

Die Interviews dienten dazu, die subjektive Innensicht der Akteur:innen in Erfahrung zu bringen und den Blick auf die Entwicklungsperspektiven und „Sorgen“ des Stadtteils zu schärfen. In den Gesprächen wurden Handlungsbedarfe geäußert, und es fand ein Austausch über die Bedeutung möglicher Maßnahmen statt.

Dieser vertiefende Austausch übermittelte dem Planungsbüro sowie den Planenden der Stadt Emmerich am Rhein wertvolle Informationen zu den Handlungsbedarfen und daraus zu entwickelnden Maßnahmen für Praest.

Erste Dorfkonferenz „Praest neu denken“

Die erste Dorfkonferenz am 4. Mai 2022 bildete den Auftakt der Bürger:innenbeteiligung in Praest. Zu der Veranstaltung wurden alle interessierten Akteur:innen und Bürger:innen eingeladen. Informiert wurde über die Presse, Social Media und die Website der Stadt Emmerich am Rhein. 100 Haushalte erhielten zusätzlich im Vorfeld eine Einladung per Post, um die Ankündigung breiter im Stadtteil zu verankern und auch Personen anzusprechen, die normalerweise nicht an Beteiligungsveranstaltungen teilnehmen. Mit rund 120 Teilnehmenden übertraf die Veranstaltung die im Vorfeld gesteckten Erwartungen deutlich. Das hohe Engagement verdeutlicht das große Interesse der Bevölkerung an einer strategischen Dorfgentwicklung.

Bereits vor Beginn der Veranstaltung erfolgte eine Mitmachaktion, bei die Praester:innen einen Fragebogen zu folgenden Themen ausfüllen konnten:

- Das liebe ich an Praest ...
- Das stört mich hier im Dorf ... Ich wünsche mir für Praest ...
- Das wichtigste für die Zukunft von Praest ist für mich ...



Nach einer Begrüßung durch Ortsvorsteher Markus Meyer präsentierten Frau Dr. Lelong und Herr Brand (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH) eine Zusammenfassung der Bestandsaufnahme. Im Anschluss fand eine Diskussion an verschiedenen Themenständen statt. Jeder Themenstand präsentierte ein übergeordnetes Thema mit einer Analysekarte auf einem Tisch. Die Bürger:innen gaben Hinweise zu Handlungsbedarfen und Potenzialen. Zudem wurden bereits erste Ideen für mögliche Projekte diskutiert. Die Themenstände behandelten folgende Themen:

- Wir in Praest: Unsere Identität!
- Wie wollen wir wohnen und versorgt sein?
- Wie wollen wir mobil sein?
- Wie wollen wir uns erholen, das Klima und die Natur schützen?

Zum Schluss der ca. zweistündigen Veranstaltung wurden die Ergebnisse der einzelnen Themenstände dem Plenum vorgestellt und das weitere Vorgehen im Planungs- und Beteiligungsprozess erläutert.

Raumerlebnisaktionen

Am 21. Mai 2022 waren die Bürger:innen eingeladen, an zwei Raumerlebnisaktionen teilzunehmen, bei denen sie die Möglichkeit hatten, jeweils einen Ort des Dorfs detailliert zu untersuchen und anschließend intensiv darüber zu diskutieren. Hierfür wurden der Amtplatz sowie der Kirchvorplatz ausgewählt, die sich als besonders relevant für die zukünftige Ausrichtung des Dorfs herauskristallisiert hatten.

Bei den Veranstaltungen, die einmal vormittags und einmal nachmittags an einem Samstag durchgeführt wurden, beteiligten sich jeweils rund 15 bis 20 Bürger:innen. Bürgermeister Peter Hinze begrüßte die Teilnehmenden. Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen führte anschließend in die Aufgabe ein. Die Teilnehmenden beobachteten den jeweiligen Untersuchungsraum und hielten die Sinneseindrücke auf einem Fragebogen fest.

Besonderes Augenmerk sollte darauf gelegt werden, was an den Räumen gefällt, was stört und was an den Orten fehlt. Anschließend wurden die Erfahrungen und Ideen im Plenum zusammengefasst und daraus gemeinsam Handlungsbedarfe abgeleitet. Die Diskussionen erfolgten jeweils an einem großen Luftbild des zu untersuchenden Raums. Im Fokus der Diskussionen standen dabei unter anderem mögliche Nutzungs- und Gestaltungsideen. Mit der Aktion konnten das Wissen um die Nutzung und die subjektive Wahrnehmung der Praester Bürger:innen von Amtplatz und Kirchvorplatz festgehalten werden. Die zwei ausgewählten Teilräume konnten mit den Bürger:innen vertieft analysiert, eine Funktion zugewiesen und die benötigten Angebote im öffentlichen Raum identifiziert werden.

Die bisher erfolgten Beteiligungsschritte und die Analyse des Büros bilden nun eine belastbare Grundlage für die Konkretisierung eines Zukunftsleitbilds für Praest, für Entwicklungsziele und Maßnahmen.

Zweite Dorfkonferenz „Leitbild, Strategien und Maßnahmen für die zukünftige Ortsentwicklung“

Am 7. Dezember 2022 erfolgte die zweite Dorfkonferenz, die den Abschluss der Bürger:innenbeteiligung zum Dorfentwicklungskonzept Praest darstellte. Auch zu dieser Veranstaltung wurden, analog zur ersten Dorfkonferenz, sämtliche interessierte Bürger:innen und Akteursvertreter:innen eingeladen. 100 persönliche Einladungen wurden darüber hinaus an Praester:innen verschickt. Bei der Beteiligungsveranstaltung engagierten sich schließlich über 70 Personen.

Auf die Begrüßung durch den technischen Beigeordneten Dr. Stefan Wachs und Ortsvorsteher Markus Meyer folgte eine Präsentation durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen. Dr. Bettina Lelong stellte das Zukunftsleitbild für den Ortsteil Praest vor.



Daran anknüpfend wurden die erarbeiteten Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge vorgestellt. Im Anschluss erfolgte eine Gruppenarbeit in insgesamt drei Kleingruppen. An den Ständen wurden folgende Themen gemäß der Handlungsfelder diskutiert:

- Handlungsfeld A: Wohnen, leben und versorgt sein
- Handlungsfeld B: Nachhaltige Grün- und Aufenthaltsräume
- Handlungsfelder C und D: Zukunftsgerichtete Mobilität sowie Prozess und Umsetzung

An den jeweiligen Themenständen wurden die Maßnahmenvorschläge verortet und mithilfe von Skizzen und Beispielfotos visualisiert. In den Kleingruppen erhielten die Bürger:innen die Möglichkeit, sich zu den geplanten Maßnahmen zu äußern. Die Teilnehmenden äußerten unter anderem Wünsche zur Ausgestaltung und Priorisierung von Maßnahmen.

Zum Abschluss der Veranstaltung erfolgte ein Schlusswort durch den technischen Beigeordneten Dr. Stefan Wachs, der allen Beteiligten dankte und die weitere Vorgehensweise zur Erarbeitung des Dorfentwicklungskonzepts erläuterte.



1.4 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum des Dorfentwicklungskonzepts umfasst das Gebiet des Ortsteils Praest und betrachtet darüber hinaus angrenzende Siedlungsflächen. Da die Emmericher Ortsteile Praest und Vraselt entlang zweier Siedlungsadern verknüpft sind, wird der Ortsteil im Westen bis zur Pionierstraße/Grüne Straße betrachtet. Es werden somit auch angrenzende Bereiche und Flächen, die für die zukünftige Entwicklung des Ortsteils von Relevanz sein

könnten, untersucht. Östlich des Fokusgebiets werden auch das Haus Offenberg und die Sportplätze mitbetrachtet.

Der Ortsteil Burg, der sich ca. einen Kilometer südöstlich von Praest befindet, gehört verwaltungsrechtlich auch zu Praest, liegt jedoch nicht im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 2: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW



Zweites Kapitel

Siedlungsentwicklung, regionale Einbindung und
gesamtstädtische Planungsziele



2 Siedlungsentwicklung, regionale Einbindung und gesamtstädtische Planungsziele

2.1 Geographische Lage

Die rechtsrheinische Hanse- und Europastadt Emmerich am Rhein liegt am unteren Niederrhein unmittelbar an der deutsch-niederländischen Grenze. Die Mittelstadt mit etwa 30.000 Einwohner:innen gehört zum Kreis Kleve und zur Euregio-Rhein-Waal. Größere Städte in der Umgebung sind die nördlich gelegene Stadt Doetinchem in den Niederlanden, Wesel im Südosten, Bocholt im Osten und die Kreisstadt Kleve im Südwesten.

Östlich der Innenstadt liegt hinter dem Ortsteil Vrasseelt der Ortsteil Praest. Das Dorf befindet sich an der Straße von Emmerich am Rhein nach Rees, die am südlichen Rand des Dorfs verläuft.

Die Landschaft im und um den Ortsteil Praest ist insbesondere durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Ackerland befindet sich überwiegend im Norden und Osten der Ortschaft, während Grünland mehrheitlich im Süden von Praest vorzufinden ist. Das Naturschutzgebiet Bienener Altrhein, Millinger Meer und Hurler Meer grenzt unmittelbar an die Ortschaft südlich der Landesstraße 7. Es umfasst das erwähnte Grünland, mehrere kleinere Seen und den Bienener Altrhein, der etwa 700 Meter vom Ortskern entfernt liegt. Im Norden vor der deutsch-niederländischen Grenze ist ein weiteres Naturschutzgebiet verortet, das den Fluss Millinger Landwehr umfasst und südwestlich von der Autobahn A 3 begrenzt wird.

Die nächste Ortschaft mit vergleichbarer Größe ist Vrasseelt an der Landesstraße 7 in Richtung der Emmericher Innenstadt. Weiter kleinere Dörfer sind Dornick und Drei Könige im Südwesten von Praest, Steegh im Westen sowie Berg und Grönschlag im Osten und Nordosten.

Abbildung 3: Lage des Stadtteils Praest im Stadtgebiet



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen

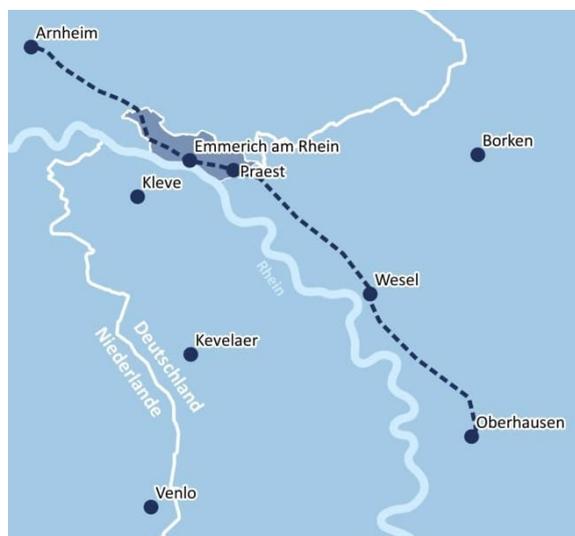
Anbindung und Erreichbarkeit

Emmerich am Rhein liegt unmittelbar an der Bundesautobahn A 3, die die Stadt an die Niederlande und an das westliche Ruhrgebiet anbindet.

Der Rhein-Waal-Terminal Emmerich ist Deutschlands der Nordsee am nächsten gelegene Binnenhafen. Den größten Seehafen Europas, den Hafen Rotterdam, erreicht ein Binnenschiff von dort in zehn Stunden, den Hafen Antwerpen in 14 Stunden.

Zudem liegt Emmerich am Rhein an der Betuwe-Linie. Dabei handelt es sich um eine Eisenbahnstrecke für den Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr, die vom Hafen Rotterdam über die deutsch-niederländische Grenze über Emmerich am Rhein bis nach Oberhausen führt.

Abbildung 4: Verortung von Emmerich am Rhein im räumlichen Kontext des Betuwe-Ausbauprojekts



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen

Die Betuwe-Linie verläuft mitten durch den Ortsteil Praest, der über einen Haltepunkt auf der Strecke des RE 19 von Arnhem in den Niederlanden bis Düsseldorf verfügt.

2.2 Historische Entwicklung der Stadt Emmerich und des Ortsteils Praest

Die Gründung und Entwicklung der Stadt Emmerich am Rhein war von Beginn an durch die Lage am Rhein beeinflusst. Die ehemalige Stadtbefestigung mit Wall und Graben wurde um 1238 fertig gestellt. Die heutige Landesstraße 7 entspricht der damaligen äußeren Erschließung des Stadtkerns innerhalb der Wallanlagen, die in Uraufnahmen von 1836 bis 1850 erkennbar ist. Mit der Ansiedlung von Industrie im 19. Jahrhundert wurden die Befestigungsanlagen geschliffen und im Jahr 1856 die Eisenbahnstrecke von Oberhausen nach Arnhem eröffnet. Etwa 30 Jahre später, im Jahr 1885, wurde der staatliche (preußische) Sicherheitshafen erbaut.

Nach der baulichen Erweiterung im Kontext des industriellen Aufschwungs bis Mitte des 20. Jahrhunderts wurde die Stadt durch den zweiten Weltkrieg weitestgehend zerstört. Nur wenige Gebäude blie-

ben erhalten, die heute eine Vorstellung der historischen Kernstadt vermitteln. Die Rheinbrücke, das Wahrzeichen der Stadt, wurde im Jahr 1965 fertiggestellt, was die Verkehrsanbindung der Stadt erheblich verbesserte.

Praest

Das Dorf Praest liegt mitsamt seinen bis heute erhaltenen Baudenkmalern aus dem 17. Jahrhundert überwiegend nordwestlich der heutigen Landesstraße 7. Zu den Baudenkmalern gehören neben der katholischen Pfarrkirche St. Johannes Baptist die aus dem Jahr 1670 stammende Reckenburg und das Haus Offenberg, von dem die Vorburg, der Gutshof und der Ringgraben teilweise erhalten sind. Der ursprüngliche Dorfkern befindet sich um die Kirche. Der Bau der Eisenbahnstrecke erzeugte eine Begrenzung des Dorfs im Nordwesten, sodass sich Praest zwischen der heutigen L 7 im Südwesten und den Schienen im Nordosten befand.

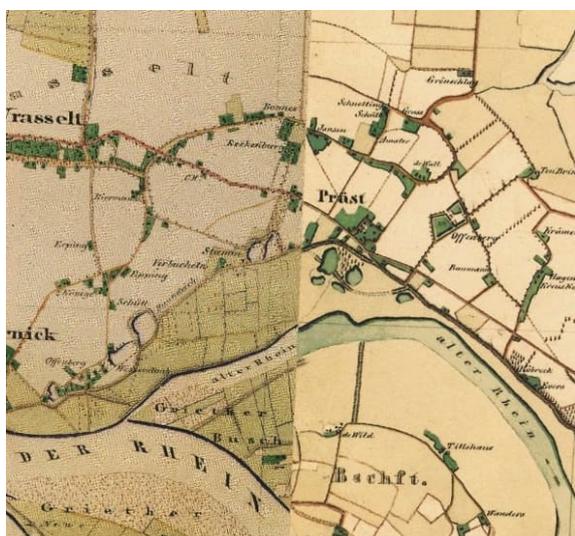
In den 1950er Jahren bestand Praest aus einem kompakten Dorfkern um die Kirche herum. Entlang der Grüne Straße und Reeser Straße bestanden bereits bandartige Siedlungsstrukturen. Im Rahmen der Siedlungserweiterung nach Norden über die Eisenbahnstrecke wurden erste Gebäude entlang der Raiffeisen- und Sulenstraße errichtet. In den 1960er Jahren verdichtete sich die Bebauung entlang der beiden Nord-Süd-Straßen zunehmend, zusätzlich wurden in den 1960er Jahren parallel zur Bahntrasse auf dem Bahnweg Wohngebäude errichtet. Auch die Grundschule stammt aus den 1960er Jahren. In den 1970er Jahren setzte sich die Verdichtung zwischen Sulen- und Raiffeisenstraße fort, außerdem wurde der heutige Sportplatz errichtet. Mitte der 1990er Jahre entstand das Wohngebiet westlich der Kirche. Um die Jahrtausendwende erfolgte der Bau eines weiteren Wohngebiets westlich der Raiffeisenstraße, das in den folgenden Jahren um ein Gebiet westlich der Straße Praestsches Feld erweitert wurde. Infolge der beschriebenen Entwicklung ver-



ringerte sich die räumliche Orientierung der Ortschaft zur Reeser Straße, während zunehmend ein kompakter Siedlungskörper entstand.

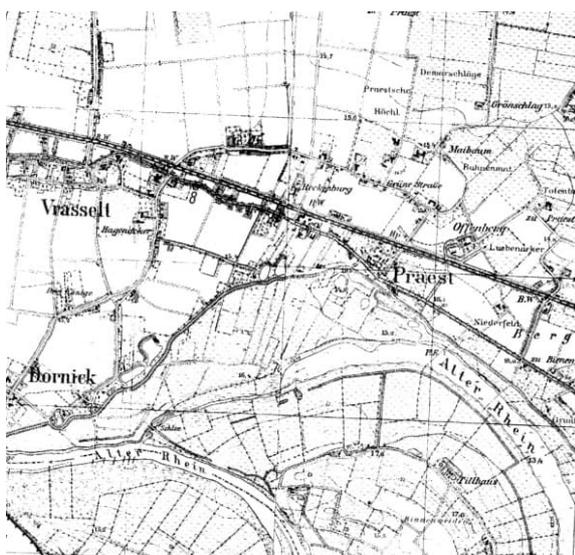
Im Jahr 1969 wurde im Zuge der Gebietsreform die Gemeinde Praest zusammen mit Borghees, Dornick, Hüthum, Klein-Netterden und Vrasselt in die Stadt Emmerich am Rhein eingemeindet.

Abbildung 5: Uraufnahme Praest 1836 – 1850



Quelle: Tim-Online

Abbildung 6: Neuaufnahme Praest 1936 – 1945



Quelle: Tim-Online

2.3 Das Betuwe-Projekt: Ausbaustrecke zwischen Emmerich und Oberhausen

2008 wurden von der Deutschen Bahn AG die Realisierung eines dritten Gleises der sogenannten Betuwe-Linie und die damit zusammenhängenden Lärmschutz-Maßnahmen beschlossen. Der Ausbau soll zu einer Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs führen. Besonders relevant ist die Querverbindung Duisburg – Rotterdam für den Güterverkehr, um die Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Transportiert werden Güter wie Kohle, Aluminium, Autos, Gefahrgüter etc. Der Ausbau auf deutscher Seite wurde in verschiedene Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Die Stadt Emmerich am Rhein umfasst die Planfeststellungsabschnitte 3.3 bis 3.5. Das Dorf Praest befindet sich in Abschnitt 3.3. Im Jahr 2012 wurde von der Deutschen Bahn AG das Verfahren für den Planfeststellungsabschnitt 3.3 eingeleitet. Im Jahr 2017 folgte die Verfahreseinleitung der Abschnitte 3.4 und 3.5.

Im Zuge des Ausbaus soll auch die Bahnübergangsproblematik gelöst werden, wofür die Stadt Emmerich am Rhein 2009 ein Bahnübergangs-Beseitigungskonzept verabschiedete. Derzeit befinden sich in Praest mehrere beschränkte Bahnübergänge, die teilweise für mehrere Zugdurchfahrten hintereinander geschlossen bleiben. Dies verursacht lange Wartezeiten für alle, die die Bahnleise queren müssen.

Der niederländische Teil der Betuwe-Linie wurde bereits im Jahr 2007 fertiggestellt, nachdem ursprünglich die Fertigstellung im Jahr 1998 vorgesehen war.

Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn für den Abschnitt 3.3 (2012)

Ein Planfeststellungsverfahren besteht aus einem Anhörungsverfahren und der Feststellung eines Plans. Der Vorhabenträger, in diesem Fall die Deutsche Bahn AG, erstellt den Plan, der nach der fachtechnischen Prüfung bei der Anhörungsbehörde – hier die Bezirksregierung Düsseldorf – eingereicht

wird. Das Anhörungsverfahren beinhaltet zum einen die Stellungnahme des Trägers öffentlicher Belange, in diesem Fall unter anderem der Stadt Emmerich am Rhein, und die öffentliche Bekanntmachung in den Gemeinden mit der Möglichkeit für Einwendungen. Der Bericht der Anhörungsbehörde wird mit den Planunterlagen an die Planfeststellungsbehörde geleitet. Der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses findet durch die Planfeststellungsbehörde statt.

Stellungnahme der Stadt Emmerich und Lärmschutzmaßnahmen

Die Stadt Emmerich am Rhein veröffentlichte am 25. April 2012 eine Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren des Planfeststellungsabschnitts 3.3 Emmerich-Praest. Allgemein äußerte die Stadt Kritik an der Darstellung der Deutschen Bahn bezüglich des bisherigen Planungsgeschehens, der Planungsvorgaben bei der Anlage des dritten Gleises und dessen Umweltauswirkungen. In der Stellungnahme forderte die Stadt Emmerich am Rhein u. a. eine Kapazitätsobergrenze für den Güterverkehr und die Verlegung des Haltepunkts Praest.

Im Rahmen der Vereinbarung zur Planung und Finanzierungsaufteilung sollten die einzelnen Ausbaustufen, bestehend aus der Installation von Lärmschutz an geeigneten Streckenabschnitten, der Realisierung der Blockverdichtung und schließlich der Anlage eines dritten Gleises, erwähnt werden. Für die Ortsteile Praest und Vrsasselt wurde zudem der vorgezogene aktive Lärmschutz gefordert, da die Bebauung bahnlinks liegt und das dritte Gleis bahnrechts erstellt wird. Zudem kritisierte die Stadt die Nichtberücksichtigung der Geschwindigkeitsanhebung und die daraus resultierenden Lärm- und Erschütterungswirkungen für die beiden Ortsteile.

Außerhalb der Ortslage Praest wird als Alternative zu Schallschutzwänden aus Aluminium von der Stadt in ihrer Stellungnahme von 2012 eine durchgehende Begrünung der Wände gefordert. Innerhalb der Ortslage Praest forderte die Stadt auf einem festgelegten

Abschnitt der Strecke den Einbau von (teil-)transparenten Elementen. Dies soll die Teilungswirkung der Schallschutzwände vermindern.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde ein Erschütterungsgutachten erstellt, zu dem Bürger:innen Stellungnahmen abgeben konnten. Daraufhin wurden für einzelne Zonen Schallschutzmaßnahmen und/oder Erschütterungsmaßnahmen ausgewiesen.

Aus der Stellungnahme der Stadt Emmerich am Rhein zum Planfeststellungsabschnitt 3.3 Emmerich-Praest vom 25.04.2012 heißt es: „In einem solchen ländlichen Raum ist die Frage der städtebaulichen Einbindung von Schallschutzwänden nicht zu vernachlässigen. Ihre Zerschneidungswirkung manifestiert sich nicht nur in der visuellen Beeinträchtigung gewohnter Blickbeziehungen, sondern hat auch tiefgreifende Auswirkung auf das soziale Gefüge eines gewachsenen Dorfs. Die in der Planung dargestellten, bis zu 4,00 m hohen Schallschutzwände verändern als bleibende Zäsur auf Dauer die Wahrnehmung bestehender Wohnverhältnisse, insbesondere im Ortsteil Praest, wo der Bevölkerungszuwachs neue Baugebiete jenseits der Bahn hat entstehen lassen. Die unmittelbar an die Bahnanlagen grenzenden Wohnlagen haben unter der erdrückenden Wirkung der Lärmschutzwände und der von ihnen ausgehenden Verschattung der Gärten zu leiden. Der Erhalt des Ortsbilds und des Dorfcharakters sowie seiner Sichtbeziehungen werden in den Planungen der DB gänzlich vernachlässigt. Der Umgang mit der schallschutzbedingten Trenn- und Zerschneidungswirkung wird das Ortsbild in Praest und das gemeindliche Miteinander voraussichtlich in den nächsten 50 Jahren nachhaltig prägen.“

„Niederrheinischer Appell“

Im Juni 2017 wurde im Rahmen des „Niederrheinischen Appells“ die Forderung nach transparentem und aktivem Lärmschutz und ansprechenden Bahnunter- und Bahnüberführungen dem Bundesver-



kehrsminister durch die Bürgermeister:innen der Region, den Landrät:innen sowie Bürgerinitiativen und Mandatsträger:innen vorgelegt. Im Planfeststellungsabschnitt 3.3 sind Schallschutzwände nördlich und südlich sowie zwischen den Gleisen auf einer Strecke von acht Kilometern vorgesehen. Die Forderungen enthalten zudem die Verlegung des Haltepunkts Praest. Des Weiteren enthält der Appell weitere Forderungen wie beispielsweise optimalen Erschütterungsschutz für alle drei Gleise oder auch die Freistellung der Kommune von Folgekosten.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens liegt noch kein konkretes Konzept für die Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen in Praest vor.

Bahnübergangsbeseitigungskonzept der Stadt Emmerich am Rhein

Nachdem die favorisierten Maßnahmen der Deutschen Bahn AG und die favorisierten Maßnahmen des Bahnübergangsbeseitigungskonzepts der Stadt Emmerich am Rhein im Jahr 2012 zum Teil nicht übereinstimmten, wurde im Jahr 2015 ein überarbeitetes Bahnübergangsbeseitigungskonzept vorgelegt, das den Beschluss folgender Maßnahmen für den Planfeststellungsabschnitt 3.3 vorschlägt: Die Bahnübergänge Sulenstraße und Von-der-Recke-Straße sollen jeweils durch eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger:innen (EÜ-F) ersetzt werden. Statt der Bahnübergänge Raiffeisenstraße/Praestsches Feld und Broichstraße sollen dort Eisenbahnüberführungen (EÜ) mit Nebenanlagen entstehen. Anstelle des Bahnübergangs Grüne Straße soll ein Seitenweg zur Ersatzmaßnahme Broichstraße geschaffen werden. Der Bahnübergang Schwarzer Weg soll ersatzlos aufgehoben werden.

Der Bahnübergang Kerstenstraße/Baumannstraße wurde in einem gesonderten Verfahren, dem Plan genehmigungsverfahren, behandelt. 2015 begannen die Baumaßnahmen an der Straßenüberführung „Baumannstraße“. Das Bauwerk wurde am 14. Juni 2018 als das erstes Bauwerk für die Betuwe-Linie auf Emmericher Stadtgebiet eröffnet.

Die Hauptunterführung Praestsches Feld wird nach den aktuellen Planungen der Deutschen Bahn nur noch einen gemeinsamen Fuß- und Radweg erhalten. Hier sind zukünftige Konflikte zwischen schnellfahrenden Radfahrer:innen und Fußgänger:innen vorhersehbar.

Entgegengesetzt zu der Verabredung im Bahnübergangsbeseitigungskonzept von 2015 möchte die Deutsche Bahn nun den Bahnübergang Von-der-Recke-Straße gänzlich entfallen lassen. Dies ist insoweit problematisch, als dieser für die Funktionsfähigkeit des Reitervereins relevant ist. Die Reiter:innen überqueren an dieser Stelle die Bahnlinie, um vom Reitstall zu ihrem Reitplatz nördlich der Gleise zu gelangen. Ein Wegfall dieser Quermöglichkeit bedeutet, dass die Reiter:innen mit den Pferden einen großen Umweg gehen müssten, der sie laut Aussage von Mitgliedern des Vereins etwa eine halbe Stunde kosten würde. Im ohnehin knapp dimensionierten Tunnel am Praestschen Feld würden Pferde und Autos sowie Radfahrende und Zufußgehende aufeinander treffen.

Grundsätzlich werden die geplanten Unterführungen von den Bewohner:innen Praests begrüßt. Denn seitdem der niederländische Teil der Betuwe-Linie im Jahr 2007 fertiggestellt wurde, hat sich der Takt der Züge auf der Strecke wesentlich erhöht; so werden mehr Güterzüge über die Strecke geleitet. Zeitweise fahren vier Züge hintereinander durch Praest, währenddessen die Bahnschranken nicht geöffnet werden. Dadurch kann es laut Aussage von Bewohner:innen des Stadtteils zu Verspätungen von 20 bis 30 Minuten kommen.

Planungs- und Baufortschritt

Für die Baustelle der Betuwe-Linie wurden bereits Flächen zurückgestellt, u. a. für die Erschließung. Die Stadt plant, auf der Baustellenstraße später einen Radschnellweg nach Emmerich einzurichten.

Der Baubeginn ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens noch immer ungewiss, da derzeit noch kein Beschluss zum Verlauf der B 8 und der Bahntrasse weiter westlich am Eltener Berg besteht. Bürger:innen dort möchten u. a. verhindern, dass für den neuen Verlauf der B 8 in den Berg eingeschnitten werden soll und plädieren für einen Verlauf der B 8 unterhalb der Bahngleise.

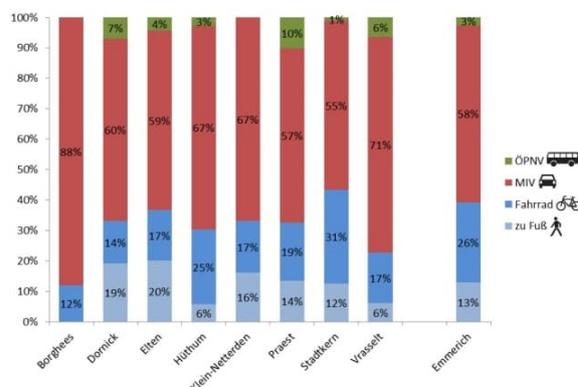
2.4 Weitere gesamtstädtische Konzepte und regionale Strukturen

Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr Stadt Emmerich am Rhein (2020)

Das Gutachten wurde 2019 und 2020 durch das Hilddener Büro stadVerkehr Planungsgesellschaft mbH Co. & KG erstellt. Das Konzept soll als planerische Grundlage für die kommenden zehn Jahre dienen. Es wird die Zielsetzung verfolgt, den überdurchschnittlich hohen Anteil des Radverkehrs, der gesamtstädtisch 26 % aller Wege einnimmt, weiter zu steigern.

Im Ortsteil Praest entfallen 57 % aller Wege auf den motorisierten Individualverkehr, der damit bei den meisten Wegen genutzt wird. Bei 19 % der anfallenden Wege wird das Fahrrad gewählt. 14 % aller Strecken werden zu Fuß zurückgelegt, während die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs 10 % umfasst. In Bezug auf den MIV und den Fußverkehr liegt damit Praest in etwa im Emmericher Durchschnitt. Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht im stadtweiten Schnitt lediglich 3 % Prozent, Praest weist mit 10 % im stadtweiten Vergleich den höchsten Anteil auf. Dagegen ist die Nutzung des Fahrrads im Vergleich zu 26 % im städtischen Schnitt vergleichsweise gering. Insgesamt werden in Praest pro Tag durchschnittlich 6.000 Wege zurückgelegt, was 3,62 Wegen pro Person entspricht.

Abbildung 7: Modal Split aller Ortsteile im Vergleich



Quelle: stadVerkehr Planungsgesellschaft mbH Co. & KG

Der Ortsteil Praest weist durch seine Lage im Siedlungsgefüge eine hohe Relevanz für den Radverkehr auf. Durch den Ortsteil verlaufen sowohl die Nieder-Rheinroute, als auch Wege des Radnetz NRW. Mit mehr als 900 Wegen pro Tag ist zudem die Verbindung zwischen Praest und dem Stadtkern von hoher Bedeutung. Das Gutachten weist darauf hin, dass die Verbindung zwischen Emmerich am Rhein sowie Rees im Osten zukünftig zu stärken ist.

Die meisten Maßnahmenvorschläge des Gutachtens konzentrieren sich auf die Kernstadt, in der auch bereits heute im gesamtstädtischen Vergleich die meisten Wege per Rad bestritten werden. Nachfolgend werden die Maßnahmen beschrieben, die im Untersuchungsgebiet von Praest vorgeschlagen werden:

Für alle Bahnhaltepunkte, darunter auch Praest, wird die Einführung von DeinRadschloss-Radabstellanlagen vorgeschlagen. Zudem wird eine sichere und witterungsgeschützte Sammelabstellanlage in Praest angeregt. Zur Förderung des Radverkehrs in Emmerich am Rhein wird außerdem die Anlage von Verleihstationen für (E-)Lastenräder empfohlen; davon eine Station in Praest.



Zudem soll die Radverkehrsverbindung zwischen der Kernstadt und Rees aufgewertet werden. Für die Reeser Straße wird der Ausbau der Radverkehrsanlage auf mindestens 2,50 Meter empfohlen. Dieses gelte sowohl inner- als auch außerorts.

Der Knotenpunkt Reeser Straße/Pionierstraße/Grüne Straße, der sich am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets befindet, soll durch eine Erneuerung und Einfärbung der Furt am Übergang und die Markierung von Fahrradpiktogrammen aufgewertet werden. Die von dort nach Süden verlaufende Pionierstraße soll zukünftig einen markierten Radschutzstreifen erhalten.

Integriertes Klimaschutzkonzept (2013)

Mithilfe des Integrierten Klimaschutzkonzepts sollen die Reduzierung der CO₂-Emissionen, die Steigerung der Energieeffizienz und der Einsatz regenerativer Energien auf dem Stadtgebiet von Emmerich am Rhein gefördert werden.

Im Jahr 2011 verbrauchte jede:r Bewohner:in Emmerichs pro Kopf durchschnittlich 9,87 t CO₂, was in etwa dem Bundesdurchschnitt entsprach. Der regenerativ erzeugte Stromanteil entsprach 12,6 %.

In dem Konzept werden vier Handlungsfelder festgelegt. Diese weisen jedoch keine räumlich verortbaren Maßnahmen für Praest auf:

- Energieeffizienz in Unternehmen
- Energiesparen im Haushalt
- Sanieren im Bestand
- Öffentlichkeitsarbeit

Zur Reduzierung der CO₂-Emissionen formuliert das Konzept jedoch quantitative und qualitative Ziele:

Quantitative Ziele

- Reduktion der CO₂-Emissionen auf dem Stadtgebiet um 30 % bis zum Jahr 2030 (Basisjahr 2011)
- 30 % Energieeinsparung bei der Stadtverwaltung (Gebäude im Eigentum) bis 2030 (Basisjahr 2011)
- 12,5 % CO₂-Einsparungen im Bereich Wirtschaft bis 2030

Qualitative Ziele

- Selbstverpflichtung der Stadt, die Wirtschaft bei der Einhaltung des 3. quantitativen Ziels zu unterstützen
- Erhöhung der Sanierungsquote von Wohngebäuden durch verstärkte Informations- und Beratungsangebote
- Reduzierung des Anteils der Personen mit einem Privat-Pkw von 53 % auf 45 %
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Klimaschutz

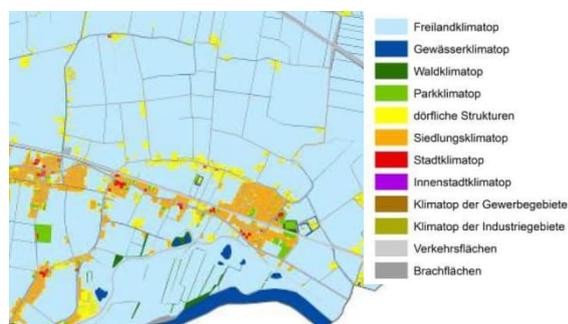
Klimaanpassungskonzept (2016)

Das 2016 veröffentlichte Klimaanpassungskonzept wurde durch Dr. Monika Steinrücke vom Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum erstellt. Als zentrale Untersuchungsgegenstände wurden die zwei Herausforderungen städtischer Lebensräume untersucht:

- Überhitzung in hochverdichteten Städten und Stadtregionen
- Überflutungsgefahr durch Starkregenereignisse

Eine Gefahr der Überhitzung besteht vor allem in den stark versiegelten und dichten Räumen, die jedoch vorwiegend in der Kernstadt vorliegen. Für Praest besteht weder aktuell, noch innerhalb des Prognosehorizonts eine Gefahr der Überhitzung.

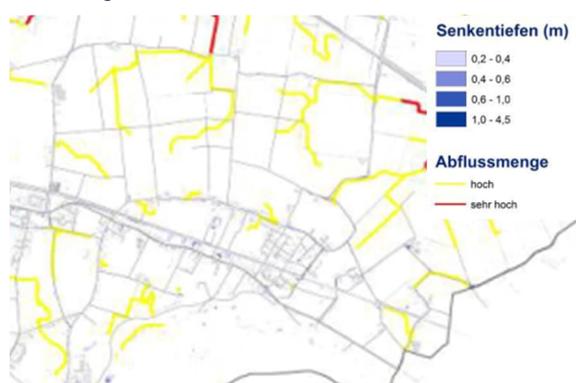
Abbildung 8: Klimatopkarte



Quelle: Geographisches Institut der Ruhr-Universität Bochum

Die Analyse zur Gefahr von Extremniederschlägen betrachtet fehlende Rückstau- und Versickerungsmöglichkeiten im Stadtgebiet, die dazu führen, dass das Wasser nicht schnell genug abgeführt werden kann. Die räumliche Analysekarte zeigt, dass sich im Bereich der Grüne Straße Teilabschnitte mit hoher Abflussmenge bei Starkregenereignissen befinden. Hierbei handelt es sich unter anderem um Gräben sowie Wege zu landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Abbildung 9: Oberflächenfließwege bei Extremniederschlägen und abflusslose Senken



Quelle: Geographisches Institut der Ruhr-Universität Bochum

Da für den Ortsteil Praest kein Handlungsbedarf besteht, werden in dem Konzept keine räumlichen Handlungsempfehlungen dargestellt.

Einzelhandelskonzept

Die Zentrenstruktur der Stadt Emmerich am Rhein setzt sich aus dem Hauptzentrum Emmerich am Rhein und dem Nahversorgungszentrum Elten nordwestlich des Hauptzentrums zusammen.

Das Stadtgebiet Emmerich am Rhein verfügte im Jahr 2016 über 187 Einzelhandelsbetriebe auf einer Fläche von etwa 48.980 m². Folglich beträgt die Verkaufsflächenausstattung je Einwohner:in in Emmerich am Rhein 1,53 m² und liegt damit 0,07 m² über dem Bundesdurchschnitt. Rund 55 % der Einzelhandelsbetriebe befinden sich in den zentralen Versorgungsbereichen. Außerhalb der zentralen Versorgungsgebiete liegen 30 % der Betriebe in städtebaulich integrierter Lage und weitere 15 % in städtebaulich nicht integrierter Lage. Das Sortiment der städtebaulich nicht integrierten Anbieter setzt sich insbesondere aus Pflanzen- und Gartenbedarf sowie dem Baumarktsortiment zusammen und ist damit nicht zentren- und nahversorgungsrelevant.

Das Hauptzentrum Emmerich am Rhein hat als Einzelhandelsstandort eine gesamtstädtische Bedeutung. Der Schwerpunkt liegt im kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereich. Seit 2010 konnte ein leichter Zuwachs der Verkaufsfläche der zentrenrelevanten Sortimente Bekleidung, Schuhe/Lederwaren sowie Nahrungs- und Genussmittel verzeichnet werden. Zudem erfüllen Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe zentrenergänzende Funktionen und steigern die Attraktivität des Hauptzentrums. 2016 wurden dort 34 Leerstände festgestellt, woraus sich zu diesem Zeitpunkt eine Leerstandsquote von etwa 29 % an allen verfügbaren Ladenlokalen im Hauptzentrum ergibt.

In Emmerich am Rhein liegen sechs Lebensmitteleinzelhandelsstandorte mit einer Fläche von mindestens 400 und überwiegend über 800 m² Verkaufsfläche. In Elten besteht ein Lebensmittelhandel auf einer Verkaufsfläche von über 800 m². In den zentralen

Versorgungsbereichen Emmerich am Rhein und Elten liegt ein überdurchschnittlich ausgeprägtes discounterorientiertes Lebensmittelangebot vor.

Die Stadt Emmerich am Rhein zielt auf die Erhaltung und Stärkung der mittelzentralen Versorgungsfunktion ab. Unter anderem sollen die zentralen Versorgungsbereiche städtebaulich-funktional gestärkt werden und durch nicht zentrenrelevanten Einzelhandel ergänzt werden. Zudem soll die Nahversorgung auch außerhalb der Zentren gesichert und gestärkt werden. In kleineren Ortsteilen soll es ortsteilspezifisch angepasste Nahversorgung geben.

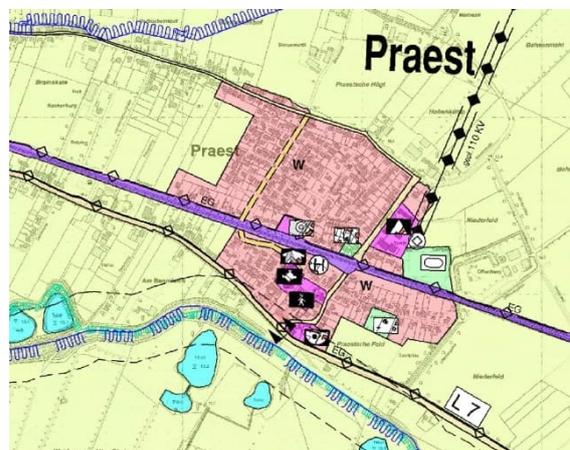
In den abgesetzt liegenden Siedlungsbereichen sind keine strukturprägenden Versorgungsbetriebe vorhanden, sodass keine fußläufige Nahversorgung gegeben ist. Das dortige Angebot soll mit alternativen Vertriebskonzepten und Versorgungsangeboten wie Liefer-/Bestellservices, Hofläden oder mobilem Handel weiterentwickelt werden.

Gegenwärtig wird die Ansiedlung eines Discountmarkts an der Reeser Straße geprüft. Dies wird in Kapitel 0 näher erläutert.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt den Großteil der Gebietsfläche als Wohnbaufläche dar. Hinzu kommen mehrere Flächen für den Gemeinbedarf, auf denen verschiedene Einrichtungen verortet sind. Der Friedhof sowie die Sportflächen sind als Grünflächen bestimmt. Im westlichen Gebiet ist ein geplanter bzw. ergänzter Streckenbereich dargestellt, für den die Planfeststellung nach Bundesfernstraßengesetz bzw. Landesstraßengesetz noch nicht erfolgt ist. Zusätzlich werden unterirdische Erdgasfernleitungen sowie eine Hochspannungsfreileitung dargestellt. Für die zukünftige Dorfentwicklung sind keine potenziellen Flächen für Neubaugebiete eingetragen.

Abbildung 10: Ausschnitt des Flächennutzungsplans



Quelle: Stadt Emmerich am Rhein

Handlungskonzept Wohnen Emmerich

Das Handlungskonzept Wohnen für die Stadt Emmerich wurde 2019 durch das Bonner Büro empirica ag erstellt. Als kommunales Analyse- und Planungsinstrument bildet es die konzeptionelle Grundlage für die zukünftige Gestaltung der Wohnungspolitik sowie der integrierten Entwicklung des Ortsteils Praest.

In der Stadt Emmerich ist seit 2011 eine überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme zu verzeichnen, die sich insbesondere durch hohe Wanderungsgewinne begründen lässt. Seit 2015 stagniert diese Entwicklung zwar, trotzdem weist Emmerich seit 2011 ein kontinuierlich zahlenmäßig starkes Wachstum an wohnungsnachfragenden Haushalten auf. 2011 wurden insgesamt 13.600 Haushalte ermittelt, 2017 waren es rund 14.200 Haushalte, wodurch sich ein Wachstum von 4,4 % ergibt. Auffällig ist, dass es sich bei rund 70 % der Haushalte um Ein- und Zweipersonenhaushalte handelt.

Diese deutliche Nachfrage nach Wohnraum übersteigt das verfügbare Angebot des Emmericher Wohnungsmarkts, weshalb kaum noch marktbedingte Leerstände zu verzeichnen sind und die Marktstrukturen immer angespannter werden. Die größte Nachfrage kennzeichnet vor allem Mietwohnungen, die von nahezu allen Nachfragegruppen gesucht

werden. Darunter zählen jüngere bis ältere Ein- und Zweipersonenhaushalte, aber auch Familien mit geringeren Einkommen. Auch im Ein- und Zweifamilienhaussegment deckt das durch geringe Bauintensität wenig verfügbare Angebot die Nachfrage nicht. Neben Familien verfolgen nun auch jüngere bis ältere Ein- und Zweipersonenhaushalte die Idealvorstellung eines freistehenden Einfamilienhauses. Als beliebter Ortsteil für die Verwirklichung dieser nachgefragten Wohnform zählt, aufgrund seiner preisgünstigen Lage, Praest, weshalb in dem Stadtteil die Schließung von Lücken in bereits bestehenden Einfamilienhausgebieten verfolgt wird.

Die bis 2023 prognostizierte Perspektive auf den Emmericher Wohnungsmarkt basiert auf einem leichten, aber dennoch anhaltenden Anstieg der Einwohner- und Haushaltszahlen, woraus sich eine weiterhin hohe Wohnraum- und vor allem Neubaunachfrage ergibt. Insbesondere Familien werden dabei durch die hohe Nachfrage nach Einfamilienneubauten eine der wichtigsten Nachfragegruppen auf dem Wohnungsmarkt bleiben. Hinzu kommt eine ebenso hohe Nachfrage nach zentralen, barrierefreien Wohnungen, vornehmlich durch ältere Haushalte, in denen mindestens ein Haushaltsvorstand 65 Jahre alt ist. Aufgrund dieser spezifischen Nachfragepräferenzen wird die Neubaunachfrage zukünftig qualitativ sein und nicht durch den aktuell bestehenden, hohen Anteil an Geschosswohnungen gedeckt werden können. Daher gilt es, entsprechende Wohnungs- und Einfamilienhausneubauangebote zu schaffen, um sowohl Haushalte in der Stadt zu halten als auch zusätzliche Haushalte von außerhalb anzuziehen.

Um diese Zielsetzung zu verfolgen, wurden basierend auf den gegenwärtigen und zukünftig erwarteten Bevölkerungs- und Wohnungsentwicklungen verschiedene Handlungsempfehlungen für die Wohnungsbautätigkeit in Emmerich formuliert:

- Mengengerüst für den Wohnungsneubau
- Kurzfristig mehr Bauland für Einfamilienhäuser aktivieren
- Schon heute mit der Suche nach zusätzlichen Wohnbaupotenzialen beginnen
- Familien: Verstärkten Einfamilienhausbau ermöglichen und Möglichkeiten für verdichteten Neubau prüfen
- Ältere Haushalte: Barrierearme/-freie Neubauten und das Wohnen bleiben im Quartier ermöglichen
- Preiswertes Wohnen: Sicherung günstiger Bestandsangebote und punktueller Neubau geförderter Wohnungen
- Stabilisierung von Wohnvierteln im Hauptort Emmerich
- Nutzung der Potenziale der Emmericher Innenstadt als Wohnstandort



2.5 Fazit

Der Emmericher Ortsteil Praest verfügt aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage entlang der Betuwe-Linie und in Reichweite der Bundesautobahn 3 über eine gute überregionale Anbindung. Als Wohnstandort kann er durch die räumliche Nähe nach Arnheim sowie die Anbindung ins westliche Ruhrgebiet und die Rheinschiene profitieren. Berufspendler:innen können somit schnell die umliegenden Ballungsgebiete erreichen. Mit dem Rhein-Waal-Terminal Emmerich verfügt die Stadt zudem über einen wichtigen Binnenhafen. Auch die naturräumlichen Gegebenheiten nördlich und südlich des Siedlungsgebiets weisen eine hohe Qualität auf, weshalb Praest über gute Voraussetzungen als Wohnstandort verfügt.

Der Ortsteil wird aufgrund seiner Lage zwischen Rees und der Emmericher Kernstadt jedoch von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt. Neben der Betuwe-Linie wird die Landesstraße 7 stark frequentiert. Auch der Radverkehr ist in Praest von Bedeutung und soll zukünftig als klimafreundliche und leise Alternative verbessert werden. Das Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr sieht hierfür die Stärkung des Pendelverkehrs entlang der Landesstraße 7 vor. Zudem sollen am geplanten, neuen Bahnhaltepunkt Praest Anlagen vorgesehen werden, die den Umstieg vom Auto und Fahrrad in den Zug ermöglichen.

Die Bahntrasse zerschneidet den Siedlungskörper in zwei Teile und erzeugt zudem hohe Lärmemissionen sowie Erschütterungen. Der Ausbau der Eisenbahnlinie ist von hoher Bedeutung, da dieser sich funktional und im Ortsbild auf Praest auswirken wird. Insbesondere die Anlage von Schallschutzmaßnahmen wird das räumliche Gefüge und das Ortsbild verändern. Die Anlage transparenter Wände sollte einer weiteren Trennwirkung entgegenwirken.

Auch der Neubau und die Ausgestaltung der geplanten Bahnübergänge (als Unterführungen) sind nicht unumstritten, ihre Lage und Kapazität wird das Zusammenspiel der nördlichen und südlichen Siedlungskörper von Praest beeinflussen. Angsträume sollten hierbei vermieden werden.

Aufgrund der angespannten Marktsituation in der Stadt Emmerich sind zukünftig Wohnangebote zu schaffen, bei der vor allem neue Angebote für verschiedene Zielgruppen anzubieten sind. Der Ortsteil Praest wird besonders nachgefragt und sollte als attraktiver Wohnstandort gesichert werden.

Die Auswirkungen des Klimawandels für Praest sind aufgrund der geringen Dichte und Versiegelung als unerheblich einzuschätzen. Trotzdem sind bei sämtlichen Maßnahmen mögliche Auswirkungen durch den Klimawandel zu berücksichtigen.

Handlungserfordernisse

- Neue Wohnangebote schaffen, um der angespannten Marktsituation zu begegnen
- Lärmschutz transparent und ansprechend ausbilden
- Bahnunterführungen so planen, dass keine Angsträume entstehen
- Überflutung der Bahnunterführungen bei Starkregen verhindern



Drittes Kapitel

Analyse der sozioökonomischen Kontextindikatoren

Der Stadtteil in „Zahlen“



3 Ein Blick auf die Zahlen – Analyse der sozioökonomischen Kontextindikatoren

Für die Darstellung der sozioökonomischen Kontextindikatoren wird auf die Demografieberichte der Stadt Emmerich aus den Jahren 2017/2018 sowie 2019/2020 zurückgegriffen. Diese stellen die gesamtstädtische Entwicklung dar, weisen jedoch auch auf Entwicklungen in Praest hin.

3.1 Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur

Im Jahr 2021 lebten in der Stadt Emmerich 32.854 Einwohner:innen. 1.643 Personen sind davon im Ortsteil Praest gemeldet, der damit zu den kleineren Ortsteilen gehört. Innerhalb der letzten Jahre verzeichnete Praest eine schwankende Bevölkerungsentwicklung, die um rund 35 Personen variierte. Im Jahr 2019 erreichte die Bevölkerungszahl einen Tiefstand. Seit 2016 ist die Bevölkerung in Praest um 10 Personen gewachsen.

Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil Praest von 2016 – 2021 in absoluten Zahlen

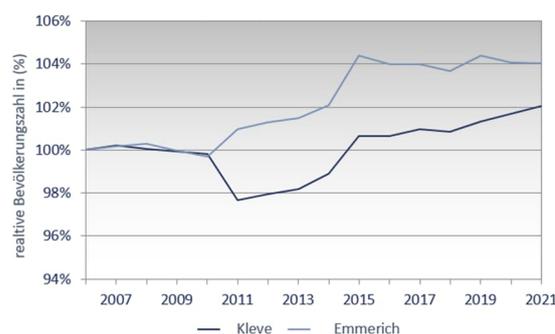


Quelle: Stadt Emmerich, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die Stadt Emmerich sowie der Kreis Kleve verzeichneten innerhalb der letzten Jahre ein Bevölkerungswachstum. Bis 2010 war die Entwicklung beider Vergleichsräume sehr konstant, zum Jahr 2011 wurde, vermutlich bedingt durch die Zensusbereinigung, eine deutliche Veränderung beider Räume festgestellt. Seitdem registrierten Emmerich und Kleve ein

Bevölkerungswachstum, das insbesondere während der Zunahme an Geflüchteten stark anstieg. Die Stadt Emmerich am Rhein konsolidiert seit 2015 ihre Bevölkerungszahl, während der Kreis Kleve ein weiteres Wachstum verzeichnen konnte.

Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Emmerich und im Kreis Kleve von 2006 bis 2021 in Prozent (2006 = 100 %)

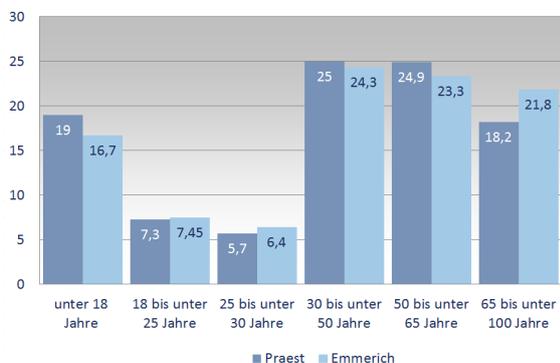


Quelle: IT.NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Das Durchschnittsalter der Praester Wohnbevölkerung lag 2020 bei 42 Jahren, das Medianalter bei 44 Jahren. Damit ist Praest gemeinsam mit dem Stadtkern der jüngste Stadtteil von Emmerich. Praest weist zudem mit 19 % einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Kindern unter 18 Jahren auf.

Der Anteil an Menschen ohne deutsche Staatsangehörigkeit ist im gesamtstädtischen Vergleich mit 15 % gering. Bei dem Großteil dieser Menschen handelt es sich um sogenannte „Papierholländer“, die zum Teil seit mehreren Jahrzehnten in Deutschland wohnen und leben, jedoch weiterhin über die niederländische Staatsangehörigkeit verfügen. Auf gesamtstädtischer Ebene liegt der Anteil Nicht-Deutscher bei 28,81 %. 3.600 der Emmericher Einwohner:innen verfügen über die niederländische Staatsangehörigkeit, was sie zur größten nichtdeutschen Bevölkerungsgruppe macht. Rund 5 % der Bevölkerung besitzen einen deutschen Pass und haben einen Migrationshintergrund.

Abbildung 13: Altersstruktur in Praest und Emmerich im Jahr 2020 (in %)

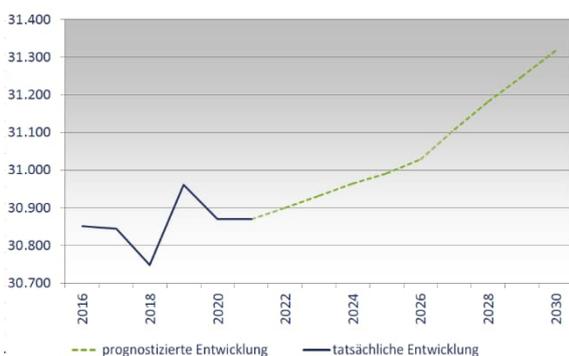


Quelle: Stadt Emmerich am Rhein, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

3.2 Bevölkerungsprognose

Die Bevölkerungsprognose von IT.NRW aus dem Jahr 2022 stellt für die Stadt Emmerich ein starkes Wachstum bis zum Jahr 2030 dar. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Bevölkerungszahl der Gesamtstadt bis zum Jahr 2030 um ca. 450 Personen erhöht.

Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Emmerich von 2016 – 2021 und prognostizierte Entwicklung 2022 – 2030 in absoluten Zahlen

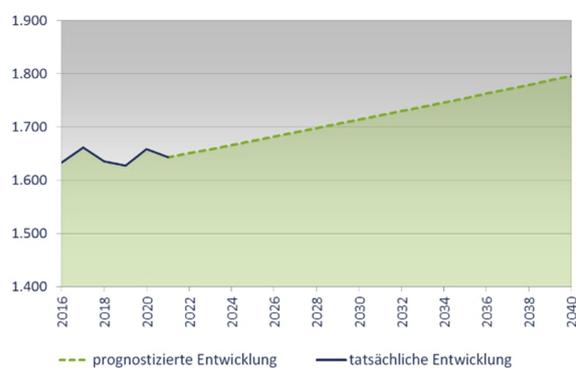


Quelle: IT.NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Die Prognosen für den Ortsteil Praest basieren auf den Bevölkerungsdaten des Stichtags 01.01.2020 und berücksichtigen zudem die Einwohner:innenentwicklung seit dem Jahr 2012. Hierbei wird angenommen, dass sich die durchschnittlichen Entwicklungen (Geburten, Sterbefälle, Zu- und Wegzüge) der vergangenen acht Jahre zukünftig fortsetzen. Für den Ortsteil Praest wird ein Wachstum von 10 % auf

über 1.800 Bewohner:innen prognostiziert. Das prognostizierte Wachstum verhält sich somit entgegen der Trends vieler Gemeinden dieser Lage und Größe, die eher schrumpfenden Prozessen ausgesetzt sind.

Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil Praest von 2016 – 2021 und prognostizierte Entwicklung 2022 – 2041 in absoluten Zahlen



Quelle: Stadt Emmerich am Rhein, Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Bei Betrachtung einzelner Altersgruppen fällt auf, dass insbesondere bei den Menschen über 60 Jahren ein hohes Wachstum von ca. 45 % erwartet wird. Die Altersgruppe junger Erwachsener von 18 bis unter 30 Jahren weist ein erwartetes Plus von ca. 19 % auf, während für Kinder bis sechs Jahre ein Plus von 8 % erwartet wird. Die Anzahl der Personen im Schulalter von 6 bis 18 bleibt voraussichtlich nahezu konstant. Die Altersgruppe der 30- bis 60-Jährigen weist hingegen einen prognostizierten Rückgang von minus 11 % auf. Somit wird von einer Steigerung des Durchschnittsalters auf 45 Jahre ausgegangen.

Zudem besitzt Praest sowohl im Jahr 2020 als auch im Prognosejahr 2030 den niedrigsten Aging-Index im Vergleich aller Ortsteile von Emmerich außer der Kernstadt. Hierbei handelt es sich um das Verhältnis der Menschen unter 20 Jahren zur Bevölkerung über 65 Jahren. Ein Wert unter 100 weist auf einen höheren Anteil an Menschen unter 20 Jahren hin. Im Jahr 2020 lag der Wert in Praest bei 87,76, was deutlich unter dem gesamtstädtischen Wert von 112,04 liegt. Für das Jahr 2030 wird ein Wert von 113,1 prognos-



tiziert. Lediglich für den Stadtkern wird ein leicht geringerer Wert vorhergesagt, gesamtstädtisch wird ein Aging-Index von 128,06 berechnet. Der angrenzende Stadtteil Vrssett weist mit einem prognostizierten Wert von 169,77 einen deutlich höheren Wert im Jahr 2030 auf. Praest ist somit ein Stadtteil, der vermutlich auch in Zukunft eine hohe Bedeutung für junge Familien besitzen wird.

3.3 Wanderungsbewegungen

Seit 1947 zogen insgesamt 145 niederländische Personen nach Praest. Dies entspricht 57 % aller zugewanderten ausländischen Personen. Mit 11,8 % respektive 8,7 % folgen polnische und rumänische Personen. Die Wanderung aus Polen und Rumänien bezieht sich größtenteils auf die letzten zehn Jahre. Die Zuwanderung vollzog sich im Rahmen der EU-11- und EU-2-Freizügigkeit in den Jahren 2011 und 2014. Im Zeitraum von 2014 bis 2019 sind insgesamt 41 Personen aus Polen und Rumänien nach Praest gezogen. Aus den Niederlanden zogen im gleichen Zeitraum 32 Personen nach Praest.

Bei allen Zuwanderungsländern ist festzustellen, dass der Anteil der Männer höher ist als der Frauenanteil. Dabei ist das Durchschnittsalter der Zugewanderten aus den Niederlanden mit ca. 49 Jahren bedeutend höher als das der polnischen und rumänischen Zuwander:innen. Letztere sind durchschnittlich Anfang bis Mitte 30 Jahre alt.

Die Immigration aus Südosteuropa begründet sich u. a. darin, dass niederländische Zeitarbeitsfirmen die Zuwander:innen in der Regel in der Logistikbranche sowie im fleischverarbeitenden Gewerbe beschäftigen. Aufgrund der günstigeren Wohnmöglichkeiten werden die Arbeitenden häufig in Werkwohnungen in Deutschland untergebracht. Der Demografiebericht 2019/2020 konstatiert, dass viele der Zuwandernden mit ihren Familien längerfristig in Emmerich sesshaft werden. Der Zuzug der vergleichsweise jungen Migrationsbevölkerung wird als Potenzial gesehen, um der zunehmenden Überalterung in Emmerich entgegenzuwirken.

3.4 Fazit

Insgesamt wird für Emmerich sowie Praest ein Bevölkerungswachstum für die kommenden Jahre prognostiziert. Dies ist insofern positiv zu bewerten, da wichtige Infrastrukturen der Ortschaft somit voraussichtlich erhalten werden können. Dieser Trend sollte jedoch über gezielte Maßnahmen stabilisiert werden.

Die Bevölkerungsstruktur wird sich hinsichtlich der Altersgruppen zukünftig verschieben. Insgesamt wird vor allem die ältere Bevölkerung wachsen, sodass bei der Dorfentwicklung entsprechende Weichenstellungen berücksichtigt werden sollten. Senior:innen weisen in der Regel eine geringere Mobilität auf, sodass Maßnahmen zur Erreichbarkeit der Versorgungs- und Gesundheitsinfrastruktur vorgenommen werden müssen. Ebenso steigen die Anforderungen an barrierefreie Wohnformen.

Im gesamtstädtischen Vergleich wird prognostiziert, dass Praest weiterhin ein wichtiger Ort für junge Familien bleibt. Somit sollte die Attraktivität für diese Zielgruppe gesichert werden. Hierzu gehören insbesondere der Erhalt von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie die Modernisierung von Spiel- und Freiflächen. Ebenfalls können neue Wohnbauflächen dazu beitragen, die Anzahl junger Familien in Praest zu steigern. Zusätzlich ist zu untersuchen, inwiefern junge Familien bei der Vereinbarkeit von Kindern und Beruf unterstützt werden können. Hierzu könnten beispielsweise innovative Arbeitsformen dienen, die das Leben auf dem Dorf in Einklang mit mobilem Arbeiten bringen, zum Beispiel gute Internetverbindungen und ein Co-Working-Space.

Darüber hinaus besteht ein Potenzial darin, die Zugewanderten aus dem Ausland gezielt zu unterstützen, sich in Praest zu Hause zu fühlen und dauerhaft sesshaft zu werden. Es ist zu erkennen, dass ein Teil der Zugewanderten dauerhaft in Emmerich wohnhaft bleiben möchte. Der langfristige Erfolg ist jedoch von

stabilen Wohn- und Beschäftigungsverhältnissen abhängig. Eine erfolgreiche Zuwanderung könnte dazu führen, dass weitere junge Personen im erwerbsfähigen Alter in Praest wohnhaft werden könnten. In diesem Kontext wäre auch von einem Nachzug der Familien aus den Heimatländern auszugehen. Zur Integration sind daher gezielte Angebote zur Bildung und Einbindung auf dem Arbeitsmarkt und in das Vereinsleben empfehlenswert.

Die Prognose weiterer Zuwanderungen aus dem Ausland ist jedoch von zahlreichen Faktoren abhängig, deren Beeinflussbarkeit auf kommunaler Ebene als gering einzuschätzen ist. Dies ist auch abhängig von politischen Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene. Insbesondere der Arbeitsmarkt in den Niederlanden ist bisher als maßgeblicher Pull-Faktor für die Migration zu identifizieren. Durch das weltpolitische Geschehen und Effekte wie den Klimawandel und Fluchtbewegungen sind weitere Zuwanderungen in der Zukunft vorstellbar, jedoch quantitativ nicht kalkulierbar.

Handlungserfordernisse

- Status quo der Bevölkerung halten oder steigern, um eine Auslastung der Infrastrukturen sicherzustellen
- Funktion als Wohnort für junge Familien erhalten und sich im gesamtstädtischen Vergleich profilieren
- Neue Wohnbauflächen zur Förderung der Eigentumsbildung und Attraktivierung des Stadtteils für junge Familien
- Versorgungsinfrastruktur an zunehmend ältere Bevölkerung anpassen und einen Ausbau der barrierefreien Mobilität durchführen
- Barrierefreier Neu- bzw. Umbau von Wohngebäuden für mobilitätseingeschränkte Menschen, insbesondere Senior:innen
- Integration Zugewanderter durch gezielte Maßnahmen auf dem Wohn- und Arbeitsmarkt und Einbindung in die Vereine
- Innovative Arbeitsformen etablieren, um die Attraktivität des Dorfs für Berufstätige aufrecht zu erhalten und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu verbessern



Viertes Kapitel

Analyse des Stadtraums und Handlungserfordernisse



4 Analyse der räumlichen Struktur und des Landschaftsraums und Handlungserfordernisse

4.1 Analyse der Dorf- und Siedlungsstruktur und des Ortsbilds

4.1.1 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Ortsbild und Ortsstruktur

Das Ortsbild von Praest ist von einer homogenen Bauungsstruktur geprägt. Der Stadtteil zeichnet sich durch vorwiegend freistehende Wohngebäude mit ein bis zwei Vollgeschossen und in der Regel einem trauf- bzw. giebelständigen Satteldach aus. Die Gebäude weisen größtenteils rotbraune Backsteinfasaden auf, womit sie dem regional typischen Baustil entsprechen. Im Norden des Ortsteils befinden sich einige dreistöckige Mehrfamilienhäuser sowie einstöckige Bungalows, die von diesem Baustil abweichen.

Praest wird durch eine zweigleisige Bahnlinie zerschnitten. Lange Wartezeiten an den Schranken der Bahnübergänge verstärken die räumliche Barrierewirkung. In den letzten Jahren erhöhte sich das Verkehrsaufkommen von Güterzügen deutlich, sodass die Barrierewirkung noch zugenommen hat.

Der Siedlungskörper weist ansonsten einen kompakten Kern auf, der über eine annähernd quadratische Form verfügt. Dieser wird in Nord-Süd-Ausrichtung durch die Reeser Straße und Grüne Straße sowie in West-Ost-Richtung durch die Straße Praestsches Feld und den Sportplatz räumlich eingegrenzt. Die bandstadtartigen Strukturen entlang der Grüne Straße und Reeser Straße setzen sich westlich über einen Kilometer fort und reichen fast bis zum Ortsteil Vrasselt. Sie sind vorwiegend von Wohnnutzung geprägt, an wenigen Stellen befinden sich Handel und Gastronomie.

Im Ortskern konzentrieren sich Nutzungen außerhalb des Wohnens. Am Amtsplatz befinden sich eine Bäckerei, die Kirche St. Johannes Baptist sowie die

katholische Kindertagesstätte. Ein weiterer Schwerpunkt mit sozialen Nutzungen liegt am östlichen Ortsrand mit der Grundschule sowie den Sportplätzen des RSV Praest 1951 e. V. Im Norden schließen landwirtschaftliche Nutzungen an den Siedlungskörper an.

Ortskern

Der Ortskern befindet sich südlich der Bahntrasse und wird durch den Amtsplatz sowie mehrere umliegende Nutzungen geprägt, darunter die Kirche, die Kindertagesstätte und die Bäckerei. Hier befinden sich ein kleiner Kinderspielplatz sowie weiteres Stadtmobiliar.

Die Kirche ist das höchste Gebäude des Ortsteils und hat raumprägende Wirkung. Der derzeitige Haupteingang der Kirche ist nach Südwesten ausgerichtet, sodass dieser von der Ortsmitte abgewandt liegt.

Für die Zukunft ist eine grundlegende Erneuerung des Dorfzentrums vorgesehen. Maßgeblich ist der Neubau der Kindertagesstätte nördlich der Kirche anstelle des bestehenden Pfarrheims und des Jugendheims. Anschließend kann ein Abriss der bestehenden Kindertageseinrichtung erfolgen, sodass ein Potenzial zur Neugestaltung der Dorfmitte besteht. Darüber hinaus besteht die Überlegung, für das neue Ensemble ein eigenes Blockheizkraftwerk zu errichten.

Für den Neubau wurden im Vorfeld sämtliche Vereine des Ortsteils kontaktiert, sodass Bedarfe evaluiert für werden konnten. Neben Gruppenräumen für die Kindertageseinrichtung sieht die Planung mehrere Funktionsräume vor (Küche, Technik, Lager, Toiletten). Zusätzlich sind Räumlichkeiten für die Bäckerei und das Pfarrbüro sowie ein Raum für die Caritas vorgesehen. Die Räumlichkeiten schließen an die Kirche an, sodass eine neue Raumkante entsteht und ein Durchgang eingerichtet wird. Der Spielplatz der Kindertageseinrichtung ist am Standort des derzeitig

öffentlichen Spielplatzes vorgesehen. Eine gemeinsame Nutzung durch die Einrichtung sowie für öffentliche Zwecke ist nicht möglich, sodass infolgedessen ein Defizit an Spielflächen für Kinder entsteht. Darüber hinaus sind auf dem Amtplatz vor der Kindertagesstätte neue Fahrradstellplätze vorgesehen.

Es ist davon auszugehen, dass sich durch die bauliche Veränderung die Bewegungsmuster und die Nutzung der öffentlichen Räume verändern: Durch den Anbau

entsteht ein neuer gemeinsamer Eingang von Kindertagesstätte und Kirche, der vorrangig genutzt werden soll. Der bisherige Eingang auf dem Kirchenvorplatz soll künftig für besondere Anlässe genutzt werden. Somit ist zu erwarten, dass sich der Amtplatz künftig belebter zeigt, während der Kirchenvorplatz in geringerem Maße frequentiert wird. In diesem Kontext ist die Gestaltung der Räume hinsichtlich gestalterischer und freiräumlicher Elemente zu prüfen.

Abbildung 16: Entwurfsplan zum Neubau des Pfarrheims



Quelle: Stadt Emmerich am Rhein



Amtsplatz

Der Amtsplatz im Ortskern wird derzeit hauptsächlich als große Parkplatzfläche vor der katholischen Kindertagesstätte genutzt. Aufgrund der unstrukturierten Gestaltung der Fläche parken die Autos ungeordnet und sorgen somit für eine ineffiziente räumliche Nutzung der Fläche. Der Platz weist eine hohe Versiegelung auf und wird lediglich an den Seitenrändern von Grünelementen gestalterisch eingefasst. Auf der Ostseite besteht ein leicht erhöhtes Beet, auf dem ein Baum und eine Bank stehen. Die unstrukturierte Parkplatznutzung der Fläche erlaubt keine Möglichkeiten zur individuellen Aneignung, weshalb der Wert für Freizeitaktivitäten gering einzuschätzen ist. Positiv wirkt sich hingegen der Blick auf die Rückseite der Kirche aus. Zudem befindet sich nahe der Kindertagesstätte eine kleine Fahrradabstellanlage für Kinderfahrräder.

Die eingeschossige Kindertagesstätte rahmt den Platz von Süden ein und wird durch das ehemalige Gebäude der Volksbank ergänzt, das heute als privates Wohnhaus genutzt wird. Die beiden Gebäude sind baulich verbunden. An den Amtsplatz angrenzend befindet sich zudem das ehemalige Pfarramt, das im Rahmen der Neuentwicklung abgerissen werden soll. Derzeit steht das Obergeschoss des Gebäudes leer; zuvor wurde es durch eine Senior:innen-WG bewohnt.

Der Amtsplatz wird zum Antreten der Schütz:innen genutzt. Die große Anzahl Personen, die sich dann auf dem Platz versammelt, ist bei zukünftigen Gestaltungen zu berücksichtigen, da das Antreten ein wichtiger Festakt im Jahresablauf ist. Es werden auch ein Imbiss sowie ein Karussell aufgestellt, was jedoch keine besonderen räumlichen Anforderungen stellt.

Zu konstatieren ist, dass der Platz trotz der ihn umgebenden hohen sozialen Nutzungsvielfalt lediglich eine geringe Aufenthaltsqualität besitzt. Somit besteht hier Aufwertungsbedarf.





Kirchvorplatz

Die Kirche ist eingebettet in einen Grünraum, der sich um die gesamte Kirche erstreckt. Der Raum zwischen der Kirche und der Raiffeisenstraße verfügt über mehrere Freiraumelemente sowie Stadtmobiliar, während die anderen Bereiche den Charakter begrünter Restflächen aufweisen. Zu den Ausstattungselementen des Kirchenvorplatzes zählen ein Dorfbrunnen, ein Gefallenendenkmal und ein Wegekreuz, außerdem eine Sitzzecke, umrandet von kleinen Platanen. Die verschiedenen Elemente und Wege haben nur einen geringen räumlichen Bezug zueinander sowie zur Kirche. Entlang der Raiffeisenstraße sind einige Parkplätze angeordnet.

Landmarken

Die Kirche ist als höchstes Gebäude des Ortsteils aus größerer Entfernung wahrzunehmen und verortet den Ortskern. Zudem ist aus der Distanz der Deich zu erkennen. Zum Teil stellen die dort blökenden Schafe eine „akustische Landmarke“ dar, da diese bereits aus größerer Entfernung zu vernehmen sind.

4.1.2 Fazit

Das Ortsbild von Praest weist einen einheitlichen Charakter auf, der auch zukünftig erhalten werden sollte. Zugleich ist zu diskutieren, wie zukünftige Neubauvorhaben ökologischer geplant werden können, da die gegenwärtige Bauweise eine hohe Flächenintensität aufweist.

Der Ausbau der Betuwe-Linie stellt eine große Herausforderung für den Ortsteil dar, da die Zerschneidung von Praest auch eine Änderung von sozialräumlichen Wegebeziehungen auslöst und Sichtbeziehungen mindert. Es sollten daher Maßnahmen getroffen werden, die die negativen Effekte reduzieren.



4.1.3 Expert:innenmeinung



„Die Zerschneidung des Dorfs durch die Betuwe-Linie stellt eine Gefahr dar. Die räumlichen und sozialen Zusammenhänge müssen erhalten bleiben.“

„Die Dorfmitte mehr beleben.“

„Möglichst kurze Wege für die ältere Bevölkerung zu den Orten des täglichen Bedarfs.“

„Mehr Bänke in der Dorfmitte.“

„Einen funktionalen Zusammenhang zwischen der Dorfmitte und den umliegenden Gebäuden herstellen.“

„Der Amtplatz sollte als sozialer Treffpunkt dringend aufgewertet werden. Derzeit ist es nicht attraktiv, sich dort aufzuhalten.“

„Die Gestaltung der Lärmschutzwände ist sehr wichtig. Transparente Wände wären toll.“

Im Rahmen der Umgestaltung der Dorfmitte besteht die Möglichkeit, den Amtplatz und den Kirchvorplatz zeitgemäß umzugestalten. Neben der Orientierung an die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sollten die Anforderungen der Bevölkerung berücksichtigt werden.

Das Antreten der Schützen sollte als wichtige identitätsbildende Veranstaltung auch in Zukunft auf dem Amtplatz durchgeführt werden können; daher sollte die Gestaltung daran angepasst werden. Die Fläche der Kindertagesstätte kann zukünftig neu bebaut werden; dies sollte sich an den Bedarfen des Ortsteils orientieren. Die Nutzungen der neu entstehenden Gebäude sowie die Platzgestaltung sollten eng verwoben werden.

4.1.4 Bürger:innenmeinung



„Das Antreten der Schützen auf dem Amtplatz ist ganz wichtig für die Identität des Orts. Das sollte auch zukünftig möglich sein.“

„Ich befürchte, die Betuwe-Linie wird zukünftig den Ort noch mehr zerschneiden.“

„Den Kirchvorplatz als grünen Freiraum erhalten und ausbauen.“

„Ein neues Pflaster für den Amtplatz, das freundlicher aussieht.“

„Mehr kühlende Elemente wie ein Wasserspiel in der Dorfmitte ergänzen.“

„Die Gestaltung der zukünftigen Lärmschutzwände ist sehr wichtig für die Zukunft des Ortsbilds.“

„Den Dorfbrunnen und die anderen Ausstattungselemente erhalten.“

Handlungserfordernisse

- Nutzungskonzept für einen Neubau auf dem Standort der gegenwärtigen Kindertagesstätte
- Umgestaltung der Ortsmitte unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungen sowie der Anforderungen an Klimawandel und -anpassung
- Schaffung kurzer Wege im Siedlungsgefüge
- Reduzierung der zukünftigen Barrierewirkung durch die Betuwe-Linie durch räumliche und gestalterische Maßnahmen
- Erhalt des regionaltypischen Ortsbilds

4.2 Analyse Wohnen

4.2.1 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Im Rahmen der Ortsbegehung wurde deutlich, dass fast alle Wohngebäude in einem guten bis sehr guten Zustand sind. Bis auf wenige Ausnahmen erscheint eine Fokussierung auf die Instandsetzung oder Modernisierung von Immobilien im Rahmen des Dorfentwicklungskonzepts nicht notwendig. Lediglich einzelne Gebäude weisen Mängel auf.

Der Stadtteil besteht fast ausschließlich aus Einfamilienhäusern mit ein bis zwei Geschossen und privaten Gärten. Die Häuser weisen in der Regel eine große Wohnfläche auf. Vereinzelt gibt es Doppel- und Reihenhäuser sowie wenige Mehrfamilienhäuser. Die Wohnangebote richten sich demnach vorwiegend an Familien mit Kindern.

Viele Gebäude erzeugen mit Solaranlagen auf den Dächern eigenständig Strom, was mit Hinblick auf den Klimaschutz positiv zu bewerten ist.

Insgesamt ist das Wohnangebot eher als eindimensional zu charakterisieren, weshalb verschiedene Zielgruppen nur in geringem Maße erreicht werden. Geförderte Wohnungen in Mehrfamilienhäusern bestehen nur westlich des Schützenplatzes entlang des Bahnwegs. Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen wurde der Wunsch nach günstigen und kleinen Wohnungen geäußert.



Wohnbauentwicklungsflächen

Im Ortsteil besteht ein erheblicher Nachfrageüberhang nach Bauland bzw. Immobilien. Es bestehen lediglich einzelne unbebaute Flächen. Im Rahmen der Expert:innengespräche wurde darauf hingewiesen, dass diese Flächen im Privatbesitz sind und bereits für zukünftige Bauvorhaben von Familienangehörigen freigehalten werden. Aufgrund der angespannten Marktlage werden Häuser in der Regel innerhalb weniger Tage verkauft.

Außerdem können durch das monostrukturelle Angebot, das fast ausschließlich aus Einfamilienhäusern besteht, verschiedene Zielgruppen nicht ausreichend mit Wohnangeboten versorgt werden. Hierzu zählen vor allem junge Erwachsene, die vorwiegend kleinere Wohnungen nachfragen. Unabhängig von beruflichen Laufbahnen besteht derzeit praktisch keine Möglichkeit für junge Menschen aus Praest, eine erste eigene Wohnung innerhalb des Ortsteils zu finden, sodass ein Wegzug häufig die Folge ist.

Darüber hinaus besteht ein Defizit an barrierefreien Wohnangeboten. Der Stadtteil wird von vielen älteren Menschen bewohnt, die in der Regel seit mehreren Jahrzehnten in Praest leben. Diese bewohnen zu meist zu zweit bzw. nach Tod des Partners/der Partnerin alleine ein Einfamilienhaus. Da keine Angebote für barrierefreien Wohnraum innerhalb des Orts vorhanden sind und ein Wegzug aufgrund der Identifikation und des sozialen Umfelds in der Regel keine Option darstellt, wird ein Teil der Wohngebäude untergenutzt. Gegenwärtig gibt es zudem eine Nachfrage von Senior:innen nach ebenerdigen Bungalows, um die bestehenden nicht barrierefreien Einfamilienhäuser an ihre Kinder weiterzugeben. Dies ist angesichts der hohen Flächenversiegelung sowie der benötigten Baustoffe jedoch als umweltschädlich einzuschätzen, weshalb alternative Wohnangebote empfohlen werden, um die Nachfrage von älteren Personen zu bedienen.

Abbildung 17: Bestandsanalyse Dorf- und Siedlungsstruktur und Wohnen



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

Innerhalb des Ortsteils befinden sich mehrere Potenzialflächen für eine künftige Wohnbauentwicklung. Für keine der Flächen besteht bislang Baurecht.

- Westlich des großen Neubaugebiets grenzt eine rund 2,5 ha große Fläche an, die sich für eine Arrondierung des Siedlungskörpers eignet (WBF1). Sie ist in privatem Besitz. In der Vergangenheit wurde diese Fläche für Neubautätigkeiten geprüft, angesichts der Größe jedoch aus wirtschaftlichen Aspekten verworfen. Eine einphasige Entwicklung würde die Kapazitäten des Stadtteils übersteigen und eine ungünstige Auswirkung auf die Auslastung der sozialen Infrastrukturen bedeuten.
- Im Südosten grenzen an die Reeser Straße zwei potenzielle Wohnbauflächen an. Die westliche Fläche (WBF2) umfasst eine Größe von 2 ha und befindet sich im Eigentum der Stadt Emmerich.
- Die zweite Fläche (WBF3) gehört der katholischen Kirche und ist 1 ha groß. Diese wurde in der Vergangenheit als Sportplatz genutzt, ist jedoch abgängig. Beide Flächen befinden sich in der Nähe der Dorfmitte und würden daher von kurzen Wegen profitieren. Ein Nachteil sind die zu erwartenden Lärmbelastungen durch die Reeser Straße.
- Im Zuge der Ansiedlung eines Discounters ist auch der Bau von Wohneinheiten in der direkten Nachbarschaft angedacht (WBF4). Aufgrund der Lage an der Reeser Straße sind hier ebenfalls Lärmbelastungen zu erwarten, dennoch bietet der Neubau der Bahnunterführung Praestsches Feld an dieser Stelle die Möglichkeit eines verkehrsgünstigen Lückenschlusses des Siedlungskörpers. Die Reeser Straße trennt das potenzielle Wohngebiet vom Siedlungskern. Die Fläche weist eine Größe von rund 0,9 ha auf.

- An der Reeser Straße/Dahlienstraße wird derzeit die Bebauung eines rund 1 ha großen Baufelds für rund 15 Einfamilienhäuser angedacht. Die Fläche ist bereits erschlossen.

Zusammensetzung der Wohnbevölkerung

Viele der Bewohner:innen von Praest sind bereits als Kinder dort aufgewachsen bzw. vor vielen Jahren nach Praest gezogen. Dieser Teil der Bevölkerung weist eine hohe Identifikation mit dem Ortsteil auf. Außerdem wurde auf den Beteiligungsveranstaltungen geäußert, dass eine nennenswerte Anzahl an Menschen wieder nach Praest ziehen möchte, jedoch hierfür kein geeignetes Grundstück findet.

Darüber hinaus sind viele Menschen mit niederländischem Pass in Praest wohnhaft. Häufig handelt es sich hierbei um eine „Altersvorsorge“ bzw. einen Alterswohnsitz, da die Preise von Einfamilienhäusern in Deutschland günstiger sind und eine massive Bauweise gewünscht wird. Diese Menschen wohnen zwar in Praest, haben jedoch ihre Arbeitsstelle und Sozialkontakte in den Niederlanden. Inzwischen ist die Nachfrage seit einigen Jahren rückläufig, Kinder aus niederländischen Familien gehen überwiegend in den Niederlanden zur Schule, da das deutsche Schulsystem weniger beliebt ist. Der Zuzug aus den Niederlanden hat sich zuletzt abgeschwächt, was unter anderem auch an Anpassungen des niederländischen Steuersystems liegt, wodurch der Hauskauf in Deutschland weniger attraktiv geworden ist.

Die meisten Gebäude in Praest werden von jungen bzw. werdenden Familien gebaut, ehe mit dem Auszug der Kinder nach rund 20 Jahren die Häuser lediglich noch von den Eltern bewohnt werden. Mit dem Tod eines Partners bzw. einer Partnerin werden diese Gebäude dann von einer Person bewohnt, sodass ein eklatantes Missverhältnis zwischen dem Wohnbedarf und der tatsächlichen Wohnfläche entsteht. Da viele ältere Bewohner:innen mangels Alternativen in den Häusern wohnen bleiben, fehlen Wohnangebote für junge Familien. Das Baualter der Gebäude gibt Hinweise auf die Zusammensetzung



der wohnhaften Bevölkerung. Im Neubaugebiet im Bereich der Straße Praestsches Feld sind beispielsweise vorwiegend jüngere Personen wohnhaft, während im Dorfkern eine durchschnittlich ältere Bevölkerung wohnt.

Wohnungsmarkt/Preisentwicklung

Die Bodenrichtwerte von Praest gliedern sich in fünf Teilbereiche. Drei Gebiete umfassen den Dorfkern sowie die zwei Siedlungsadern entlang der Grüne Straße und Reeser Straße. Die anderen beiden Gebiete umfassen den Siedlungsbereich südlich der Reeser Straße/Grüne Straße an den Grenzen zu Vraselt und Dornick. Im Siedlungskern weist das Gebiet nördlich der Gleise mit 105 €/m² den höchsten Wert auf. Alle Gebiete liegen zwischen 85 und 105 €/m². Die Bodenrichtwerte waren über die letzten zehn Jahre weitgehend konstant und stiegen lediglich innerhalb der letzten Jahre leicht. Auffällig ist zudem, dass umliegende Ortsteile vorwiegend höhere Bodenrichtwerte aufweisen.

4.2.2 Expert:innenmeinung



„Praest ist ein sehr attraktiver Wohnort für Familien. Das spiegelt sich in der hohen Nachfrage wider.“

„Es bedarf barrierefreier Wohnangebote für Senior:innen, die gerne in Praest bleiben möchten, für die aber ihr ganzes Haus zu groß ist.“

„Derzeit ist es fast unmöglich, ein Grundstück in Praest zu bekommen.“

„Ich könnte mir eine Tauschbörse für Wohnungen gut vorstellen.“

„Häuser, die zum Verkauf stehen, gehen ganz schnell weg. Wenn ein Haus schon zwei Wochen inseriert ist, sollte man die Finger davon lassen, dann stimmt damit etwas nicht“.

„Die Fläche des Kindergartens könnte zukünftig für Seniorenwohnungen genutzt werden.“

4.2.3 Bürger:innenmeinung



„Viele unserer Kinder ziehen weg, weil sie hier keine günstigen Wohnungen finden.“

„Der Ortskern wäre zum Wohnen für ältere Bewohner:innen ideal.“

„Der Ort darf nicht zu schnell wachsen, da wir sonst möglicherweise unsere Dorfidentität verlieren.“

„Neue Gebäude nicht nach Schema F.“

„Ich könnte mir auch ein Mehrgenerationenwohnen außerhalb der eigenen Familie vorstellen.“

„Neubauten sollten höheren ökologischen Standards entsprechen, müssen aber bezahlbar bleiben.“

„In Neubaugebieten reichen auch kleinere Grundstücke, die sind einfacher zu pflegen. Stattdessen vielleicht eine öffentliche Grünfläche mit Angeboten.“

4.2.4 Fazit

Der Wohnungsmarkt von Praest weist aufgrund des hohen Angebotsdefizits kaum Möglichkeiten zum Zu- bzw. Umzug auf. Insbesondere für junge Familien besteht derzeit keine Möglichkeit, nach Praest zu ziehen. Das Wohnangebot wirkt sich auf die demographische Zusammensetzung aus. Der Mangel an jungen Personen in der Familiengründung beeinflusst auch die sozialen Infrastrukturen wie Kindergarten und Grundschule, die perspektivisch unter die Mindestkapazitätsgrenze geraten werden; damit ist deren Eigenständigkeit gefährdet.

Gleichzeitig fehlen adäquate Wohnangebote für andere Zielgruppen. So werden z. B. Gebäude von Senior:innen untergenutzt, während junge Erwachsene kein Wohnangebot in Praest finden.

Der Stadtteil bietet jedoch verschiedene potenzielle Baugebiete, die in den kommenden Jahren zur Wohnbauentwicklung genutzt werden könnten. Es ist daher zu prüfen, welche Gebiete für eine Entwicklung infrage kommen und wie diese zeitlich gestaffelt werden sollte. In diesem Kontext sollten unterschiedliche Wohnangebote geschaffen werden. Der regional typische Baustil mit Backsteinfassaden ist ein wesentliches identitätsstiftendes Merkmal der Bebauung und sollte bei zukünftigen Neubauvorhaben fortgeführt werden.

Handlungserfordernisse

- Schaffung neuer Wohnbauflächen sowie Erarbeitung eines nachhaltigen Bebauungs- und Entwicklungskonzepts
- Diversifizierung des Wohnangebots
 - Schaffung von barrierefreien Wohnangeboten für ältere Menschen
 - Schaffung von bezahlbaren Wohnungen für Singles bzw. junge Erwachsene
- Evaluierung alternativer Konzepte wie einer Tauschbörse zur Entlastung des Wohnungsmarkts und zur Förderung des Generationenwechsels im Bestand
- Mobilisierung der Eigentümerschaft zur Reduzierung versiegelter Vorgärten
- Anreize zum Ausbau von Photovoltaikanlagen



4.3 Analyse Grün- und Freiflächen, Umwelt und Klima

4.3.1 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Der Ortsteil Praest verfügt innerhalb des Siedlungsgebiets nur über einen geringen Anteil öffentlicher Freiräume. Dies ist bei Dörfern nicht ungewöhnlich, da die Einfamilienhäuser über ausreichend große private Freiräume verfügen. Somit lastet ein vergleichsweise geringer Nutzungsdruck auf den öffentlichen Freiräumen. Zusätzlich besteht für die Bewohner:innen die Möglichkeit, die umliegende Land(wirt)schaft als Freiraum zu nutzen.

Positiv hervorzuheben ist das Naherholungspotenzial durch die umliegenden Naturschutzgebiete der Altrheinarme und des Hetter-Millinger-Bruchs. Die Nutzbarkeit der umliegenden Landschaft wird durch eine Vielzahl an Bänken unterstützt. Somit ist es auch mobilitätseingeschränkten Menschen möglich, sich außerhalb des Siedlungskörpers zu Erholungszwecken fortzubewegen.

Die Freiräume innerhalb des Ortsteils weisen spezifische Funktionen auf, während der Stadtteil kaum über nutzungs offene Grün- und Freiflächen verfügt. Zu den spezifischen Flächen gehören die Spiel- und Sportplätze, der Friedhof sowie der Schützenplatz. Diese werden vor allem anlassbezogen frequentiert.

Im Siedlungsgebiet bestehen nur wenige öffentliche Grünelemente wie straßenbegleitende Bäume. Diese sind vereinzelt vorzufinden, es bestehen jedoch keine durchgängigen Gestaltungselemente. In der Regel konzentrieren sich diese an öffentlichen Nutzungen. Ein Schwerpunkt befindet sich an der Sulenstraße im Bereich der Grundschule, an der über mehrere hundert Meter eine Baumallee besteht. Weitere charakteristische Baumreihen finden sich zum Beispiel entlang der Gleisanlagen an mehreren Übergängen des Siedlungskörpers in den Außenbereich.

Prägend für das Ortsbild sowie die umgebende Landschaft sind zudem kleine Gräben, die in der Regel parallel zum Straßenverlauf und abschnittsweise sichtbar sind. Die Kanäle sind nicht ganzjährig mit Wasser gefüllt und weisen aufgrund ihrer tieferliegenden Lage entlang der Straße nur eine geringe Freiraumqualität auf. Innerhalb des Siedlungskörpers verlaufen entlang der Sulenstraße und der Grüne Straße jeweils Kanäle.

Öffentliche Grünflächen im Siedlungskörper

Wie bereits dargestellt, gibt es in Praest innerhalb des Siedlungsgebiets nur wenige öffentliche Grünflächen. Im nördlichen Siedlungsgebiet existiert an der Ecke Raiffeisenstraße/Tulpenstraße eine Grünfläche, die vermutlich als „Restfläche“ nicht bebaut werden konnte. Diese wurde durch den Heimat- und Verschönerungsverein gestaltet. Auf der Rasenfläche steht eine Sitzbank, zudem spenden mehrere Bäume Schatten. Aufgrund der geringen Größe und der nach Norden ausgerichteten Lage ist dieser Fläche für Zwecke der Naherholung nur ein geringer Wert beizumessen.

Der Amtplatz, der ausführlich in Kapitel 4.1 beschrieben wird, hat nur geringe Aufenthaltsqualität. Durch die hohe Versiegelung ist zudem der ökologische Wert der Fläche als gering einzuschätzen. Der Kirchenvorplatz weist hingegen deutlich höhere Grünanteile auf und wurde im Rahmen der Raumerlebnisaktion als wichtiger Freiraum hervorgehoben. Die Gestaltung mit verschiedenen Grünelementen und Sitzgelegenheiten wird durch die Bevölkerung geschätzt.

Der Schützenplatz ist zwar im Eigentum des Schützenvereins, jedoch durch verschiedene Veranstaltungen sowie die öffentliche Zugänglichkeit eine nutzbare Freifläche. Die Fläche ist größtenteils von Rasen bedeckt, im Osten ist der Platz gepflastert. Außerhalb von Veranstaltungen ist die Fläche kaum

nutzbar. Auch der ökologische Wert ist als gering einzustufen. Umgrenzt wird der Schützenplatz auf zwei Seiten durch lineare Baumstrukturen.

Spielplätze

Der Ortsteil verfügt über zwei Spielplätze im Siedlungsgebiet. Zwischen Jugendheim und Kirche befindet sich ein Spielangebot für Kinder unter sechs Jahren, dessen Mobiliar erneuerungsbedürftig ist. Dieser Spielplatz wird nach den Umbaumaßnahmen im Ortskern entfallen, daher soll im Umfeld der Kirche ein neuer Standort für einen Spielplatz gesucht werden.

Zuletzt wurde der Spielplatz der Grundschule geöffnet, um auch nördlich der Bahngleise einen Spielplatz zur Verfügung zu stellen. Die Spielgeräte weisen einen vorwiegend guten Zustand auf, da viele Elemente erst vor kurzer Zeit erneuert wurden. Unter anderem verfügt der Spielplatz auch über einen Bolzplatz. Im Rahmen der Beteiligung wurde jedoch angemerkt, dass dieser Spielplatz für Kinder unter sechs Jahren wenig geeignet ist, da dieser erst nach Schulschluss öffnet.

Die Bevölkerung wünscht sich, im Neubaugebiet einen weiteren Spielplatz zu errichten, da die bestehenden Spielplätze fußläufig nicht adäquat erreichbar sind.

Ein Aktivitätsangebot für Jugendliche fehlt derzeit im Ort. Bisher nutzen die Jugendlichen vor allem den Schulhof der Grundschule. Im Zuge der Beteiligung wurde der Bedarf nach einem zusätzlichen Angebot geäußert, zum Beispiel eine Skateanlage oder ein Basketballplatz. Darüber hinaus könnte auch eine Räumlichkeit für Feiern relevant sein.



Anhand der räumlichen Analyse sind Erreichbarkeitsdefizite der Spielplätze zu identifizieren. In der Abbildung 21, Grün- und Freiflächen, zeigen Radien die fußläufige Erreichbarkeit der Spielplätze. Gemäß DIN 18 034 wird bei Kindern im Alter bis sechs Jahren ein Spielplatz in Sicht- und Rufweite von bis zu 200 m Fußweg empfohlen. Es ist davon auszugehen, dass das Spielangebot größtenteils auf privaten Grünflächen der Einfamilienhäuser gedeckt wird. Da sich das Angebot des Spielplatzes an der Kirche konkret an U6-Kinder richtet, wird hierfür ein 200-Meter-Radius dargestellt. Bei Kindern im Alter zwischen sechs und zwölf Jahren sind 400 m Fußweg anzunehmen. Barrieren wie die Bahnschienen und stark befahrene Straßen unterbrechen diese Entfernung. Ein Spielangebot für diese Altersklasse ist an der Grundschule vorhanden. Jugendliche ab 13 Jahren weisen eine deutlich höhere Mobilität von rund 800 bis 1.000 Meter auf. Zielgruppenbezogene Angebote für Jugendliche ab 13 Jahren bestehen jedoch im Ortsteil nicht.

Daher zeigen sich für mehrere Altersklassen quantitative Defizite. Zudem sind mehrere Gebiete in Praest durch die Entfernung und Barrieren von den Angeboten abgeschnitten. Entlang der „Siedlungsadern“ von Reeser Straße und Grüne Straße sind ebenfalls Defizite festzustellen.

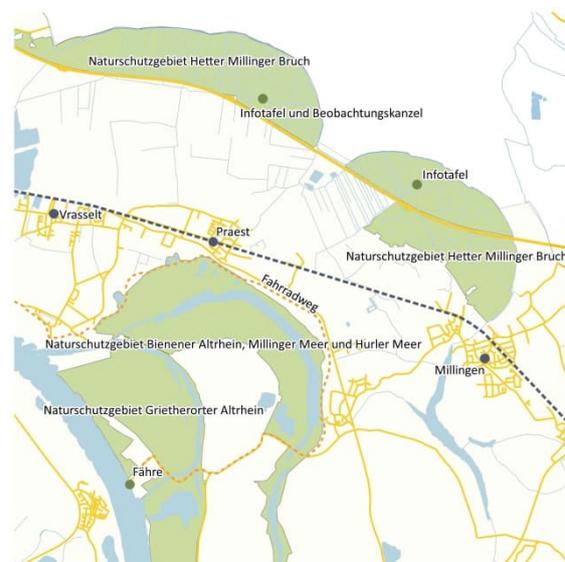
Friedhof

Der Friedhof befindet sich im südöstlichen Siedlungsgebiet in integrierter Lage ca. 200 m östlich des Amtsplatzes. Umgeben wird der Friedhof von Wohnhäusern. Betrieben wird die Anlage durch die katholische Kirche, die im Jahr 2020 eine Umgestaltung durchführte. Hierbei wurde die Zielsetzung verfolgt, den Raum stärker zu begrünen und zugleich den Anteil von Flächen mit Kiesbelag zu reduzieren. Auf dem Friedhof befindet sich eine kleine Kapelle.

Landschaftliche Besonderheiten in der Umgebung

Das Naturschutzgebiet Hetter-Millinger-Bruch liegt nördlich von Praest und erstreckt sich über die Städte Emmerich am Rhein und Rees. Das Gebiet, von dem rund 660 ha seit 1989 als Naturschutzgebiet ausgewiesen sind, dient dem Zweck Erhaltung, Förderung und Wiederherstellung von Lebensgemeinschaften bestimmter Pflanzen und wildlebender Tierarten. Zudem ist das Feuchtwiesengebiet Teil des EU-Vogelschutzgebiets Unterer Niederrhein sowie FFH-Gebiet. Aus ökologischen Gesichtspunkten sind die Sumpfdotterblumenwiesen im östlichen Großen Hetterbogen von hoher Bedeutung. Zudem ist die Landschaft das wichtigste Brutgebiet der Uferschnepfe in NRW.

Abbildung 18: Besondere Naturräume in der unmittelbaren Umgebung von Praest



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen

Das Gebiet ist eine ehemalige Rheinaue mit weiten und offenen Grünlandflächen. Durchzogen wird es durch ein engmaschiges Netz aus Gräben zur Entwässerung. Es ist in vier Teilbereiche unterteilt:

- Millinger Landwehr
- Tote Landwehr
- Netterdensch Kanal
- Löwenberger Landwehr

Die Autobahn 3 tangiert das Gebiet im Süden, ein Teil des Gebiets im Osten liegt südlich der Autobahn. Insgesamt ermöglichen vier Unterführungen die Unterquerung der Autobahn. Die nördliche Grenze des Naturschutzgebiets stellt zugleich die Grenze zu den Niederlanden dar. Das Naturschutzgebiet befindet sich ca. 1,5 Kilometer nördlich vom Ortsteil entfernt, sodass ein Naherholungspotenzial für Bewohner:innen von Praest besteht. Nördlich des Ortsteils steht an der Hetterstraße eine Aussichtskanzel mit Schautafeln, auf denen über das Vorkommen verschiedener Tierarten informiert wird. Das Gebiet wird von der Praester Bevölkerung gerne genutzt, jedoch stellt die Anbindung ein Hindernis dar, sodass die Nutzbarkeit für ältere Menschen und Gruppen eingeschränkt wird. Als Gründe können die schlechte Zuwegung, fehlende Sitzmöglichkeiten sowie das ausbaufähige Naturerlebnis angeführt werden. Das Naturschutzgebiet wird zum Teil von den Schulen zu Umweltbildungszwecken aufgesucht. In diesem Kontext wird häufig das Naturschutzzentrum im Kreis Kleve e. V. besucht, das sich in Bienen befindet.

Altrheinarme Bienener Altrhein und Gietherorter Altrhein

Die Altrheinarme sind ein räumlich abgeschlossenes Gebiet und somit nicht zugänglich. Der Deich südlich des Ortsteils, der vor wenigen Jahren um zwei Meter erhöht wurde, bietet jedoch ein hohes Naherholungspotenzial. Er ermöglicht die Sicht auf die Auenlandschaft sowie die Begehung und Befahrung. Umgeben wird der Deich von mehreren kleinen Seen, die durch die Produktion von Dachziegeln entstanden sind. Im Zuge der Erhöhung wurde ein Fahrradweg auf dem Deich angelegt, der von Radfahrenden gut frequentiert wird. Großer Beliebtheit erfreut sich beispielsweise eine Rundtour entlang des Rheins, bei der die Fähre Grieth ca. vier Kilometer südlich von Praest zur Überquerung des Rheins genutzt wird.





Ein Hindernis für die Nutzung des Deiches ist die mangelnde Barrierefreiheit durch Absperrgitter bei der Zuwegung nach Praest. Die Zugänglichkeit des Freiraums wird durch die stark befahrene Reeser Straße erschwert, die auch aufgrund der hohen Geschwindigkeiten als Barriere wirkt. Es besteht derzeit nur eine Verkehrsinsel über die L 7 auf Höhe der Raiffeisenstraße. Zudem existiert eine Zuwegung zum Deich am Dammweg im westlichen Teil von Praest.

Klimaschutz und Klimaanpassung

Der hohe Anteil an unversiegelten privaten Freiräumen sorgt dafür, dass der Ortsteil insgesamt wenig versiegelt ist. Im Bereich Klimaanpassung besteht daher kaum Handlungsbedarf, wie das 2016 veröffentlichte Klimaanpassungskonzept bestätigt. Dennoch befinden sich innerhalb des Stadtteils versiegelte Flächen, die sich an Hitzetagen als Wärmeinsel auf das Mikroklima auswirken können. Hierzu zählen vor allem der Amtplatz sowie der Schulhof. Dies ist insofern kritisch zu betrachten, da diese Orte von sozialen Nutzungen geprägt sind. Somit ist an heißen Sommertagen von einer Verringerung der Aufenthaltsqualität auszugehen. Insbesondere für Kinder und Senior:innen kann dann die Nutzbarkeit aufgrund der zu hohen thermischen Belastung eingeschränkt werden.

Bei Starkregenereignissen sind außerdem Überflutungen der geplanten Bahnunterführungen zu befürchten, sollte der Niederschlag die Abflusskapazitäten übersteigen. Falls ein hoher Wasserstand in allen Unterführungen gleichzeitig eintritt, wäre die Erreichbarkeit des nördlich der Gleise gelegenen Ortsteils stark eingeschränkt und nur noch über das Brückenbauwerk „Baumannstraße“ gewährleistet.

Trotz der vielen Freiflächen ist die Biodiversität innerhalb des Ortsteils ausbaufähig. Landwirtschaftlich genutzte Flächen weisen in der Regel infolge der intensiven Nutzung und dem Einsatz von Düngern und Pestiziden schlechte Lebensbedingungen für

Tiere und wilde Pflanzen auf. Eingeschränkt wird die Artenvielfalt zudem durch die intensive Pflege vieler privater Gärten. Auch die Steingärten innerhalb des Ortsteils leisten keinen Beitrag zur Förderung der Artenvielfalt.

Südlich der Gleisanlagen befinden sich mehrere unqualifizierte Grünflächen, die als „Abstandsgrün“ zu der Umgebung wirken und nicht zugänglich sind. Hier befinden sich kleinere Bäume, Hecken und hohe Gräser. Diese Flächen weisen möglicherweise eine wichtige ökologische Funktion auf, da in diese Räume kaum eingegriffen wird. Es ist zu vermuten, dass ein Teil der Grünbestände im Zuge der Umbaumaßnahmen zur Betuwe-Linie entfällt.

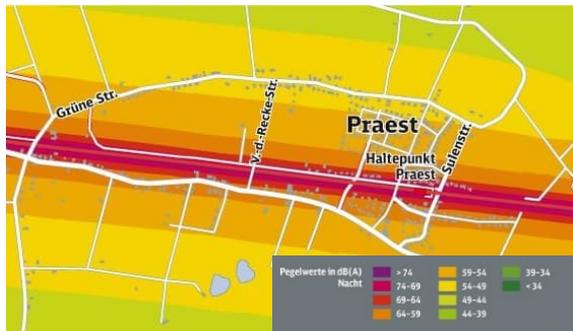
Lärm und Schadstoffe

Als Quellen für Lärmimmissionen können sowohl die Bahntrasse als auch die Reeser Straße gelten. Der Ortsteil wird derzeit nicht durch Lärmschutzwände an den Gleisanlagen geschützt, sodass sich die Lärmimmissionen auf Praest auswirken. In den letzten Jahren wurde von der Bevölkerung eine zunehmende Frequenz an Zügen auf der Bahntrasse wahrgenommen, sodass auch von stärkeren Lärmeinflüssen auszugehen ist. Zukünftig sind im Rahmen des Ausbaus der Betuwe-Linie Maßnahmen zum Schallschutz vorgesehen.

Der Neubau des Gleises erfolgt östlich der Straße „Praestsches Feld“ und südlich der vorhandenen Gleise. Westlich der Straße entsteht das Gleis nördlich der vorhandenen Gleise. Für den aktiven Lärmschutz sind drei Schallschutzwände entlang des Siedlungskerns von Praest vorgesehen. Neben zwei äußeren 4 Meter hohen Wänden ist eine Mittelwand mit 3 Metern Höhe vorgesehen. Die Wände sind entlang der dem Gleis zugewandten Seite hoch schallabsorbierend. Darüber hinaus sollen die Gleisanlagen als „besonders überwachte Gleise“ eine hohe Wartungsintensität erhalten, um die entstehenden Schallemissionen zu verringern. Zusätzlich sollen

rund 270 Wohneinheiten passive Schallschutzmaßnahmen erhalten. Zwischen der Straße Praestsches Feld und Grüne Straße wird hingegen eine niedrigere nördliche Schallschutzwand von 2 bzw. 3 Metern vorgesehen, da hier keine Wohnbebauung unmittelbar angrenzt.

Abbildung 19: Ist-Zustand der Lärmbelastungen durch die Schienenwege (Stand 2008)



Quelle: DB Netz AG

Abbildung 20: Soll-Zustand der Lärmbelastungen durch die Schienenwege nach Umbau der geplanten Maßnahmen



Quelle: DB Netz AG

Im Vergleich zum Ist-Zustand ist somit eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen festzustellen. Während derzeit die Wohnbebauung mit bis zu 74 dB(A) in der Nacht belastet wird, wird zukünftig von einer Belastung von maximal 59 dB(A) in der Nacht ausgegangen. Zum Erschütterungsschutz werden eine Schwellenbesohlung sowie Unterschottermatten verbaut. Von der Reeser Straße gehen ebenfalls Lärm- und Schadstoffemissionen aus. Insbesondere die anliegenden Wohngebäude werden durch die Immissionen in ihrer Wohnqualität eingeschränkt.

4.3.2 Expert:innenmeinung



„Der Amtsplatz ist nicht schön gestaltet und zu versiegelt.“

„Der Wegfall des Kindergartens südlich der Gleise sollte dringend durch neue Angebote kompensiert werden.“

„Den Jugendlichen fehlen Aktivitätsangebote im öffentlichen Raum, vielleicht auch mal eine eigene Räumlichkeit zum Feiern.“

„Der Hetter-Millinger-Bruch ist attraktiv zum Spazieren, allerdings fehlen Sitzmöglichkeiten, auch für größere Gruppen.“

„Da der Grundschulspielplatz erst nach der Schulzeit geöffnet wird, fehlt es bis dahin an Angeboten für U6-Kinder.“

4.3.3 Bürger:innenmeinung



„Wenn wir auch in Zukunft eine attraktive Dorfmitte haben möchten, brauchen wir mehr schattenspendende Bäume.“

„Eine Skateanlage oder ein Basketballplatz für die Jugendlichen.“

„Mehr insektenfreundliche Begrünung.“

„Ein neuer Spielplatz im Neubaugebiet im Nordwesten.“

„Der Fahrradweg auf dem Deich wird gut angenommen, ist aber nicht barrierefrei. Auch der Zugang sollte verbessert werden.“

„Zur Förderung des Radverkehrs sollte es Fahrradstraßen im Ort geben.“

„Die Hol- und Bringsituation an der Schule entschärfen!“

„Den Schützenplatz ganzjährig aktiv nutzen.“



Abbildung 21: Bestandsanalyse Grün- und Freiflächen



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

4.3.4 Fazit

Der Ortsteil verfügt über ein geringes quantitatives Angebot an Grünflächen. Dies ist jedoch angesichts der privaten Gärten vieler Wohnhäuser vernachlässigbar. Schwerer wiegt hingegen das qualitative Defizit der bestehenden Aufenthaltsflächen. Insbesondere die zentralen Flächen, Amtsplatz und Schützenplatz, weisen eine geringe Gestaltungsqualität mit wenigen Nutzungsangeboten auf. Somit dienen die öffentlichen Räume vorwiegend als Durchgangsorte, bieten jedoch aufgrund ihrer Lage große Potenziale als ganzjährige Begegnungsorte. Auch der Kirchvorplatz ist mit Blick auf die Umgestaltung der Dorfmitte den Anforderungen anzupassen. Im Rahmen der Beteiligung wurde geäußert, dass sich die Bürger:innen auf dem Kirchvorplatz einen naturnahen Freiraum wünschen.

Insbesondere der Amtsplatz weist eine hohe Versiegelung auf. An heißen Sommertagen kann eine thermische Belastung entstehen, was sich negativ auf die

Aufenthaltsqualität auswirkt. Darüber hinaus besteht ein Defizit an Spielplätzen, das zukünftig durch den Wegfall des öffentlichen Spielplatzes an der Kirche verstärkt wird. Neben der mangelnden Erreichbarkeit von Spielangeboten ist zudem ein Defizit an zielgruppenspezifischen Angeboten zu identifizieren, darunter vor allem für Kinder unter sechs Jahren sowie zwischen zehn und 16 Jahren.

Insgesamt ist zu konstatieren, dass sich die Praester Bevölkerung stark mit den landschaftlichen Gegebenheiten des Hetter-Millinger-Bruchs und den Altrheinarmen identifiziert. Diese stellen herausragende landschaftliche Potenziale dar, die jedoch bisher nicht ausgeschöpft werden. Zwischen dem Siedlungskörper von Praest und den Altrheinarmen wirkt die stark befahrene L 7 als Barriere. Der Radweg wird gut genutzt, weist jedoch Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit auf. Der Hetter-Millinger-Bruch befindet sich weiter vom Ortsteil entfernt. Die Anbindung ist ebenfalls aufwertungsbedürftig, da unter

anderem Sitzgelegenheiten für Pausen fehlen. Beide Räume sind aus Naturschutzgründen nicht zugänglich. Die Erfahrbarkeit der Räume ist gering, es gibt nur einen niedrigen Aussichtsturm.

Durch die Errichtung der Schallschutzwände ist eine deutliche Verminderung von Lärmimmissionen zu erwarten. Dies wirkt sich positiv auf das Wohnen aus. Die geringere Belastung reduziert gesundheitliche Auswirkungen. Für die angrenzenden öffentlichen Räume besteht aufgrund der geringeren Lärmbelastung die Chance, neue Aufenthaltsqualitäten auszubilden. Zudem ist der Umweltschutz ein relevanter Belang der Dorfwentwicklung. Die umliegenden Naturschutzgebiete leisten einen wichtigen Beitrag zum Artenschutz. Praest selbst leistet hingegen bislang aufgrund von versiegelten Flächen und zahlreichen Steingärten nur einen geringen Beitrag zur Förderung der Artenvielfalt. In Bezug auf den Klimaschutz sind vielzählige Solardächer hervorzuheben. Negativ ist zu bewerten, dass viele Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, was die Umwelt belastet.

Handlungserfordernisse

- Verschattung und Kühlung öffentlicher Räume durch Entsiegelung, gezielte Pflanzung von Bäumen sowie Integration von Wasserelementen
- Insektenfreundliche Bepflanzung zur Erhöhung der Biodiversität
- Errichtung eines neuen Spielplatzes südlich der Bahngleise
- Prüfung eines neuen Spielplatzangebots im Bereich des Neubaugebiets zum Lückenschluss
- Etablierung eines Aktivitätsangebots für Jugendliche im Stadtteil
- Barrierefreie Zugänglichkeit des Deichs
- Verbesserung der Anbindung an den Hetter-Millinger-Bruch sowie Optimierung der Erlebbarkeit (z. B. höherer Aussichtsturm, Steg(e), die eine kontrollierte Begehbarkeit ggf. nur zu bestimmten Jahreszeiten ermöglichen)
- Landschaftliche Verknüpfung des Hetter-Millinger-Bruchs mit den Altrheinarmen über Praest



4.4 Analyse Mobilität

4.4.1 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Der Siedlungskörper von Praest wird durch die Bahntrasse einerseits zweigeteilt und somit in hohem Maße räumlich geprägt. Andererseits ermöglicht die Anbindung an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr eine gute Erreichbarkeit, auch ohne den Pkw z. B. für den Weg zur Arbeit nutzen zu müssen.

Die Bundesautobahn 3, die in das Ruhrgebiet sowie in die Niederlande nach Arnhem führt, befindet sich zwei Kilometer nördlich von Praest. Die Autobahnauffahrten in Emmerich und Isselburg sind 5,5 bzw. 12 km entfernt.

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr hat eine wichtige Bedeutung für den Ortsteil Praest. Aufgrund der Lage im ländlichen Raum und der mangelnden Nahversorgungssituation (es gibt keinen Lebensmitteleinzelhandel) wird für viele Wege des täglichen Bedarfs das Auto genutzt.

Die äußere Erschließung des Ortsteils erfolgt primär über die Reeser Straße, die die Städte Emmerich und Rees verbindet. Der Emmericher Ortskern liegt ca. 7 km entfernt, Rees mit 8 km nur unwesentlich weiter. Die Reeser Straße hat eine wichtige Bedeutung als Wegstrecke für Pendler:innen, die zu ihrer Arbeitsstätte fahren.

Innerhalb des Stadtteils verbinden die Raiffeisen- und Sulenstraße die nördlichen und südlichen Siedlungsränder und überqueren die Bahntrassen. Die 170 m voneinander entfernt liegenden Übergänge befinden sich im östlichen Teil des Siedlungsschwerpunkts. Von diesen Straßen gehen zahlreiche Wohnstraßen ab. Da die Reeser Straße im Süden den Durchgangsverkehr aufnimmt, werden die Straßen innerhalb des Ortsteils fast ausschließlich mit Quell- und Zielverkehr belastet.

Weitere Bahnübergänge befinden sich mit der Baumannstraße westlich von Berg sowie der Von-der-Recke-Straße und Grüne Straße westlich von Praest.

In Folge der Umgestaltung der Bahntrasse ist vorgesehen, dass die Straße Praestsches Feld mit einer Unterführung südlich der Bahngleise bis zur Reeser Straße geführt wird. Zugleich soll die Sulenstraße zukünftig nur noch als Unterführung für den Fußverkehr dienen (siehe Kapitel 2.3). Die Übergänge an der Raiffeisenstraße und Von-der-Recke-Straße fallen zukünftig weg; daher wird eine deutliche Änderung der täglichen Wegebeziehungen erwartet.

Aufgrund langer Standzeiten bei Zugquerungen wird oftmals versucht, den Zeitverlust mit überhöhter Geschwindigkeit auf der Grüne Straße und dem Bahnweg auszugleichen. Im Rahmen der Beteiligung wurde zudem auf Probleme mit „Elterntaxis“ hingewiesen, die morgens für ein hohes Verkehrsaufkommen im Umfeld der Grundschule sorgen.

Ruhender Verkehr

Die meisten Einfamilienhäuser weisen private Stellplätze auf, sodass dem öffentlichen Raum entlang der Wohnstraßen nur eine nachrangige Funktion für den ruhenden Verkehr zukommt. Öffentliche Parkplätze konzentrieren sich vor allem im Umfeld von öffentlichen Nutzungen.

Der Arbeitsplatz wird derzeit durch eine unstrukturierte Parkplatzfläche geprägt. Es bestehen keine Markierungen, sodass wild geparkt wird. Dadurch verringert sich die Effizienz der Fläche. Des Weiteren ist vor der Grundschule und dem Sportplatz ein öffentlicher Parkplatz verortet.

Öffentlicher Personennahverkehr/Busverkehr

Praest wird von zwei Buslinien angefahren. Die Linie 88 fährt zwischen Emmerich Hansastraße und Rees Busbahnhof. Auf der Strecke wird auch der Ortsteil Vrsasselt angefahren. Montags bis freitags werden bis

zu 14 Fahrten je Richtung angeboten. Am Wochenende ist die Verbindung auf wenige Fahrten begrenzt. Im Untersuchungsgebiet werden die Haltestellen Pionierstraße, Von-der-Recke-Straße und Praest Kirche an der Reeser Straße angebunden. Zusätzlich gibt es einen Halt in Praest Berg. Morgens werden zudem für Schulkinder und Pendler:innen die Stationen Raiffeisenstraße, Bahnweg und Grüne Straße nach Emmerich angeboten.

Die Buslinie 93 verkehrt zwischen Emmerich Geistmarkt, Dornick sowie Vrsasselt und endet an der Praester Grundschule. Neben der Grundschule werden innerhalb von Praest die Haltestellen Wahlacker und Grüne Straße angefahren. Es verkehren an Schultagen bis zu neun Fahrten nach Emmerich. Bei einem angenommenen Radius von 300 m um jede regelmäßig angefahrne Bushaltestelle im Ort lassen sich Erschließungsdefizite in den nordwestlichen Neubaugebieten erkennen. Aufgrund der vor allem jüngeren Bevölkerung in den Wohngebäuden wirkt sich dieser Umstand vergleichsweise gering aus. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass perspektivisch ein Lückenschluss vorzunehmen ist, um eine umweltfreundliche Mobilität für alle Bewohner:innen zu ermöglichen. Des Weiteren bestehen Mängel in der Erreichbarkeit der Wohngebäude an der Hermann-Hilgers-Straße im Südosten des Ortsteils.

In den letzten Jahren wurden einige der Bushaltestellen im Ort erneuert. Die modernen Bushaltestellen sind durch eine Glasfassade transparent gestaltet und bieten eine ausreichende Größe für Rollstuhlfahrer:innen. Die älteren Bushaltestellen sind hingegen nicht barrierefrei und modernisierungsbedürftig.





Bahnhof Praest

Der RE 19 (Rhein-IJssel-Express) verkehrt zwischen Arnhem und Düsseldorf einmal stündlich, am Nachmittag bzw. frühen Abend besteht ein erweitertes Angebot mit einer höheren Frequenz. Insgesamt halten montags bis freitags 18 Züge je Fahrtrichtung. Am Wochenende ist der Verkehr leicht eingeschränkt.

Der Bahnhof besteht aus zwei unüberdachten Bahnsteigen, die über Rampen von der Sulenstraße barrierefrei erreichbar sind. Die befestigte Fläche der Bahnsteige hat nur eine geringe Breite, sodass der Wartebereich nicht überall barrierefrei ist. An beiden Gleisen besteht ein kleines Wartehäuschen mit hohem Erneuerungsbedarf, zudem besitzen beide Bahnsteige Fahrradabstellanlagen. Diese weisen häufig eine hohe Auslastung auf.

Fußverkehr

Innerhalb des Stadtteils verfügen zahlreiche Straßen über keine gesonderten bzw. baulich getrennten Fußwege, die sich von der Fahrbahn abheben. Dies ist nicht als Problem zu bewerten, da die Geschwindigkeiten innerhalb des Dorfs in der Regel für den Fußverkehr ungefährlich sind und sich vor allem Quell- und Zielverkehre durch das Dorf bewegen.

Kritisch ist hingegen einzuschätzen, dass an der Reeser Straße zu den Altrheinarmen lediglich eine Verkehrsinsel die Überquerung der Straße für Fußgänger:innen ermöglicht. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen könnten aufgrund der hohen Geschwindigkeiten an der Überquerung der Straße gehindert werden. Ggf. könnten diese die Schnelligkeit der heranfahrenden Autos unterschätzen, oder sie gelangen nicht zügig genug über die Fahrbahn.

Die nördliche Straßenseite der Reeser Straße verfügt über keinen durchgehenden Fußweg. Die dort befindlichen Wohngebäude sind daher nur durch eine Überquerung der hochfrequentierten Straße zu erschließen.

Im Rahmen des Umbaus der Betuwe-Linie ist an der Sulenstraße ein Rückbau des Übergangs geplant. Künftig ist dort eine Fuß- und Radverkehrsunterführung vorgesehen.

Radverkehr

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sind Radwege innerhalb des Stadtteils nicht notwendig. Es besteht bislang aber auch keine attraktive Radverbindung für Pendelnde in Richtung Emmerich und Rees. Aufgrund dessen ist ein Umstieg vom Auto auf das Rad für viele Bewohner:innen unattraktiv.

Der Weg auf dem Deich wird von vielen Fahrradtourist:innen aufgrund der attraktiven Landschaft genutzt, weist jedoch zugunsten der Aufenthaltsqualität keine geradlinige Wegeföhrung auf. Im Gegensatz zur schnellsten Verbindung ist dieser Weg länger und daher für Pendler:innen eher ungeeignet.

Derzeit wird geprüft, den Bahnweg nördlich der Bahntrasse nach dem Umbau der Betuwe-Linie als Radschnellweg nach Emmerich zu qualifizieren. Nach Osten ist bisher keine Erweiterung vorgesehen.

Alternative Mobilitätsformen

Ladeinfrastrukturen für E-Bikes und E-Autos gibt es bisher nicht. Im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie ist in der Nähe des Bahnhofs eine P+R-Anlage vorgesehen. Hier sollen auch alternative Mobilitätsangebote eingerichtet werden. Das Klimaschutzteilkonzept empfiehlt die Einrichtung einer „DeinRad-schloss“-Radabstellanlage, eine witterungsgeschützte Sammelabstellanlage sowie eine Verleihstation für (E-)Lastenräder.

4.4.2 Expert:innenmeinung



„Die Anbindung mit dem Haltepunkt der Bahn ist für ein Dorf unserer Größe bemerkenswert. Für Pendelnde ins Ruhrgebiet ideal.“

„Die langen Standzeiten an der geschlossenen Schranke nehmen uns viel Lebenszeit.“

„Die Busse sind leider für viele Menschen unattraktiv und werden schlecht angebunden. Genutzt werden die Busse fast nur von Schüler:innen.“

„Helfen könnte ein flexibles On-Demand-Bussystem.“

„Radschnellweg nach Emmerich!“

„E-Ladeinfrastruktur für Fahrräder und Autos in der Dorfmitte oder am ehemaligen Bankautomaten.“

„Viele Bewohner:innen orientieren sich bei ihren täglichen Wegen eher nach Rees, da die Anbindung nach Emmerich so schlecht ist.“

„Das E-Ladenetz ist schlecht. Wie wäre es mit einer E-Ladesäule mit angrenzendem Café?“

„Auf der Grüne Straße und auf dem Bahnweg wird häufig gerast.“

4.4.3 Bürger:innenmeinung



„Die Geschwindigkeit im Ortskern sollte reduziert werden.“

„Wir brauchen die Parkplätze in der Ortsmitte. Zukünftig sollte aber strukturierter geparkt werden.“

„Es fehlen sichere Fußwege und Überführungen, zum Beispiel an der L 7.“

„Mehr alternative Mobilitätsformen anbieten, um sich umweltfreundlich fortzubewegen.“

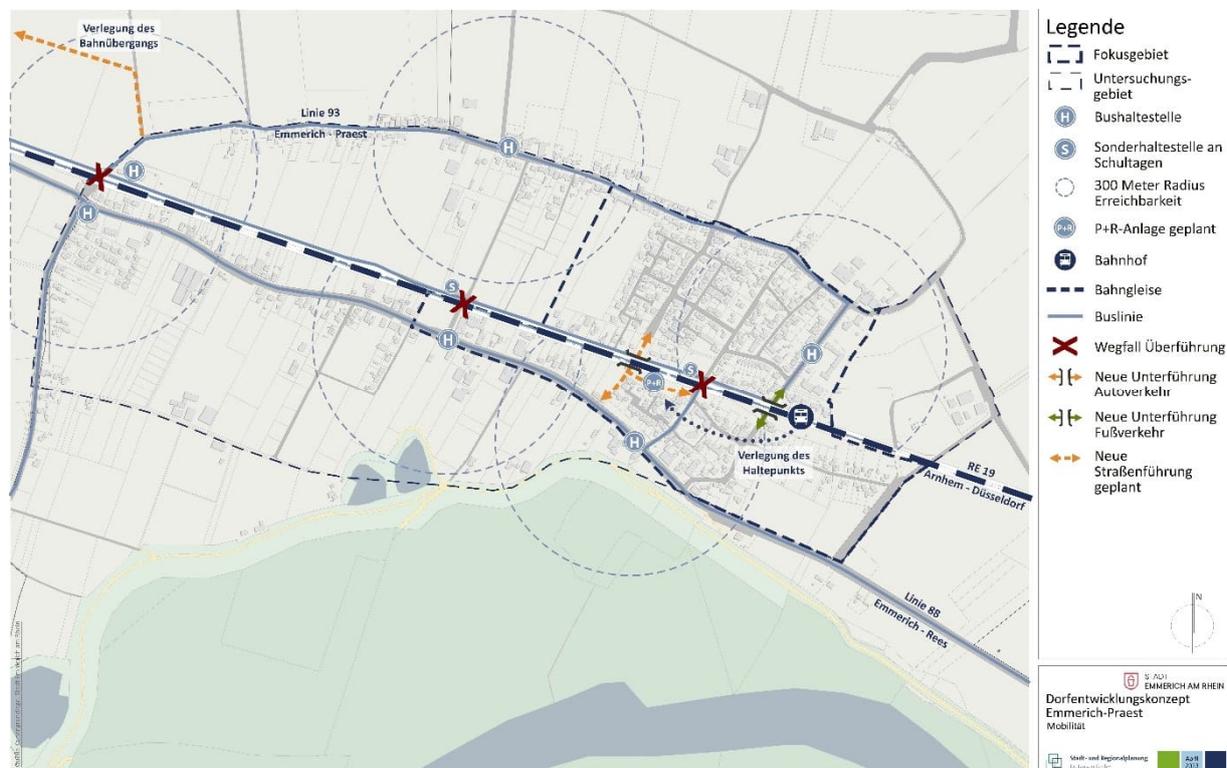
„Eine weitere Unterführung an der Vonder-Recke-Straße wäre für den Reitverein wichtig.“

„Die Ortseingänge sollten attraktiver gestaltet werden.“

„Angsträume bei Bahnunterführungen vermeiden. Beleuchtung integrieren!“



Abbildung 22: Bestandsanalyse Mobilität



4.4.4 Fazit

Mobilität in Praest beruht jenseits der kurzen Strecken im Ort, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, vorwiegend auf dem privaten Pkw. Die außerhalb gelegenen Arbeitsstätten und Versorgungsstrukturen werden meist mit dem Auto aufgesucht. Die Zugverbindung ist für die überregionale Anbindung wichtig und damit ein wesentlicher Standortfaktor des Dorfs. Der Praester Bahnhofhaltepunkt/Bahnhof wird jedoch nur einmal in der Stunde angefahren, und auch die Busverbindungen sind nicht attraktiv genug, um Autofahrende in großer Zahl zum Umsteigen zu bewegen. Der öffentliche Nahverkehr mit Bussen wird hauptsächlich von Schüler:innen genutzt.

Ein Defizit besteht hinsichtlich der multimodalen Angebote und deren Vernetzung: Neben der Nutzung des Autos sind die anderen Verkehrsmittel bei der täglichen Fortbewegung eher unattraktiv. Zudem bestehen kaum Möglichkeiten zum Umstieg zwischen

zwei Verkehrsmitteln. Allenfalls der Parkplatz des Amtsplatzes und der Bahnhof bieten hierfür ein Potenzial. Der Neubau des Bahnhofs bietet Potenziale zur Schaffung alternativer Mobilitätsangebote, die im Zuge der Verkehrswende genutzt werden sollten. Hierzu zählen E-Ladeinfrastrukturen, Sharing- und On-Demand-Systeme als Alternative zum Auto. Damit könnte beispielsweise der tägliche Einkauf oder der Weg zur Arbeit erleichtert werden.

Die Reeser Straße weist aufgrund ihrer hohen Verkehrsfrequenz eine Barrierefunktion auf, die den Ortsteil von den südlich gelegenen Altrheinarmen abschneidet. In der Beteiligung wurden weitere Straßen benannt, in denen mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird. Mittels einer Geschwindigkeitsüberprüfung sollte das Fahrverhalten kontrolliert und ggf. Maßnahmen zur Temporeduzierung eingeführt werden.

Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen wurde zudem mehrfach darauf hingewiesen, dass in der Ortsmitte ein hoher Bedarf an Parkplätzen besteht. Die gegenwärtige Situation wirkt sich jedoch nachteilig auf die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume aus. Zukünftig sollte daher eine neue Strukturierung der ruhenden Verkehrsflächen erfolgen, möglicherweise im Kontext zum geplanten P+R-Parkplatz.

Der Radverkehr ist aus touristischer Sicht bereits gut ausgebaut und bildet auch zukünftig ein wichtiges Potenzial. Verbesserungsmöglichkeiten gibt es zum Beispiel hinsichtlich der E-Ladeinfrastruktur. Die bestehenden Radwege sind für tägliche Wege bislang wenig attraktiv, weshalb eine möglichst schnelle und konfliktfreie Verbindung zwischen Emmerich und Praest empfohlen wird.

Ein zukünftiges Risiko stellen die geplanten Unterführungen dar, welche die Wegebeziehungen innerhalb von Praest deutlich verändern. Verkehrsbelastungen einzelner Straßen können sowohl positive als auch negative Effekte erzeugen, die bislang nur geschätzt werden können. Eine besondere Herausforderung stellt der Wegfall des Bahnübergangs Vonder-Recke-Straße dar, was die Funktionsfähigkeit des Reitvereins einschränkt. Im Zuge der derzeitigen Planungen ist zudem zu vermuten, dass es entlang des Bahnwegs und der neuen Unterführung Praestsches Feld zu Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen kommen kann. Es wird daher empfohlen, die städtischen Einflussmöglichkeiten zur Schaffung einer weiteren Bahnunterführung zu nutzen.

Handlungserfordernisse

- Reduzierung der Geschwindigkeiten im Siedlungsbereich zur Förderung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit
- Bau des neuen Bahnhofs unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit
- Schaffung alternativer Mobilitätsangebote zur umweltfreundlichen Fortbewegung, zum Beispiel Sharing- und On-Demand-Angebote
- Förderung der Fußgängermobilität durch die Etablierung sicherer Überquerungsmöglichkeiten
- Prüfung einer weiteren Unterführung zur Verbesserung der räumlichen Wegebeziehungen im Ortsteil



4.5 Analyse Soziale Infrastruktur und Ortsteilleben

4.5.1 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Das Ortsteilleben von Praest wird in hohem Maße von den sozialen Infrastrukturen und dem Vereinsleben getragen. Aufgrund der geringen Größe des Orts und seiner sozialen Treffpunkte besteht innerhalb des Ortsteils ein großes Gemeinschaftsgefühl.

Kirche St. Johannes Baptist

Die katholische Filiationkirche St. Johannes Baptist fusionierte im Jahr 2005 mit St. Johannes der Täufer in Dornick und St. Antonius in Vrsasselt. Im Zuge der Umgestaltung der Dorfmitte soll die Kirche auch für nicht-kirchliche Nutzungen geöffnet werden; es sollen aber auch weiterhin Gottesdienste stattfinden. Damit geht eine Umgestaltung der Innenausstattung einher. In der Kirche soll künftig auch ein Multifunktionsraum u. a. für die Praester Vereine integriert werden mit der Möglichkeit, Veranstaltungen abzuhalten. Hierfür ist vorgesehen, die Bänke zu entfernen und durch eine Bestuhlung auszutauschen, sodass flexiblere Nutzungen möglich sind. Zudem ist vorgesehen, die Seitenräume der Kirche für Gruppenangebote zu nutzen. Die Vereine treffen sich derzeit im Jugendheim, das zukünftig dem Kita-Neubau weichen wird. Während der Bauzeit sollen die Vereine temporär Räumlichkeiten in der Schule nutzen können.

Katholische Kindertageseinrichtung St. Johannes

Die Einrichtung wird von der katholischen Kirchengemeinde betrieben, verfügt über eine Kapazität von 50 Plätzen und wird von Kindern zwischen drei und sechs Jahren besucht. Das Gebäude weist einen hohen Modernisierungsbedarf auf und soll daher in wenigen Jahren durch einen Neubau auf dem Gelände des derzeitigen Pfarramts ersetzt werden. Eine Modernisierung des teilweise abgängigen und schlecht isolierten Gebäudes ist nicht rentabel.

Mit dem Umbau besteht die Möglichkeit, die Einrichtung um eine dritte Gruppe zu erweitern, sodass künftig auch Kinder unter 3 Jahren die Einrichtung besuchen können.

In der Regel wechseln (fast) alle Kinder gemeinsam von der Kindertageseinrichtung zur Grundschule, weshalb die sozialen Strukturen im Ort sehr stabil sind. Zudem wurde im Rahmen der Expert:innensprache auf das hohe Engagement der Eltern sowie die vernetzende Wirkung der Einrichtung verwiesen.

Der heutige Standort der Kita kann nach Abschluss der Baumaßnahmen mit neuen Nutzungen belegt werden.

Grundschule Michaelschule

Die Grundschule Michaelschule hat ihren Einzugsbereich in den drei Ortschaften Praest, Vrsasselt und Dornick. Die Lage am Rande des Stadtgebiets wirkt sich vorteilhaft aus, da es keine Konkurrenz mit einer anderen Schule um Schüler:innen gibt. Die Schule wurde im Jahr 1963 erbaut und 1983 sowie 2007 erweitert.

Im Jahr 2019 wurde der Schulentwicklungsplan der Stadt Emmerich am Rhein fortgeschrieben. Hier wurde die mittelfristige Entwicklung der Schullandschaft bis zum Jahr 2023/24 untersucht. Im Schuljahr 2017/18 wies die Michaelschule einen Anteil von 27,3 % Schüler:innen mit Migrationshintergrund auf. Die Tendenz ist steigend, liegt aber unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 43,5 %. Es gibt keine Kinder mit festgestelltem sonderpädagogischem Unterstützungsbedarf.

Es werden derzeit weniger Kinder an der Schule angemeldet als in dem Einzugsgebiet wohnen. Die Eingangsquote unterliegt jährlichen Schwankungen und beträgt gemittelt 85,6 %. Anhand dieses Werts wird eine Prognose für die kommenden Jahre ermittelt. Es wird ein sukzessiver Rückgang der Schüler:innenzahlen bis 2023/24 erwartet, der jedoch jährlichen

Schwankungen unterliegt. Für das Schuljahr 2023/24 werden lediglich 25 Einschulungen erwartet, während 2014/15 noch 45 Kinder eingeschult wurden. Aufgrund dieser Zahlen ist durchgehend nur noch eine Klasse pro Jahrgang vorgesehen, während in den vergangenen Jahren zum Teil auch zwei Klassen eines Jahrgangs eingerichtet werden konnten.

Die Schule weist einen guten baulichen Zustand auf, Bedarfe sind nur geringfügig. Im Rahmen des Berichts wird auf das Fehlen eines Sanitätsraums sowie eines Abstellraums für Gartengeräte hingewiesen. Die Ausstattung mit technischen Geräten wie Whiteboards in den Klassenzimmern und Laptops ist gut.

Bei den Betreuungsangeboten ist ein deutlicher Anstieg in den letzten Jahren zu verzeichnen; daher wird auch zukünftig eine Betreuungsquote von über 80 % erwartet. Angeboten werden sowohl eine Offene Ganztags- als auch eine Halbtagsbetreuung. Gegenwärtig macht die Ganztagsbetreuung ca. die Hälfte bei den betreuten Kindern aus, jedoch steht ab 2026 jedem Kind ein Betreuungsplatz in der offenen Ganztagschule zu. Das Betreuungsangebot der OGS stößt an räumliche Grenzen, sollte das Wachstum anhalten. Die Schule bietet Übermittagsbetreuung bis 16:15 Uhr in der OGS an, es können ausreichend Plätze für die vorhandene Nachfrage zur Verfügung gestellt werden. Darunter sind vor allem Alleinerziehende, da Kinder aus klassischen Familien noch traditionell ab Mittag nach Hause gehen.

Aufgrund der sinkenden Schüler:innenzahlen ist zukünftig ein Überhang von sechs Räumen zu erwarten, da die Schule auf volle Zweizügigkeit ausgelegt ist. Sollte es das Ziel sein, die Schule weiterhin eigenständig zu führen, ist es sinnvoll, für einen Zuzug von jungen Familien nach Praest zu sorgen und entsprechende Wohnraumkapazitäten zu schaffen. Auch für den Kita-Neubau erscheint es sinnvoll, wenn mehr Kinder nach Praest zuziehen. Die Schule wird vereinzelt von niederländischen Schüler:innen besucht.





Die Expertin betonte die hohe Relevanz der Schule, die sich in einer räumlichen Konzentration weiterer sozialer Nutzungen befindet. Neben dem öffentlichen Spielplatz der Schule grenzen der Sportplatz des RSV Praest sowie der Schützenverein an die Schule. Zudem wird die Turnhalle der Schule von mehreren Vereinen genutzt. Der Schulhof Platz bietet für verschiedene Veranstaltungen wie Kinderschützenfest und St.-Martins-Zug.

Weiterführende Schulen

Viele Schüler:innen aus Praest besuchen weiterführende Schulen in der Nachbargemeinde Rees. Diese werden den Emmericher Schulen häufig aufgrund des Schulangebots sowie der kürzeren Fahrtzeit vorgezogen.

Vereine

Das jährlich stattfindende Schützenfest des Schützenvereins ist das wichtigste Fest in Praest. Damit trägt es in hohem Maße zur Identität bei. Das Antreten der Schützen vollzieht sich auf dem Amtsplatz, während auf dem Kirchvorplatz ein Gottesdienst stattfindet. Das Fest selbst wird auf dem Schützenplatz, der sich im Besitz des Vereins befindet, veranstaltet. Zusätzlich wird der Schützenplatz an St. Martin sowie für Dorfdiscos genutzt. Die hohe Bedeutung des Schützenfests wurde 2022 ersichtlich. Nachdem der Zeltbauer kurzfristig absagte, halfen 60 Freiwillige am Tag der Veranstaltung beim Aufbau des Ersatzzeltes, damit das Schützenfest stattfinden konnte.

Der RSV Praest 1951 befindet sich am östlichen Ortsrand und verfügt über zwei Fußballplätze. Es bestehen mehrere Jugendmannschaften im Alter der E- bis G-Jugend sowie Senior:innenteams. Darüber hinaus werden Breitensportarten angeboten, darunter Aerobic, Turnen und Turnolino.

Der Reit- und Fahrverein Praest e. V. ist seit 1975 in Praest neben der historischen Reckenburg ansässig. Der Verein verfügt über mehrere Reitplätze, darunter eine Reithalle, ein Dressurviereck, einen Sand-springplatz und einen Rasenspringparcours. Zudem werden dort regelmäßige Turniere abgehalten.

Der Karnevalsverein „11er Rat Praest“ ist ein weiterer relevanter Verein im Ortsteil. Zuletzt erfolgten auch Kooperationen mit dem „Vrasselter Carnevalskomitee“ bei der Austragung von Sitzungen.

Zur Aufwertung des Dorfs trägt der Heimat- und Verschönerungsverein Praest bei. In der Vergangenheit zeigte sich der Verein unter anderem engagiert bei der Gestaltung von Freiräumen, Dorfreinigungsaktionen und der jährlichen Schmückung des Tannenbaums in der Dorfmitte.

Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen wiesen mehrere Bürger:innen auf die „bunte Mischung“ in den Vereinen hin. Die Vereine helfen Zugewanderten bei ihrer Beheimatung in Praest. Insbesondere für Kinder aus nicht-deutschen Familien stellt dies ein wesentliches Potenzial dar.

Dorfidentität

Die Teilnehmenden an den Beteiligungsveranstaltungen berichteten wiederholt von dem hohen Gemeinschaftsgefühl in Praest. Die sozialen Einrichtungen und Vereine tragen dazu wesentlich bei. Ein tieferer emotionaler Bezug zur Stadt Emmerich wurde hingegen kaum erwähnt, man fühlt sich als Praesterin oder Praester. Die Identität hänge auch eng mit dem Schützen- sowie dem Reitverein zusammen.

Die seltene Uferschnepfe sowie die Kopfweide sind prägende Elemente des Landschafts- und Naturraums; diese werden von den Bewohner:innen als Symbole des Orts betrachtet.

Sonstiges

In der Vergangenheit gab es einen Bankautomat an der Kreuzung Raiffeisenstraße/Reeser Straße, der jedoch entfernt wurde. Der gepflasterte Platz besteht weiterhin und könnte perspektivisch für andere Nutzungen verwendet werden (z. B. E-Lade-Säulen). Die nächste Bank-Filiale liegt an der Pionierstraße am südwestlichen Rand des Untersuchungsgebiets.

4.5.2 Expert:innenmeinung



„Viele der älteren Dorfbewohner:innen besuchten auch schon die Kindertagesstätte und die Grundschule. Viele Freundschaften wurden dort geknüpft.“

„Die Kindergartenkinder gehen in der Regel auch auf die Grundschule und schließen langjährige Freundschaften.“

„Die Vereine sind mit das Wichtigste für das Dorfleben.“

„Wir haben einen engen Zusammenhalt im Dorf. Hier kennt jeder jeden, hier grüßt jeder jeden. Das sollte so bleiben.“

„Die Kindertagesstätte ist auch ein sozialer Treffpunkt der Eltern. Der öffentliche Raum davor könnte als Begegnungsraum mit Spiel- und Sitzelementen verbessert werden.“

„Die Grundschule muss auf jeden Fall eigenständig bleiben können.“

4.5.3 Bürger:innenmeinung



„Das Vereinsleben ist ganz wichtig für uns. Die meisten Kontakte entstehen dort.“

„Es braucht mehr Räumlichkeiten für die Vereine.“

„Wir brauchen eine bessere ärztliche Versorgung in Praest.“

„Die umliegende Landwirtschaft und die Pferde sind identitätsprägend für Praest.“

„Die Nachbarschaften haben einen großen Wert. Man kennt sich. Praest sollte nicht zu schnell wachsen, sonst verlieren wir womöglich einen Teil der Identität.“

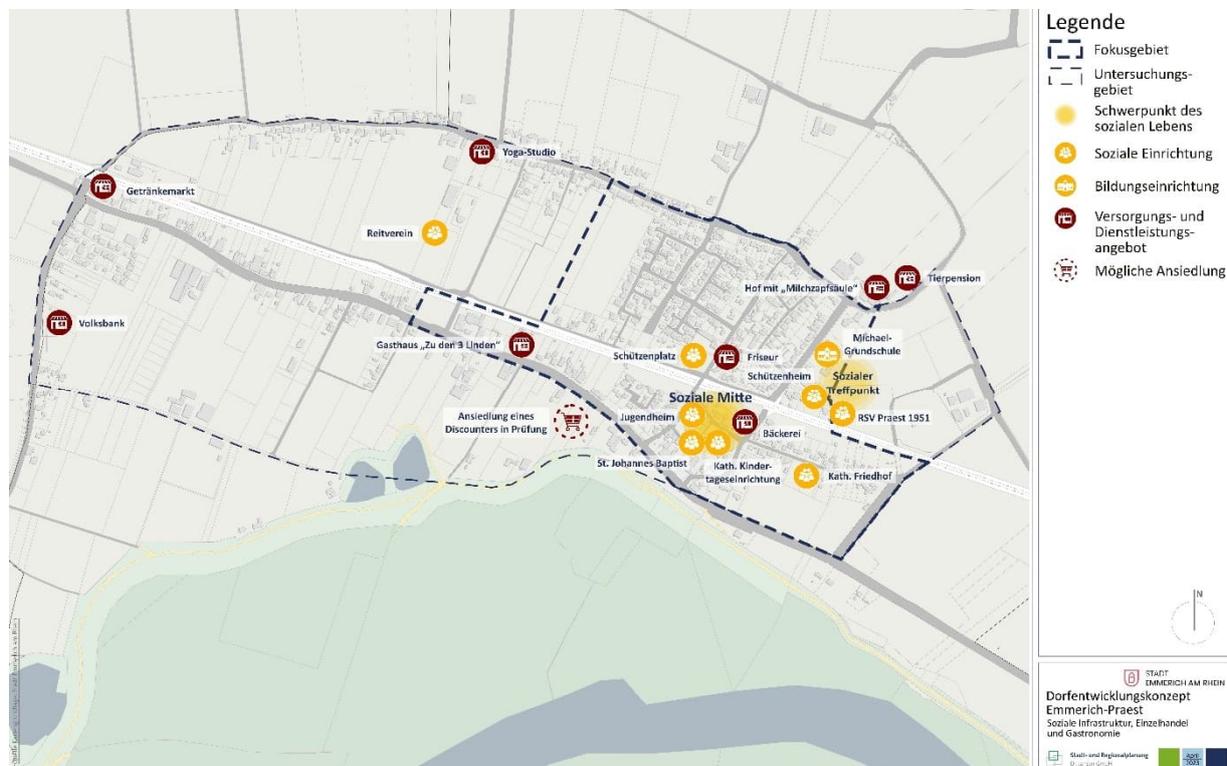
„Toll wäre ein Dorffest mit allen Vereinen zusammen.“

„Wer nach Praest zieht, weiß, dass er sich in einem Verein engagieren sollte. In den Vereinen findet man Anschluss an die Dorfgemeinschaft.“

„Es werden Räume benötigt, das Jugendheim ist jetzt schon sehr voll. Im Kita-Neubau werden künftig weniger Räume untergebracht. In der Kirche könnten z. B. das Blasorchester, der Spielmannszug und der Chor Different Voices proben.“



Abbildung 23: Bestandsanalyse Soziale Infrastruktur, Einzelhandel und Gewerbe



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

4.5.4 Fazit

Das Ortsteilleben von Praest wird in hohem Maße durch die sozialen Infrastrukturen und Vereine geprägt. Der Erhalt der sozialen Infrastrukturen, insbesondere der Grundschule, ist von den Belegungszahlen abhängig, die in direktem Zusammenhang mit der Bevölkerungszusammensetzung stehen. Daher ist künftig eine strategische Wohnbauentwicklung ausdrücklich zu empfehlen (siehe Kapitel 0).

In Anbetracht des demographischen Wandels wird zukünftig das Defizit an Gesundheitsangeboten möglicherweise eine höhere Bedeutung erhalten. Daher wird empfohlen zu prüfen, inwiefern ein (temporäres) allgemein- sowie zahnmedizinisches Angebot zur Verfügung gestellt werden könnte.

Der geplante Neubau der Kindertagesstätte und der weiteren Räumlichkeiten bietet neue Entwicklungsmöglichkeiten in der Ortsmitte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere mit dem Wegfall des

Gemeindsaals wichtige Räumlichkeiten für verschiedene Akteur:innen und Aktivitäten zukünftig entfallen.

Die Belange des Schützenvereins bei der Nutzung der drei wesentlichen Plätze im Ort (Amtsplatz, Kirchvorplatz und Schützenplatz) sollten bei der Neugestaltung der öffentlichen Räume berücksichtigt werden.

Handlungserfordernisse

- Sicherstellung der Eigenständigkeit der Grundschule durch eine strategisch angelegte Wohnbauentwicklung
- Umbau der Kirche und Neubau der Kindertagesstätte
- Evaluierung der Möglichkeit eines alternativen Gesundheitsangebots im Ortsteil
- Erhaltung der Dorfidentität
- Prüfung eines alternativen Nutzungskonzepts für den stillgelegten Bankautomaten

4.6 Analyse Einzelhandel, Gewerbe Landwirtschaft und Tourismus

4.6.1 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot von Praest weist gegenwärtig Defizite auf. Es bestehen lediglich vereinzelte Angebote, ein umfassendes Nahversorgungsangebot gibt es nicht. Somit muss die Wohnbevölkerung auf Angebote in den umliegenden Ortschaften ausweichen. Im Einzelhandelskonzept der Stadt Emmerich aus dem Jahr 2017 sind für die Stadtteile Vrssett und Praest keine Nahversorgungsstandorte vorgesehen.

Derzeit ist abgesehen von einem Bäcker, der auch einige Waren des täglichen Bedarfs (Käse, Butter, etc.) anbietet, und einem Kiosk kein Versorgungsangebot in Praest vorhanden. In der Vergangenheit wurde die Ansiedlung eines 200 bis 300 m² großen Dorfladens geprüft. Auch im Nachbarort Vrssett besteht kein Angebot mehr. Einkäufe müssen in Emmerich oder Rees getätigt werden. Der nächste Supermarkt ist gegenwärtig ein EDEKA in Rees-Millingen ca. 6 km entfernt. In einer Entfernung von rund 7 km befinden sich in Emmerich mehrere Discounter und Vollsortimenter. Diese sind – neben dem Auto – auch mit öffentlichem Nahverkehr (Bus und Bahn) erreichbar, jedoch ist die Anbindung aufgrund der geringen Takung für viele Bewohner:innen unattraktiv.

Einzelne Bauernhöfe im Umfeld von Praest verkaufen ihre Waren über Hofläden und Automaten. Hierzu zählt beispielsweise die „Milchzapfsäule“ eines Landwirts am nördlichen Rand des Ortsteils. Hiermit kann jedoch nur ein spezifisches Angebot abgedeckt werden. Das Nahversorgungsangebot wird zudem um einen kleinen Getränkemarkt an der Kreuzung der Reeser Straße zur Grüne Straße ergänzt. Aufgrund der Distanz sowie der geringen Qualität der Fuß- und Radwege in und außerhalb von Praest wird ein Großteil der Einkäufe jedoch per Auto getätigt.

Vor einigen Jahren bestand ein Versorgungsangebot in Form eines kleinen Bauernmarkts, der durch die Bevölkerung rege genutzt wurde. Da die einmal wöchentliche Durchführung für den Landwirt jedoch nicht rentabel war, wurde der Bauernmarkt eingestellt. Das Angebot umfasste Obst, Gemüse und Blumen. Zuvor hatte es Überlegungen gegeben, das Angebot um Fleisch und Käse auszuweiten.

Entwicklung eines Versorgungsangebots

Ein Projektentwickler verfolgt derzeit die Ansiedlung eines Netto-Discounters an der Reeser Straße in Praest auf Höhe der Straße Praestsches Feld. Sein Einzugsgebiet würde ca. 5.000 Personen sowie die Laufkundschaft derjenigen, die die B 8 entlangfahren, umfassen. Die Stadt Emmerich rechnet mit einer zügigen Realisierung des Discountmarkts. Der Markt soll die Versorgung für Vrssett und Praest sicherstellen. Innerhalb der Ortsmitte gibt es keine potenziellen Flächen für einen Nahversorger.

Hinsichtlich der Nachhaltigkeit und der Anbindung an den Ort zu Fuß und mit dem Rad sollte auf eine hohe Sicherheit und Qualität geachtet und der Markt nicht einseitig auf Pkw-Verkehr ausgerichtet werden. Denkbar sind eine Dach- und/oder Fassadenbegrünung und PV-Anlagen. Außerdem kann das am Parkplatz geplante Café eine wichtige Funktion für die Naherholung und den Tourismus im Umfeld von Praest übernehmen, da bisher keine Einkehrmöglichkeiten für z. B. Radfahrende bestehen. Entsprechend attraktiv sollte das Café in Richtung Landschaftsraum (Deich) situiert werden. Es ist angedacht, in der Nachbarschaft zusätzlich Neubauwohnungen zu entwickeln.

Das Gasthaus „Zu den 3 Linden“ befindet sich an der Reeser Straße und weist ein gehobenes Preisniveau auf, es ist zumeist nur abends geöffnet. Somit ist es wenig geeignet als spontane Einkehrmöglichkeit für Tagestourist:innen.



Weitere Dienstleistungsangebote innerhalb des Ortsteils sind ein Friseur am Schützenplatz sowie das „centrum für körper, geist + seele“ an der Grüne Straße (u. a. Yoga-Studio). An der Grüne Straße bietet außerdem eine Tierpension ihre Dienste an. Außerdem gibt es eine Firma für Sanitär- und Heizungsbau.

Im Stadtteil befinden sich mehrere Wohngebäude, die eine untergeordnete gewerbliche Nutzung aufweisen. Hierbei handelt es sich in der Regel um Selbstständige.

4.6.2 Expert:innenmeinung



„Die Ansiedlung eines Nahversorgungsmarkts sollte oberste Priorität haben. Das wäre gerade für die ältere Bevölkerung ganz wichtig.“

„Wir brauchen unbedingt schnelleres Internet.“

„Es ist ein Standortnachteil, dass es in Praest nur so wenige Arbeitsmöglichkeiten gibt.“

4.6.3 Bürger:innenmeinung



„Vielleicht auch mal Mischnutzungen in den Gebäuden, damit es lebhafter wird.“

„Praest ist ein Wohnort, bisher aber kein Arbeitsort. Vielleicht braucht es zukünftig auch Möglichkeiten zum (digitalen) Arbeiten.“

„Das Einkaufsangebot in der Dorfmitte sollte bestehen bleiben.“

„Der Radweg auf dem Deich wird gut angenommen. Wir sollten das Potenzial für den Tourismus besser nutzen.“

„Um einkaufen zu gehen, nehmen die allermeisten Bewohner:innen ihr Auto. Anders ist der Einkauf kaum zu bewerkstelligen.“

4.6.4 Fazit

Die geplante Ansiedlung eines Nahversorgungsmarkts bietet für Praest sowie die umliegenden Stadtteile ein großes Potenzial. Insbesondere für Praester:innen besteht hiermit die Möglichkeit, künftig Einkäufe zu tätigen, ohne das Auto dafür zu nutzen. Neben einer besseren fußläufigen Anbindung des Discounters sollten in diesem Kontext auch alternative Mobilitätsangebote wie Lastenräder geprüft werden. Das am Markt geplante Café sollte nicht nur attraktiv für motorisierte Kund:innen sein, sondern auch für Praester:innen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind sowie Fahrradtourist:innen, die hier Station machen. Bei der Planung sollte daher eine Lage am Landschaftsraum, ausreichend Verschattung und eine gute Anbindung an den Deich sichergestellt werden. Darüber hinaus wird empfohlen, mithilfe von baurechtlichen Steuerungsmöglichkeiten Einfluss auf eine möglichst klimafreundliche Bebauung und Freiraumgestaltung des Discounters zu nehmen.

Praest ist vor allem Wohnort und kein Arbeitsort. Die meisten Menschen pendeln in andere Orte zur Arbeit. Aufgrund der Regionalverkehr- und Autobahn-anbindung besteht die Möglichkeit, auch Ziele in größerer Entfernung relativ zügig zu erreichen. In diesem Kontext stellen Megatrends wie die Flexibilisierung der Arbeitswelt eine Chance für die Dorfentwicklung dar. Dies könnte sich möglicherweise als Standortfaktor für jüngere Erwachsene erweisen.

Im Bereich des Gewerbes sowie der Landwirtschaft bestehen keine Handlungsbedarfe.

Handlungserfordernisse

- Ansiedlung eines Nahversorgungsmarkts mit klimafreundlichen Standards
- Ausbau touristischer Fahrradinfrastruktur
- Etablierung moderner Arbeitsmöglichkeiten im Dorf sowie der dazu notwendigen Infrastruktur
- Evaluierung weiterer Ansiedlungen wie gastronomischer Betriebe



4.7 Gesamtfazit

Stärken

Praest verfügt über einen hohen Zusammenhalt innerhalb der Dorfgemeinschaft. Viele Bewohner:innen leben seit Jahrzehnten im Dorf und identifizieren sich in hohem Maße mit Praest. Das Dorfleben definiert sich stark über das Vereinsleben. Insbesondere der Schützenverein hat eine hohe Bedeutung für die Gemeinschaft. Das jährlich stattfindende Schützenfest nimmt nach Aussage der Bewohner:innen eine bedeutende Rolle ein.

Baulich weist der Stadtteil durch die Backstein-Fassaden eine einheitliche Charakteristik auf. Das Ortsbild wird geprägt durch Einfamilienhäuser mit ein bis zwei Vollgeschossen und Satteldächern. Die Kirche in der Dorfmitte ragt als solitärer Bau und Hochpunkt hervor und dient als Landmarke, die bereits vom Deich zu erkennen ist.

Die Anbindung an den Regionalverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor für das Dorf, auch im Hinblick auf Pendelverbindungen nach Arnhem sowie ins Ruhrgebiet. Ihre Attraktivität ist aufgrund der Takung von einer Stunde jedoch deutlich herabgesetzt.

Der umliegende Landschaftsraum bietet große Qualitäten zur Naherholung. Insbesondere der Deich entlang der Altrheinarme wird von der Bevölkerung und von Radtourist:innen gut angenommen.

Schwächen

Der hohe Nachfrageüberhang nach Grundstücken und Immobilien verhindert den Zuzug von Familien nach Praest. Auch ehemalige Praester:innen, die zurück in ihr Dorf ziehen möchten, können keine Wohnung oder Haus finden. Aufgrund des undifferenzierten Immobilienangebots bestehen zudem zielgruppenspezifische Angebotsdefizite. Für ältere Menschen, die seit vielen Jahrzehnten in Praest verwurzelt sind, bestehen keine Möglichkeiten zum Umzug in eine kleinere und barrierefreie Wohnung. Das Defizit an preisgünstigen Wohnungen begünstigt zudem den Fortzug junger Erwachsener.

Die Dorfmitte, bestehend aus dem Amtsplatz und dem Kirchvorplatz, weist eine unzureichende Gestaltung auf. Insbesondere der Amtsplatz wird durch eine unstrukturierte und versiegelte Fläche geprägt, die vorwiegend zum Parken genutzt wird. Die Dorfmitte wird daher vorwiegend als Transitraum und weniger zum Verweilen genutzt. Die ansässigen Nutzungen haben keinen Bezug zum öffentlichen Raum.

Es besteht ein Mangel an Aufenthaltsflächen für Kinder und Jugendliche. Nördlich der Bahngleise kann der Spielplatz erst nach Ende der Schulzeit genutzt werden, wodurch ein Angebot für U6-Kinder fehlt. Im Neubaugebiet im Bereich der Straße Praestsches Feld fehlt ein erreichbarer Spielplatz gänzlich. Zudem entsteht über den Wegfall des öffentlichen Spielplatzes neben der Kirche als Folge des geplanten Kita-Neubaus ein Defizit südlich der Bahngleise. Darüber hinaus fehlen Aufenthaltsorte für Jugendliche.

Auf kurzen Strecken (innerhalb Emmerichs) bestehen kaum umweltfreundliche Alternativen zum Auto. Das Bussystem wurde in der Beteiligung von einem Großteil der Teilnehmenden als nicht ausreichend bewertet. Die Wege für den Rad- und Fußverkehr sind ausbaufähig, außerdem bestehen auch keine alternativen Mobilitätsangebote. Durch die bandartigen Siedlungsadern entlang der Reeser Straße und Grüne Straße sind zum Teil innerhalb des Dorfs lange Wege nötig, weshalb auch innerhalb des Dorfs viele Wege nicht zu Fuß bewältigt werden können.

Infolge der unzureichenden Nahversorgung können die Praester:innen Wege des täglichen Bedarfs nicht fußläufig bestreiten, daher wird meist das Auto genutzt. Insbesondere für Senior:innen, die ggf. nicht mehr sicher Auto fahren können, stellt dies einen erheblichen Nachteil dar. Ist das Fahrrad aufgrund der großen Distanz zum nächsten Nahversorger keine Alternative, dann sind sie auf die unattraktiven Busverbindungen angewiesen. Neben dem Mangel an Einkaufsmöglichkeiten fehlen auch Angebote zur ärztlichen Versorgung sowie Dienstleister.

Chancen

In Praest befinden sich mehrere unbebaute Flächen, die sich grundsätzlich für eine Wohnbebauung eignen. Sie unterscheiden sich in ihrer Lage, Größe und Eigentumsverhältnisse. Damit bestehen vielfältige Möglichkeiten zur strategischen Dorfentwicklung in den nächsten Jahren. Im weiteren Verlauf ist zu prüfen, welche Flächen für eine Bebauung infrage kommen.

Die sich in Planung befindliche Ansiedlung eines Discounters könnte das Nahversorgungsangebot in Praest deutlich verbessern. Hiervon würden mutmaßlich auch die Ortsteile Vrsasselt und Dornick profitieren. Es besteht das Potenzial, das geplante Café am Discounter auch für touristische Zwecke zu nutzen.

Das touristische Potenzial von Praest fußt auf dem attraktiven Radweg entlang des Deichs. Dieser ist aufgrund seiner Wegeführung für tägliche Wege eher ungeeignet, bietet jedoch gute Naherholungsqualitäten. Die hohe Auslastung der Ferienwohnungen lässt darauf schließen, dass Praest ein unerschlossenes wirtschaftliches Potenzial für Radtourist:innen aufweist.

Im Zuge der bereits geplanten Umbaumaßnahmen in der Dorfmitte, bei denen unter anderem ein Neubau der Kindertagesstätte vorgesehen ist, besteht die Möglichkeit eines umfassenden Umbaus und einer Aufwertung der öffentlichen Räume.

Praest weist die jüngste Bevölkerung aller Ortsteile in Emmerich auf und bietet daher auch für die Gesamtstadt wichtige Potenziale. Im Kontext des demographischen Wandels ist die junge Bevölkerung ein wichtiges Potenzial. Die positive Bevölkerungsprognose für die kommenden Jahre lässt darauf schließen, dass der Ortsteil weiterhin eine hohe Attraktivität aufweisen wird.

Risiken

Die stärkere Zerteilung des Ortsteils in Folge des Ausbaus der Betuwe-Linie und ihrer Lärmschutzanlagen stellt eine Beeinträchtigung der zukünftigen Entwicklung Praests dar. Gleichzeitig entfallen mit den zukünftigen Unterführungen die langen Standzeiten an den Bahnschranken. Die zukünftigen Wegebeziehungen innerhalb des Ortsteils verändern sich. Die daraus entstehenden Belastungen sind noch nicht absehbar. Die Straße Praestsches Feld wird stärker von motorisiertem Verkehr frequentiert, während die Sulenstraße vermutlich weniger genutzt wird als heute. Die direkte Verbindung zwischen Dorfmitte und Schützenplatz wird unterbrochen, da der Bahnübergang Raiffeisenstraße entfällt. Der Wegfall des Bahnübergangs Von-der-Recke-Straße hat zur Folge, dass die Verbindung wesentlicher Standorte des Reit- und Fahrvereins Praest e. V. unterbrochen wird und möglicherweise Nutzungskonflikte im Umfeld der neuen Unterführungen auslöst. Zudem ist unklar, ob durch die neuen Wegebeziehungen längere Wege oder vermeidbare Durchgangsverkehre entstehen, z. B. beim Bringen und Abholen von Kindern am Kindergarten.

Die Grundschule könnte aufgrund der sinkenden Schüler:innenzahlen zukünftig ihre Eigenständigkeit verlieren. Dies ergibt sich aus einem demographischen Ungleichgewicht, da zuletzt nicht ausreichend Familien mit Kindern in Praest wohnhaft wurden. Das Dorfleben wird in hohem Maße von der Beständigkeit der sozialen Infrastrukturen beeinflusst, ihre Kontinuität trägt zur Attraktivität des Dorfs bei. Der Schulstandort soll auch bei weiter sinkenden Schüler:innenzahlen erhalten bleiben, würde jedoch mit einer weiteren Grundschule zusammengelegt und das Kollegium anschließend für beide Standorte arbeiten. Dies hätte Auswirkungen auf die sozialen Strukturen und die Identität als Dorfgrundschule. Auch der Kindergarten ist von ausreichenden Kinderzahlen abhängig.



Das Risiko, das sich aus den Auswirkungen des Klimawandels ergibt, ist für Praest als gering einzuschätzen. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass Starkregenereignisse die Funktionsfähigkeit der Bahnunterführungen nicht einschränken. Auch sollten die öffentlichen Räume so angepasst werden, dass der Bildung von Hitzeinseln vorgebeugt wird. Dies betrifft vor allem den Amtplatz, der in seiner gegenwärtigen Gestaltung zu sehr versiegelt und zu wenig von Bäumen verschattet ist.

Fazit

Aus den dargestellten Herausforderungen ergeben sich die Anforderungen an die zukünftige Dorfentwicklung von Praest. Hierzu zählen unter anderem baulich-gestalterische Aufwertungen, zum Beispiel der öffentlichen Räume in der Dorfmitte sowie des Umfelds der künftigen Schallschutzwände. Auch die Neustrukturierung der sozialen Infrastrukturen im Ortskern ist eine wesentliche Aufgabe der künftigen Dorfentwicklung. Darüber hinaus bestehen demografische und sozialintegrative Bedarfe, die zum Beispiel neue Wohnangebote erfordern. Zudem sind die Belange des Klimaschutzes und der Klimawandelfolgenanpassung zu berücksichtigen. Die Minderung von Emissionen sowie die Gestaltung öffentlicher (Grün-)Räume im Kontext von Hitzetagen und die Vermeidung von Beeinträchtigungen infolge von Starkregenereignissen stellen wesentliche Aufgaben für die Zukunft dar.

Die engagierte Dorfbevölkerung stellt bei der zukünftigen Entwicklung einen wesentlichen Unterstützungsfaktor dar. Das Potenzial, Prozesse der Dorfentwicklung aus der Bevölkerung heraus zu entwickeln, gilt es langfristig zu sichern und zu fördern.

Das Maßnahmenprogramm zielt daher darauf ab, gegenwärtige Bedarfe des Ortsteils zu erfüllen und zukünftige Herausforderungen zu antizipieren. Die Funktion als familienfreundlicher Wohnstandort sollte gestärkt werden. Hierbei gilt es, durch vielfältige Wohnmöglichkeiten die Attraktivität für verschiedene Alters- und Zielgruppen zu verbessern. Darüber hinaus sollten weitere Funktionen im Ort erhalten bzw. zu ergänzt werden: Neben der Etablierung von Einkaufsmöglichkeiten sollte auch eine mögliche ärztliche Versorgung geprüft werden.

Praest bietet aufgrund seiner Lage zwischen den Landschaftsräumen sowie durch den Bahnanschluss vielfältige Lagepotenziale, um sich als attraktives Dorf für verschiedene Generationen zu profilieren. Die Potenziale sollten künftig weiterentwickelt werden, damit Praest kommenden Herausforderungen resilient begegnen kann.

Abbildung 24: Analyse der Potenziale und Mängel



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW



Fünftes Kapitel

Leitmotiv und Ziele für die Dorferneuerung



5 Leitmotiv und Ziele für die Dorferneuerung

Der Emmericher Ortsteil Praest ist gegenwärtig ein fast reiner Wohnort, der stark nachgefragt ist. In den kommenden Jahren steht Praest jedoch vor mehreren Herausforderungen, die einen großen Einfluss auf die Dorfstrukturen nehmen werden. Der Ausbau der Betuwe-Linie wird die bestehende Zweiteilung des Siedlungskörpers optisch verstärken und Wegebeziehungen verändern. Zudem stellt das zunehmende demographische Ungleichgewicht die sozialen Infrastrukturen infrage, die bislang eine große Bedeutung für das soziale Gefüge haben (v. a. die Grundschule). Die zukünftige Ausrichtung der Wohnbauentwicklung sollte daher ein nachhaltiges Wachstum ermöglichen.

Angesichts der globalen Erwärmung sollte sich die Mobilität der Praester:innen in Richtung klimagerechterer Formen weiterentwickeln – eine günstige Ausgangssituation bietet der Haltepunkt Praest, der in seinem gegenwärtigen Zustand jedoch nicht einer modernen Mobilitätsstation entspricht. Klima- und Umweltschutz sowie die Anpassung an sich verändernde Lebensbedingungen (zunehmende thermische Belastung, vermehrte Starkregenereignisse etc.) stellen wesentliche Herausforderungen dar.

Demgegenüber stehen verschiedene zukünftige Chancen. Hierzu gehört die potenzielle Ansiedlung eines Discounters, der die Nahversorgung in Praest wesentlich verbessern würde. Der geplante Neubau der Kindertagesstätte und die Umgestaltung der Kirche zu einem multifunktionalen Raum, der auch Vereinen und anderen Gruppen für Versammlungen offen steht, ermöglicht die Anpassung der sozialen Infrastrukturen an aktuelle Bedürfnisse. Im Zuge dessen können die öffentlichen Räume der Dorfmitte, der Amtsplatz und der Kirchvorplatz, an zeitgenössische Bedarfe ausgerichtet und neu gestaltet werden. Auch die Lage Praests zwischen zwei herausragenden Naturräumen bietet Potenziale, die bislang nicht genutzt wurden.

Die benannten Chancen und Herausforderungen erfordern eine strategische Planung, um Praest zukunftsfähig aufzustellen. Mithilfe der nachfolgend dargestellten Weichenstellungen soll Praest als attraktiver Ortsteil gestärkt werden. Die Maßnahmen zielen darauf ab, Praest nachhaltig zu stabilisieren und seine Funktionsfähigkeit aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus soll Praest um weitere Funktionen ergänzt werden, die sich positiv auf das Leben im Ortsteil auswirken.

„Starkes Praest: Nachhaltig wohnen, bewegen und zusammenkommen“

Die Maßnahmen des Dorfentwicklungskonzepts Emmerich-Praest dienen dem Zweck, den Ortsteil zukunftsgerichtet aufzustellen. Es werden Impulse gesetzt, um Praest als Lebensort attraktiv zu gestalten und resilient gegenüber zukünftigen Herausforderungen zu machen. Die lebendige und engagierte Dorfgemeinschaft bildet das Fundament für den Wandel.

Das Konzept zielt mit den verschiedenen Maßnahmen darauf ab, die Potenziale des Orts herauszuarbeiten und zu entfalten. Praest wird als Wohnstandort sehr geschätzt, und entsprechend hoch ist die Nachfrage. Die umliegenden Landschaftsräume bieten ein großes Potenzial, das besser erschlossen werden sollte. Nicht zuletzt bietet der Ausbau der Betuwe-Linie neben den negativen Effekten auch Chancen, die genutzt werden können. Zugleich soll den beschriebenen Risiken, darunter dem Verlust sozialer Infrastrukturen, mit gezielten Planungen begegnet werden.

Die zukünftige Entwicklung des Dorfs wird sich auf Nachhaltigkeit ausrichten, um einen Beitrag zu liefern, die Lebensgrundlagen aller zu sichern und die notwendigen Schritte in Richtung Klimaschutz und Klimaanpassung zu gehen. Alle Wohnungsneubauten und neu entstehenden Wohngebiete werden daher den Anforderungen an Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit angepasst – bei der Bauweise, in den

Freiräumen und der Wasserbewirtschaftung. Aber sie sollen auch sozial nachhaltig sein, d. h. es werden unterschiedliche Wohnformen realisiert, in Teilen bezahlbar auch für geringe Einkommen und barrierefrei für ältere Menschen.

Das Bewegen im Dorf wird attraktiver für alle, die zu Fuß gehen und Fahrrad fahren. Ein grünes Band, das dazu einlädt, sich sportlich zu betätigen, verbindet die öffentlichen Orte im Dorf, aber auch die Landschaftsräume, die Altrheinarme und den Hetter-Milinger Bruch. Der Amtplatz und der Kirchvorplatz werden grüner und mit Elementen ausgestattet, die zum Verweilen einladen. Eine Mobilstation am neuen Haltepunkt Praest eröffnet den Praester:innen eine größere Vielfalt an Mobilitätsformen und zusätzlichen Service. Die Schallschutzwände der Betuwe-Linie erhalten eine ansprechende Gestaltung, um die trennende Wirkung abzumildern.

Der gute Zusammenhalt in der Praester Bevölkerung soll erhalten und gestärkt werden. Dafür wird in die soziale Mitte investiert, neben dem Amtplatz und dem Kirchvorplatz ist dies auch das Ensemble von Kirche und Kindergarten-Neubau. Das grüne Band verbindet diese soziale Mitte mit der Grundschule, dem zweiten Schwerpunkt des Dorflebens. Die wohnortnahe Versorgung des Stadtteils soll künftig mithilfe eines Discountmarkts sichergestellt werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen werden vier Handlungsfelder definiert:

1. Wohnen, leben und versorgt sein
2. Nachhaltige Grün- und Aufenthaltsräume
3. Zukunftsgerichtete Mobilität
4. Prozess und Umsetzung

Abbildung 25: Räumliches Leitbild



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

5.1 Abgrenzung des Erneuerungsgebiets

Das Erneuerungsgebiet des Dorfentwicklungskonzepts Emmerich-Praest umfasst im Wesentlichen den kompakten Siedlungskern des Ortsteils, der auch über wichtige Funktionen abseits des Wohnens verfügt. Innerhalb des abgegrenzten Gebiets sind unter anderem der Amtplatz mit Kirche und Kindertagesstätte, der künftig umzubauende Bahnhof, die Grundschule sowie der geplante Discountmarkt zu verorten. Die im folgenden Kapitel dargestellten Maßnahmen innerhalb des Gebiets sollen Praest künftig als Wohn- und Lebensstandort gezielt aufwerten.

Dabei schließt die Abgrenzung auch die dargestellten Wohnbaupotenzialflächen an den Siedlungsändern ein, die für die zukünftige Entwicklung von Praest eine wichtige Bedeutung haben. Im Westen verläuft die Grenze des Programmgebiets westlich der Vonder-Recke-Straße, da diese von den Umbaumaßnahmen der Betuwe-Linie betroffen ist. Südlich inkludiert das Programmgebiet den Deich, der künftig den Abschluss des Grünen Bands bildet. Der Grenzverlauf wird im Osten durch das Haus Offenburg sowie die Sportplätze gebildet. Auch wird die Wiesenstraße als Ortsausgang im Erneuerungsgebiet integriert.

Abbildung 26: Abgrenzung des Erneuerungsgebiets



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

Handlungsfeld A: Wohnen, leben und versorgt sein



Handlungsfeld A befasst sich mit der nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Das Kernthema ist hierbei die Weiterentwicklung des Wohnangebots für verschiedene Zielgruppen. Als Reaktion auf die hohe Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt und die demographische Ungleichverteilung wird eine strategische und nachhaltige Wohnbauentwicklung angestrebt. Praest ist der Ortsteil von Emmerich mit der jüngsten Bevölkerung und sollte auch künftig insbesondere für junge Menschen attraktiv sein. Hierzu zählt, Funktionen und Angebote für junge Familien zur Verfügung zu stellen, um das Leben in Praest attraktiv zu gestalten. Im Kontext des demographischen Wandels gilt es jedoch darüber hinaus, Angebote für alle Generationen und vor allem barrierefreien Wohnraum für Ältere sicherzustellen. Neben einem diversifizierten Wohnangebot sollten künftig auch weitere Versorgungs-, Fortbewegungs- und Arbeitsmöglichkeiten etabliert werden.

Entwicklungsziele

- Neue Wohnbauflächen zur Förderung der Eigentumsbildung und Attraktivierung des Stadtteils für junge Familien
- Diversifizierung des Wohnangebots, um alle Zielgruppen mit entsprechenden Angeboten zu versorgen; Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit
- Versorgungsinfrastruktur an zunehmend ältere Bevölkerung anpassen und einen Ausbau der barrierefreien Mobilität durchführen
- Nutzungskonzept für einen Neubau auf dem Standort der gegenwärtigen Kindertagesstätte
- Schaffung kurzer Wege im Siedlungsgefüge
- Erhalt des regionaltypischen Ortsbilds

Folgende Projekte werden empfohlen

- Strategische und nachhaltige Wohnbauentwicklung
- Senior:innen-Wohnungen mit Pflegestation am Amtsplatz
- Ansiedlung eines Discountmarkts an der Reeser Straße
- Neubau der Kindertagesstätte
- Umbau der Kirche als multifunktionales Gebäude



Handlungsfeld B: Nachhaltige Grün- und Aufenthaltsräume



Handlungsfeld B thematisiert die Gestaltung umweltfreundlicher Grün- und Aufenthaltsräume. Die Dorfmitte, bestehend aus Amtsplatz und Kirchvorplatz, soll künftig als grüner Begegnungsraum mit umliegenden sozialen Infrastrukturen qualifiziert werden. Die artenreichen Freiräume der Altrheinarme und des Hetter-Millinger Bruchs fassen das Dorf räumlich ein und sollen künftig mit einem durch Praest verlaufenden grünen Band verzahnt werden. Die Verknüpfung verbessert die Erreichbarkeit der Naturräume und fördert zugleich die Naherholungsmöglichkeiten für Praester:innen und Tourist:innen. Mithilfe von verschiedenen Spiel- und Bewegungsangeboten für verschiedene Altersgruppen werden auch innerhalb der Dorfstruktur neue Impulse für die Naherholung und den Artenschutz geleistet.

Entwicklungsziele

- Umgestaltung der Ortsmitte unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungen sowie den Anforderungen an Klimawandel und -anpassung
- Qualifizierung und Erweiterung der Spiel- und Bewegungsangebote für verschiedene Altersgruppen
- Räumliche Verknüpfung der Landschaftsräume Hetter-Millinger Bruch und Altrheinarme durch Emmerich Praest

Folgende Projekte werden empfohlen

- Ein grünes Band für Praest
- Neugestaltung des Amtsplatzes als Dorfmitte
- Umgestaltung des Kirchvorplatzes
- Bewegungskonzept für alle Generationen

Handlungsfeld C: Zukunftsgerichtete Mobilität



Der Ausbau der Betuwe-Linie und ihrer Schallschutzmaßnahmen stellen eine räumliche Zäsur des Dorfs dar. Im Zuge des Umbaus gilt es jedoch, die Chancen der Maßnahme zu nutzen. Zur Reduzierung der Barrierewirkung ist eine Gestaltung der Lärmschutzwände vorgesehen. Die Verlegung des Bahnhofs bietet zudem die Möglichkeit für eine flexible und regionale Mobilität. Zugleich soll der Bahnhof als Verknüpfungspunkt für nachhaltige, multimodale Fortbewegungsmittel etabliert werden. Innerhalb des Siedlungskörpers werden möglichst kurze Wege angestrebt, die den Verzicht auf das Auto erleichtern. Damit soll auch ein Beitrag zur Förderung der ökologischen Nachhaltigkeit geleistet werden.

Entwicklungsziele

- Reduzierung der zukünftigen Barrierewirkung durch die Betuwe-Linie durch räumliche und gestalterische Maßnahmen
- Anreize zur Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen setzen
- Schaffung alternativer Mobilitätsangebote zur Fortbewegung innerhalb und außerhalb von Praest
- Nachhaltige Arbeitswege für Berufspendler:innen ermöglichen

Folgende Projekte werden empfohlen

- Gestaltung der Schallschutzwände an der Betuwe-Linie
- Multimodales Mobilitätsangebot Bahnhof Praest
- Transformation des Bahnwegs als Radverkehrsrouten

Handlungsfeld D: Prozess und Umsetzung



Handlungsfeld D beinhaltet die Schritte, die für eine zielgerichtete Vorbereitung und Umsetzung des Dorfentwicklungskonzepts Praest erforderlich sind.

Entwicklungsziele

- Effiziente Planung und Umsetzung des Konzepts
- Instrumente zur Umsetzung des Dorfentwicklungskonzepts

Folgende Projekte werden empfohlen

- Erstellung Dorfentwicklungskonzept
- Projektmanagement und Evaluierung



Sechstes Kapitel

Maßnahmenprogramm

So erreichen wir unsere Ziele



6 Maßnahmen- und Handlungskonzept

6.1 Handlungsfeld A: Wohnen, leben und versorgt sein

6.1.1 Strategische und nachhaltige Wohnbauentwicklung

Projekt	Strategische und nachhaltige Wohnbauentwicklung	A1
Priorität	A	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Erarbeitung eines nachhaltigen Bebauungs- und Entwicklungskonzepts▪ Behutsame Entwicklung der Wohnbauflächen unter Berücksichtigung der demographischen und ökologischen Erfordernisse▪ Schaffung neuer Wohnbauflächen▪ Diversifizierung des Wohnangebots▪ Schaffung von barrierefreien Wohnangeboten für ältere Menschen▪ Schaffung von bezahlbaren Wohnungen für Singles bzw. junge Erwachsene	
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Der Wohnungsmarkt in Praest weist einen deutlichen Nachfrageüberhang auf, sodass derzeit nahezu keine Leerstände oder freie Baufelder existieren. Im Rahmen der Expert:innengespräche und den Beteiligungsveranstaltungen wurde deutlich, dass sich viele für Immobilien in Praest interessieren. Durch den Mangel an Wohnangeboten könnte zukünftig ein demographisches Ungleichgewicht in der Bevölkerung auftreten, das heißt, dass einige Altersgruppen überrepräsentiert und andere unterrepräsentiert sein werden. Darüber hinaus fehlen zielgruppenspezifische Wohnangebote im Ortsteil, insbesondere kleine (barrierefreie) Wohnungen. Senior:innen, die aufgrund ihres Alters eine kleinere Wohnung innerhalb von Praest beziehen wollen, fehlt ein adäquates Angebot, sodass große Einfamilienhäuser weiterhin von ein bis zwei Personen bewohnt werden. Zudem mangelt es an (preiswerten) Angeboten für junge Erwachsene im Dorf, die daher trotz eines Bleibewunschs wegziehen müssen.</p>	
	<p>Projekthalt</p> <p>Es wird empfohlen, den hohen Bedarf an Wohnflächen durch die Ausweisung neuer Wohngebiete zu decken. Da durch die weitere Flächenversiegelung negative ökologische Auswirkungen zu erwarten sind, wird eine Wohnbauentwicklung mit ökologischer und klimafreundlicher Konzeption empfohlen.</p> <p>Angesichts der Herausforderungen von Klimawandel und Energiewende sollten bei der Entwicklung hohe klimarelevante Standards gesetzt werden. Dazu zählen eine Minimierung der Flächenversiegelung, regenerative Energien und die Verwendung nachhaltige Baustoffe.</p>	

In den klimafreundlichen Wohnquartieren sollten Photovoltaikanlagen und Dachbegrünungen implementiert werden. Außerdem wird ein dezentrales Regenwassermanagement empfohlen, um das Regenwasser lokal versickern zu lassen und dem Grundwasserspiegel zuzuführen. Die Flächenversiegelung, im Vergleich zur ortsteilüblichen Bebauung, sollte z. B. zugunsten einer höheren Geschossigkeit reduziert werden. Parkplätze sollten nur teilversiegelt ausgeführt werden, die Versiegelung von Vorgärten über einen Stellplatz hinaus unterbunden werden.

Es besteht der Bedarf nach einem vielseitigen Wohnangebot, das über die in Praest dominierende Typologie des freistehenden Einfamilienhauses hinausgeht. Empfohlen werden daher auch Mehrfamilienhäuser mit bis zu drei Geschossen, die als städtebaulich vertretbar bewertet werden. Für potenzielle Baugebiete, die an die Reeser Straße angrenzen, könnte die potenzielle Bebauungsstruktur zugleich positive Synergieeffekte herstellen. Eine entsprechend hohe Gebäudekante könnte einen Lärmschutz entlang der Reeser Straße bilden.

Die Mobilität innerhalb einer solch neuen und nachhaltigen Wohnbauentwicklung sollte auch auf zukünftige Mobilitätsformen ausgerichtet sein und insbesondere Verkehrsarten abseits des motorisierten Individualverkehrs unterstützen. Außerdem sollten in den nachhaltigen Wohngebieten zentrale und nachbarschaftliche Parkangebote geschaffen werden, um einen Teil des MIV aus den Wohnbereichen herauszuhalten. Mit solchen Maßnahmen steigt die Verkehrssicherheit im Wohngebiet, und die Versiegelung nimmt ab.

Ein Teil des neuen Wohnangebots sollte möglichst barrierearm gestaltet werden, um den Wohnbedarfen älterer sowie mobilitätseingeschränkter Menschen zu entsprechen. Barrierefreie Wohnangebote sollten insbesondere im Umfeld von Nutzungen des täglichen Bedarfs vorgesehen werden, z. B. in der Nähe des geplanten Supermarkts (siehe A3).

Um einer Zersiedelung des Ortsteils entgegenzuwirken, wird empfohlen, neue Wohnbauflächen primär im Siedlungskern, das heißt in fußläufiger Erreichbarkeit zum Ortsteilzentrum bzw. zum künftigen Discountmarkt vorzusehen.

Zur baulichen Entwicklung der Wohngebiete wird folgende Priorisierung empfohlen:

- Priorität A: Wohnbaufläche 4
- Priorität B: Wohnbaufläche 1
- Priorität C: Wohnbaufläche 5
- Priorität D: Wohnbauflächen 2 und 3



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

Projektumsetzung

Zur Entwicklung neuer Wohngebiete in einer Größenordnung von mehr als 1 ha Bruttowohnbauland wird empfohlen, ein städtebauliches Konzept aufzustellen, das die relevanten Aspekte berücksichtigt und zusammenführt. Hierzu sollte ein erfahrenes Planungsbüro mit Kompetenzen im Bereich nachhaltiger Planung beauftragt werden.

Für eine nachhaltige Wohnbauentwicklung wird eine sukzessive Entwicklung in mehreren Schritten empfohlen. Die stabile Dorfgemeinschaft sollte nicht durch ein zu schnelles Wachstum beeinträchtigt und „Strohfeuer-Effekte“ verhindert werden, um die sozialen Infrastrukturen nachhaltig zu sichern: ein zu schnelles Wachstum infolge des Zuzugs von vielen Familien mit Kindern könnte die sozialen Infrastrukturen überlasten. Nach der Kita- und Grundschulzeit dieser Kinder fällt der Bedarf wiederum schlagartig ab, sodass die sozialen Infrastrukturen unterbelegt sind. Im weiteren Verlauf wandern die Kinder in der Regel nach der weiterführenden Schule ab, während die Eltern gleichzeitig dem Fertilitätsalter erwachsen. Wird die Entwicklung der Baugebiete dagegen zeitlich entzerrt, ergibt sich im Ergebnis eine Altersstruktur, die sich durch eine erhöhte Heterogenität auszeichnet, und die bei durchweg geringeren Spitzen weit weniger anfällig für Trends der Bevölkerungsentwicklung ist, als dies in einer zügigen Entwicklung ohne mehrere Schritte der Fall ist.

Vergleichsweise kleine Ortsteile sind eher anfällig für demographische Ungleichgewichte, da diese stärker von individuellen Biographien abhängen. Der Zuzug von wenigen kinderreichen Familien kann beispielsweise bereits ein Ungleichgewicht erzeugen. Für eine strategisch-nachhaltige Entwicklung der neuen Baugebiete wurde, ebenfalls durch Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, das Gutachten „Wohnbauflächenentwicklung in Praest, Dornick, Vrasselt“ erstellt, auf das für detaillierte Informationen verwiesen wird. Dieses zeigt eine empfohlene Entwicklung der Baugebiete in den drei Emmericher Ortsteilen auf.

Zur Schaffung des Baurechts zukünftiger Wohngebiete wird die Aufstellung eines oder mehrerer Bebauungspläne empfohlen, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherzustellen. In diesem Kontext wird zusätzlich eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

Aufgrund der begrenzten Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 BauGB wird zur Wahrung der Nachhaltigkeitsziele empfohlen, städtebauliche Verträge gemäß § 11 BauGB mit den Vertragspartnern zu schließen. Dies betrifft insbesondere Regelungsinhalte zur Sicherstellung von Klimaneutralität. Denkbar wäre daher auch ein Vorhaben- und Erschließungsplan nach § 12 BauGB, der nicht an die abschließenden Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 BauGB gebunden ist.

Grundsätzlich wird eine Entwicklung neuer Wohngebiete durch die Stadt Emmerich bzw. deren Tochterunternehmen befürwortet, da somit die Entwicklung mit einer sozial-ökologischen Schwerpunktsetzung sichergestellt werden kann, insbesondere auch hinsichtlich der Vermeidung der beschriebenen Strohfeuereffekten. Gleichwohl ergeben sich auch bei einer Entwicklung durch Dritte, zum Beispiel eines Projektentwicklungsunternehmens, verschiedene Vorteile für die Stadt Emmerich am Rhein. Es sollte daher verwaltungsintern abgewogen werden, welche Art der Umsetzung am sinnvollsten ist, um die Ziele zu erreichen.

Projektlaufzeit	Langfristig
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, externe Planungsbüros, private Investoren
Kosten	Noch offen
Fördermittel	Private Investitionen, kommunale Planungskosten



6.1.2 Senior:innen-Wohnungen mit Pflegestation am Amtplatz

Projekt	Senior:innen-Wohnungen mit Pflegestation am Amtplatz (Machbarkeitsstudie und Umsetzung)	A2
Priorität	B	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Schaffung von barrierefreien Wohnangeboten für ältere Menschen, die im Dorf wohnhaft bleiben möchten▪ Pflegestation vor Ort für alle Praester:innen, um ein längeres Wohnen zu Hause für ältere Menschen zu ermöglichen▪ Baustein zur Schaffung einer sozialen Mitte▪ Belebung des Amtplatzes▪ Schaffung einer attraktiven und belebten Fassade zum Amtplatz	
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Im Anschluss an den Neubau der Kindertagesstätte und den Abriss des bestehenden Kita-Gebäudes sollte eine neue Bebauung auf der Fläche realisiert werden. Die Lage im Dorfczentrum ist vor allem für soziale Infrastrukturen geeignet. Im Rahmen der Neugestaltung des Amtplatzes als Begegnungsraum ist eine umfassende Neustrukturierung des öffentlichen Raums und der anschließenden Bebauung möglich. Hierdurch eröffnet sich die besondere Möglichkeit, einen attraktiven Baustein für eine belebte soziale Mitte in Praest zu setzen. Gegenwärtig besteht ein Defizit an barrierefreien Wohnungen in Praest für Senior:innen, sodass sich ein Wohnungsangebot für ältere Menschen an diesem zentralen Standort anbietet.</p>	
	<p>Projekinhalt</p> <p>In dem Gebäude sollen mehrere barrierefreie Wohnungen für ältere Menschen vorgesehen werden. Das Angebot richtet sich vor allem an Bewohner:innen, die alleine oder mit Partner:in große Einfamilienhäuser in Praest besitzen und stattdessen in kleinere, barrierefreie Wohnungen ziehen möchten. Bei Bedarf ist auch eine Wohngemeinschaft denkbar, zum Beispiel für Menschen mit Demenz.</p> <p>Außerdem kann eine Tagespflegeeinrichtung die benötigte professionelle Unterstützung und Versorgung sichern, die die Bewohner:innen benötigen. Zusätzlich könnten Einwohner:innen von Praest von den Mitarbeitenden der Einrichtung ambulant zu Hause versorgt werden und bei Bedarf auch temporär in eine Tagespflege aufgenommen werden. Aufgrund des medizinischen Versorgungsdefizits in Praest ist darüber hinaus zu prüfen, ob in dem Gebäude auch temporäre medizinische Angebote integriert werden können. Es ist beispielsweise vorstellbar, dass für medizinische Fachkräfte (z. B. Allgemein- und Zahnmedizin, Physiotherapie etc.) ein Raum zur Verfügung gestellt wird, in dem mit Bewohner:innen des Dorfs Behandlungstermine vereinbart werden können. Gegebenenfalls ließe sich ein solches Vorhaben in Kooperation mit anderen Ortsteilen Emmerichs durchführen.</p>	



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

Das Gebäude selbst sollte sich zum Amtplatz hin öffnen und so zur Integration der Bewohner:innen in das Stadtteilleben und zur Belebung des Platzes beitragen. Bewohner:innen könnten das Leben auf dem Platz beispielsweise aus einem Aufenthaltsraum im Erdgeschoss beobachten. Außerdem sollte das Gebäude mit erneuerbaren Energiequellen ausgestattet und mit Dach- oder Fassadenbegrünung versehen werden. Damit übernimmt es auch eine Vorbildfunktion als klimafreundliches Gebäude im Zentrum von Praest.

Demenzgarten

Ein Demenzgarten ist ein Aufenthaltsort im Freien für ältere Personen, der beruhigend wirkt und alte Erinnerungen weckt. Hierfür wird der Garten mit Pflanzen bestückt, die früher üblicherweise im privaten Garten angepflanzt wurden. So kommt es zu einem reichhaltigen Angebot an Blüten-, Duft- sowie Nutzpflanzen. Das eingefriedete Grundstück stellt sicher, dass demenzerkrankte Personen aufgrund ihres Bewegungsdrangs nicht in Gefahr geraten. Außerdem kann der Kontakt zu Tieren das Wohlbefinden erheblich steigern. Zu diesen Zwecken können Tiere wie Kaninchen o. Ä. gehalten werden. Das Streicheln der Tiere ist dabei besonders förderlich. Auch Vogelbeobachtung kann ein passender Zeitvertreib sein und der Vogelgesang alte Erinnerungen wecken.

Der rückwärtige Teil des Grundstücks sollte als Demenzgarten eingerichtet werden, da der Anteil dementer Menschen mit dem Alter ansteigt. Dieser Grundstücksteil lässt sich gut einfrieden, ohne dass hierdurch städtebauliche Qualitäten vermindert werden.

Generationenübergreifende Projekte mit den Kindern des Kindergartens und der Grundschule sollten regelmäßig durchgeführt werden, zum Beispiel eine gemeinsame Pflege des Demenzgartens.



	<p>Projektumsetzung</p> <p>Die Maßnahme kann erst nach Abschluss der Maßnahme Kindertagesstätte baulich umgesetzt werden. Sie ist in enger Abstimmung mit der Maßnahme Arbeitsplatz zu entwickeln, um ein einheitliches und zusammenhängendes Raumgefüge herzustellen. Die genaue Lage und Größe des Gebäudevolumens ist im Rahmen der Planung zu entwickeln. Das konkrete Raumprogramm sollte in einer Machbarkeitsstudie mit dem Architekturbüro und mit möglichen Projektträgern präzisiert werden. Darauf aufbauend könnten weitere Förderzugänge erschlossen werden.</p> <p>Für die Planung des Gebäudes sollte ein erfahrenes Architekturbüro beauftragt werden.</p>
Projektlaufzeit	Abhängig von der Entwicklung der Kindertagesstätte
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein, private Investitionen
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, ggf. privater Investor, privates Architekturbüro, soziale Träger aus der Region, Bewohner:innen
Kosten	Kosten Grundstück, Abbruch, Baukosten, Freiflächen ca. 2 Mio. EUR
Fördermittel	KfW-Förderung, private Investitionen

6.1.3 Ansiedlung eines Discountmarkts an der Reeser Straße

Projekt	Ansiedlung eines Discountmarkts an der Reeser Straße A3
Priorität	A
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung des Nahversorgungsangebots in den Ortsteilen Praest, Dornick und Vrasselt ▪ Schaffung eines Versorgungsangebots in Praest, das zu Fuß und mit dem Rad erreichbar ist ▪ Fuß- und radverkehrsfreundliche Erschließung des Markts ▪ Nachhaltiges Bebauungskonzept ▪ Räumliche Integration in die landschaftlichen Gegebenheiten ▪ Schaffung eines gastronomischen Angebots, das auch für Tourist:innen attraktiv ist
Projektbeschreibung 	<p>Ausgangssituation</p> <p>Die Nahversorgungssituation von Emmerich-Praest und den umliegenden Ortsteilen Vrasselt und Dornick ist defizitär. Aufgrund der großen Distanz zu den nächsten Supermärkten nutzen die meisten Bewohner:innen das Auto, was sich nachteilig auf die Umwelt auswirkt. Es besteht kein Anreiz, das Auto stehen zu lassen und eine weitere Strecke mit dem Fahrrad zum Einkaufen zu fahren. Bewohner:innen, die aus verschiedenen Gründen über kein Auto verfügen, sind auf den Nahverkehr angewiesen, was gerade für ältere Menschen beschwerlich werden kann.</p> <p>Das im Jahr 2017 fortgeschriebene Einzelhandelskonzept empfiehlt für die abgesetzt liegenden Siedlungsbereiche, zu denen auch Praest zählt, alternative Angebote der Nahversorgung, zum Beispiel Hofläden oder mobile Handelsangebote. Im Rahmen der Erstellung des Dorfentwicklungskonzepts wurde jedoch ein darüber hinausgehender Bedarf festgestellt. Zusätzlich wurde ersichtlich, dass sich für alternative Angebote keine Akteur:innen identifizieren lassen, die für dauerhaft tragfähige Modelle erforderlich sind.</p> <p>Die Reeser Straße weist als potenzieller Standort für einen Discountmarkt eine hohe Verkehrsbelastung mit einem großen Anteil an Durchgangsverkehr auf. Es ist zu erwarten, dass der Discounter nicht nur von den Bewohner:innen aus Praest, Dornick und Vrasselt, sondern auch von Pendler:innen aus der Region und anderen Durchgangsverkehren genutzt wird.</p>



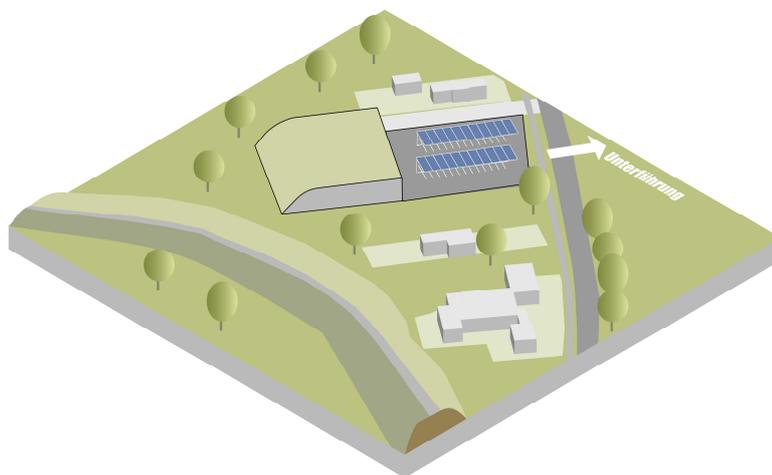
Projekthalt

Neben dem Discountmarkt von ca. 1.110 m² Nutzfläche ist eine Bäckerei vorgesehen, die das Nahversorgungsangebot erweitert. Das Café soll laut Planungen des Investors am Rand der Parkplatzfläche als eigenständiger Baukörper errichtet werden. Das Café könnte somit ein bisher fehlendes gastronomisches Angebot für die Bewohner:innen von Praest darstellen und auch Fahrradtourist:innen zum Verweilen einladen. Zur Sicherstellung einer hohen Attraktivität wird empfohlen, das Café mit einem Außenbereich auszustatten. Eine Synergie könnte in diesem Kontext durch E-Ladesäulen für E-Bikes hergestellt werden. Außerdem könnten weitere Angebote inkludiert werden, die den Besuch für die Nachbarschaft attraktiv machen. So könnte beispielsweise eine Paketstation aufgestellt werden.

Im Rahmen der Maßnahme sollte eine sichere und angenehme Zugänglichkeit für Fußgänger:innen und Radfahrende aus Praest geschaffen werden. Die Reeser Straße stellt bislang eine starke Barriere dar und sollte im Bereich des künftigen Schnittpunkts zur Straße Praestsches Feld eine attraktiv gestaltete und sichere Querungsmöglichkeit erhalten.

Zur Förderung der ökologischen Nachhaltigkeit des Nahversorgers werden zudem verschiedene Maßnahmen empfohlen. Neben einer Dachnutzung mit Photovoltaik-Anlagen und/oder Dachbegrünung sollte der Parkplatz ökologisch und klimafreundlich gestaltet werden. Hierfür bietet sich eine Verringerung der vollversiegelten Fläche an, zum Beispiel eine Teilversiegelung mit Rasengittersteinen. Zusätzlich sollten auf/entlang der Parkplatzfläche Beete mit schattenspendenden Bäumen und bienenfreundlichen Pflanzen vorgesehen werden. Außerdem ist gemäß § 8 BauO NRW eine Photovoltaikanlage auf Parkplätzen mit über 35 Stellplätzen verpflichtend einzurichten.

Zur Förderung der landschaftlichen Verflechtung mit dem Deich wird empfohlen, ein besonderes Augenmerk auf die Einfügung in die Umgebung zu legen.



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

	<p>Projektumsetzung</p> <p>Für die Ansiedlung des Supermarkts werden hohe ökologische und klimaanpassende Standards empfohlen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sollten daher zum Beispiel Festsetzungen zur Dachbegrünung, Begrünung des Parkplatzes, Nutzung von Photovoltaik und dem Maß der baulichen Nutzungen getroffen sowie eine gut ausgebaute Querung der Reeser Straße für Zufußgehende und Radfahrende aus Praest gesichert werden. Auch die attraktive Positionierung der Bäckerei sollte festgeschrieben werden.</p>
Projektlaufzeit	Noch offen
Projektverantwortlich	Netto Marken-Discount Stiftung & Co. KG
Projektbeteiligte	Netto Marken-Discount Stiftung & Co. KG, Stadt Emmerich am Rhein
Kosten	Nicht bekannt
Fördermittel	Private Investitionen, KfW-Förderung



6.1.4 Neubau der Kindertagesstätte

Projekt	Neubau der Kindertagesstätte	A4
Priorität	A	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Förderung der Bildungs- und Betreuungsmöglichkeiten für Kinder▪ Förderung der Generationengerechtigkeit durch eine Erweiterung des Betreuungsangebots um U3-Kinder▪ Neubau mit weiteren ergänzenden Nutzungen▪ Baustein zur Schaffung einer sozialen Mitte▪ Klimaschützender und klimaangepasster Neubau	
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Die bisherige Kindertagesstätte der katholischen Kirche ist ein sozialer Anker im Ortsteil Praest, weist jedoch bauliche Defizite auf. Eine Modernisierung des Gebäudes ist nicht mehr rentabel, sodass ein Neubau erforderlich ist. Da der bisherige Standort der Kindertagesstätte nur gepachtet ist, wird künftig ein Neubau auf der Fläche des bisherigen Pfarrheims angestrebt. Zukünftig soll die Gruppenzahl auf drei (bisher zwei) erhöht werden, um auch Kapazitäten für U3-Kinder zu ermöglichen.</p> <p>Projekthalt</p> <p>Das Gebäude soll an die Kirche angebaut werden und fügt sich in „L-Form“ in die Umgebung ein. Über die Kindertagesstätte hinaus sollen weitere Nutzungen wie das Pfarrbüro und eine Bücherei integriert werden. Damit nimmt der Neubau auch die Funktionen auf, die bisher im Pfarrheim untergebracht sind. Da mit dem Neubau die bisher insgesamt zur Verfügung stehenden Flächen im Kitagebäude und im Pfarrheim verringert werden, soll künftig die Kirche St. Johannes Baptist als zusätzlicher multifunktionaler Raum zur Verfügung stehen (siehe Maßnahme A5). Hier können Blasensembles usw. ihre Proben abhalten. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit die Räumlichkeiten multifunktional nutzbar sind, das heißt vor allem in Abendstunden und am Wochenende genutzt werden können. Zur Identifizierung von Bedarfen sind die lokalen Akteur:innen (z. B. sämtliche Vereine) zu identifizieren.</p> <p>Der Eingang des Neubaus, der sich dem Amtplatz zuwendet, sollte einen räumlichen Bezug zum Platz aufweisen. Im Eingangsbereich treffen zahlreiche soziale Angebote und Aktivitäten des Dorfs zusammen, er wird ein belebter Treffpunkt werden, an dem sich ausgetauscht und informiert werden kann. Entsprechend sollte ein einladender räumlicher Rahmen geschaffen werden, um beispielsweise auch bei Regen geschützt beisammenstehen zu können. Auch Sitzgelegenheiten und Aushangmöglichkeiten sowie ein Regal mit Tausch- oder Zu-Verschenken-Boxen u. a. sollten integriert werden.</p>	

Im Rahmen der Raumerlebnisaktionen haben die Teilnehmenden auf die Notwendigkeit hingewiesen, ausreichend große, schattenspendende Bäume im Außenbereich der Kindertagesstätte vorzusehen. Zudem wurde der Wunsch geäußert, dass der trennende Zaun zwischen Außenspielbereich der Kindertagesstätte und Kirchvorplatz ansprechend gestalterisch werden sollte. Empfehlenswert wäre beispielsweise eine Bepflanzung der Zäune.



Zugunsten von Klimaschutz und Klimaanpassung sollte eine möglichst nachhaltige Planung des Gebäudes vorgesehen werden. Dies bezieht sich vor allem auf die Verwendung nachhaltiger Baustoffe, Dach- und Fassadenbegrünung sowie die Nutzung regenerativer Energieformen.



Quelle: Stadt Emmerich am Rhein

Projektumsetzung

Der Neubau der Kindertagesstätte sollte möglichst zeitnah stattfinden, da das Bestandsgebäude abgängig ist und erst im Anschluss weitere Weichenstellungen in der Dorfmitte vollzogen werden können.

Projektlaufzeit	Noch offen
Projektverantwortlich	Bistum Münster
Projektbeteiligte	Bistum Münster, Katholische Kindertageseinrichtung St. Johannes, Stadt Emmerich am Rhein, Bewohner:innen aus Praest
Kosten	Noch offen
Fördermittel	Private Investitionen, KfW-Förderung



6.1.5 Umbau der Kirche zum multifunktionalen Gebäude

Projekt	Umbau der Kirche zum multifunktionalen Gebäude	A5
Priorität	B	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Baustein zur Schaffung einer sozialen Mitte▪ Stärkere Öffnung der Kirche zur Dorfgesellschaft▪ Schaffung einer multifunktionalen und identitätsstiftenden Räumlichkeit im Dorfzentrum▪ Höhere Nutzungsfrequenz der Kirche▪ Erhaltung der historischen Bausubstanz	
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Die Kirche St. Johannes Baptist wird bislang vorrangig für kirchliche Veranstaltungen genutzt. Durch die Monofunktionalität unterliegt das Gebäude einer geringen Nutzungsfrequenz. Unter anderem verhindert die feste Möblierung eine flexible Einteilung für verschiedene Veranstaltungsformate. Eine Herausforderung stellt zudem eine kostengünstige und ressourcensparende Beheizung des Kirchenraums dar, um Aktivitäten im Winter im Innenraum zu ermöglichen.</p>  <p>Zugleich ist die Kirche aufgrund ihrer Historie, der sozialen Relevanz sowie der hervorstechenden Größe und baulichen Beschaffenheit das zentrale Gebäude des Orts. Für die Zukunft wird daher eine Nutzung angestrebt, die sich zusätzlich für weitere soziale Aktivitäten des Dorfs öffnet.</p>	
	<p>Projekthalt</p> <p>Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen wurde darauf hingewiesen, dass die Akteur:innen und Bürger:innen verschiedene Nutzungsmöglichkeiten wünschen. Daher ist zu prüfen, ob die Räumlichkeiten (analog zu Maßnahme A4) multifunktional ausgerichtet werden können, das heißt vor allem in Abendstunden und am Wochenende genutzt werden können.</p> <p>Insbesondere für die sozialen Einrichtungen und Akteur:innen bestehen Potenziale zur Nutzung des Gebäudes, da das Jugendheim bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen stößt, die Raumangebote jedoch im Zuge des Neubaus der Kindertagesstätte verkleinert werden. Insbesondere musikalische Gemeinschaften, die bislang im Gemeindesaal proben, könnten künftig in der Kirche untergebracht werden. Daher sollten die Raumeinteilung und die Möblierung den Erfordernissen angepasst werden, der historische Charakter des Gebäudes jedoch erhalten bleiben.</p>	

	<p>Projektumsetzung</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Dorfentwicklungskonzepts wurde deutlich, dass die multifunktionale Nutzung der Kirche von den (potenziellen) Beteiligten positiv bewertet wird. Jedoch existieren bislang Umsetzungsbarrieren, die es künftig zu beseitigen gilt. Hierzu zählen vor allem die unklare Finanzierung für einen möglichen Umbau der Kirche sowie die noch offenen Nutzungsbedarfe, die sich gegenseitig bedingen. Darüber hinaus stellt vor allem die künftige Beheizung des Gebäudes ein Problem dar, da das Gebäude nicht gedämmt ist. Die Deckenhöhe erschwert es zudem, eine kontinuierliche Temperatur zu halten. Außerdem sind die Belange des Denkmalschutzes zu beachten.</p> <p>Es wird daher empfohlen, im Rahmen der Planung eine Abfrage an alle Akteur:innen des Stadtteils zu stellen, welche Raumbedarfe künftig in verschiedenen zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten nachgefragt werden.</p> <p>Der Umbau der Kirche zu einem multifunktionalen Raum erfordert gegebenenfalls eine Kofinanzierung von weiteren Beteiligten, beispielsweise der Stadt Emmerich am Rhein. Es sollte daher zwischen Vertretern der katholischen Kirche und der Stadt Emmerich geklärt werden, inwieweit die multifunktionale Nutzung des Kirchengebäudes und die Gestaltung der Außenanlagen (Neuordnung des Vorplatzes der Kirche zur Raiffeisenstraße hin) von der Stadt Emmerich mit einem Teilbetrag unterstützt werden kann.</p>
Projektlaufzeit	Noch offen
Projektverantwortlich	Bistum Münster
Projektbeteiligte	Bistum Münster, Katholische Kirchengemeinde St. Johannes Baptist, Stadt Emmerich am Rhein, Vereine und soziale Einrichtungen
Kosten	Noch offen
Fördermittel	Private Investitionen, KfW-Förderung, ggf. kommunale Mittel, je nach konzeptioneller Ausrichtung auch Dorferneuerung (z. B. Fördertatbestand c, d, e)



6.2 Handlungsfeld B: Nachhaltige Grün- und Aufenthaltsräume

6.2.1 Ein grünes Band für Praest

Projekt	Ein grünes Band für Praest	B1
Priorität	B	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Verknüpfung des Hetter-Millinger-Bruchs und der Altrheinarme zur Nutzung der Naherholungs- und Tourismuspotenziale von Praest▪ Verkehrsberuhigung innerhalb von Praest▪ Förderung des Fuß- und Radverkehrs▪ Ausbildung einer identitätsstiftenden Achse▪ Erhöhung der Naherholungsqualität über die Einrichtung eines Themenwegs▪ Förderung der Artenvielfalt▪ Förderung der barrierearmen Fortbewegung in Praest	
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Die Naturräume Hetter-Millinger Bruch sowie die Altrheinarme prägen das Umfeld Praests. Sie bieten große Naherholungspotenziale, die jedoch wenig zugänglich und erfahrbar sind. Am Hetter-Millinger Bruch befindet sich eine überdachte Aussichtsplattform mit Hinweistafeln zu Flora und Fauna. Sie ist jedoch von Praest aus nicht ausgeschildert. Zudem ist diese nur ca. 1,5 Meter aufgeständert, sodass sich zwar ein besserer Blick zu den Feuchtwiesen mit zahlreichen Vögeln ergibt, aber weitere Qualitäten oder eine stärkere Inszenierung der Landschaft fehlen.</p> <p>Die Naturräume Hetter-Millinger-Bruch sowie die Altrheinarme weisen Defizite hinsichtlich der räumlichen Verknüpfung mit Praest auf. Der Hetter-Millinger Bruch ist aufgrund der Entfernung vor allem für ältere Personen nur schwierig erreichbar. Für Gruppen, wie zum Beispiel Schulklassen und Radtourist:innen, bietet die Hetterstraße, von der man auf die Feuchtwiesen sehen kann, aufgrund mangelnder Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten wenig Attraktivität zum Verweilen. Zudem ist der Fahrweg von Praest zur Aussichtsplattform wenig abwechslungsreich und für Zufußgehende recht weit. Der Weg auf dem Deich an den Altrheinarmen wird stärker frequentiert, seitdem er ausgebaut wurde, jedoch müssen aus Praest kommende Personen die Reeser Straße überqueren, die eine Barriere darstellt.</p> <p>Im Kontext des Ausbaus der Betuwe-Linie ändern sich künftig die Wegebeziehungen innerhalb des Ortsteils. An der Sulenstraße entsteht beispielsweise eine Unterführung, die ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen ist.</p> <p>Bereits heute besteht ein räumlicher Zusammenhang zwischen den beiden Landschaftsräumen, der beispielsweise von Spaziergehenden genutzt wird. Im Rahmen der Beteiligung wurde jedoch deutlich, dass diesbezüglich Aufwertungsbedarfe bestehen.</p>	

Projekthalt

Um die Gebiete als Naherholungsräume für die Bewohner:innen zu stärken, wird eine räumliche Verknüpfung über ein „Grünes Band“ vorgesehen. Zusätzlich können mit dem „Grünen Band“ auch touristische Potenziale genutzt werden.



Zur Vernetzung der beiden Naherholungsgebiete soll eine Verbindung über die Wiesenstraße, Sulenstraße, Johannesstraße und Raiffeisenstraße (von Norden nach Süden) durch Praest führen. Diese Verbindung zeichnet sich bislang vor allem durch die räumliche Lage sowie die angrenzenden Nutzungen mit vorwiegend sozialem Schwerpunkt aus. Innerhalb von Praest verläuft das Band am Amtplatz sowie am Kirchvorplatz vorbei und verknüpft den geplanten Discounter fußläufig mit dem Ort.



Aufgrund der geplanten Änderung der Verkehrsführung über bzw. unter die Bahngleise ist davon auszugehen, dass die künftige Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr im Osten des Ortsteils abnimmt. Damit wird es möglich, entlang des Bandes den Fuß- und Radverkehr zu priorisieren und den Verkehr zu beruhigen.



Gestaltet wird das Band durch wiederkehrende identitätsstiftende Elemente, die als Themenweg ausgebildet werden sollen. Hierzu zählen unter anderem Informationstafeln zu (Umwelt-)Themen in Praest (z. B. zur Artenvielfalt von Flora und Fauna, historische Entwicklung von Praest etc.) sowie hierzu passende Komponenten (z. B. Insektenhotels, Blühstreifen etc.). Zusätzlich sollen entlang des gesamten Bandes regelmäßig Bänke sowie eine Wegbeschilderung vorgesehen werden. Auch kleinere Fahrradinfrastrukturen wie Reparaturboxen oder Abfallimer für Fahrradfahrer:innen sind mögliche Gestaltungselemente. Im Rahmen der Zweiten Dorfkonferenz zeigten sich viele Bürger:innen bereit, mit Baumpatenschaften an der Pflege des Bandes mitzuwirken. Gleichwohl wurde darauf hingewiesen, eine möglichst resiliente und pflegearme Begrünung vorzusehen.



Innerhalb des Ortsteils soll das Band gestalterisch mit den angrenzenden, öffentlichen Nutzungen verwoben werden. An der Reeser Straße sollte zu dem geplanten Discounter eine fußgänger- und fahrradfreundliche Quermöglichkeit eingerichtet werden. Das subjektive Unsicherheitsgefühl für den Fußverkehr wurde in verschiedenen Beteiligungsveranstaltungen durch die Bürger:innen betont. Hierfür wird vorgeschlagen, den Übergang der Reeser Straße an der Raiffeisenstraße stringenter zu gestalten. Die fußgängerfreundlichen Wege münden derzeit versetzt zueinander und stellen somit keinen eindeutigen räumlichen Zusammenhang her. Es wird daher empfohlen, den Kreuzungsbereich inklusive der Fußgängerüberwegung, Bushaltestellen und dem Bereich des ehemaligen Bankautomaten neu zu strukturieren. Nicht zuletzt schränken die Absperrgitter nördlich der Reeser Straße die Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrende zum Deich ein.



Außerhalb des Ortskerns ist das Band bis zu den beiden Endpunkten des Hetter-Millinger Bruchs und den Altrheinarmen fortzuführen. Darüber hinaus könnte das Band perspektivisch nach Osten Richtung Millingen/Schloss Hueth verlängert werden.



Mithilfe von regelmäßig gepflanzten Kopfweiden könnte das Band räumlich strukturiert werden. Denkbar sind auch interaktive Stationen für Kinder, an denen diese beispielsweise eine „Zwitscherkiste“ (<https://www.zwitscherkiste.de/>) in Gang setzen können. Diese funktioniert per handbetriebenem Dynamo, über eine Kurbel kann eine Audiofunktion in Gang gesetzt werden, die Wissenswertes über den Ort vermittelt.



Die Endpunkte, die sich an den Altrheinarmen sowie dem Hetter-Millinger Bruch befinden, sollten künftig als hochwertige Aussichtspunkte und Verweilräume qualifiziert werden. Hierzu zählen beispielsweise eine Überdachung sowie eine Ausstattung mit Tischen und Bänken, um auch für größere Gruppen als Zielorte zu dienen. Des Weiteren sollte die Wahrnehmung der Landschaft stärker ermöglicht und inszeniert werden, zum Beispiel über eine höhere Aussichtsmöglichkeit oder Holzstege, die ein kurzes Stück in die geschützte Landschaft hineinführen und sich am Ende zu einer Plattform ausweiten.

Projektumsetzung

Das Projekt weist aufgrund des großräumigen Gebiets diverse räumliche und thematische Bezüge zu anderen Projekten auf. Insbesondere mit den anderen Maßnahmen des Handlungsfelds B bestehen direkte Zusammenhänge, die sich vor allem durch thematische und räumliche Überschneidungen ergeben. Im Rahmen der Umsetzung sollten die jeweiligen Projekte berücksichtigt und aufeinander abgestimmt werden.

Die Umsetzung des Grünen Bandes kann in mehreren Bauabschnitten erfolgen, die sukzessive aufeinander folgen. Da die Wegeverbindung bereits heute von vielen Bürger:innen genutzt wird, ist von einer hohen Akzeptanz der Maßnahme auszugehen. Beispielhaft könnten verschiedene Umsetzungsabschnitte wie folgt aussehen. Diese würden sukzessive aufeinander folgen und könnten auch zeitlich ineinandergreifen:

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In einem ersten Schritt stehen die Verbesserung der Beschilderung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Orientierung entlang des Grünen Bands im Fokus. Hierzu zählen beispielsweise die Implementierung von Sitzbänken und die Beleuchtung des Straßenraums. ▪ Anschließend erfolgt eine Quanti- und Qualifizierung des Begleitgrüns, das zu den „Endpunkten“ fortgeführt wird. ▪ Im folgenden Schritt wird angeregt, die Endpunkte des Grünen Bands zu qualifizieren. <p>In einem letzten Schritt wird die Ausstattung der Wege optimiert. Hierzu zählen beispielsweise ergänzende Informations- und Interaktionsangebote, Unterstände und Sitzgruppen entlang des Grünen Bands.</p>
Projektlaufzeit	Fünf Jahre
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein (u. a. Wirtschaftsförderung/Tourismus), Landschafts-schutzbehörde, NABU, Heimat- und Verschönerungsverein Praest, weitere Ver-eine, Grundschule, Kindertagesstätte
Kosten	<p>Grünes Band innerhalb des Programmgebiets (Länge ca. 1.500 m, Breite im Mittel 2,5 m, inkl. Ausstattungselemente, 150 €/m²) ca. 570.000 EUR</p> <p>Bereich außerhalb bis Hetter-Millinger-Bruch (Länge ca. 2.500 m, Breite gemittelt 2 m, geringere Anzahl Ausstattungselemente, 100 €/m²) ca. 500.000 EUR</p>
Fördermittel	Dorferneuerung (Fördertatbestand g), LEADER, ggf. Bundesprogramm Biologi-sche Vielfalt (z. B. Bezug zur Uferschnepfe, Kleinprojekte zum Insektenschutz)



6.2.2 Neugestaltung des Amtsplatzes als Dorfmitte

Projekt	Neugestaltung des Amtsplatzes als Dorfmitte		B2
Priorität	B		
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Neustrukturierung der Dorfmitte zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität▪ Baustein zur Schaffung einer sozialen Mitte mit Begegnungscharakter▪ Zeitgemäße Gestaltung▪ Bereitstellung eines Spielangebots für Kinder▪ Anpassung an die Herausforderungen des Klimawandels		
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Der Amtsplatz wird aufgrund seiner schlichten Gestaltung und mangelnden Aufenthaltsangeboten seinen Anforderungen als Dorfmitte von Praest nicht gerecht. Die Fläche wird gegenwärtig vorwiegend als Parkplatzfläche genutzt. Zudem dient der Platz während des Schützenfests zum Antritt der Schützen. Der Amtsplatz ist komplett versiegelt und besitzt eine unstrukturierte Gliederung. Mit dem zukünftigen Abriss der Kindertagesstätte und dem geplanten Neubau von barrierefreien Wohnungen ändern sich zudem die Rahmenbedingungen, sodass eine grundsätzlich andere Strukturierung der Fläche möglich und erforderlich wird. Sollte beispielsweise das neu entstehende Wohngebäude nach hinten versetzt entstehen, so wird der Raum des Amtsplatzes vergrößert.</p>		
	<p>Projekthalt</p> <p>Im Rahmen der Raumerlebnisaktion äußerten die Bürger:innen verschiedene Anforderungen und Wünsche an die Fläche. Eine grundlegende Anforderung an die zukünftige Gestaltung ist, dass der Platz auch künftig zum Antritt der Schützen genutzt werden kann. Dies bedeutet, dass der Platz möglichst groß dimensioniert sein sollte, mindestens entsprechend der derzeitigen Gegebenheiten. Vereinzelt Elemente und Bepflanzungen auf der Fläche stellen hingegen kein Hindernis dar. Darüber hinaus ist ein wesentlicher Aspekt der Erhalt der bestehenden Grünstrukturen östlich und nördlich der Fläche. Die Bürger:innen schlagen zudem eine grüne Einfassung mit Bäumen und Blumenbeeten auf der westlichen Seite vor. Nachdem früher eine Trauerweide den östlichen Rand prägte, wünschen sich viele Bürger:innen einen wirkungsvollen Baum als Solitär zurück. Zusätzlich soll der Amtsplatz zukünftig als Begegnungsort qualifiziert werden. Aufgrund des Wegfalls des Spielplatzes auf dem Kirchvorplatz sollte ein neues Angebot auf dem Amtsplatz eingerichtet werden. Viele Bürger:innen äußerten im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen den Wunsch nach Kinderspielangeboten sowie kühlenden Wasserelementen auf dem Platz.</p>		

Hinsichtlich der Parkplatzsituation sollte eine Neustrukturierung der Fläche angestrebt werden. Im Norden des Platzes ist ein Parkplatz zum Dauerparken denkbar. Die Parkplatzfläche kann bei Bedarf (zum Beispiel Veranstaltungen in der Kirche oder Kindertagesstätte) temporär erweitert werden.

Die Bewohner:innen wünschen sich zudem (E-)Fahrradstellplätze auf dem Platz. Denkbar ist die Installation eines Basketballkorbs, der eine flexible Nutzung der Fläche ermöglicht. Zudem wurde im Rahmen der Beteiligung der Wunsch nach Konzerten und Kunstaktionen auf dem Platz geäußert.

Im Eingangsbereich des künftigen Neubaus von Kindertagesstätte und Pfarrheim sollte zudem eine Infotafel/Litfaßsäule installiert werden, die Veranstaltungen und Vereinsaktivitäten ankündigt.

Abbildung 27: Ideen zur Platzgestaltung aus der Raumerlebnisaktion



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

Projektumsetzung

Für die Umsetzungsplanung wird die Beauftragung eines erfahrenen Landschaftsarchitekturbüros empfohlen. Die Planung des Vorhabens sollte eng an die Maßnahmen A2 und A4 gekoppelt werden. Aufgrund der umfangreichen Hinweise durch die Praester Bevölkerung ist keine weitere Beteiligung zur Umgestaltung des Amtplatzes erforderlich. Die Vorgaben von Seiten der Bürger:innen wurden deutlich. Es wird jedoch eine Informationsveranstaltung empfohlen.

Projektlaufzeit

Abhängig von der baulichen Umsetzung der Kindertagesstätte



Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, externes Planungsbüro
Kosten	Kosten inkl. Wasserspiel, Spielbereiche, Bänke, Fahrradabstellanlage, etc. (ca. 2.200 m ² , 220 €/m ²) ca. 490.000 EUR
Fördermittel	Dorferneuerung (Fördertatbestand b)

6.2.3 Umgestaltung des Kirchvorplatzes

Projekt	Neuordnung des Kirchvorplatzes		B3
Priorität	C		
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baustein zur Schaffung einer sozialen Mitte ▪ Qualifizierung des attraktiven Freiraums im Dorfkern ▪ Ergänzung von Ausstattungselementen ▪ Anpassung an den Klimawandel ▪ Förderung der Artenvielfalt 		
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Der Kirchvorplatz westlich der Kirche ist von der Dorfmitte abgewandt und erhält mit dem Neubau der Kindertagesstätte künftig eine neue Raumkante. Die künftige Außenspielfläche der Kindertagesstätte wird eine Abgrenzung zum Kirchvorplatz erhalten. Zukünftig fällt an der Stelle der öffentliche Spielplatz weg und ein Ersatzstandort wird in der Dorfmitte benötigt.</p> <p>Die Fläche weist gegenwärtig eine eher zusammenhangslose Gestaltung mit Rasenflächen und einigen Ausstattungselementen auf. Am Platz befindet sich der Haupteingang der Kirche, die auch künftig für besondere Anlässe wie Hochzeiten genutzt werden soll. Aufgrund der Ausstattungselemente und der Historie hat das Ensemble eine wichtige Bedeutung für die Identität des Dorfs.</p> <p>Die vorgesehenen Lärmschutzwände der Betuwe-Linie werden die Schallimmissionen hier vermutlich verringern, was die Aufenthaltsqualität erhöht.</p> <p>Projekthalt</p> <p>Im Rahmen der Qualifizierung des Kirchvorplatzes ist darauf zu achten, dass keine Konkurrenz zum benachbarten Amtplatz erzeugt wird. Während der Amtplatz künftig als belebter Treffpunkt wirken soll, zeichnen den Kirchvorplatz Begrünung und Ruhe aus.</p> <p>Bei der Raumerlebnisaktion zum Kirchvorplatz äußerten die Bürger:innen zahlreiche Ideen und Wünsche, die bei der Maßnahme aufgegriffen werden sollten. Der Kirchvorplatz wird von den Bürger:innen für seine Begrünung und Ruhe geschätzt. Die prägenden Bäume und die einfassenden Hecken sollten daher erhalten bleiben. Zudem sollten zur Klimaanpassung weitere schattenspendende Bäume gepflanzt werden, um auch an Hitzetagen einen angenehmen Aufenthalt zu gewährleisten. Der Platz sollte mit weiteren Bänken ausgestattet werden. Die bestehenden Platanen sowie der Dorfbrunnen wurden positiv bewertet und sollten erhalten bleiben. Zur Förderung des Artenschutzes sollten an geeigneten Stellen statt Rasen Blühwiesen gesät werden.</p>		

Die bestehenden Ausstattungselemente bleiben aufgrund des identitätsstiftenden Charakters erhalten, jedoch wird eine neue räumliche Anordnung empfohlen. Beispielsweise könnte das Kreuz künftig südlich der Kirche platziert werden (siehe Abbildung).

Zur Förderung des Aufenthaltscharakters sollte zudem geprüft werden, ob die an der Raiffeisenstraße gelegenen und in die Grünfläche ragenden Parkplätze reduziert und auf der gegenüberliegenden Straßenseite angeordnet werden können. Zusätzlich werden verkehrsberuhigende Maßnahmen an der Raiffeisenstraße empfohlen (Einengungen, leichte Erhöhungen und farbliche Markierungen in der Fahrbahn). Ein kleiner Spielplatz ist angrenzend an die künftige Kindertagesstätte vorstellbar.

Eine Anschlussstelle mit Strom und Wasser sollte künftig für Dorffeste zur Verfügung stehen. Eine Informationstafel sollte Tourist:innen über die Historie und Besonderheiten von Praest und seiner Umgebung informieren, da der Ort häufig als Rastplatz von Radtourist:innen genutzt wird. Zusätzlich wird angeregt, auf dem Platz mehr Mülleimer aufzustellen.



Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen, Kartengrundlage: Geobasis NRW

Projektumsetzung

Die Umgestaltung des Platzes erfordert keine grundlegend neue Überarbeitung. Vielmehr sollten punktuelle Veränderungen für die nötige Qualifizierung sorgen. Die Pflanzung von Bäumen sollte hingegen frühzeitig erfolgen, da das Wachstum viele Jahre dauert, ehe diese eine schattenspendende Wirkung erzeugen. Bei der Pflanzung von Bäumen sollten möglichst klimaresiliente und großkronige Bäume ausgewählt werden.

	Da sich die Fläche im Eigentum der Kirche befindet, ist zusätzlich die Finanzierung zu klären. Die Kirche befürwortet die Überlegungen grundsätzlich, jedoch ist eine Finanzierung durch die Kirche aufgrund von Prioritätensetzungen nicht zu erwarten. Dementsprechend ist zu prüfen, inwiefern eine (Ko-)Finanzierung durch Dritte möglich ist.
Projektlaufzeit	Noch offen
Projektverantwortlich	Katholische Kirchengemeinde St. Johannes Baptist
Projektbeteiligte	Bistum Münster, Katholische Kirchengemeinde St. Johannes Baptist, Stadt Emmerich am Rhein, externes Landschaftsplanungsbüro, Vereine, soziale Einrichtungen
Kosten	Pflanzung von Bäumen, Blühwiesen, Ergänzung von Ausstattungselementen (Spielement, Bänke, Mülleimer, Infotafel), Verlagerung Kreuz, Verlegung Parkplätze, technische Infrastruktur ca. 100.000 EUR
Fördermittel	Ggf. Dorferneuerung (Fördertatbestand b) (Eigentümerin Katholische Kirchengemeinde St. Johannes Baptist)



6.2.4 Bewegungsparcours für alle Generationen

Projekt	Bewegungsparcours für alle Generationen	B4
Priorität	B	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Gesundheitsprävention für verschiedene Altersgruppen in Praest▪ Niedrigschwellige Angebote zur Bewegung und Begegnung▪ Fitnessangebote im Außenraum▪ Sicherstellung eines sicheren und erreichbaren Spielplatzangebots▪ Attraktion für Tourist:innen	
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Im Rahmen der Analyse und den Beteiligungsveranstaltungen wurde ein Spielplatzbedarf für verschiedene Altersgruppen festgestellt. Durch den Wegfall des Spielplatzes auf dem Kirchvorplatz wird dieser Mangel künftig verstärkt. Die Mängel bestehen hinsichtlich der quantitativen und qualitativen Ausstattung sowie der Erreichbarkeit von Spielplätzen. Für Jugendliche sowie Erwachsene bieten zwar die Sportvereine und die umliegende Landschaft eine hohe Attraktivität zur Bewegung und Naherholung, jedoch unterliegen die Sport- und Erholungsfunktionen einem stetigen Wandel. Insbesondere der demographische Wandel erfordert vermehrte Angebote zur Bewegung, um auch im hohen Alter noch fit und mobil zu sein und somit länger selbstständig in der eigenen Wohnung oder im eigenen Haus wohnen zu können.</p>	
	<p>Projekthalt</p> <p>Die Spiel- und Bewegungsangebote sind somit für sämtliche Generationen von hoher Relevanz. Primäre Zielgruppen sind jedoch Kinder, Jugendliche und Senior:innen, da diese aufgrund besonderer Nutzungsanforderungen und des eingeschränkten Bewegungsradius ein wohnortnahes Angebot benötigen.</p> <p>Für Praest sollen zusätzliche, möglichst niedrigschwellige Bewegungsangebote geschaffen werden. Aktivitäten können so in alltägliche Wege integriert werden und zum Klimaschutz beitragen. Ein positiver Nebeneffekt von Bewegungsangeboten im öffentlichen Raum ist die generationenübergreifende Begegnung. Auch Tourist:innen, die vorwiegend mit dem Fahrrad unterwegs sind und die besonderen Naturräume rund um Praest aufsuchen, können die Bewegungsangebote ausprobieren. Damit gewinnt Praest eine zusätzliche Attraktion. Zur Sichtbarkeit und zur funktionalen Stärkung sollten die Fitness-Elemente entlang des „Grünen Bands“ aufgestellt werden, einzelne Elemente auch auf dem Weg zum Hetter-Millinger Bruch und zu den Altrheinarmen (am Deich). Hier können die Qualitäten der Landschaftsräume und ihre besonderen Eigenschaften zu einer spezifischen Bewegungsstation kombiniert werden. Beispielsweise kann über das Treten der Pedale eines feststehenden Fahrrads ein Dynamo betrieben und eine Audioinformation abgehört werden. Denkbar sind auch Anregungen zur meditativen Wahrnehmung der Landschaft oder das Erklimmen einer „künstlichen“ Kopfweide, von der aus die Landschaft von oben wahrgenommen werden kann.</p>	



Mögliche Standorte für die unterschiedlichen Bewegungsangebote sind vor allem der neugestaltete Amtplatz (Kinderspiel und Outdoor-Fitness für Senior:innen, siehe Maßnahme B2), der Kirchvorplatz (Kinderspiel, siehe B3) und öffentliche Flächen entlang des „Grünen Bands“ (siehe B1). Eine besondere Fläche bietet der Schützenplatz, der außerhalb des Schützenfests rund 50 Wochen im Jahr unbenutzt ist. Somit steht in der restlichen Zeit eine große Fläche zur Verfügung, die für vielfältige Aktivitäten genutzt werden kann. Der Platz bietet sich somit für ein mobiles Angebot an, das zur Zeit des Schützenfests temporär entfernt werden kann.

Im Rahmen der Beteiligung wurde zudem mehrfach darauf hingewiesen, dass im Bereich des Neubaugebiets (westlich der Straße Praestsches Feld) ein Spielplatz fehlt. Bei künftigen städtebaulichen Entwicklungen sollten daher Spielangebote berücksichtigt werden, da in Neubaugebieten zumeist ein hoher Anteil junger Familien mit Kindern einzieht.

Kinder

Aus den ermittelten Bedarfen sollen neue Spiel- und Aktivitätsangebote für Kinder entwickelt werden. Nördlich der Bahngleise wird ein Spielangebot für U6-Kinder empfohlen, da der Spielplatz an der Grundschule vor allem an Kinder über sechs Jahre adressiert ist. Auch auf dem Amtplatz sind Spielangebote vorzusehen sowie ein kleines Spielangebot auf dem Kirchvorplatz (siehe Maßnahmen B2 und B3). Bei der Entwicklung der Spielangebote sollten die Praester Kinder beteiligt werden und ihre Wünsche und Ideen in die Gestaltung der neuen Spielflächen einfließen.

Auch zukünftige Wohnbauentwicklungen sollten in der Konzepterstellung berücksichtigt werden, in deren Einzugsradien ebenfalls Aktivitätsangebote vorgesehen werden sollten. Insbesondere für kleine Kinder ist ein sicher erreichbares Angebot im direkten Wohnumfeld von hoher Bedeutung.



Jugendliche

Zusätzlich wurde im Rahmen der Beteiligung auf den Mangel an Aktivitätsangeboten für Jugendliche hingewiesen. Zur Ergänzung des Angebots sollten die Jugendlichen ebenfalls aktiv in die Konzeptualisierung und den Gestaltungsprozess eingebunden werden, um nicht an ihren Bedarfen vorbei zu planen. Der Schulhof der Grundschule, auf dem sich bislang häufig auch Jugendliche aufhalten, ist nur bedingt geeignet, da hier der Aufenthalt verschiedener Altersgruppen (insbesondere Kindern im Grundschulalter) möglicherweise Nutzungskonflikte erzeugt. Dementsprechend wäre ein eigenständiger Aufenthaltsort zu bevorzugen. Zum Beispiel ist ein Sportangebot außerhalb des Ortskerns vorstellbar. Im Rahmen der Beteiligung wurden von Bürger:innen ein Soccer-Feld, ein Multifunktionsspielfeld und eine Half-Pipe vorgeschlagen.



	<p>Erwachsene und Senior:innen</p> <p>Zur Förderung der Generationengerechtigkeit sollte zudem ein generationenübergreifendes Angebot geschaffen werden. Neben dem Arbeitsplatz sollten diese nach Möglichkeit entlang des Grünen Bandes verortet werden. Mit dem Angebot sollen v. a. ältere Menschen angeregt werden, in Bewegung zu bleiben oder zu kommen und Kräftigungs- und Dehnungsübungen zu absolvieren, um ihre Beweglichkeit und Eigenständigkeit so lange wie möglich zu wahren.</p> <p>Eine moderate körperliche Aktivität verbessert die Mobilität und Selbständigkeit im Alter – sogar wenn erst spät damit begonnen wird, haben wissenschaftliche Studien ergeben. Ältere Menschen können somit länger selbständig wohnen und müssen nicht in eine betreute Einrichtung umziehen. Darüber hinaus sollte, im Zusammenhang mit Maßnahme B1, ein beleuchteter Weg entlang des Grünen Bandes (auch außerorts) vorgesehen werden, um Fortbewegung und sportliche Aktivitäten auch in den Wintermonaten zu fördern.</p>								
	<p>Projektumsetzung</p> <p>Für die Umsetzung der Spielplätze und Fitnessangebote sollte ein Landschaftsarchitekturbüro beauftragt werden, das auch Erfahrung mit der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat. Diese Beteiligung könnte beispielsweise in Kooperation mit der Grundschule stattfinden. Bei der Identifizierung und Ausgestaltung der Standorte sollten die Ideen und Anregungen der Bürger:innen einbezogen werden, um die Akzeptanz und damit spätere Nutzung der Maßnahme zu erhöhen.</p> <p>Die Stadt Emmerich am Rhein sollte daher künftig geeignete Flächen identifizieren und für die bauliche Umsetzung der Maßnahmen bereitstellen. Im Kontext künftiger Neubaugebiete (siehe auch Maßnahme A1) sollten Bewegungs- und Aufenthaltsangebote direkt im Gebiet vorgesehen werden.</p>								
Projektlaufzeit	Noch offen								
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein								
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, externes Planungsbüro, Grundschule, Kindertagesstätte, Kirchengemeinde, Vereine								
Kosten	<table><tr><td>Z. B. Multifunktionsspielfeld</td><td>80.000 EUR</td></tr><tr><td>Half-Pipe</td><td>25.000 EUR</td></tr><tr><td>Mobiler Spielplatz auf dem Festplatz</td><td>100.000 EUR</td></tr><tr><td>Outdoor-Fitnessgeräte (12 x 3.500 EUR)</td><td>Ca. 250.000 EUR</td></tr></table>	Z. B. Multifunktionsspielfeld	80.000 EUR	Half-Pipe	25.000 EUR	Mobiler Spielplatz auf dem Festplatz	100.000 EUR	Outdoor-Fitnessgeräte (12 x 3.500 EUR)	Ca. 250.000 EUR
Z. B. Multifunktionsspielfeld	80.000 EUR								
Half-Pipe	25.000 EUR								
Mobiler Spielplatz auf dem Festplatz	100.000 EUR								
Outdoor-Fitnessgeräte (12 x 3.500 EUR)	Ca. 250.000 EUR								
Fördermittel	Dorferneuerung (Fördertatbestand b)								

6.3 Handlungsfeld C: Zukunftsgerichtete Mobilität

6.3.1 Gestaltung der Schallschutzwände an der Betuwe-Linie

Projekt	Gestaltung der Schallschutzwände an der Betuwe-Linie C1
Priorität	Abhängig von dem Ausbau der Betuwe-Linie
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der räumlichen Barrierewirkung der künftigen Schallschutzwände ▪ Schutz des Ortsbilds ▪ Aufgreifen bisheriger Wegebeziehungen bei der Verortung von transparenten Wandelementen ▪ Verwendung transparenter Wandelemente am Haltepunkt Praest zur Steigerung der sozialen Kontrolle und der Aufenthaltsqualität ▪ Aufwertung mittels künstlerischer Gestaltung und/oder Begrünung ▪ Nutzung identitätsstiftender Merkmale zur Steigerung der Akzeptanz
	<p>Ausgangssituation</p> <p>Der Ausbau der Betuwe-Linie in den kommenden Jahren wird das Raumgefüge des Ortsteils Emmerich-Praest merklich verändern. Mit bis zu 4 Meter hohen Schallschutzwänden werden sich die Barrierewirkung der Bahnlinie und die Zerteilung des Dorfs verstärken. Zusätzlich ändert sich das Wegesystem, da neue Bahnübergänge gebaut und manche der bisherigen Übergänge wegfallen werden oder nicht mehr für alle Verkehrsarten querbar sind. Außerdem wird der Haltepunkt Praest verschoben.</p> <p>Es sollten daher Maßnahmen umgesetzt werden, die – zumindest punktuell – die trennende Wirkung der Schallschutzwände mindern. Außerdem sollte die Gestaltung der Wände nicht rein funktional und rein kostengünstig erfolgen, sondern dem Umstand Rechnung tragen, dass die Schallschutzwände ein bestehendes Dorf mittig durchqueren und daher ein gewisser Anspruch an ihre Qualität bestehen muss. Auch sollte die Veränderung der Wegebeziehungen berücksichtigt werden.</p> <p>Die Deutsche Bahn sieht auf dem Bauabschnitt in Praest größtenteils Aluminiumwände vor, da diese hochabsorbierend ausgeführt sind und damit die Schallausbreitung effektiv vermindern. Es besteht die Möglichkeit, diese farblich zu gestalten. Die Stadt Emmerich am Rhein kann hierfür einen Wunsch für ein Farbkonzept bei der DB einreichen. Die Deutsche Bahn übernimmt nach eigener Aussage in der Regel Kosten für einfache Gestaltungen, darunter Farbabstufungen. Umfangreichere Gestaltungen sind hingegen über Drittmittel zu finanzieren.</p>



Transparente Wände können nur begrenzt eingebaut werden, da diese lediglich den Schall reflektieren. Aufgrund der schallschutztechnischen Anforderungen an der Strecke sind fensterartige Öffnungen möglich, die 10 bis 15 m lang sein können. Aufgrund der Schallausbreitung können sie sich nicht über die gesamte Höhe erstrecken. Am unteren sowie am oberen Rand sollen Elemente aus Aluminium montiert werden, sodass in der Mitte ein zwei Meter hohes Fenster verbleibt.

Eine direkte Begrünung der Schallschutzwände ist nicht möglich. Es können jedoch Kletter- und Rankpflanzen an einem eigenen Gerüst in einem Abstand von mindestens 150 cm zur Wand wachsen. Dies ist kostengünstig nur auf Flächen möglich, die der Deutschen Bahn oder der Stadt Emmerich zur Verfügung stehen. Private Flächen müssten kostspielig erworben werden. Der Abstand zur Schallschutzwand garantiert, dass sämtliche Schrauben und technische Wartungsbereiche vollständig frei gehalten werden; der Zugang von Techniker:innen der Deutschen Bahn darf nicht beschränkt werden.

Projektbeschreibung

Projekthalt

Zur Reduzierung der Barrierewirkung und zum Schutze des Ortsbilds wird eine Gestaltung der Lärmschutzwände empfohlen, um die großmaßstäbliche und industrielle Wirkung der Wände zu mindern bzw. zu verbergen. Hierfür wird ange-regt, gemäß den räumlichen Potenzialen verschiedener Abschnitte unterschiedliche Gestaltungen vorzusehen (siehe Abschnitte C1a, C1b, C1c).

Gliederung in Unterabschnitte

Im Rahmen dieses Gutachtens wird eine Gliederung gemäß der Kartendarstellung empfohlen.



C1a

Mithilfe von drei „Fenstern“, die sich in einem Abstand von jeweils rund 120 bis 170 Metern befinden, werden visuelle Zusammenhänge zwischen dem geteilten Ortsteil hergestellt. Sie sind idealerweise an Orten anzubringen, an denen ein Sichtbezug zur gegenüberliegenden Seite möglich und relevant ist. Zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls sind transparente Schallschutzwände auch am Haltepunkt Praest zu empfehlen. Darüber hinaus könnten Sichtbezüge zum Beispiel an der Sulenstraße und der Raiffeisenstraße hergestellt werden. Am Haltepunkt Halvern ist eine vergleichbare Gestaltung mit „Fenstern“ vorgesehen. Diese ist jedoch länger als im Bauabschnitt Praest derzeit vorgesehen (siehe Abbildung).



Quelle: DB Netz AG

C1b

Eine umfangreiche farbliche Gestaltung bietet sich vor allem in zentraler Lage an. Nördlich des Bahnwegs, der künftig als Radweg transformiert werden könnte, könnte der Schallschutz mit aufwändigeren Darstellungen versehen werden. Es wird empfohlen, hierbei die Bewohnerschaft von Praest zu beteiligen. Denkbar ist beispielsweise ein Kunstprojekt, bei dem das Thema der Gestaltung der Lärmschutzwände erarbeitet wird, z. B. identitätsstiftende Merkmale wie Landschaftsbilder mit der Uferschnepfe, Kopfweide und Pferden sowie der regionaltypischen Bebauung. Das Kunstprojekt sollte von einer/m oder mehreren Künstler:innen begleitet und das letztendliche Konzept von diesen umgesetzt werden.

Folgende Darstellung zeigt die möglichen Qualitäten einer solchen Gestaltung. Die dargestellten Gestaltungselemente dienen ausschließlich der Visualisierung.



Quelle: eigene Darstellung

C1c

Zudem bieten sich Begrünungsmaßnahmen an, welche die negativen Auswirkungen der Großmaßstäblichkeit der Schallschutzwände mindern können.

Begrünte Wände sind aufgrund der beschriebenen Herausforderungen jedoch nur mit einem Abstand von 1,5 Metern zur Schallschutzwand möglich. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse in Emmerich Praest, bei denen Parzellen im privaten Besitz teilweise bis direkt an die Schienen führen, ist eine durchgehende und lückenlose Begrünung nur schwer umzusetzen.

Empfehlenswert ist die Etablierung von begrünten Wänden im Umfeld des künftigen Haltepunkts. Die Südseite mit der geplanten P+R-Anlage könnte durch eine begrünte Wand aufgewertet werden. Angeregt wird zudem die Integration von Vogelhäuschen und Insektenhotels sowie Blühwiesen im Umfeld der begrünten Wand, wodurch das Ankommen in Praest dem Leitbild entsprechend gestaltet werden kann.

Zusätzlich wird für die weiteren Abschnitte entlang der Bahnstrecke im Abschnitt Praest, die kein besonderes Gestaltungskonzept erfordern, die einfache farbliche Gestaltung der Aluminiumwände empfohlen. Vorstellbar wären zum Beispiel Aluminiumelemente, die sich nach einem Farbkonzept leicht unterscheiden, oder ein Farbkonzept mit senkrechten Farbstufungen.

Folgende Darstellung zeigt die möglichen Qualitäten einer solchen Gestaltung. Die dargestellten Gestaltungselemente dienen ausschließlich der Visualisierung.



Quelle: eigene Darstellung

Projektumsetzung

An der aufwändigeren farblichen Gestaltung (künstlerische Gestaltung, siehe C1b) sollten die Bürger:innen von Praest beteiligt werden. Sobald die Rahmenbedingungen der Gestaltung mit der Deutschen Bahn AG abschließend und die Finanzierung geklärt sind (Anteile der Deutschen Bahn AG, Anteile der Stadt Emmerich, Fördermittel), sollte ein von (ggf. lokalen) Künstler:innen geleiteter Bürger:innen-Workshop durchgeführt werden. Die Ergebnisse des Workshops können anschließend von den Künstler:innen überarbeitet werden, die in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn auch für die spätere Umsetzung sorgen.

Für die bauliche Integration der empfohlenen „Fenster“ (C1a) ist ein Lärmschutzgutachten erforderlich, das die in diesem Gutachten bzw. von der Stadt Emmerich und der Deutschen Bahn AG angedachten Standorte schalltechnisch überprüft. Es sollte im Vergleich zu der Verwendung von Aluminiumpaneelen eine Erhöhung der Schallbelastung von unter 1 dB(A) angestrebt werden, da diese für das menschliche Gehör nicht festzustellen ist. Planung und Umsetzung obliegen der Deutschen Bahn AG.

Für die Begrünung der Schallschutzwände (C2c) sollte eine Untersuchung der möglichen Standorte erfolgen, an denen die Deutsche Bahn AG und die Stadt Emmerich ausreichend Fläche zur Errichtung einer Rankanlage oder anderer Begrünungselemente in 1,5 Meter Abstand besitzt. Anschließend sollte geprüft werden, welche Flächen sich für welche Art Pflanzen eignen (Besonnung, Wasserbedarf, Klimaresilienz, Größe der Wurzelbereiche etc.). Die Prüfung und Auswahl der Pflanzen sowie die Umsetzung kann durch ein externes Landschaftsplanungsbüro erfolgen oder durch das Grünflächenamt der Stadt Emmerich am Rhein. Eine Bepflanzung ist vermutlich erst nach Abschluss der Bauarbeiten am entsprechenden Gleisabschnitt möglich.



Projektlaufzeit	Aufgrund der Unwägbarkeiten des Bau- und Planungsprozesses kann aktuell nicht abgeschätzt werden, wann der Bau der Lärmschutzwände erfolgt.
Projektverantwortlich	Deutsche Bahn AG
Projektbeteiligte	Deutsche Bahn AG, Stadt Emmerich am Rhein, Schallgutachter:in, Künstler:in, externes Landschaftsarchitekturbüro, Bewohner:innen
Kosten	Gesamtkosten noch offen Begrünungselemente, künstlerische Gestaltung, transparente Abschnitte: abhängig von der zu ermittelnden Fläche
Fördermittel	Dorferneuerung (Fördertatbestand a/b)

6.3.2 Multimodales Mobilitätsangebot am Bahnhof Praest

Projekt	Multimodales Mobilitätsangebot am Bahnhof Praest C2
Priorität	Abhängig von dem Ausbau der Betuwe-Linie
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermöglichen einer klimaschützenden Mobilität in Praest und Umgebung ▪ Haltepunkt Praest als Baustein einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Mobilität ▪ Entwicklung eines attraktiven Eingangstors nach Praest für Bahnreisende ▪ Diversifizierung des Mobilitätsangebots über Bereitstellung von E-Ladeinfrastrukturen (Pkw, Rad) und eines kleinen Park+Ride-Parkplatzes für Reisende aus benachbarten Orten, ggf. Leihfahrräder ▪ Bereitstellung von zusätzlichen Angeboten, die den Haltepunkt attraktiv machen (z. B. Fahrradservicestation, Fahrradboxen, Packstation)
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Gegenwärtig nutzen die Praester:innen für Ziele außerhalb des Orts vorrangig das Auto. Die Bewohner:innen wählen für ihre täglichen Wege – zum Beispiel zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Arzt – das Auto, da alternative Mobilitätsangebote wie Bus und Regionalbahn oft als wenig attraktiv empfunden werden (u. a. die Taktung). Jugendliche und ältere Personen, deren Wahlmöglichkeiten eingeschränkt sind, können für ihre Basisbedarfe den öffentlichen Nahverkehr nutzen, müssen aber entsprechend viel Zeit einplanen und Ältere noch entsprechend fit genug sein.</p> <p>Im Rahmen des Baus der Betuwe-Linie ist die Verlegung des Haltepunkts Praest geplant. Das Klimaschutzteilkonzept Fuß- und Radverkehr empfiehlt für den Bahnhofhaltepunkt die Etablierung von „DeinRadschloss“-Radabstellanlagen, Sammelabstellanlagen sowie eine Verleihstation für (E-)Lastenräder.</p>
	<p>Projekthalt</p> <p>Die Maßnahme des Klimaschutzteilkonzepts für eine Mobilitätsstation am Haltepunkt Praest soll im Rahmen des Dorfentwicklungskonzepts aufgegriffen und zur Umsetzung gebracht werden. Klimaschutz wird mit jedem Jahr, in dem sich die nötige Verkehrswende verzögert und der Kipppunkt einer globalen Erwärmung näher rückt, eine immer zentraler und dringlicher werdende Aufgabe. Eine gut ausgebaute Mobilitätsstation an einem eher selten vorkommenden Bahnhofpunkt im ländlichen Raum ist daher eine Aufgabe höchster Priorität. Sie kommt nicht nur den Bewohner:innen von Praest zugute, sondern sollte auch für die Bedarfe der Fahrradtourist:innen ausgestattet werden, die Praest häufiger als Ausgangspunkt oder Station ihrer Routen anfahren. Denkbar ist zum Beispiel die Anlage einer Fahrradservicestation, an der Radfahrende Zugang zu einer Luftpumpe, Werkzeug, dem Erwerb von Reparaturflicken und Fahrradschläuchen erhalten. Außerdem wurde auf der Dorfkonferenz die Installation von Fahrradboxen zum sicheren Abstellen sehr positiv aufgenommen.</p>



	<p>Parkplätze am Haltepunkt haben nach Aussage der Bewohner:innen nur eine geringere Priorität, da die meisten Praester:innen nicht mit dem Auto zum Haltepunkt fahren. Der nötige Bedarf für Stellplätze sollte daher genauer bestimmt werden, bevor die Größe des Park+Ride Angebots erarbeitet werden kann (ggf. reichen wenige Stellplätze). Mögliche alternative Mobilitätsformen wurden von den Praester:innen positiv aufgenommen. Das große Potenzial des neuen Haltepunkts kann zu einem langfristigen Erfolg der Maßnahme führen. Die Verbindung der Haltestelle mit der sozialen Mitte Praests (Kirchvorplatz, Amtsplatz) sollte hochwertig und attraktiv gestaltet werden.</p>
	<p>Projektumsetzung</p> <p>Die benötigte Fläche für eine Mobilitätsstation befindet sich bereits im Eigentum der Stadt Emmerich am Rhein. Ihre Umsetzung ist jedoch von der Realisierung der Betuwe-Linie und der damit einhergehenden Verlegung des Bahnhaltepunkts durch die Deutsche Bahn AG abhängig. Ein Teil der Fläche dient unter anderem als Baustelleneinrichtungsfläche. Sobald der Bau der Betuwe-Linie abgeschlossen ist, kann die Stadt Emmerich den Park+Ride-Parkplatz und die Mobilitätsstation errichten. Die Planungen dazu sollten frühzeitig begonnen werden, um eine zeitgleiche Inbetriebnahme mit dem neuen Haltepunkt zu garantieren. Die finalen Planungen sollten vor Abschluss noch einmal mit den Bewohner:innen Praests diskutiert werden, um eventuell veränderte Bedarfe, die in der langen Entwicklungszeit auftreten, aufnehmen zu können.</p> <p>Die Deutsche Bahn rechnet mit einem Start der Bauarbeiten innerhalb der nächsten fünf Jahre. Diese Angabe ist jedoch mit Unsicherheiten behaftet und kann nur als Orientierungspunkt dienen.</p>
Projektlaufzeit	Noch offen
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, Deutsche Bahn AG, Verkehrsverbund, ggf. weitere
Kosten	Noch offen
Fördermittel	Mobilstation: Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM), VRR Stellplatzanlage ohne Förderung durch kommunale Eigenleistung

6.3.3 Transformation des Bahnwegs als Radverkehrsroute

Projekt	Transformation des Bahnwegs als Radverkehrsroute C3
Priorität	Abhängig von dem Ausbau der Betuwe-Linie
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung von Klimaschutz und Umweltschutz ▪ Unterstützung klimafreundlicher Mobilität ▪ Förderung des beruflichen Radverkehrs in Richtung Emmerich am Rhein und langfristig Ortsteilen von Rees ▪ Sichere und schnelle Fuß- und Radverbindung von Praest nach Emmerich am Rhein und langfristig Ortsteilen von Rees ▪ Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Bahnweg
Projektbeschreibung	<p>Ausgangssituation</p> <p>Der zunehmende Klimawandel und der damit einhergehende drängende Bedarf nach klimaschützenden Mobilitätsformen sowie eine Zunahme der Mobilität mit dem E-Bike verstärken den Bedarf nach geeigneten Radverkehrsrouten. Für das tägliche Pendeln zur Arbeit per Rad sind die Infrastruktur in Praest sowie die Anbindung in die Richtungen Emmerich und Rees jedoch schlecht ausgestattet. Die bestehenden Radwege entlang der Reeser Straße weisen ein geringes subjektives Sicherheitsgefühl auf, was die Aufenthaltsqualität für Radfahrende herabsetzt. Bei einer Querung ist die Reeser Straße nur schlecht einsehbar und kann nur umständlich überquert werden. Der Radweg auf dem Deich stellt zwar ein touristisches Highlight dar, ist jedoch aufgrund der ineffizienten Wegführung für alltägliche, zügige Routen eher ungeeignet und verläuft auch nicht bis zur Stadt Emmerich gleichbleibend attraktiv (Gewerbegebiete/Industrieafen). Um einen Teil der Bewohnerschaft in Praest und den angrenzenden Ortsteilen zum Umsteigen vom Auto auf klimafreundliche Mobilitätsformen zu bewegen, soll der Bahnweg nach Fertigstellung der Betuwe-Linie in eine sichere und attraktive Radroute umgestaltet werden. Im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie wird der Bahnweg zunächst als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt. Anschließend besteht die Möglichkeit, die Straße an die Ansprüche des Radverkehrs anzupassen.</p>
	<p>Projekthalt</p> <p>Zur Förderung der Verkehrswende im ländlichen Raum sollte dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz und Sicherheit eingeräumt werden. Es wird daher empfohlen, den Bahnweg als Fahrradverkehrsrouten zwischen Emmerich und Praest zu stärken. Diese Route verknüpft mehrere Ortsteile Emmerichs und könnte als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Aufgrund der Erschließungsfunktion für Wohnhäuser ist entlang der Straße keine reine Fahrradverbindung möglich. Das Konzept der Radverkehrsrouten wurde von den Teilnehmenden auf der zweiten Dorfkonferenz äußerst positiv aufgenommen. Diese Wegverbindungen könnten eine attraktive Alternative für die tägliche Mobilität mit dem Pkw sein und so den Arbeitsplatz CO₂-neutral erreichbar machen.</p>



	<p>Bei einer besseren Anbindung in Praest selbst könnten auch tägliche Wege, wie beispielsweise der Weg zum Bäcker, mit dem Fahrrad unternommen werden. Aufgrund der Umbauarbeiten der Bahnlinie und den damit einhergehenden Veränderungen der Mobilität in Praest wird empfohlen, eine Analyse der neu entstehenden Wegeverbindungen im Rahmen eines Nahmobilitätskonzepts zu erarbeiten und dabei auch das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen zu betrachten. Es könnte nötig sein, im Ortsteil weitere verkehrssichernde Maßnahmen zu installieren. Beispielsweise sollte ein breiter Bürgersteig auf dem Bahnweg eingerichtet werden, um auch für die Fußverkehre innerhalb Praests ausreichend Sicherheit zu bieten.</p> <p>Die Verbindung sollte möglichst konfliktfrei geplant werden und eine zügige Fahrt ermöglichen. Langfristig besteht das Potenzial, die Radwegeverbindung in Richtung Rees (z. B. an Schloss Hueth vorbei) zu verlängern. Perspektivisch wäre es zudem denkbar, einen Anschluss an den geplanten Radschnellweg Westmünsterland vorzusehen, dessen Endpunkt gegenwärtig in Anholt vorgesehen ist.</p>
	<p>Projektumsetzung</p> <p>Im Vorfeld der Projektumsetzung sollte ein Nahmobilitätskonzept in Auftrag gegeben werden, um die Möglichkeiten eines solchen Ausbaus zu qualifizieren und quantifizieren.</p> <p>Hierbei sollte ermittelt werden, wie hoch das potenzielle Verkehrsaufkommen einer solchen Route wäre. Dies steht in engem Sachzusammenhang mit den räumlichen Gegebenheiten. Dementsprechend sollte ein möglicher Wegeverlauf außerhalb von Praest evaluiert werden, insbesondere auch die Endpunkte der Radverkehrsrouten festgelegt werden. Hierfür sollten in den nächsten Jahren bereits geeignete Flächen akquiriert bzw. freigehalten werden.</p> <p>Die durchgängige Verbindung erfordert einen sicheren Ausbau des Wegs entlang des Kieswerks und den Gewerbegebieten am Stadtrand von Emmerich.</p>
	<p>Die Umsetzung des Projekts kann erst nach dem Umbau der Betuwe-Linie erfolgen, da ein Teil der Strecke während der Bauarbeiten von der Deutschen Bahn genutzt wird. Die Förderung eines Radschnellwegs ist aufgrund der zu geringen Auslastung vermutlich nicht möglich. Für einen Radschnellweg werden 2.000 Radfahrende pro Tag benötigt, die entlang des Bahnwegs vermutlich nicht erreicht werden. Dies sollte jedoch im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts geprüft werden.</p>
Projektlaufzeit	Nach Realisierung der Betuwe-Linie, Zeitpunkt noch offen
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, Deutsche Bahn AG, privates Verkehrsplanungsbüro
Kosten	Noch offen
Fördermittel	FöRi-Nah, Klimaschutz durch Radverkehr

6.4 Handlungsfeld D: Prozess und Umsetzung

6.4.1 Erstellung Dorfentwicklungskonzept

Projekt	Erstellung Dorfentwicklungskonzept	D1
Priorität	Abgeschlossen	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung einer Strategie und eines Maßnahmenkatalogs zur Beseitigung der integrierten Handlungsnotwendigkeiten in Praest unter Beteiligung unterschiedlicher Akteursgruppen und der Bewohnerschaft 	
Projektbeschreibung	<p>Das Dorfentwicklungskonzept dient als fachliche Grundlage für die zukünftige Entwicklung von Praest. Es ist die Voraussetzung für verschiedene Förderzugänge der Dorferneuerung oder Stadterneuerung. Das Konzept baut auf einer Analyse mit Potenzialen und Mängeln auf. Dargestellt wird ein Handlungsprogramm, das in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden soll. Die Stadt Emmerich am Rhein hat Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH mit dem hier vorliegenden Konzept beauftragt.</p> <p>Dargestellt wird darin aufbauend auf einer Analyse der Potenziale und Handlungsbedarfe ein Maßnahmenprogramm, das in den kommenden Jahren sukzessive zur Stärkung und Weiterentwicklung des Dorfs Praest umgesetzt wird. Die Stadt Emmerich am Rhein hat Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH mit dem hier vorliegenden Konzept beauftragt.</p>	
Projektlaufzeit	2022 bis 2023	
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein	
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Bewohner:innen und Akteure	
Kosten	40.500 EUR	
Fördermittel	Programm „Ländlicher Raum“	



6.4.2 Projektmanagement (und ggf. Evaluierung)

Projekt	Projektmanagement (und ggf. Evaluierung)	D2
Priorität	A	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Unterstützung der Stadt Emmerich am Rhein bei der Erstellung der Förderanträge und aller prüffähigen Unterlagen	
Projektbeschreibung	<p>Projekthalte</p> <p>Die Erstellung eines prüffähigen Förderantrags für die Dorferneuerung umfasst eine Fülle von Aufgaben. Die Stadt beabsichtigt, das Förderantragsmanagement extern zu vergeben. Darunter können folgende Aufgaben fallen:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Unterstützung bei der Zusammenstellung der Ausschreibungsunterlagen und Angebotseinholung▪ Koordination und Abstimmung mit den Fachgutachtern▪ Erstellung bzw. Überarbeitung der Förderanträge▪ Erstellung von Kosten- und Finanzierungsübersichten (KuFs)▪ Aktualisierung des Dorfentwicklungskonzepts▪ Abstimmung mit der Bezirksregierung Düsseldorf▪ Fachliche Abstimmung mit der Verwaltung▪ Politische Abstimmung▪ Beteiligung von Akteuren in speziellen Beteiligungsformaten	
Projektlaufzeit	Noch offen	
Projektverantwortlich	Stadt Emmerich am Rhein	
Projektbeteiligte	Stadt Emmerich am Rhein, externes Planungsbüro	
Kosten	Noch offen (abhängig von Umfang und Laufzeit)	
Fördermittel	Dorferneuerung?	



Siebtes Kapitel

Evaluation und Monitoring



7 Evaluation und Monitoring

7.1 Zielsetzung der Evaluation

Um eine hohe Effizienz sowohl bei der Projektsteuerung und -realisierung als auch bei den Kosten zu erreichen, sollen die Maßnahmen im Rahmen des Dorfentwicklungskonzepts Praest schon während der Umsetzungsphase prozessevaluiert werden. Der Umfang und der Aufwand der Evaluation müssen jedoch verhältnismäßig sein, weshalb eine effiziente Selbstevaluierung empfohlen wird. Die Verwaltung sollte die Auswertung in Anlehnung an bestehende Evaluationskonzepte und in Abstimmung mit den derzeit erarbeiteten Förderrichtlinien für die Evaluation durch das Land NRW vornehmen.

Grundlage für das Evaluationsverfahren in Emmerich-Praest soll eine Kombination aus quantitativen und qualitativen Untersuchungsmethoden sein. Hierzu kann auf Erfahrungen aus der Selbstevaluation der Projekte der Sozialen Stadt aufgebaut werden, die seit vielen Jahren ein umfassendes gebietsbezogenes Evaluations- und Monitoringsystem aufgebaut hat.

Entscheidend für den Erfolg der Evaluation ist, dass den beteiligten Akteur:innen deutlich gemacht wird, dass sie nicht persönlich zum Gegenstand der Beobachtung werden. Vielmehr steht die Arbeit, die Effizienz und die Verbesserung der Umsetzung von Projekten und Maßnahmen im Vordergrund, um schon frühzeitig entsprechende Hilfestellungen geben zu können. Der Akteursschaft muss daher zu Beginn des Erneuerungs- und damit auch des Evaluationsprozesses der Nutzen für die eigene Arbeit und damit das Vertrauen für die Zusammenarbeit mit dem Projektteam vermittelt werden.

Für ein Evaluationskonzept, das dem inhaltlichen Spektrum integrierter Dorferneuerung gerecht wird und eine ausgewogene Kombination quantitativer

und qualitativer Untersuchungsmethoden gewährleistet, werden vier grundsätzliche Bausteine empfohlen, die im Folgenden erläutert werden.

7.2 Bausteine des Evaluationskonzepts für das Dorfentwicklungskonzept Praest

Baustein 1: Erstellung und Konkretisierung eines Zielsystems und Überprüfung der Zielerreichung mit Hilfe von geeigneten Indikatoren auf Basis des Dorfentwicklungskonzepts

Zu jeder Maßnahme werden zu Beginn der Umsetzung die Zielformulierungen konkretisiert. Die prozessbegleitende Beobachtung der Zielerreichung liefert dabei steuerungsrelevante Informationen. Als Indikatoren der Zielerreichung können folgende Erfolgskriterien beispielhaft für Praest genannt werden:

- Grad der Nachhaltigkeit der Maßnahmenumsetzung (Verwendete Baustoffe, Biodiversität, soziale Nachhaltigkeit, Förderung alternativer Mobilitätsformen etc.)
- Grad des Klimaschutzes und der Klimaanpassung der Maßnahmenumsetzung (Verringerung der versiegelten Fläche, dezentrales Wassermanagement, Einsatz erneuerbarer Energien, Verschattung, Anzahl gepflanzter Bäume etc.)
- Anzahl der bezahlbaren und der barrierefreien Wohnungen (ggf. in Planung), diversifiziertes Wohnangebot
- Anzahl der Wohnungen allgemein (ggf. in Planung)
- Anzahl Fahrten, die Praester:innen weniger mit dem Auto zurücklegen
- Nutzungsfrequenz der sozialen Einrichtungen und der Kirche nach Umsetzung der Maßnahmen
- Nutzungsfrequenz der öffentlichen Räume und grünen Infrastruktur, Gesundheitsinfrastruktur
- Akzeptanz der Maßnahme in der Einwohnerschaft (Mitwirkungsgrad, Nutzung, Aneignung etc.)

- Akzeptanz der Schallschutzwände der Betuwe-Linie in der Bewohnerschaft
- Grad der Zustimmung der Bewohnerschaft zur Art und Weise der Maßnahmendurchführung (Prozessbeurteilung)

Baustein 2: Sozialraum-Monitoring auf der Grundlage von ausgewählten Kontextindikatoren und der Fortführung bzw. Erweiterung der jährlichen Fortschreibung der Daten

Ziel ist es, Entwicklungstendenzen in den Gebieten zu erfassen und handlungsrelevante Rahmenbedingungen der Erneuerungsansätze darzustellen. Dabei sollten soziodemographische und -ökonomische Daten analysiert werden (Datenerhebungen der Stadt Emmerich). Zusätzlich können ökonomische Daten und Interventionsdaten erhoben und ausgewertet werden.

- Entwicklung der Bevölkerungszahl, insbesondere unter Berücksichtigung der Wachstums- bzw. Schrumpfrate
- Verteilung der Alterskohorten in der Bevölkerung (im Vergleich zu anderen Ortsteilen Emmerichs)
- Altersverteilung zugezogener Bewohner:innen
- Anzahl der Schüler:innen und Kita-Kinder (im Verhältnis zu der absoluten Anzahl der jeweiligen Altersgruppe im Einzugsgebiet der Einrichtungen)
- Anzahl der Kita-Kinder unter 3 Jahren
- Anzahl der Menschen in barrierefreien Wohnungen
- Durchschnittliche Anzahl Bewohner:innen je Wohneinheit

Die Erhebung und Auswertung der sozioökonomischen Kontextindikatoren zum Sozialraum-Monitoring erfolgt durch die entsprechenden Fachbereiche (Statistik) innerhalb der Verwaltung. Dabei ist auf eine geschlechtsspezifische Erhebung der Daten zu achten.

Baustein 3: Projekt-Dokumentationssystem zur (Selbst-)Evaluation der einzelnen Projekte des Dorfentwicklungskonzepts

Die einzelnen Projekte werden nach folgenden Inhalten analysiert und die Projektbögen fortgeschrieben. Für die Arbeit der Projektleitung kann dies in folgender Weise konkretisiert werden. Für jedes Projekt wird eine Projektdatei/Projektordner eingerichtet, die aus folgenden Inhalten/Dateiblättern besteht:

- Datenblatt 1 – Projektbogen mit Priorität und geschätzten Kosten sowie Projektnummer
- Datenblatt 2 – Stammdaten: Daten zu Projektträger, Ansprechpartner, Verortung des Projekts, konkreter Projektbeginn, geplante Gesamtlaufzeit, anerkannte Projektkosten und Kurzprofil des Projekts (Umsetzungskonzept/Umsetzungsschritte mit Zeitplanung und Meilensteinen), Finanzierungskonzept und Fördermodalitäten
- Datenblatt 3 – Projektziele und Zielerreichung: Konkrete Leistungen, die der Projektträger zu erbringen hat und die angestrebten Ergebnisse, die hierdurch bewirkt werden, werden anhand einer konkreten Zielformulierung, Indikatoren, einem Vergleich der Soll-Vorgaben und des Ist-Befunds zusammengetragen
- Datenblatt 4 – Selbsteinschätzung der Projektumsetzung: Die Projektträger geben eine Einschätzung zum Stand des Projekts, u. a. zu den erreichten Zielgruppen sowie den zentralen Stärken und Schwächen der Projektarbeit. Hier besteht auch die Möglichkeit, Vorschläge für eine Modifizierung der Projektarbeit festzuhalten, Begründung für Abweichungen vom Zeit- und Kostenplan
- Datenblatt 5 – Qualitätsstandards der Projektumsetzung: Zur Messung der Qualität des Projekts wird die Vernetzung des Projektträgers, die Kooperation des Projekts mit anderen Ortsteilakteuren, die Beteiligung der Zielgruppe an der Projektplanung und -umsetzung sowie die



Vorkehrungen zur Verstetigung der aufgebauten Strukturen und erzielten Ergebnisse nach dem Ende des Stadterneuerungsprogramms dokumentiert

- Materialanhang – Unterlagen wie trägerinterne Projektdokumentationen, Broschüren, Ergebnisse von Teilnehmerbefragungen, Pressespiegel oder Studien

Die Projektdateien werden von den Projektverantwortlichen (Fachdienststelle in der Stadtverwaltung) bearbeitet und sukzessive ausgefüllt. Der jeweilige Stand der Projekte wird in der Projektgruppe an Hand der Evaluationsbögen besprochen und diskutiert.

Baustein 4: Durchführung von (Bewohner-) Befragungen, um die Erfolge bzw. Wirkungen des Dorfentwicklungskonzepts aus Sicht der Bewohner:innen zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu untersuchen

Mittels verschiedener Untersuchungsmethoden wie Bewohnerbefragungen, Experteninterviews und Diskussionen mit örtlichen Akteur:innen sollen Einschätzungen zur Entwicklung in Praest gewonnen werden. Im Blickpunkt stehen dabei zentrale Verfahrensqualitäten und „weiche“ Erfolgskriterien wie Organisations- und Kooperationsstrukturen, integrierte Projektentwicklung und Bewohner:innenbeteiligung. Im Rahmen der Evaluation werden auch verschiedene Akteursbefragungen und Bewohner:innenbefragungen durchgeführt. Die beteiligten Akteur:innen sollten regelmäßig, z. B. in einem zweijährigen Abstand, schriftlich befragt werden.



Achtes Kapitel

Ausblick



8 Ausblick

Der Ortsteil Praest zeichnet sich durch eine gut funktionierende Gemeinschaft aus. Die langwährenden sozialen Strukturen erzeugen eine hohe Identifikation der Bevölkerung mit dem Ortsteil Praest. Die Bewohner:innen und Akteursvertreter:innen bewiesen im Prozess ein großes Interesse an einer gemeinwohlorientierten und nachhaltigen Dorfentwicklung. Insbesondere bei den Dorfkonferenzen wurde die starke Mitwirkungsbereitschaft durch sachliche und intensive Diskussionen deutlich. Hierbei zeigten die Bewohner:innen ein ausgeprägtes Feingefühl für die lokalen Bedarfe und Anforderungen. Nicht zuletzt zeigte die Anzahl von über 100 teilnehmenden Personen, dass die zukünftigen Herausforderungen in Praest eine Herangehensweise erfordern, bei der alle Beteiligten gemeinsam an einem Strang ziehen.

Wir danken herzlich allen beteiligten Bürger:innen sowie den Akteursvertreter:innen für die intensive Mitwirkung und wünschen viel Erfolg auf dem weiteren Weg der Dorfentwicklung!



Abbildungen

Abbildung 1: Der Prozess des Dorfentwicklungskonzepts	2
Abbildung 2: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	6
Abbildung 3: Lage des Stadtteils Praest im Stadtgebiet	9
Abbildung 4: Verortung von Emmerich am Rhein im räumlichen Kontext des Betuwe-Ausbauprojekts	10
Abbildung 5: Uraufnahme Praest 1836 – 1850	11
Abbildung 6: Neuaufnahme Praest 1936 – 1945	11
Abbildung 7: Modal Split aller Ortsteile im Vergleich	14
Abbildung 8: Klimatopkarte	16
Abbildung 9: Oberflächenfließwege bei Extremniederschlägen und abflusslose Senken	16
Abbildung 10: Ausschnitt des Flächennutzungsplans	17
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil Praest von 2016 – 2021 in absoluten Zahlen	23
Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Emmerich und im Kreis Kleve von 2006 bis 2021 in Prozent (2006 = 100 %)	23
Abbildung 13: Altersstruktur in Praest und Emmerich im Jahr 2020 (in %)	24
Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Emmerich von 2016 – 2021 und prognostizierte Entwicklung 2022 – 2030 in absoluten Zahlen	24
Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil Praest von 2016 – 2021 und prognostizierte Entwicklung 2022 – 2041 in absoluten Zahlen	24
Abbildung 16: Entwurfsplan zum Neubau des Pfarrheims	30
Abbildung 17: Bestandsanalyse Dorf- und Siedlungsstruktur und Wohnen	35
Abbildung 18: Besondere Naturräume in der unmittelbaren Umgebung von Praest	41

Abbildung 19: Ist-Zustand der Lärmbelastungen durch die Schienenwege (Stand 2008)	44
Abbildung 20: Soll-Zustand der Lärmbelastungen durch die Schienenwege nach Umbau der geplanten Maßnahmen	44
Abbildung 21: Bestandsanalyse Grün- und Freiflächen	45
Abbildung 22: Bestandsanalyse Mobilität	51
Abbildung 23: Bestandsanalyse Soziale Infrastruktur, Einzelhandel und Gewerbe	57
Abbildung 24: Analyse der Potenziale und Mängel	64
Abbildung 25: Räumliches Leitbild	68
Abbildung 26: Abgrenzung des Erneuerungsgebiets	69
Abbildung 27: Ideen zur Platzgestaltung aus der Raumerlebnisaktion	94