



ISEK STADTKERN WERL

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
für den Stadtkern der Wallfahrtsstadt Werl



ISEK STADTKERN WERL | Integriertes Städtebauliches
Entwicklungskonzept für den Stadtkern der Wallfahrtsstadt Werl

Auftraggeber:

Wallfahrtsstadt Werl
FB III / Abt. 61 - Stadtplanung, Straßen und Umwelt
Hedwig-Dransfeld-Str. 23
59457 Werl

Bürgermeister Michael Grossmann

Bearbeitung:

pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

Andreas Bachmann
Niklas Förstemann
Lisa Töpfer

Dortmund/Werl, Juni 2020

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen (wie z. B. Bürgerinnen und Bürger oder BürgerInnen) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für alle Geschlechter.

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT

EINLEITUNG UND METHODIK

1.1 Anlass und Aufgabenstellung	6
1.2 Aufbau des ISEK	9
1.3 Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung	10
1.4 Der Untersuchungsraum	11

ANALYSE

2. DIE WALLFAHRTSSTADT WERL | ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Räumliche Einordnung	14
2.2 Bevölkerungs- und Sozialstruktur	15
2.3 Gesamtstädtische Ziele und Planungen	18

3. DER STADTKERN VON WERL | CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN

3.1 Historische Entwicklung und Stadtgrundriss	25
3.2 Stadt- und Freiraum	27
3.3 Stadtklima und Umwelt	34
3.4 Gebäude und Denkmäler	35
3.5 Nutzungen	39
3.6 Mobilität und Verkehr	55
3.7 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	67
3.8 Handlungsbedarf: Zusammenfassung der Chancen und Herausforderungen	74

ZIELE UND RAHMENKONZEPT

4. ZIELE DER STADTKERNENTWICKLUNG

4.1 Neun Leitziele für die Entwicklung des Stadtkerns	78
4.2 Umsetzungsziele	85
4.3 Räumliches Leitbild	87

5. LAUFENDE UND IN ENTWICKLUNG BEFINDLICHE PROJEKTE

6. HANDLUNGSFELDER UND PROJEKTE

6.1 A: Öffentlicher Raum und Mobilität	96
6.2 B: Stadtbild und Image	100
6.3 C: Nutzungsvielfalt im Stadtkern	102
6.4 D: Freiraum und Stadtklima	104

7. AUSBLICKPROJEKTE

8. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

HANDLUNGSPROGRAMM

9.1 Projektübersicht: Maßnahmen, Kosten, Prioritäten	112
9.2 Durchführungsempfehlungen	113
9.3 Abgrenzung des Fördergebiets	115

SCHLUSSWORT

QUELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ANHANG

VORWORT

Die zukünftige Entwicklung unserer Stadt ist ein Thema, das uns alle angeht. Allgemeine Trends und Veränderungen führen dazu, dass sich die Wallfahrtsstadt Werl, wie viele andere Städte gleicher Größenordnung, zahlreichen Herausforderungen stellen muss. Beispielsweise haben die jüngsten Entwicklungen im Einzelhandel zu Leerständen im zentralen Versorgungsbereich geführt, auch die Ansprüche an das Wohnen oder an die Gestaltung des öffentlichen Raums, beispielsweise im Hinblick auf Barrierefreiheit, haben sich in den vergangenen Jahren geändert. Ferner hat die Schaffung, Gestaltung und Vernetzung von Grün und Freiräumen unter Berücksichtigung des Klimawandels an Bedeutung gewonnen.

Insbesondere der Stadtkern mit seinen zahlreichen historischen Gebäuden ist Identifikationsort für die gesamte Stadt und ein zentraler Bereich für wirtschaftliche, soziale und kulturelle Angebote sowie Schwerpunkt des städtischen Einzelhandels.

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für den Stadtkern Werl deckt Probleme und Missstände im städtischen Raum auf. Es arbeitet die Stärken heraus, bildet eine richtungsweisende Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt und ist Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln im Rahmen der Städtebauförderung.

Mit der Erstellung des ISEK wurde das Planungsbüro Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH aus Dortmund beauftragt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse wurden in der öffentlichen Auftaktveranstaltung am 25. Februar 2019 den ca. 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmern vorgestellt. Es konnten dort bereits viele interessante Ideen für die Entwicklung des Stadtkerns gesammelt werden. In darauffolgenden Vertiefungsworkshops wurden gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, Immobilienbesitzern, Mietern, Wirtschafts- und Sozialpartnern, der Politik, Institutionen und Organisationen sowie weiteren wichtigen Akteuren Zukunftsideen entwickelt und schließlich konkrete Projekte und Maßnahmen zur Stärkung des Stadtkerns und der angrenzenden Bereiche als Aushängeschild Werls benannt.

In Zeiten der Mobilität und Digitalisierung wird die Wahl des Wohn- und Arbeitsortes mehr denn je davon abhängen, wo es sich gut leben lässt. Das ISEK für den Stadtkern Werl ist ein umfangreiches Konzept, das sich die Stärkung der Versorgungsfunktion, die Erhaltung des Stadtbildes, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Aufwertung des öffentlichen Raumes und touristischer Angebote zum Ziel gesetzt hat.

Am 18.06.2020 hat der Rat der Wallfahrtsstadt Werl das vorliegende Konzept und die Abgrenzung eines Programmgebietes im zentralen Bereich der Innenstadt beschlossen.

Kontinuierlich sollen in den nächsten Jahren die einzelnen Projekte Schritt für Schritt realisiert werden. Die Wallfahrtsstadt Werl bedankt sich bei allen privaten und öffentlichen Akteuren, die zur Erarbeitung des ISEK beigetragen haben.

Werl, im Juni 2020

Grossmann (Bürgermeister)

EINLEITUNG UND METHODIK



1.1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Mit dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für den Stadtkern der Wallfahrtsstadt Werl sollen dessen Probleme und Missstände aufgedeckt sowie seine Chancen und Stärken gefördert werden. Es bildet eine richtungsweisende Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Stadtkerns und ist Voraussetzung für den Zugang zu Städtebaufördermitteln von Bund und Land.

Der Werler Stadtkern weist noch heute wesentliche Merkmale einer mittelalterlichen Stadt auf. Trotz baulicher Veränderungen ist der historische Stadtgrundriss mit seinen sakralen Bauwerken und Denkmälern erkennbar. Der Stadtkern ist Identifikationsort für die gesamte Stadt und ein zentraler Bereich für wirtschaftliche, soziale und kulturelle Angebote, Bildung, Freizeit und Erholung sowie Schwerpunkt des städtischen Einzelhandels. Hinzu kommt die hohe Bedeutung Werls als Marienwallfahrtsort.

Wie viele andere Städte gleicher Größenordnung muss sich die Wallfahrtsstadt Werl zahlreichen Herausforderungen stellen. Beispielsweise haben die jüngsten Entwicklungen im Einzelhandel zu Leerständen im zentralen Versorgungsbereich geführt, auch die Ansprüche an das Wohnen oder an die Gestaltung des öffentlichen Raums haben sich in den vergangenen Jahren geändert. Zu nennen ist hier die Barrierefreiheit. Die Stadt Werl wird sich – wie viele andere Kommunen an den Rändern von Ballungsräumen oder im ländlichen Raum – auf wirtschaftliche und demografische Veränderungen einstellen müssen. Zudem werden die Anforderungen an den Klima- und Umweltschutz steigen. Daher ist die Stärkung und städtebauliche Gestaltung des Stadtkerns ein wichtiger Standortfaktor für die langfristige Tragfähigkeit aller weiteren städtischen Funktionen. Diesen Herausforderungen wird sich die Stadt Werl in den kommenden Jahren stellen.

Um als Stadtkern weiterhin attraktiv zu bleiben, bedarf es einer strategischen Weiterentwicklung. Zentrale Kriterien sind hierbei ein stabiler Arbeitsmarkt, vielfältige Wohnangebote, attraktive Freiräume, ein qualifiziertes Bildungs- und Ausbildungsangebot, aber auch ein angenehmes Stadtbild und ein funktionierendes Verkehrssystem.

Abgeleitet aus den genannten Rahmenbedingungen stellen sich für die zukünftige Entwicklung des Stadtkerns von Werl unter anderem folgende Fragen:

- Wie kann den veränderten Nutzungsanforderungen im Untersuchungsraum angemessen Rechnung getragen werden?
- Welche Perspektiven können für innerstädtische Gebäude und Flächen entwickelt werden, deren Nutzung aus unterschiedlichen Gründen aufgegeben wurde?
- Wie lassen sich die Stadtbild- und Denkmalpflege mit den Anforderungen von Handel und Wohnen vereinbaren?
- Wo können durch die Gestaltung öffentlicher Räume wichtige Impulse für die Stadtentwicklung gesetzt werden?
- Wie können die einzelnen Teilräume sinnvoll verknüpft werden?
- Mit welchen Maßnahmen können Einzelhandel und Tourismus gestärkt werden?
- Wie lässt sich das Verkehrssystem für alle Teilnehmer verbessern?
- Wie können die Aufgaben zwischen privaten Akteuren (Grundstückseigentümer, Gewerbetreibenden, insbesondere Einzelhändler) und der Stadt angemessen verteilt und koordiniert werden?
- Wie lassen sich Anforderungen des Klimaschutzes mit dem historischen Stadtbild vereinbaren und wie lässt sich die Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen gestalten?

Das vorliegende ISEK beantwortet diese Fragen und liefert konkrete Maßnahmenvorschläge für die Weiterentwicklung des Stadtkerns. Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgte in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren, wie der Politik, den Bürgern, Nutzern, Grundstückseigentümern, örtlichen Gewerbetreibenden sowie sonstigen Trägern öffentlicher Belange. Für die Realisierung der konkreten Projekte ist ein Zeitraum von acht Jahren vorgesehen. Das ISEK wird dabei als ein dynamisches Planungsinstrument verstanden, das sich in regelmäßigen Abständen einer Evaluierung unterzieht, Korrekturen zulässt und sich neuen Anforderungen der Gesellschaft stellt.



Abbildung 1: Luftbild des historischen Stadtkerns Werl

1.2 AUFBAU DES ISEK

Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzepte dienen in der Stadtentwicklung als strategisches Planungs- und Steuerungsinstrument. Sie sind durch eine ganzheitliche Betrachtung eines städtischen Teilraums unter Einbeziehung aller relevanten Fachplanungen (Städtebau, Bildung, Soziales, Kultur, Ökologie, Ökonomie, Verkehr) gekennzeichnet. Die Konzepte sollen durch die Analyse des Betrachtungsraumes Defizite aufzeigen und daraus konkrete, umsetzbare Maßnahmenvorschläge entwickeln.

Wie alle Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepte stellt auch dieses Konzept ein informelles, also nicht rechtswirksames, Instrument dar, es bildet aber die Grundlage für weitere städtebauliche Planungen. Dies können Bebauungspläne und Ortssatzungen oder auch Objektplanungen etwa für Straßen oder Plätze sein. Ferner geben die vorliegenden Planungen einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen. Seit 2008 sind Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzepte außerdem verpflichtende Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln aller Teilprogramme der Städtebauförderung. Das vorliegende Konzept orientiert sich in seinem Aufbau am Leitfaden „Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung“ (MWEBWV NRW 2012) sowie der „Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Handlungskonzepten“ des Landes NRW (MBWSV NRW 2016). Es gliedert sich in vier Abschnitte:

- Zu Beginn wird im Abschnitt *Einleitung und Methodik* der Anlass, der Aufbau und die Vorgehensweise des Konzepts erläutert. Dies beinhaltet auch die Beschreibung des Beteiligungsverfahrens sowie die Abgrenzung des Untersuchungsraums.
- Die anschließende *Analyse* gliedert sich in zwei Teile. Im ersten Teil werden die übergeordneten Rahmenbedingungen der gesamten Wallfahrtsstadt Werl geschildert. Dabei werden die räumliche Einordnung, die Bevölkerungs- und Sozialstruktur sowie die bereits vorhandenen gesamtstädtischen Ziele und Planungen beschrieben. Anschließend folgt eine detaillierte Analyse des Stadtkerns. Hier werden die historische Entwicklung des Stadtgrundrisses, die Stadt- und Freiraumstruktur, Stadtklima und Umwelt, die Gebäudestruktur, die zentralen Nutzungen sowie Mobilität und Verkehr untersucht und bewertet. Auch die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden aufgeführt. Aus der Analyse werden erste allgemeine Empfehlungen zur Entwicklung des Stadtkerns abgeleitet. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung der Chancen und Herausforderungen für den Stadtkern.
- Aus dem Ergebnis der Analyse werden im Abschnitt *Ziele und Rahmenkonzept* sowohl die Ziele als auch die Projekte auf konzeptioneller und räumlicher Ebene entwickelt. Auf der Zielebene umfasst dies acht grundsätzliche Leitziele sowie zahlreiche Umsetzungsziele. Das räumliche Leitbild dient als schematischer, leicht verständlicher Überblick über die gewünschte Entwicklung des Stadtkerns. Im darauffolgenden Teil werden die geplanten Projekte ausführlich beschrieben und den vier Handlungsfeldern zugeordnet. Maßnahmen, die zwar wünschenswert sind, aber aus verschiedenen Gründen nicht im Rahmen dieses ISEK realisiert werden können, werden als „Ausblickprojekte“ beschrieben. Der städtebauliche Rahmenplan zeigt die geplante räumliche Entwicklung im Detail.
- Im abschließenden *Handlungsprogramm* wird in der Projektübersicht gezeigt, wann die einzelnen Projekte umgesetzt werden sollen und welche Kosten entstehen. Hierzu werden auch konkrete Durchführungsempfehlungen an die Stadt gegeben. Weiterhin wird das Fördergebiet räumlich exakt abgegrenzt.
- Die Projektblätter im *Anhang* dienen der kurzen und übersichtlichen Zusammenfassung der geplanten Projekte.

1.3 ÖFFENTLICHKEITS- UND AKTEURSBETEILIGUNG

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist bei Planungsprozessen ein gängiges und gut erprobtes Instrument. Sie hilft den Planern dabei, alle wichtigen Problemfelder zu berücksichtigen und kann zur frühzeitigen Lösung von Interessenskonflikten sowie zu einer höheren Akzeptanz der Planung beitragen. Die eingebrachten detaillierten Ortskenntnisse sowie die Kreativität bei der Gestaltung des eigenen Lebensumfelds sind eine große Bereicherung für die Planung. Auch die Erarbeitung des ISEK für den Werler Stadtkern erfolgte in einem offenen bürgerschaftlichen Dialog. Alle interessierten Bürger, relevanten Innenstadtakteure sowie die politischen Mandatsträger wurden daher in die Planung eingebunden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte in zwei „Bürgerforen“. Die Auftaktveranstaltung fand am 25.02.2019 in einem frühen Stadium statt, um Handlungsbedarfe zu ermitteln und gemeinsam erste Maßnahmenideen zu entwickeln. In einem Vertiefungsworkshop mit mehreren Workshopgruppen am 03.06.2019 wurden die konkreten Projektvorschläge der Planer diskutiert und weiter ausgearbeitet. In den Foren gab es zwar eine gewisse Lenkung der Diskussion durch die Einteilung in verschiedene Themenfelder, grundsätzlich gab es aber keine Beschränkung von Themen, sondern einen freien Austausch über alle Belange der Bürger. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens findet sich im Kapitel 3.7.

Mit der Lenkungsgruppe gab es eine regelmäßig tagende Gruppe mit Vertretern des Planungsbüros und der Stadtverwaltung, in der organisatorische und inhaltliche Themen geklärt wurden. Zu Beginn des Verfahrens wurde zudem eine Sonder-Verwaltungskonferenz veranstaltet, bei der Vertreter aller städtischen Ämter über das Verfahren unterrichtet wurden. Auch mit dem Fördergeber, also der Bezirksregierung Arnsberg sowie dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKGB NRW), wurden Abstimmungsgespräche und -termine durchgeführt.



Abbildung 2: Aufbau und Ablauf des ISEK

1.4 DER UNTERSUCHUNGSRAUM

Der Untersuchungsraum bildet die räumliche Grundlage für das gesamte ISEK, insbesondere für die Analyse und das räumliche Leitbild. Für den Untersuchungsraum des Werler Stadtkerns wird zunächst keine parzellenscharfe Abgrenzung vorgenommen, sondern eine eher offene Darstellung mit verschiedenen Teilbereichen gewählt. Insgesamt sollen neben dem historischen Zentrum auch alle angrenzenden „Ergänzungsbereiche“ betrachtet werden, die funktional und räumlich in engem Zusammenhang mit dem Stadtkern stehen. Der Untersuchungsraum berücksichtigt auch die Bedeutung des Stadtkerns für die Bevölkerung. Aus diesem Grund wird für das gesamte Gebiet des ISEK der Begriff „Stadtkern“ und nicht „Innenstadt“ verwendet, da keine Assoziation mit einem reinen Einzelhandelsstandort entstehen soll. Innerhalb des Konzepts wird vereinzelt auch der Begriff der „Kernstadt“ verwendet, hierbei ist nicht der Stadtkern gemeint, sondern der gesamte Stadtbezirk Werl-Zentrum, welcher den siedlungsräumlichen Kern des gesamten Stadtgebiets bildet.

Den Kern des in Abbildung 3 dargestellten Untersuchungsgebiets bildet das historische Stadtzentrum innerhalb der „Gräben“, also der ehemaligen mittelalterlichen Befestigungsanlage. Im erweiterten Sinne lassen sich auch die gründerzeitlichen Bauten entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße, Grafenstraße und Bahnhofstraße zum historischen Zentrum rechnen. Außer diesem Kernbereich umfasst der Untersuchungsraum noch mehrere „Ergänzungsbereiche“. Richtung Osten wird er durch einen Bildungs- und Verwaltungsbereich ergänzt, in dem sich neben vereinzelt Wohnbauten überwiegend öffentliche Einrichtungen, wie das Rathaus, die Walburgisschule, die ehemalige Paul-Gerhardt-Schule sowie die evangelische Kirche mit zugehöriger Kita befinden. Nach Nordosten wird der Untersuchungsbereich um das Gelände der Stadthalle sowie im Norden um das Bahnhofsumfeld nördlich und südlich der Bahnlinie erweitert. Im Nordwesten schließt sich ein Freiraumzug an, der sowohl den Kurpark als auch den dahinter gelegenen Sportpark mit Stadion, Freizeitbad und weiteren Sporteinrichtungen umfasst. Daran anschließend wird der Untersuchungsraum durch die Sälzer-Sekundarschule, das Marien-Gymnasium sowie ein kleines, locker bebautes Wohngebiet zwischen den Schulen und dem Kurpark arrondiert. Im Süden umfasst das Untersuchungsgebiet das Umfeld der Schlossruine, das Gelände der ehemaligen Overbergschule, das südlich an den historischen Stadtkern angrenzende Wohngebiet sowie die „Hefegalerie“ und den dahinterliegenden Eingangsbereich des Friedhofs.

Der Untersuchungsraum ist nicht deckungsgleich mit dem für die Städtebauförderung festgesetzten Fördergebiet. Eine straßen- bzw. parzellenscharfe Abgrenzung dieses Raums findet sich im Kapitel 9.3.

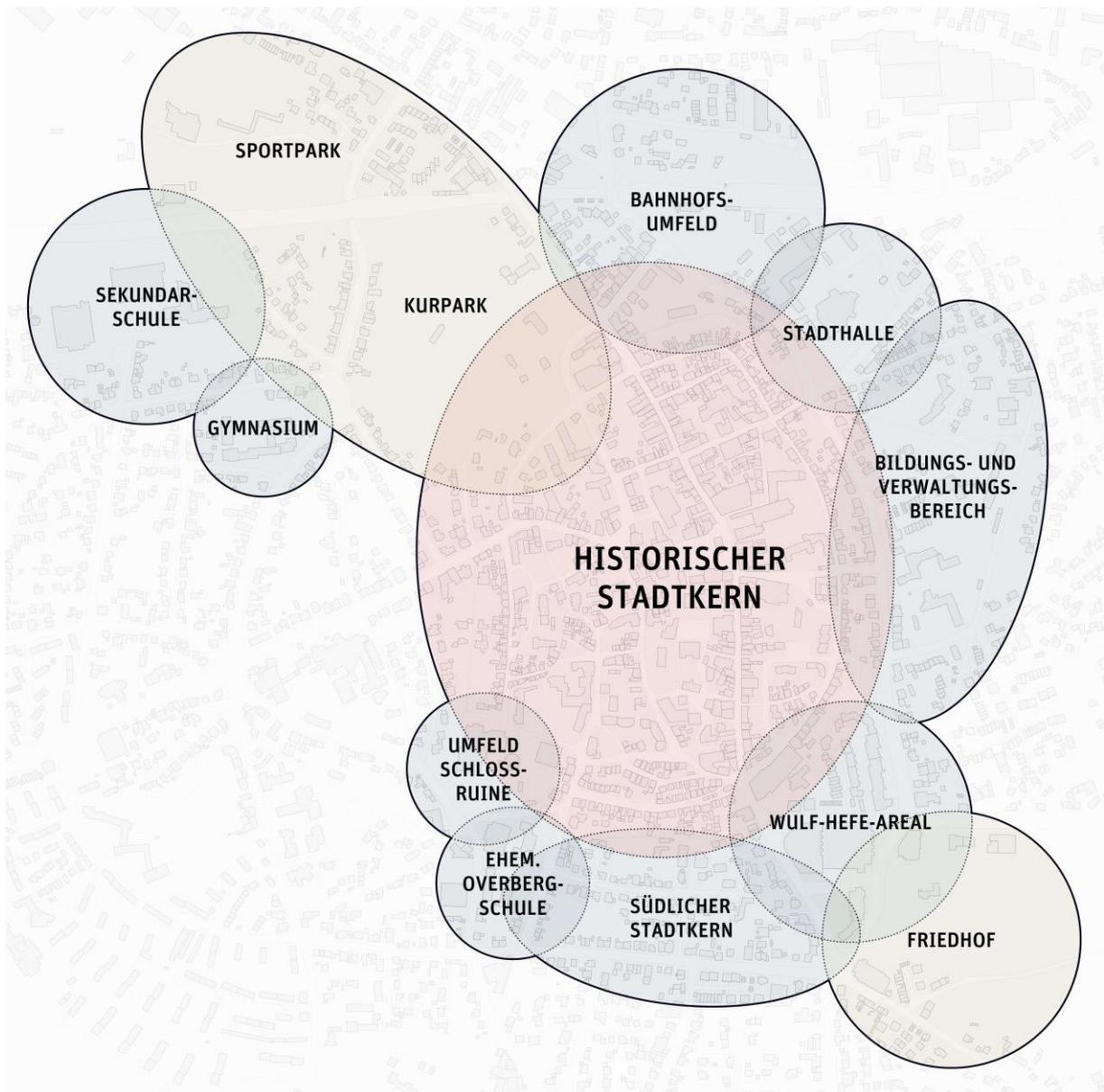


Abbildung 3: Der Untersuchungsraum (Historischer Stadtkern und Ergänzungsbereiche)

ANALYSE



2. DIE WALLFAHRTSSTADT WERL | ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 RÄUMLICHE EINORDNUNG

Die Wallfahrtsstadt Werl mit knapp 33.000 Einwohnern befindet sich in der Übergangszone zwischen Münsterland und Sauerland. Werl liegt zwischen den Städten Hamm, Unna und Soest, alle drei sind rund 15 km entfernt. Weitere Nachbargemeinden sind Welver, Wickede und Ense. Werl ist Teil des Kreises Soest und gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg. In der Landesplanung übernimmt die Stadt die Funktion eines Mittelzentrums, sie hat somit eine Versorgungsfunktion für das eigene Stadtgebiet und die benachbarten kleineren Gemeinden. Aus naturräumlicher Sicht befindet sich Werl am südlichen Rand der Westfälischen Bucht und damit im Übergangsbereich zwischen dem Norddeutschen Tiefland und dem Rheinischen Schiefergebirge. Der größte Teil des Stadtgebiets und auch der Stadtkern liegen auf einer Höhe zwischen 80 und 90 Meter ü.NHN, im Süden steigt die Topografie im Bereich des „Haarstrangs“ auf bis zu 228 Meter ü.NHN an.

Die Stadt verfügt über eine sehr gute Verkehrsanbindung. Südwestlich der Kernstadt liegt das Autobahnkreuz Werl mit der A44 (Dortmund-Kassel) und der A445 (langfristig Hamm-Winterberg). Mit Werl-Nord, Werl-Süd, Werl-Zentrum und Wickede gibt es im Stadtgebiet vier Zufahrten zum Autobahnnetz. Darüber hinaus existiert mit dem Bahnhof auch ein Zugang zur Bahnstrecke zwischen Dortmund und Soest, auf der die „Hellweg-Bahn“ (RB 59) des Anbieters „eurobahn“ verkehrt. Der Hauptbahnhof Dortmund kann in knapp 40 Minuten erreicht werden, von hier aus werden über das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn zahlreiche Anbindungen in alle Teile Deutschlands angeboten.

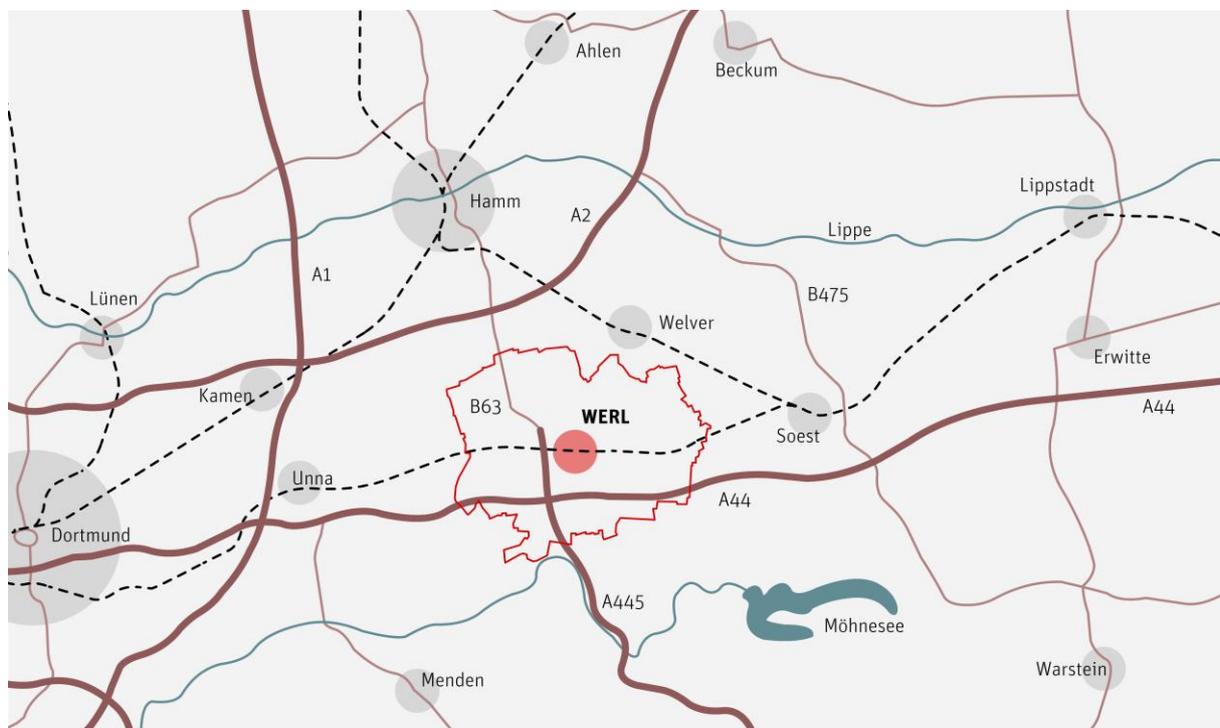


Abbildung 4: Räumliche Einordnung der Stadt Werl

2.2 BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR

Bevölkerungszahl und -prognose

Die Wallfahrtsstadt Werl zählte bei der letzten Erhebung im Jahr 2018 32.994 Einwohner (vgl. Wallfahrtsstadt Werl 2018: 1). Dies entspricht bei einer Fläche von insgesamt 76,4 km² einer Bevölkerungsdichte von 432 Einwohnern je km². Werl gliedert sich in die Kernstadt und neun Ortsteile. Die Kernstadt besitzt dabei mit rd. 22.600 Personen die höchste Einwohnerzahl, gefolgt von Büderich mit etwas über 3.000 Einwohnern, Westönnen mit rd. 2.500 Einwohnern, sowie Hilbeck mit rd. 1.300 und Holtum mit rd. 1.100 Einwohnern. Alle anderen Bezirke haben unter 1.000 Einwohner (vgl. Wallfahrtsstadt Werl 2018: 5).

In den vergangenen Jahren ist die Einwohnerzahl Werls leicht gestiegen. Im Jahr 2014 lag sie noch bei 31.945 Personen und somit etwa um 1.000 Einwohner niedriger als 2018 (vgl. Wallfahrtsstadt Werl 2018: 8). Für die Zukunft gehen die Prognosen allerdings von einem deutlichen Bevölkerungsrückgang aus. Der Landesbetrieb IT.NRW sagt für das Jahr 2025 eine Einwohnerzahl von rd. 29.170 voraus. Bis ins Jahr 2040 geht die prognostizierte Bevölkerungszahl auf rd. 27.270 Personen zurück und liegt dann ungefähr auf dem Wert von 1987 (vgl. IT.NRW 2019: 9). Hierbei muss aber darauf hingewiesen werden, dass die Einwohnerzahl für Werl in der Landesstatistik von IT.NRW aufgrund unterschiedlicher Zählweisen regelmäßig rd. um 2.000 Personen niedriger ausfällt als die städtische Statistik.

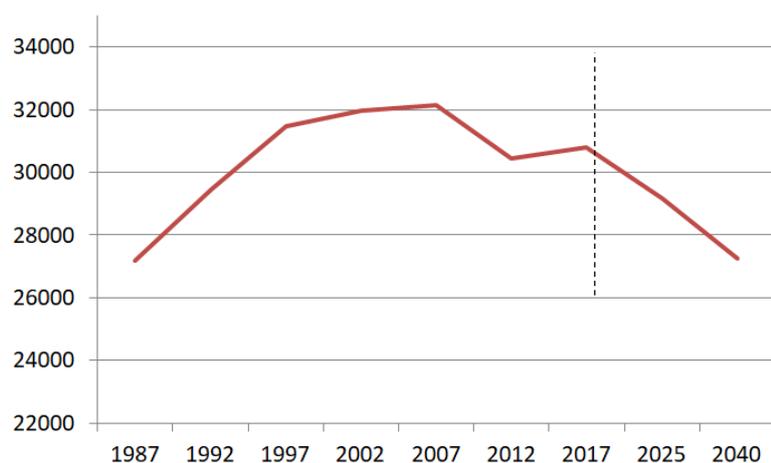
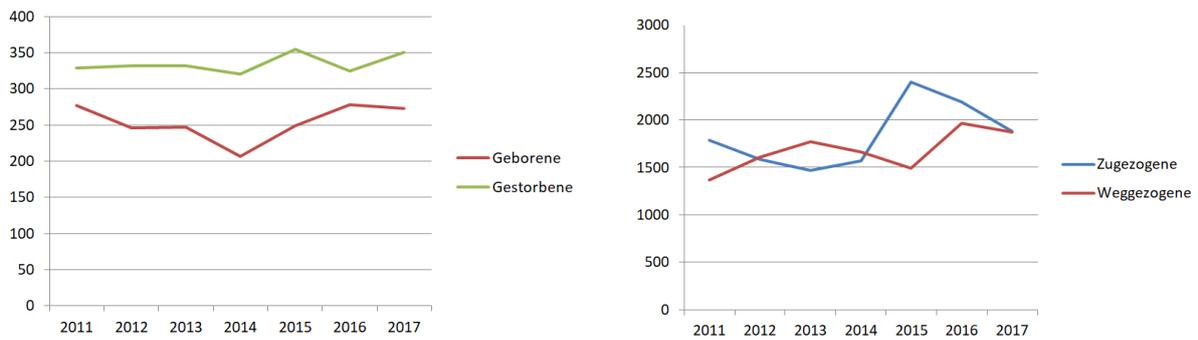


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung 1987-2017 und Prognose (IT.NRW 2019)

Werl weist, wie die meisten deutschen Städte, eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung auf. In den vergangenen Jahren gab es regelmäßig mehr Sterbefälle als Neugeborene, 2017 lag die Differenz bei 77 Personen. In den vergangenen Jahren wurde diese Entwicklung vielfach durch eine positive Wanderungsbilanz ausgeglichen. 2015 wurde mit 2.398 Zuzügen bei nur 1.492 Wegzügen der Höchststand erreicht. Seit 2015 nimmt die Anzahl der Zuzüge wieder ab, im Jahr 2017 gab es mit 1.880 Zuzügen bei 1.869 Wegzügen eine nahezu ausgeglichene Wanderungsbilanz (vgl. IT.NRW 2019: 6).



Abbildungen 6+7: Natürliche Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen (IT.NRW 2019)

Ähnlich wie in ganz Deutschland wird auch in Werl zukünftig mit einer bedeutenden Zunahme der Haushalte mit älteren Menschen gerechnet. Während sich die Anzahl der „jüngeren“ Jahrgänge rückgängig entwickelt, verzeichnet die Altersgruppe der über 65-Jährigen einen deutlichen Zuwachs. Laut der Prognose von IT.NRW wird diese Bevölkerungsgruppe bis 2025 um rd. 21% und bis 2040 sogar um rd. 54% im Vergleich zum Wert von 2017 anwachsen.

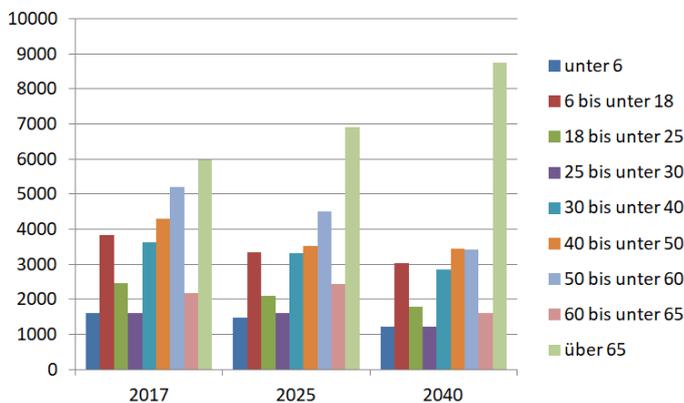


Abbildung 8: Bevölkerung nach Altersgruppen 2017 bis 2040 (IT.NRW 2019)

Sozialstruktur

Im Jahr 2018 lebten rund 4.240 Personen mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit in Werl, dies entspricht einem Bevölkerungsanteil von knapp 13 Prozent (vgl. Stadt Werl 2019). Größte Bevölkerungsgruppe waren hierbei rund 1.100 Personen mit türkischer Nationalität.

Werl dient als Mittelzentrum der Region und stellt neben schulischen Angeboten, Weiterbildungsmöglichkeiten und diversen kulturellen Angeboten vor allem Arbeitsplätze zur Verfügung. Insgesamt zählte die Wallfahrtsstadt im Jahr 2017 9.258 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, darunter 6.525 Vollzeit- und 2.733 Teilzeitbeschäftigte (vgl. IT.NRW 2019: 16). Die Arbeitslosenquote lag 2017 bei rd. fünf Prozent und ist damit gleichauf mit dem bundesweiten Durchschnitt. 67 Prozent und somit den größten Anteil der Arbeitslosen machen die 25- bis 54-Jährigen aus. Dahinter liegen die über 55-Jährigen mit 21 Prozent. Der Dienstleistungssektor nimmt in Werl einen großen Stellenwert ein, der sich auch in den Beschäftigtenzahlen widerspiegelt. Die meisten Beschäftigten arbeiten in den Bereichen Handel, Verkehr, Gastgewerbe sowie in sonstigen Dienstleistungen und im produzierenden Gewerbe. Ein prägender Faktor für die Werler Sozialstruktur ist das niedrige verfügbare Einkommen. Es lag 2016 durchschnittlich bei 19.076 € pro Person und somit deutlich unter dem Wert des Kreises Soest von 21.844 €

pro Person sowie unter dem Wert von Städten mit vergleichbarer Größe in NRW von 22.574 € pro Person (vgl. IT.NRW 2019: 23). Werl nimmt im landesweiten Vergleich der verfügbaren Einkommen Platz 365 von 396 Kommunen ein und liegt somit im Schlussfeld. Hieraus resultiert eine niedrige Kaufkraft. Die aktuellen Daten der IHK beziffern die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für Werl mit dem Wert 92, sie liegt somit 8 Prozentpunkte unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. IHK 2019: 1).

Im Jahr 2017 waren 5.369 der insgesamt 9.258 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Werl Einpendler. Dies entspricht rd. 58 %. Im Gegenzug arbeiteten 7.460 der 11.348 in Werl wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten außerhalb Werls, dies entspricht einem Anteil von rd. zwei Drittel. Insgesamt gab es somit im Jahr 2017 ein negatives Pendlersaldo von 2.090 Personen (vgl. IT.NRW 2019: 16). Regional betrachtet ist Bedeutung Werls als Wohnstandort größer als die des Arbeitsstandorts.

Vereinsleben

Innerhalb der Stadt existiert ein reges Vereinsleben. 2018 gab es gesamtstädtisch 28 Sportvereine mit rd. 5.500 Mitgliedern. 19 Vereine befanden sich im Hauptort (vgl. Wallfahrtsstadt Werl 2018: 36). Darüber hinaus gibt es in Werl sieben Schützenvereine, zahlreiche Musikvereine und Chöre sowie mehrere Kunst- und Kulturvereine. Alle genannten Vereine bringen sich intensiv in die Stadtgesellschaft ein und sind prägend für das Zusammenleben vor Ort.

2.3 GESAMTSTÄDTISCHE ZIELE UND PLANUNGEN

Das ISEK für den Werler Stadtkern baut auf einer Vielzahl von bereits vorhandenen Zielen, Konzepten, Planungen und sonstigen Unterlagen auf. Diese sollen in ihren Grundzügen in diesem Kapitel erläutert werden. Detaillierte Aussagen werden in den entsprechenden Kapiteln der Analyse wiedergegeben.

Strategische Ziele

Im Haushaltsplan 2019 wurden für die drei Handlungsfelder Familie, Unternehmen und Lebensraum die folgenden strategischen Ziele für die Gesamtstadt formuliert:

Familie (junge, mittlere und ältere Generation)

- Gute und effektive Bildung für die junge Generation ist gewährleistet.
- Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist insbesondere für die mittlere Generation gewährleistet/sichergestellt.
- Bedarfsgerechte Lebensumstände für Senioren sind vorhanden.
- Die insbesondere durch Vereine gewährleistete kulturelle und sportliche Vielfalt ist gegeben.
- Integration gehört zum Alltag.

Unternehmen

- Infrastrukturelle Rahmenbedingungen für Unternehmen werden bedarfsgerecht vorgehalten.
- Eine gute Bestandspflege ist gesichert.
- Der Wirtschaftsstandort ist interessant für neue Unternehmen.
- Unternehmen haben eine hohe Ortsverbundenheit.
- Unternehmen bieten Ausbildungs- und Arbeitsplätze.

Lebensraum

- Die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt in einem ausgewogenen Verhältnis Freiräume für Natur und Erholung sowie bebaute Flächen.
- Der öffentliche Raum besitzt eine gute Aufenthaltsqualität.
- Eine gute Versorgungsstruktur ist gegeben.
- Eine für alle Verkehrsteilnehmer ausgewogene Verkehrsinfrastruktur wird vorgehalten.
- Gäste kommen gerne nach Werl.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Werl ist seit dem Jahr 1978 rechtswirksam, seitdem gab es über 90 Änderungen. Die Kernstadt teilt sich nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung in ein Kerngebiet und Wohnbauflächen auf. Für das Zentrum wurde als besondere Art der baulichen Nutzung ein Kerngebiet und im nördlichen Bereich ein Mischgebiet festgelegt. Soziale Einrichtungen, wie Kindergarten, Jugendherberge und Altenheim sowie die öffentliche Verwaltung und die Kirchen wurden punktuell oder als Gemeinbedarfsflächen mit Zweckbestimmung festgelegt. Ergänzt wird die Planung durch mehrere Parkanlagen. Zum Schutz und Erhalt des Stadtkerns wurde der historische Bereich mit einer Denkmalschutzumgrenzung gekennzeichnet.

Bebauungspläne

Innerhalb des Stadtkerns existieren 14 rechtskräftige Bebauungspläne, die einen Großteil des gesamten Untersuchungsgebiets abdecken. Die genaue Lage ist in Abbildung 9 zu erkennen. Einige der Pläne wurden in den vergangenen Jahren mehrmaligen Änderungen unterzogen. Der letzte neu aufgestellte Bebauungsplan ist der 2016 beschlossene B-Plan 102 „Bahnhofsumfeld“, der sowohl Planungen für eine Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes, eine Straßenunterführung unter der Bahn, zwei neue Kreisverkehre sowie ein Nahversorgungsstandort nördlich der Bahn enthält. Aktuell läuft das Verfahren zur Aufstellung des B-Plans „Werl Süd II“ für ein neues Wohngebiet südlich des Untersuchungsgebiets. Auf die einzelnen Festsetzungen soll hier nicht im Detail eingegangen werden, eine grobe Übersicht der Ziele und Inhalte wird aber in der nachfolgenden Tabelle gegeben.

Bebauungsplan			Ziele und Inhalte
Nr.	Bezeichnung	Jahr	
19	Sanierung Innenstadt I	1996	Grundlage ist ein Rahmenplan zur Sanierung der Innenstadt aus dem Jahre 1973. Der Bebauungsplan soll die Verkehrsverhältnisse im südlichen Bereich des Stadtkerns verbessern und zum Erhalt des für Werl charakteristischen Stadtbilds beitragen. Festgelegt wurden verkehrsberuhigte Bereiche und die Steinerstraße als Fußgängerzone. Bis 2005 wurde der Plan elf Mal geändert.
33	Unterführung Langenwiesenweg	1990	Planungsziel ist die Beseitigung der Bahnübergänge im Bereich Langenwiesenweg und Hammer Straße bei gleichzeitiger Schaffung einer Unterführung bzw. Untertunnelung. Darüber hinaus werden die umliegenden Baublöcke als Mischgebiete gesichert. Der Großteil des Plangebiets wird durch den neueren B-Plan 102 „Bahnhofsumfeld“ überlagert, die Festsetzungen zu den Mischgebieten gelten weiterhin.
43b	Kälbermarkt	1997	Ersetzt den Bebauungsplan Nr. 43a „Westtangente“ und regelt vor allem die Verkehrssituation neu.
45	Grafenstraße	1979	Regelt den Neubau der Stadthalle mit den zugehörigen Außenanlagen, wie Vorplatz und Parkplatz. Auch die Nutzung des Umfelds durch Feuerwehr, Stadtwerke, Mischgebiet und Gewerbe wird festgesetzt.
46a	Neuer Markt	1991	Der ruhende Verkehr soll durch den Bebauungsplan Nr. 46a im Innenstadtbereich attraktiv gestaltet werden, der Geschäftsbesatz im Bereich Neuer und Alter Markt soll erhöht werden. Der Bebauungsplan ist Grundlage für die Schaffung eines autofreien Raums auf beiden Marktplätzen.
47	Erbsälzerstraße / Bachstraße	1980	Regelt die Errichtung des Parkplatzes sowie die Anlieferung im rückwärtigen Bereich der Walburgisstraße. Auch die Nutzung der Bebauung als Kerngebiet wird festgesetzt. Der Plan wurde bereits zwei Mal geändert.
49	Kurpark	1981	Im Plan wird die Gestaltung des Parks detailliert festgesetzt. Dies umfasst Wege, Wasserflächen, Bäume und Spielplätze.
54	Kirchplatz	1985	Regelt die bauliche Nutzung sowie die Gestaltung des Umfelds der Kirche St. Walburga.
67a	Bäckerstraße / Erbsälzerstraße	1997	Regelt die bauliche Nutzung in den beiden Straßen als Wohngebiet bzw. Kerngebiet.
67b	Melstergraben / Engelhardstraße	1997	Der Plan setzt die bauliche Nutzung für die nordöstliche Innenstadt als Wohn-, und Kerngebiet bzw. Gemeinbedarfsfläche fest. Ziel ist die Sicherung der Angebotsvielfalt im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich sowie die Stärkung der Wohnfunktion.

99	Einkaufs- und Dienstleistungszentrum Wulf-Hefe	2007	Regelt den Neubau und die Erschließung des neuen Einzelhandelszentrums auf der Fläche der ehemaligen Hefefabrik „Wulf“ sowie die Nutzung der umliegenden Flächen.
102	Bahnhofsumfeld	2006	Der Plan umfasst die überarbeitete Planung der Bahnunterführung im Bereich Langenwiedenweg / Grafenstraße sowie das südliche Bahnhofsumfeld. Darüber hinaus ermöglicht der Plan die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums nördlich der Bahn. Der Großteil des Plangebiets überlagert den Bebauungsplan „Unterführung Langenwiedenweg“.
105	Am Kreuzkamp	2012	Ziel des Plans ist neben der planungsrechtlichen Absicherung des Bestandes die Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Quartiers. Dies umfasst vor allem Innenentwicklungen auf bislang ungenutzten Grundstücken.
115	Hedwig-Dransfeld-Straße II	2013	Ziele der Planung sind die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage für die Abrechnung der Erschließungs- und Straßenausbaubeiträge der Stichstraße Soester Straße sowie der Bebauung des Eckgrundstücks Hedwig-Dransfeld-Straße / Mellinstraße.

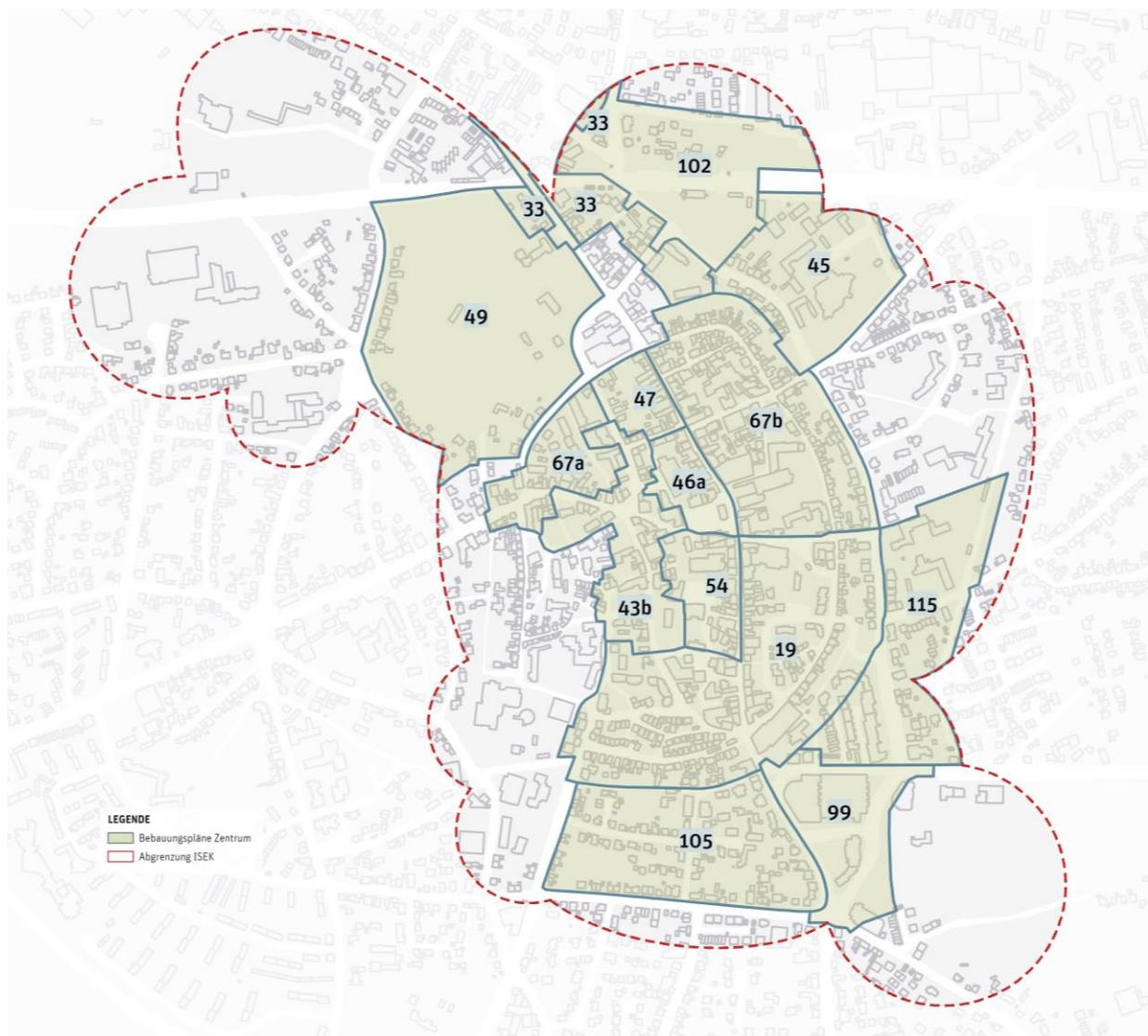


Abbildung 9: Übersicht der Bebauungspläne im Stadtkern

Denkmalbereichssatzung

Seit den späten 1970er-Jahren setzt sich die Stadt aktiv für den Erhalt von Denkmälern und anderen wertvollen Gebäuden ein. Der größte Teil des historischen Stadtkerns ist seit 1988 als Denkmalbereich festgelegt und unter Schutz gestellt. Gründe für die Unterschutzstellung sind in erster Linie der gut erhaltene mittelalterliche Stadtgrundriss sowie die Vielzahl an erhaltenen historischen und denkmalgeschützten Gebäuden. Die genaue Abgrenzung wird in Kapitel 3.4 dargestellt. In der Satzung werden die einzelnen geschützten Gegenstände genannt und der Grund für die Schutzwürdigkeit erläutert. Schutzgegenstände sind neben den historischen Gebäuden die Raum- und Parzellenstruktur sowie der Stadtgrundriss, die das Erscheinungsbild und die Stadtsilhouette prägen. Die Erläuterung umfasst detaillierte Beschreibungen der einzelnen Straßen und ihrer Gebäude. Weitere Inhalte der Satzung sind die Rechtsfolgen, die sich für die Hauseigentümer innerhalb des Geltungsbereichs ergeben. Jegliche Veränderungen im Satzungsbereich bedürfen einer Genehmigung der Unteren Denkmalbehörde.

Gestaltungssatzung

Ergänzend zur Denkmalbereichssatzung besteht für den historischen Stadtkern Werl seit 1999 eine Gestaltungssatzung. Die historische Eigenart des Orts- und Straßenbildes soll durch die Festsetzungen gewahrt werden, Verunstaltungen sollen vermieden werden. Aus diesem Grund wurden Aussagen zur Dachform, dem Material der Dachhaut, den Dachaufbauten und -gauben sowie zur Fassadengestaltung und der Farbgebung getroffen. Für die Einzelhandelsbetriebe im Stadtkern werden ergänzend Festsetzungen zu Schaufenstern, Kragdächern und Markisen sowie Werbeanlagen getroffen. Der Geltungsbereich ist deckungsgleich mit dem der Denkmalbereichssatzung.

Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne

Werl ist Gründungsmitglied in der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen. Bei aller Unterschiedlichkeit der Stadt- und Ortskerne sind deren Herausforderungen und Probleme doch ähnlicher Natur – von der Veränderung des Einkaufsverhaltens über Fragen der Vereinbarkeit von Klimaschutz und Stadtbild bis hin zu den Bedürfnissen einer älter werdenden Gesellschaft. Für das oberste Ziel – den Erhalt des baulichen Erbes und der Zukunftsfähigkeit ihrer Stadt- und Ortskerne – hat die Arbeitsgemeinschaft folgende Maßnahmenswerpunkte benannt:

- die Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses,
- die Erhaltung und Instandsetzung der noch vorhandenen Befestigungsanlagen und Schutz der Stadtsilhouette,
- die Sicherung verfallsbedrohter Denkmäler und die Umnutzung funktionslos gewordener Gebäude,
- die Modernisierung von Altbauten, um ein breites Angebot an preiswerten und attraktiven Wohnungen zur Verfügung stellen zu können,
- das Schließen von Baulücken durch maßstäblichen Wohnungsneubau,
- die Innenhofentkernung und Gestaltung privater Freiflächen,
- die Aufwertung öffentlicher Grün- und Freiflächen,
- die Begrünung der ehemaligen Wall- und Grabenzone als Zäsur zu später entstandenen Siedlungsgebieten,
- die Rekonstruktion des historischen Wegenetzes und Freilegung von alten Bachläufen,
- die Entlastung vom Durchgangsverkehr,
- die flächenhafte Verkehrsberuhigung und
- die nicht störende Unterbringung des ruhenden Verkehrs.

Diese Ziele und die notwendigen Maßnahmen haben auch 30 Jahre nach Gründung der Arbeitsgemeinschaft nichts von ihrer Gültigkeit verloren. In ihrem Zukunftsprogramm 2030 hat die Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen die neuen Herausforderungen formuliert: „Die historischen Stadt- und Ortskerne sind für die Gesamtstädte wichtig als Tourismusstandort und als Adresse für die lokale Wirtschaft. Zunehmende Erosion durch Leerstand oder Überformung durch nicht maßstabsgerechte Neubebauung können die Identität stiftenden Merkmale wie Stadtbild, prägende Einzeldenkmäler, städtebauliche Gesamtensembles oder den erkennbaren historischen Stadtgrundriss gefährden. Der Strukturwandel im Einzelhandel hat u. a. durch den Trend zum Online-Handel eine für manchen historischen Stadtkern existenzielle Bedeutung. Zugleich wirkt der demografische Wandel sich unmittelbar auf die Anforderungen an einen barrierefreien öffentlichen Raum und eine barrierefreie Zugänglichkeit von Handelsgeschäften aus. Der zunehmende Leerstand gerade im Einzelhandel in vielen historischen Stadt- und Ortskernen gefährdet nicht nur die Existenz einzelner zum Teil unter Denkmalschutz stehender Gebäude, sondern die Funktionsfähigkeit des Kerns als Ganzes“ (vgl. Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in NRW 2016).

Strukturuntersuchung Einzelhandel

Die „Strukturuntersuchung des Einzelhandels“ wurde 2005 durch die BBE Unternehmensberatung GmbH erstellt und diente der Stadt Werl überwiegend zur Absicherung und Begründung geplanter Einzelhandelsvorhaben innerhalb des gesamten Stadtgebiets. Das Gutachten gleicht in großen Teilen einem Einzelhandelskonzept und stellt zahlreiche Ergebnisse und Empfehlungen zur Verfügung, die als Grundlage für das ISEK dienen. Eine wichtige Grundlage ist die Festlegung eines zentralen Versorgungsbereichs und die Unterteilung dieses Bereichs in verschiedene Lagen. Gemäß der Strukturuntersuchung erstreckt sich der zentrale Versorgungsbereich entlang der aus Walburgisstraße und Steinerstraße bestehenden Fußgängerzone. Die Walburgisstraße stellt hierbei aufgrund des besseren Einzelhandelbesatzes die A-Lage dar, während die Steinerstraße als B-Lage angesehen wird (siehe Abbildung 10). Eine detailliertere Analyse der Einzelhandels- und Nutzungsstruktur findet sich in Kapitel 3.5. Auf Empfehlung der Strukturuntersuchung wurde das Areal der ehemaligen Hefefabrik Wulf am südlichen Ende der Innenstadt zu einem Einzelhandelsstandort mit einem großen Verbrauchermarkt umgewandelt. Ziel war dabei neben der Verbesserung des Einzelhandelsangebots (insbesondere für Lebensmittel) eine Stärkung der gesamten Innenstadt.

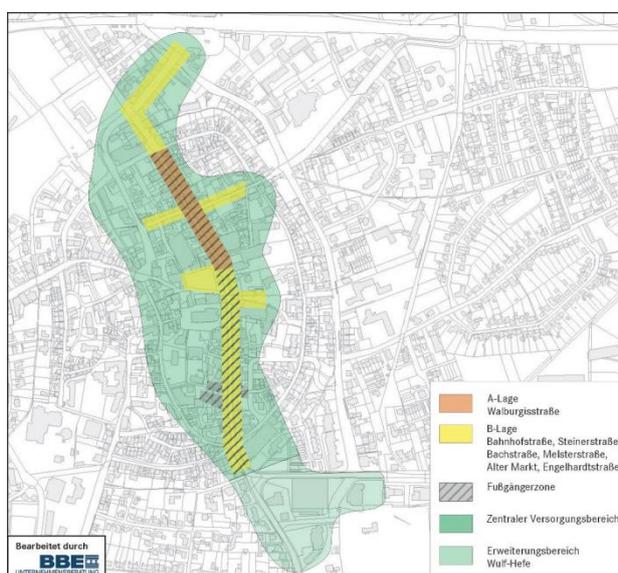


Abbildung 10: Einzelhandelslagen gemäß Strukturuntersuchung

Vitale Innenstädte 2016

Beim Forschungsprojekt „Vitale Innenstädte 2016“ des Instituts für Handelsforschung (IFH) handelt es sich um eine breit angelegte Untersuchung, an der 62 Städte unterschiedlicher Größe in ganz Deutschland teilnahmen. Untersucht wurden eine Vielzahl an Faktoren, die zur Attraktivität von Innenstädten beitragen. Für jede teilnehmende Stadt wurde eine detaillierte Befragung der Innenstadtbesucher zu Themen wie dem Einzelhandelsangebot in den verschiedenen Sortimenten, der Erreichbarkeit oder der Gestaltung von öffentlichem Raum und Gebäuden durchgeführt.

Stadtmarketingkonzept

Im Jahr 2017 wurde von der CIMA GmbH ein Stadtmarketingkonzept erstellt. Es befasst sich zwar mit der gesamten Stadt, Schwerpunkt ist aber die Innenstadt. Zentrale Themen sind der innerstädtische Handel, das Image, die Vermarktung des Wallfahrtstourismus sowie Veranstaltungen und eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit. Neben einer Analyse, die sich überwiegend auf Befragungen von Innenstadtbesuchern stützt, werden Ziele zur Etablierung der Stadt als Marke genannt sowie zahlreiche konkrete Handlungsempfehlungen gegeben. Einige der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Hierzu zählen die Erarbeitung eines ISEK, die Verbesserung der Stadtfeste, ein Geschäftsflächenmanagement, die Neuaufstellung des Forums der Völker oder die Verbesserung des Kulturangebots im Kurpark.

Konzeption für Stadtgerechtes Verkehrsnetz

Mit dem 2019 durch die Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (IGS) erarbeiteten „*Konzept für die verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl*“ liegt eine aktuelle und detaillierte Untersuchung des Straßenverkehrsnetzes für die Gesamtstadt vor. Ziel ist die Optimierung der verkehrswichtigen Straßen und eine Verbesserung der Qualität für verschiedene Verkehrsteilnehmer und die Bewohner der Stadt. Hierfür werden auch verschiedene Straßenbauprojekte (z.B. Bahnunterführung im Bereich Grafenstraße oder Verlängerung der BAB 445) bezüglich ihrer Auswirkungen auf das städtische Straßennetz geprüft. Das Konzept dient auch zur Klärung einzelner verkehrsplanerischer Detailfragen. Insgesamt stellt es nur einen Baustein eines vollständigen stadtgerechten Verkehrsnetzes dar. Rad- und Fußverkehr sowie der Aspekt ÖPNV bedürfen als weitere Bausteine einer vertiefenden Untersuchung.

Nahmobilitätskonzept

Im Rahmen der Masterarbeit an der Hochschule Bochum wurde im Jahr 2018 ein Nahmobilitätskonzept mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußgängerverkehr erstellt. In diesem werden für die gesamte Stadt Werl Handlungsbedarfe herausgearbeitet. Dies umfasst eine sehr kleinteilige Analyse verschiedener Bereiche, insbesondere von Unfallschwerpunkten an Kreuzungsbereichen. Für das Radverkehrsnetz werden verschiedene Lösungsansätze gegeben, beispielsweise Vorschläge für Straßenquerschnitte oder sonstige technische Verkehrslösungen.

Arbeitskreis zur Förderung der Fahrradmobilität

Am 04.10.2011 wurde die Bildung eines Arbeitskreises zur Förderung der Fahrradmobilität als Unterausschuss des Planungs-, Bau und Umweltausschusses der Wallfahrtsstadt Werl beschlossen. Ziel war es, durch verschiedenste Maßnahmen das Radfahren in der Stadt attraktiver zu machen und den Anteil

der Radfahrer am Modal Split zu erhöhen. Zwischenzeitlich hat der Arbeitskreis 32-mal getagt und viele kleinere und größere Maßnahmen beschlossen, die auch umgesetzt wurden. Dazu gehören unter anderem:

- Optimierung von Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen im Stadtgebiet
- Abbau von Barrieren und Wegesperren entlang von Radrouten
- Bau von Querungshilfen
- Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen am Rathaus, am Bahnhof Westönnen sowie am Bahnhof Werl
- Bau von nicht überdachten Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet, z.B. in der Fußgängerzone, an der Stadthalle, am Rathaus usw.

Für die Jahre 2020 und 2021 ist die Erweiterung kapazitätsmäßig bereits ausgelasteten überdachten Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen Westönnen und Werl geplant. Das Angebot der Abstellmöglichkeiten soll an diesen Stellen zusätzlich um abschließbare Fahrradboxen erweitert werden. Hierzu wird derzeit ein entsprechender Förderantrag erarbeitet.

Arbeitsgruppe „Klimaschutz“

Zum Erreichen der globalen, nationalen und lokalen Klimaschutzziele sind die Schutzmaßnahmen auf allen Ebenen zu verstärken. Dieser Verantwortung ist sich die Wallfahrtsstadt Werl bewusst. So wurde am 27.06.2019 vom Rat beschlossen, eine Arbeitsgruppe „Klimaschutz“, bestehend aus Vertretern der Ratsfraktionen und der Verwaltung einzurichten und ein Bürgerforum als Informationsplattform durchzuführen. Der Arbeitsgruppe Klimaschutz wurde der Auftrag erteilt, Strukturen festzulegen, mit denen die Wallfahrtsstadt Werl dem Klimaschutz begegnen kann. Es galt Handlungsfelder und Maßnahmen des Klimaschutzes in kommunaler Aufgabenwahrnehmung zu erarbeiten, die zukünftig politisch diskutiert und aus denen konkrete Schutzmaßnahmen umgesetzt werden sollen. Die Arbeitsgruppe tagte im August, Oktober und Dezember 2019 und erstellte unter Einbeziehung verschiedener Vorschläge/Anträge aus den politischen Fraktionen den Entwurf einer „Maßnahmenliste für städtische Aufgabenwahrnehmung zum Thema Klimaschutz und -folgenanpassung“, kurz: „Maßnahmenliste Klimaschutz“. Diese Liste soll in der ersten Sitzung des Rates im Jahr 2020 beschlossen werden und enthält Maßnahmen zu den Handlungsfeldern „Mobilität“, „Energie“, „Bauen und Stadtentwicklung“, „Freiflächen“, „Landwirtschaft“, „Wirtschaft“, „Verwaltung, Öffentlichkeitsarbeit, übergeordnete Maßnahmen“ und „Klimafolgenanpassung“.

3. DER STADTKERN VON WERL | CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN

3.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG UND STADTGRUNDRISS

Die frühesten Funde menschlicher Spuren im heutigen Stadtgebiet gehen bereits auf die Zeit um 3000 v. Chr. zurück. Aus dem Jahr 850 n. Chr. datiert die erste urkundliche Erwähnung der benachbarten Siedlung Rithem, um 900 wurde die Werler Burg erbaut. Im Jahr 1042 wurde die Stadt erstmals als „Werla“ urkundlich erwähnt, 1218 wurde Werl durch den Erzbischof von Köln die Stadtrechte verliehen (vgl. Interessengemeinschaft Historische Stadtkern Werl 2009: 7 ff). In den folgenden Jahrzehnten gab es zahlreiche Konflikte, wie die Fehde zwischen dem Grafen von der Mark und dem Kölner Erzbischof im Jahr 1389. Diese führten immer wieder zu Zerstörungen im Stadtgebiet. Ab Mitte des 15. Jahrhunderts entwickelte sich Werl zu einer wichtigen Handelsstadt. Dies ist zum einen auf die verkehrsgünstige Lage am damals bedeutsamen Hellweg und zum anderen auf die Salzgewinnung zurückzuführen. Das Recht zum Handel mit Salz lag zur damaligen Zeit allein in der Hand der „Erbsälzer“. Sie bildeten das Patriziat der Stadt und bestanden im ausgehenden 14. Jahrhundert aus 48 Familien. Um 1520 wurde mit der Errichtung des kurfürstlichen Schlosses am südwestlichen Stadtrand begonnen (vgl. ebd.).

Im Jahr 1649 wurde ein Kapuzinerkonvent gegründet, der 1661 das Gnadenbild „Trösterin der Betrübten“ aus Soest erwarb. Daraufhin entwickelte sich der Konvent zu einem Pilgerort. 1669 wurde die erste Wallfahrts- und Klosterkirche geweiht. Aufgrund der schlechten Bausubstanz und der zu geringen Kapazität wurde sie bereits 1789 durch einen Neubau ersetzt (vgl. ebd.). Rund hundert Jahre später erreichte auch dieser Bau aufgrund der wachsenden Pilgerzahlen seine Kapazitätsgrenze. Zwischen 1906 und 1909 wurde daher die heutige Wallfahrtsbasilika im neuromanischen Stil erbaut. Die bisherige Kirche wurde in das neue Gebäudeensemble integriert und wird seitdem als „Alte Wallfahrtskirche“ bezeichnet.

Das Werler Schloss wurde um 1762 zerstört und nicht mehr wiederaufgebaut (vgl. ebd.). 1803 kam die Stadt zusammen mit dem Herzogtum Westfalen unter die Herrschaft von Hessen-Darmstadt, ab 1816 gehörte sie zu Preußen. Ein Meilenstein in der städtischen Entwicklung war die Einweihung der Bahnstrecke Dortmund-Soest im Jahr 1855, die der damals einsetzenden Industrialisierung zu einem großen Schub verhalf. Bedeutendstes Unternehmen dieser Epoche war die inzwischen stillgelegte Hefefabrik Wulf. Im Zuge der industriellen Entwicklung stieg die Bevölkerungszahl im 19. Jahrhundert stark an. 1908 wurde das Königlich-Preußisches Zentralgefängnis in Betrieb genommen, welches sich später zu einem der größten Gefängnisse Deutschlands entwickelte. In der NS-Zeit wurde Werl durch seinen Flugplatz zu einem wichtigen Militärstützpunkt und aus diesem Grund im zweiten Weltkrieg mit Bomben angegriffen. Zwischen 1940 und 1944 kam es zu zahlreichen Zerstörungen in der Stadt.

In der Nachkriegszeit wurden die militärischen Anlagen durch die Alliierten, in diesem Fall durch die britische, belgische und kanadische Armee, übernommen. Die Haftanstalt wurde zu einem großen Kriegsverbrechergefängnis umgewandelt. Mit der Neuordnung des Kreises Soest im Jahr 1969 wurden die bislang eigenständigen Ortschaften Blumenthal, Büderich, Budberg, Holtum, Mawicke, Niederbergstraße, Oberbergstraße, Sönnern und Westönnen eingemeindet. Im Zuge der landesweiten Gebietsreform 1975 kam später auch Hilbeck dazu. Seit 2015 trägt Werl den Namenszusatz Wallfahrtsstadt und ist mit rd. 100.000 Pilgern der drittgrößte Marienwallfahrtsort Deutschlands (vgl. Wallfahrtsstadt Werl: 1).

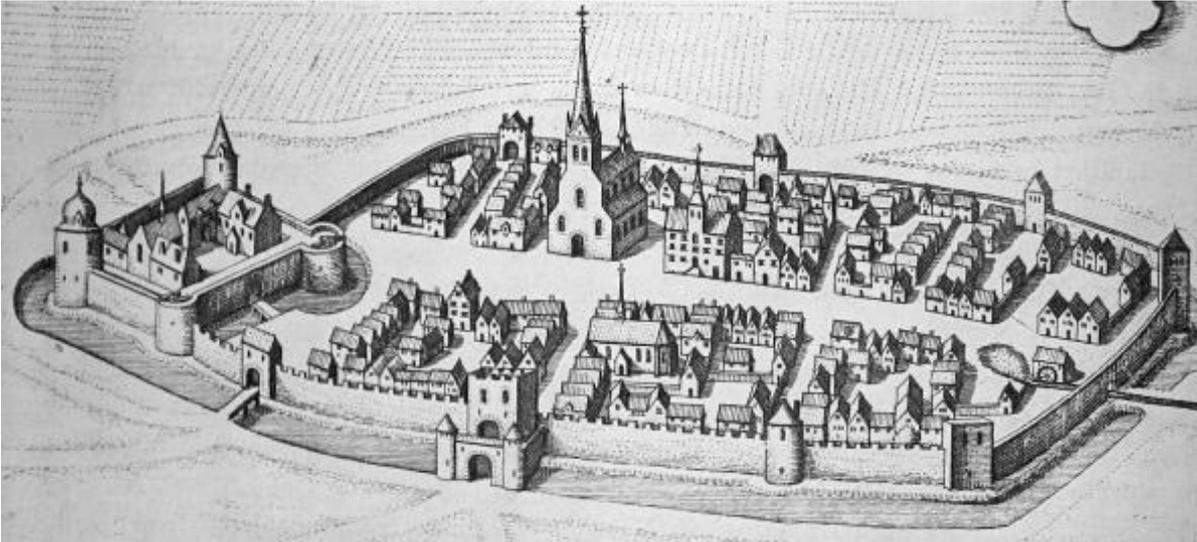


Abbildung 11: Historische Stadtansicht (Merian), um 1650

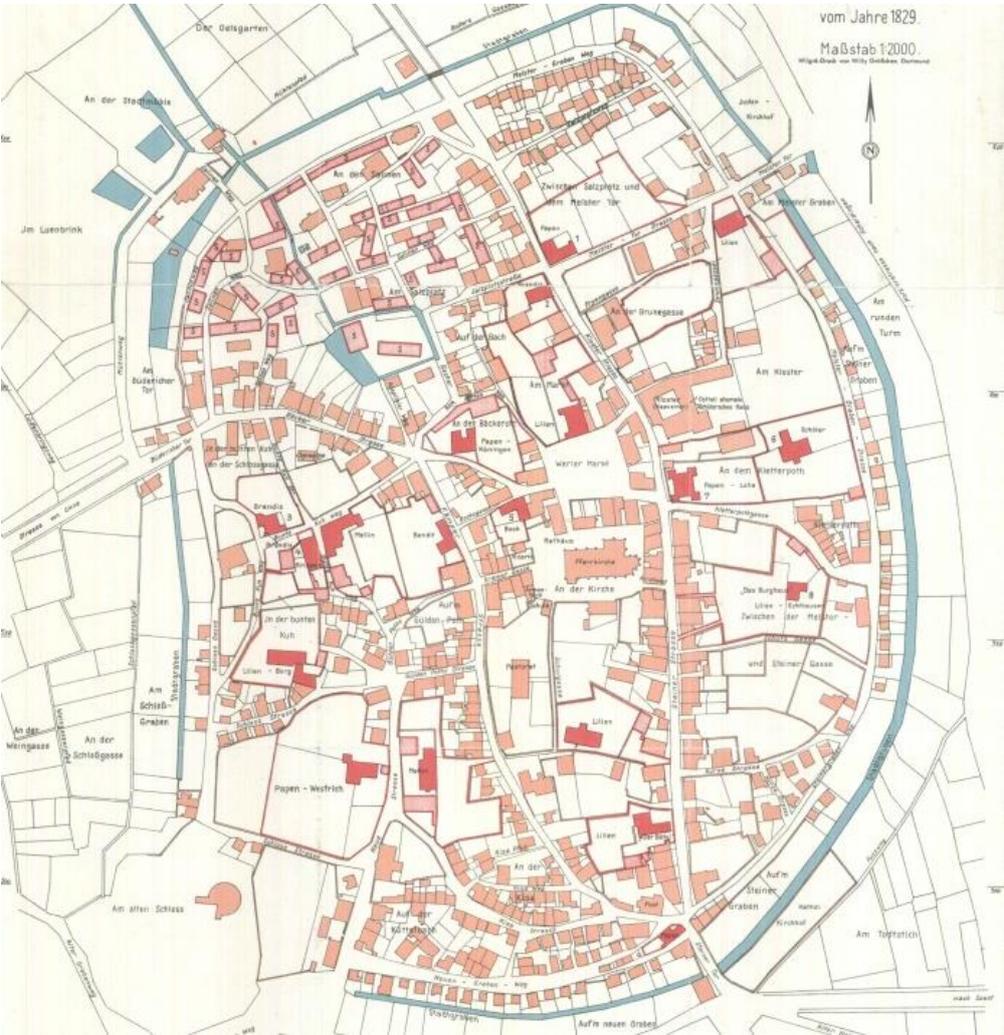


Abbildung 12: Urkataster von 1829

3.2 STADT- UND FREIRAUM

Siedlungsstruktur des historischen Stadtkerns

Der historische Stadtkern stellt sich als kompakte, oval geformte Siedlung mittelalterlicher Prägung dar. Die Walburgisstraße sowie die Steinerstraße bilden zusammen die Hauptwegeverbindung von Norden nach Süden und somit auch den wichtigsten innerstädtischen Straßenraum. Als zentrale West-Ost-Verbindung fungieren Bäckerstraße und Engelhardstraße. An der Kreuzung der beiden Achsen liegt der Marktplatz. Die beiden Wahrzeichen der Stadt – die Wallfahrtsbasilika und die Propsteikirche St. Walburga – befinden sich in unmittelbarer Nähe. Besonders prägend für das Stadtbild sind die baulichen Ensembles im Bereich der Wallfahrtskirchen, des benachbarten Marktplatzes, entlang der Walburgisstraße / Steinerstraße sowie im Umfeld der Propsteikirche St. Walburga. Herausragend ist auch die Bebauung entlang Neuergraben und Kisastraße, da man hier den Höhenversatz der ehemaligen Stadtbefestigung auf besondere Weise nachvollziehen kann. Zum historischen Stadtkern kann auch die gründerzeitliche Bebauung entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße, Grafenstraße und Bahnhofstraße gezählt werden. Diese entstand nach dem „Schleifen“ der Stadtbefestigung auf der Außenseite der ehemaligen Wall- und Grabenzone.

Die Baublöcke im Werler Stadtkern sind von sehr unterschiedlicher Größe. Ungewöhnlich für mittelalterliche Innenstädte ist die stark heterogene Bebauungsdichte und Randbebauung. Während die Blöcke an den Hauptwegeverbindungen sowie entlang der ehemaligen Stadtmauern eine altstadttypische Blockrandbebauung mit Stadthäusern auf kleinen Parzellen aufweisen, gibt es an vielen Stellen auch stark aufgelockerte Blöcke. Dies ist zum einen auf die Patrizierhäuser sowie die kirchlichen Einrichtungen zurückzuführen, die bereits im Mittelalter über große, begrünte Grundstücke verfügten. Zum anderen wurden aber auch viele Blöcke bei den Stadtsanierungen der 1970er- und 1980er-Jahre „entdichtet“ und mit teilweise altstadtuntypischen Gebäudestrukturen bebaut. Auffällig ist in den Randbereichen auch die recht hohe Anzahl an Baulücken, die überwiegend zum Parken genutzt werden. Teilweise sind diese klein und daher unauffällig, Größere Bereiche wie am Kälbermarkt wirken sich aber deutlich negativ auf das Stadtbild aus. Die ehemalige Stadtbefestigung ist heute größtenteils baulich eingefasst und daher im Stadtraum nicht direkt erlebbar. Anhand der geschlossenen Bebauungsstruktur entlang Melstergraben, Steinergraben, Neuergraben und Liebfrauenstraße ist die Lage im Stadtgrundriss aber auch heute noch deutlich ablesbar.

Die Gestaltung der öffentlich einsehbaren privaten Grundstücksflächen ist überwiegend altstadtgerecht und erzeugt zusammen mit dem Gebäudebestand insgesamt ein harmonisches Stadtbild. Deutliche Defizite zeigen sich lediglich rund um das sanierungsbedürftige Gebäude in der Kämperstraße sowie im Hinterhofbereich der Blöcke zwischen Bäckerstraße, Spitalgasse und Erbsälzerstraße sowie der Blöcke zwischen Walburgisstraße, Siederstraße und Bachstraße. Hier ist über eine Neugestaltung und eine Neuordnung des Parkens nachzudenken.

Insgesamt stellt sich der historische Stadtkern Werls aufgrund der zentralen Lage von Markt und Kirchen als nahezu idealtypische mittelalterlich geprägte Altstadt dar. Die stark unterschiedliche Bebauungsdichte und Geschlossenheit der Straßenräume ist hingegen eher ungewöhnlich und wirkt sich vereinzelt negativ auf den räumlichen Eindruck aus.

Bei den Ergänzungsbereichen handelt es sich überwiegend um Siedlungserweiterungen, die in den 1920er-Jahren oder später entstanden. Die Bebauung ist aufgelockert als im Stadtkern und wird überwiegend von freistehenden Einzelgebäuden geprägt. Der südliche Stadtkern stellt sich als relativ

homogenes Wohnquartier mit Einfamilien-, Doppel- und vereinzelt Mehrfamilienhäusern dar. Die restlichen Ergänzungsbereiche sind stärker durch Sonderbauten für Verwaltung, Bildung, Handel oder soziale Infrastruktur geprägt.

Empfehlung: Der historische Stadtgrundriss ist zu erhalten und zu pflegen. Ursprünglich vorhandene Raumkanten, die durch Abrisse verloren gegangen sind, sollen langfristig wiederhergestellt werden.



Stadtraum | Geschlossene, dichte Bebauung an der Steinerstraße



Stadtraum | Altstadttypisches Stadtbild in der Krämergasse



Stadtraum | Lücken im Stadtgrundriss am Kälbermarkt

Freiraumstruktur

Die Ausstattung mit öffentlichen Grünflächen ist innerhalb des historischen Kerns – wie bei mittelalterlich geprägten Städten üblich – relativ gering. Die ehemalige Wall- und Grabenzone bildet einen „Grünen Ring“ um den historischen Stadtkern, allerdings handelt es sich fast ausschließlich um private Gärten, daher ist dieser nicht im Stadtraum wahrnehmbar. In vereinzelt Abschnitten laufen schmale öffentliche Fußwege entlang der Gärten, beispielsweise die Friedhofsgasse, die Bollergasse oder der Schloßgassenpfad. Der ehemalige jüdische Friedhof an der Ecke von Melsterstraße und Grafenstraße ist nicht öffentlich zugänglich.

Außerhalb des historischen Kerns ist das Freiraumangebot deutlich größer. Am nördlichen Rand des Untersuchungsgebiets gibt es mit dem Kurpark einen rund acht Hektar großen und attraktiv gestalteten öffentlichen Freiraum. Positiv fallen hier besonders der alte und großkronige Baumbestand, der naturnah gestaltete Salzbach sowie die Siedehütte und das ehemalige Gradierwerk der historischen Saline auf. Der südliche Teil der Anlage wird durch einen dichten Bewuchs mit Bäumen und einen kleinen – durch Aufstauung des Salzbachs entstandenen – Teich geprägt, während der nördliche Teil größere Rasenflächen umfasst. Das Wegenetz besteht aus asphaltierten und geschotterten Wegen. Der Kurpark stellt durch seine Größe, die Nähe zum Stadtkern und die prägenden baulichen Elemente nicht nur den wichtigsten innerstädtischen Freiraum, sondern auch einen Identifikationspunkt für die Werler Bevölkerung dar. Das Potenzial als Ziel für Besucher und Touristen wird hingegen u.a. aufgrund der optimierungswürdigen Ausschilderung und Anbindung noch nicht vollständig ausgeschöpft.

Der Zustand des Parks ist insgesamt gut. Das Mobiliar ist allerdings nicht einheitlich sowie an einigen Stellen beschmiert und sollte gesäubert oder erneuert werden. Beim Wegesystem sollte geprüft werden, ob die geschotterten Bereiche Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Personen darstellen. Die als Fotomotiv beliebte Kurpark-Brücke über den Teich ist baufällig und daher aktuell gesperrt. Hierdurch wird die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im südlichen Parkbereich deutlich eingeschränkt. Im nördlichen Bereich stören hingegen der ungestaltete Bereich der ehemaligen Spielanlage am Salzbach sowie das Materiallager an der Bahn und die ungestaltete Mauer Richtung Osten das Erscheinungsbild. Das größte Defizit des Kurparks ist die schlechte Verknüpfung zum historischen Stadtkern. Trotz der geringen räumlichen Distanz werden die Zugänge kaum inszeniert, auch die Ausschilderung und die Straßenquerungen über die Siederstraße und Erbsälzerstraße sind ausbaubar. Darüber hinaus ist auch das Angebot an Spiel- und Veranstaltungsbereichen zu verbessern. In den vergangenen Jahren wurden bereits mehrere Erneuerungsmaßnahmen im Kurpark durchgeführt. So wurden 2014 ein Abschnitt des Salzbachs renaturiert und 2016 zwei Spielplätze erneuert und erweitert. Zwischen 2016 und 2018 wurden mehrere Wege neu befestigt. Aktuell wird das über die LEADER-Förderung beantragte Projekt „Werls Grüne Lunge“ vorangetrieben. Es umfasst die Schaffung eines attraktiven Parkeingangs im Bereich Hammer Straße / Siederstraße, die Errichtung von Informationstafeln sowie den Bau eines Veranstaltungsortes nördlich des Gradierwerks inklusive der notwendigen technischen Infrastruktur. Ziel der Maßnahmen ist in erster Linie die Verbesserung des Veranstaltungsangebots, eine optimierte Verknüpfung von Park und Innenstadt und somit eine verstärkte Wahrnehmung durch Ortsansässige und Besucher.

Der Grünzug des Kurparks wird in nordwestlicher Richtung durch den Sportpark fortgesetzt. Hierbei handelt es sich um einen großen Freizeitbereich mit Stadion, Hallenbad, Freibad, Tennisplätzen, mehreren Rasenplätzen sowie einem Beachvolleyballplatz, einer kleinen Skateanlage und einer abgebrannten Doppelsporthalle. Der Sportpark wird durch die Bahnstrecke vom Kurpark getrennt, in der Verlängerung der Straße „Am Salzbach“ gibt es aber eine Unterführung. Südlich der Bahnstrecke verläuft ein

schmaler Grünzug, der den Kurpark mit der Sälzer-Sekundarschule verbindet. Er umfasst neben dem naturnah gestalteten Salzbach auch einen Fuß- und Radweg. In den nordöstlichen Erweiterungsbereichen des Untersuchungsgebiets befinden sich Grünflächen vor der Stadthalle und dem Bahnhof, die aufgrund ihrer Lage allerdings kaum als Aufenthaltsbereich genutzt werden. Insbesondere die weitestgehend ungestalteten Flächen vor dem Bahnhof dienen eher als optische Begrünung.

Am südöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets liegt der städtische Parkfriedhof. Er wurde 1850 angelegt und in den Jahren 1869 sowie 1886 erweitert. Sein heutiges großzügiges Erscheinungsbild erhielt der Friedhof durch eine umfangreiche Neugestaltung im Jahr 1911. Gemäß der damals zeitgemäßen Gestaltungsmode entstand eine Mischung aus Friedhof und Volksgarten mit zahlreichen exotischen und seltenen Baumarten. Auch der platanenbestandene Brunnen sowie ein Laubengang stammen aus dieser Zeit. Die letzte Erweiterung der Anlage fand 1969 statt. Der Parkfriedhof Werl gilt als einer der schönsten Friedhöfe Westfalens und ist bei der Bevölkerung sehr beliebt. So wird er insbesondere durch Spaziergänger oder auch als Fotomotiv, beispielsweise bei Hochzeiten, genutzt.

Neben den öffentlichen Freiflächen existieren mit dem Kreuzwegplatz, dem Klostergarten, dem Garten der Propstei und dem Garten von Ursulinenkloster bzw. Ursulinenrealschule auch größere kirchliche Grünflächen mit großkronigem Baumbestand. Der hinter der Wallfahrtsbasilika gelegene Kreuzwegplatz ist tagsüber frei zugänglich und somit im Prinzip eine öffentliche Grünfläche.

Empfehlung: Die öffentlichen Freiräume sollen gepflegt und in ihrer Attraktivität für die verschiedenen Nutzergruppen gesteigert werden. Die Verknüpfung mit dem Stadtkern und untereinander ist zu verbessern.



Freiraum | Salzbach im Kurpark



Freiraum | Gradierwerk im Kurpark



Freiraum | Eingangsbereich des Parkfriedhofs

3.3 STADTKLIMA UND UMWELT

Die Thematik des Klimawandels und die daraus resultierende Notwendigkeit von Anpassungen an die geänderten klimatischen Verhältnisse haben in den letzten Jahren sowohl in der Politik als auch in der Planung an Bedeutung gewonnen. Mit der Änderung des Baugesetzbuches (BauGB) im Jahr 2011 wurden Klimaschutz und Klimaanpassung zu Planungsleitsätzen erklärt und somit zur Pflichtaufgabe für Planer (vgl. BBSR 2016: 8). Für Städte und Gemeinden ergibt sich im Bereich des Klimaschutzes in erster Linie Handlungsbedarf bei der Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen. Dies kann vor allem durch die Reduzierung des Energieverbrauchs bei Gebäuden und durch die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, also Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV, vorangetrieben werden. Im Bereich der Klimaanpassung geht es vor allem um die Einstellung auf steigende Temperaturen, von denen Städte aufgrund ihres hohen Versiegelungsgrad im Sommer besonders betroffen sind. Darüber hinaus stellen auch die Bewältigung von Starkregenereignissen sowie die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt wichtige Themen dar.

Für Werl sind insbesondere die großen innenstadtnahen Grünflächen – also der Kurpark und der Parkfriedhof – von großer Bedeutung für das Stadtklima, da sie Frischluft erzeugen, durch die der angrenzende dicht bebaute Stadtkern im Sommer gekühlt werden kann. Es ist auch davon auszugehen, dass beide Bereiche als „Luftleitbahn“ und somit zur Leitung von Frischluft aus der Umgebung in die Kernstadt dienen. Darüber hinaus tragen auch kleinere Grünanlagen, Parks und private Gärten ebenso wie Straßenbäume und Fassadenbegrünung zu einem besseren Mikroklima bei. Alle genannten Freiräume haben darüber hinaus auch eine hohe ökologische Bedeutung, beispielsweise für die Artenvielfalt oder die CO₂-Speicherung. Maßnahmen zur Klimaanpassung wie Begrünung oder Bachrenaturierungen gehen in der Regel einher mit der ökologischen und auch gestalterischen Aufwertung des Wohnumfelds (vgl. BBSR 2016: 10).

Eine detaillierte Analyse des Stadtklimas wurde im Rahmen dieses ISEK nicht durchgeführt. Ein gesamtstädtisches Klimakonzept ist aktuell nicht vorhanden. Es gibt allerdings keine Kenntnisse darüber, dass das Untersuchungsgebiet besonders stark durch Auswirkungen des Klimawandels betroffen ist oder sein wird. Starkregenereignisse mit außergewöhnlich hohen Belastungen für die Bewohner oder besonders starke Einflüsse auf Flora und Fauna sind für den Werler Stadtkern bisher nicht bekannt. Seit 2019 gibt es eine Arbeitsgruppe „Klimaschutz“, bestehend aus Vertretern der Ratsfraktionen und der Verwaltung. Die genaue Arbeitsweise ist auf Seite 24 näher erläutert.

Empfehlung: Vorhandene Freiräume sollen erhalten und, wenn möglich, erweitert werden. Die Begrünung im öffentlichen und privaten Raum ist auszubauen. Zur gezielten Planung empfiehlt sich ein gesamtstädtisches Klimakonzept.

3.4 GEBÄUDE UND DENKMÄLER

Gebäudestruktur und -zustand

Die Höhe der Wohn- und Geschäftshäuser innerhalb des historischen Stadtkerns ist relativ einheitlich. Nahezu alle Gebäude haben zwei bis drei Vollgeschosse sowie ein Dachgeschoss, niedrigere oder höhere Bauten gibt es nur vereinzelt. Es findet sich ein Mix aus verschiedensten Bauepochen, prägend sind aber die vielen alten Stadthäuser aus dem Mittelalter, der Neuzeit sowie der Gründerzeit und Jahrhundertwende. Die später entstandenen Häuser fügen sich in Kubatur, Dachform und Material überwiegend in die Umgebung ein. An einzelnen Stellen finden sich allerdings Bauten wie die beiden Parkdecks, das Gebäude von Woolworth / C&A oder die sechsgeschossigen Wohnriegel an der Spitalgasse, die deutlich von ihrem Umfeld abweichen. Vorherrschend sind geneigte Dächer in Form von Satteldächern, Walmdächern oder Mansarddächern. Bei der Dachausrichtung ist keine klare Systematik erkennbar, in manchen Straßen sind alle Gebäude giebelständig, in manchen traufständig und in vielen auch gemischt. Bei Neubauten der 1960er- und 1970er-Jahre gibt es auch teilweise Flachdächer. Für die Dächer werden überwiegend rote Ziegel verwendet, vereinzelt finden sich aber auch dunkelgraue oder dunkelbraune Farbtöne. Einen deutlichen Kontrast zu dieser Dachlandschaft bildet die Wallfahrtsbasilika mit ihrem durch Korrosion grün verfärbten Kupferdach. Nahezu alle Gebäude im historischen Stadtkern sind verputzt und in hellen Weiß-, Beige-, oder Gelbtönen gestrichen. Sichtfachwerk-, Klinker-, Naturstein- oder Betonfassaden sind eine Ausnahme. Eine örtliche Besonderheit ist der „Werler Grünsandstein“ mit seinem markanten Grüntich. Er wurde bei den Kirchenbauten für die gesamte Fassade verwendet, bei Wohngebäuden ist er aber meist nur bei Sockeln, Verzierungen oder Mauern sichtbar. Der Sandstein hat eine Ähnlichkeit zum „Anröchter Stein“, der vor allem in Soest häufig Verwendung findet. Zur nächtlichen Inszenierung des historischen Stadtkerns wurde ein Lichtkonzept erarbeitet, welches in Teilen bereits umgesetzt wurde und auch zukünftig weiterverfolgt werden soll.

In den Ergänzungsbereichen ist die Bebauung überwiegend von freistehenden Einzelgebäuden in offener Bauweise geprägt. Dies umfasst sowohl Einfamilien-, Doppel- und vereinzelt Mehrfamilienhäusern sowie Bauten für Verwaltung, Bildung, Handel oder soziale Infrastruktur. In der Farbe und Materialwahl entspricht die Dachlandschaft überwiegend dem Stadtkern, auch die Geschossigkeit weicht nur vereinzelt davon ab. In den Ergänzungsbereichen befinden sich zahlreiche Sonderbautypen, dies trifft insbesondere auf die Schulbauten zu. Besonders prägend sind neben dem Bahnhofsgebäude und dem Rathaus die Schulbauten und das Gebäude des ehemaligen Konvikts.

Die Bausubstanz im Untersuchungsgebiet erscheint – soweit von außen erkennbar – überwiegend in einem guten oder zumindest akzeptablen Zustand. Insbesondere im Umfeld von Markt, Wallfahrtsbasilika und der Pfarrkirche St. Walburga findet sich eine intakte Baustruktur mit zahlreichen vorbildlich sanierten Gebäuden. An mehreren Stellen in den Seitenstraßen und vor allem am Rand des historischen Stadtkerns zeigt sich allerdings eine deutlich schlechtere Bausubstanz. Auffällig sind das baufällige und leerstehende Gebäudeensemble eines ehemaligen Möbelhändlers am südlichen Stadteingang, das stark baufällige Fachwerkhäuser in der Kämperstraße sowie einzelne sanierungsbedürftige Häuser in Bäckerstraße oder Melstergraben. Darüber hinaus gibt es über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt vereinzelt Fassaden mit Erneuerungs- oder Aufwertungsbedarf, beispielsweise in der Walburgisstraße, der Grafenstraße, oder dem Steinergraben. Auch die im Kapitel 3.5 beschriebenen Leerstände wirken sich, insbesondere in der Walburgisstraße, negativ auf die Bausubstanz und das Erscheinungsbild aus.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Werler Stadtkern seinen historischen Charakter größtenteils bewahren konnte. Die bereits in Kapitel 2.3 beschriebenen städtischen Maßnahmen zur Sicherung des historischen Baubestands, also die Denkmalbereichssatzung und die Gestaltungssatzung, waren also erfolgreich. Nichtsdestotrotz finden sich im historischen Stadtkern mehrere Gebäude, die von den Vorgaben der Gestaltungssatzung abweichen. Dies betrifft sowohl die Verwendung von Flachdächern statt geneigten Dächern, die Errichtung von Balkonen zum Straßenraum, die Verdeckung des Fachwerks, die Verwendung von unpassenden Fassadenmaterialien (z.B. Klinkerimitat) oder die Anbringung von sichtbaren Rolladenkästen. Die auffälligsten Abweichungen von den Vorgaben der Gestaltungssatzung finden sich meistens bei Bauten mit Geschäfts- und Dienstleistungsnutzung. Insbesondere in der Walburgisstraße gibt es mehrere Gebäude, bei denen überdimensionierte Vordächer und Kragplatten, aufdringlich gestaltete Werbeanlagen oder großflächig verklebte Schaufenster das Gesamtbild der Gebäude stören. Die in den vergangenen Jahren vereinzelt entstandenen Neubauten, beispielsweise am Kälbermarkt, an der Walburgisstraße oder am Steinergraben fügen sich überwiegend gut in das Stadtbild ein und entsprechen – bis auf kleinere Ausnahmen – der Gestaltungssatzung.

Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet gibt es 86 denkmalgeschützte Bauten, dies entspricht etwa 12% aller Hauptgebäude. Gemessen an regulären Innenstädten ist dies eine außergewöhnlich hohe Quote, im Vergleich mit anderen Städten aus der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne Nordrhein-Westfalen ist sie aber eher unterdurchschnittlich. Die Baudenkmäler liegen fast ausschließlich innerhalb des historischen Stadtkerns und somit innerhalb des Geltungsbereichs der Denkmalbereichssatzung (siehe Abbildung 14). Innerhalb dieses Gebiets lässt sich eine Häufung im zentralen Bereich um Markt, Wallfahrtsbasilika und Pfarrkirche sowie im westlichen und südlichen Bereich feststellen. Bei den Denkmälern handelt es sich überwiegend um repräsentative Wohnhäuser aus dem Mittelalter, der Neuzeit und der Jahrhundertwende. Darüber hinaus stehen aber auch kirchliche Gebäude und öffentliche Bauten unter Schutz. Die bedeutendsten Denkmäler Werls sind die Wallfahrtsbasilika, die Propsteikirche, das Franziskanerkloster, das Ursulinenkloster, der Bahnhof sowie das historische Rathaus und das ehemalige Haus von Papen. Für die beiden leerstehenden Gebäude der Overbergschule und der Paul-Gerhardt-Schule wird aktuell eine Unterschutzstellung geprüft.

Auch die Ruine des alten Schlosses am südwestlichen Rand des historischen Stadtkerns steht unter Denkmalschutz. Es handelt sich hierbei aber lediglich um Mauerreste, darüber hinaus ist die Anlage in einen Schulhof integriert und nicht öffentlich zugänglich. Die Kellergewölbe und der Hof werden gelegentlich für Veranstaltungen wie Lesungen oder Konzerte genutzt. Der Förderverein „Kurfürstliche Schlossruine Werl e.V.“ setzt sich für den Erhalt und die Nutzung des Bauwerks ein. Positiv hervorzuheben ist der gut ausgeschilderte historische Stadtrundgang, bei dem die Geschichte der wichtigsten Denkmäler durch Informationstafeln an den Gebäuden erläutert wird.

Empfehlung: Die wertvolle Bausubstanz soll weiterhin geschützt werden. Die vorhandenen Satzungen sollen konsequent umgesetzt und, falls nötig, im Detail überarbeitet werden. Vereinzelt sollte die Wahrnehmbarkeit der Denkmäler – beispielsweise der Schlossruine – verbessert werden. Durch eine Förderung von Fassadenaufwertungen kann das Erscheinungsbild der Gebäude verbessert werden. Für die stadtbildstörenden, baufälligen Gebäude ist die Einrichtung eines Sanierungsgebiets oder anderer Sanierungslösungen zu prüfen.



Gebäude | Vorbildlich gestalteter Neubau im Steinergraben



Gebäude | Verfallenes Bauensemble am südlichen Stadteingang (Kämperstraße/Steinerstraße)



Abbildung 14: Gebäude und Denkmäler

3.5 NUTZUNGEN

Handel und Dienstleistungen

In Bezug auf die gesamtstädtische Versorgung hat der Stadtkern in den letzten Jahrzehnten zwar an Bedeutung verloren, er ist aber nach wie vor der wichtigste Standort für Handel und Dienstleistungen in Werl. Laut der städtischen Erhebung aus dem Jahr 2012, die 2018 durch das Büro Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH ergänzt wurde, gibt es im Untersuchungsgebiet 69 Einzelhandelsbetriebe. Hauptlage für den Handel ist die rd. 650 Meter lange Fußgängerzone, bestehend aus Walburgisstraße und Steinerstraße. Die Ankerpunkte sind das Kaufhaus Danielsmeier am nördlichen Ende sowie KiK am südlichen Ende der Fußgängerzone. Weitere „Magnetbetriebe“ mit hoher Kundenfrequenz sind Woolworth, C&A und dm. Alle drei Betriebe liegen in der Walburgisstraße. Diese ist laut der Einzelhandelsuntersuchung aus 2005 am stärksten frequentiert und bildet somit die „A-Lage“ (vgl. BBE 2005: 12). Im Vergleich zu anderen Innenstädten ist der Anteil an Filialisten und Discount-Anbietern eher gering. Die Steinerstraße als südliche Fußgängerzone weist einen höheren Anteil an kleineren, inhabergeführten Geschäften auf. Juweliere, Bekleidungsgeschäfte, ein Lederwarenladen, sowie ein Fachgeschäft für Baby- und Kinderbedarf sind die Hauptanziehungspunkte dieses Bereichs, ergänzt wird das Angebot durch die Stadtbücherei mit integriertem Café. Die Steinerstraße wird auch aufgrund der neu gestalteten Straßenoberfläche insgesamt als der hochwertigere Abschnitt der Fußgängerzone wahrgenommen. Verbindendes Element zwischen Walburgis- und Steinerstraße ist der Bereich um die Wallfahrtsbasilika und das ehemalige Amtsgericht. Trotz seiner attraktiven Gestaltung bildet dieser rd. 80 Meter lange Bereich einen Bruch zwischen den beiden Einkaufsstraßen, da sich hier mit dem Pilgerbüro und einer Apotheke lediglich zwei Einzelhandelsbetriebe befinden. Knapp 150 Meter südlich des Endes der Fußgängerzone befindet sich am Steinertorplatz mit der „Hefegalerie“ ein relativ neuer Einzelhandelsstandort mit dem Verbrauchermarkt „Kaufland“ als Magnetbetrieb. Trotz der geringen Entfernung gibt es kaum Fußgängerfrequenz zwischen den beiden Bereichen. Dies ist wahrscheinlich auf die starke Autokundenorientierung von Kaufland, aber auch auf die Länge der Strecke zwischen dem südlichen Ende der Fußgängerzone und den Magnetbetrieben im Norden zurückzuführen. Auch die mangelnde Sichtbeziehung zwischen der Hefegalerie und der südlichen Fußgängerzone ist kontraproduktiv. Die ursprüngliche Hoffnung einer Stärkung der Fußgängerzone durch die Neuansiedlung von Kaufland hat sich somit nicht erfüllt. Im restlichen Innenstadtbereich ist ein ergänzendes Angebot an kleineren Einzelhandelsbetrieben in den Nebenstraßen vorzufinden, hierbei handelt es sich jedoch eindeutig nur um 1B-Lagen. Dies gilt auch für die Bahnhofstraße als Verbindung zwischen Fußgängerzone und Bahnhof.

Das Handelsangebot wird durch zahlreiche Gastronomen und Dienstleistungsanbieter ergänzt, die sich überwiegend um den Markt, entlang der Bäckerstraße sowie der Bahnhofstraße angesiedelt haben. Von hoher Bedeutung sind hier in erster Linie die zentral gelegene Sparkasse und die Volksbank. Zwischen Marktplatz und Vorplatz der Wallfahrtsbasilika gibt es eine kleine räumliche Bündelung von Gastronomieangeboten. Insgesamt verfügte die Werler Innenstadt im Jahre 2005 gemäß der Einzelhandelsuntersuchung über ca. 17.500 m² Verkaufsfläche. Durch die Erweiterung und Umstrukturierung des Woolworth-Gebäudes und die Erweiterung von Kaufland sind noch einmal ca. 3.200 m² hinzugekommen, sodass aktuell in der Kernstadt von einer Verkaufsfläche von ca. 20.000 m² auszugehen ist. Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe weist die Werler Innenstadt sowohl eine unterdurchschnittliche Verkaufsfläche als auch einen stark unterdurchschnittlichen Einzelhandelsumsatz auf (vgl. IFH 2016: 55). Dies ist neben der starken Konkurrenz durch umliegende Städte (insb. Soest, Hamm, Unna und

Dortmund) zu einem großen Teil auch auf die in Kapitel 2.2 beschriebene Sozialstruktur zurückzuführen. Das relativ niedrige Durchschnittseinkommen und die daraus resultierende geringe Kaufkraft führen zu einem deutlichen Standortnachteil für den Werler Einzelhandel.

Problematisch sind die Leerstandsituation und hohe Fluktuation in Teilbereichen des Untersuchungsraums. Insbesondere in der Walburgisstraße (neun Leerstände) und am südlichen Ende der Fußgängerzone findet sich eine Häufung von leerstehenden Ladenlokalen, die sich deutlich negativ auf das Erscheinungsbild auswirkt. Durch den Umzug des Amtsgerichts aus dem neben der Wallfahrtsbasilika gelegenen Gebäude in einen neuen Standort am Stadtrand entsteht ein zusätzlicher Leerstand in zentraler Lage. Auch in der Bahnhofstraße befinden sich mehrere Leerstände, hier wurde durch den 2019 eröffneten Umbau des ehemaligen Postgebäudes zu einem Caritas-Zentrum mit Wohn- und Dienstleistungsangeboten aber bereits gegengesteuert (siehe auch Unterkapitel Wohnen). Insgesamt standen zum Zeitpunkt der Untersuchung 31 für Handel, Gastronomie und Dienstleistungen geeignete Ladenlokale im Stadtkern leer. Die Leerstandsquote von rd. 15% liegt über dem Durchschnittswert für Städte vergleichbarer Größenordnung (siehe Exkurs auf Seite 42). Eine Nachnutzung der Geschäfte ist häufig schwierig, da aufgrund der teilweise noch vorhandenen historischen Bausubstanz nur kleinteilige Geschäftsstrukturen möglich sind, die insbesondere für Filialisten nicht zeitgemäß sind. Hinzu kommen die Zuschnitte der Verkaufsräume, diese sind meist tief und bieten nur eine geringe Schaufensterfläche. Die heterogene Eigentümerstruktur innerhalb der Fußgängerzone erschwert zudem den Zusammenschluss mehrerer Verkaufsräume zu einem attraktiven Einzelhandelbetrieb mit erforderlicher Mindestgröße. Der Großteil der Ladenlokale innerhalb des historischen Stadtkerns ist barrierefrei erreichbar, vereinzelt finden sich aber auch Eingangsstufen, die eine Barriere für bewegungseingeschränkte Personen darstellen. Das Versorgungsangebot wird von den Einwohnern insgesamt relativ schlecht bewertet, in einer Umfrage für das Stadtmarketingkonzept bewerteten weniger als 10% der Befragten Werl als attraktive Einkaufsstadt (vgl. CIMA 2017: 13). Bei der Befragung durch das IFH ergab sich ein differenzierteres Bild. Dort wurde das Gastronomieangebot als befriedigend, das Dienstleistungsangebot als gut bis sehr gut, das Freizeitangebot hingegen nur ungenügend bis ausreichend bewertet (vgl. IFH 2016: 19). Das Einzelhandelsangebot erhielt insgesamt die Note 3 – befriedigend. Einzelne Segmente, wie Unterhaltungselektronik, Lebensmittel oder Sportartikel, wurden allerdings nur als ungenügend bis ausreichend bewertet. Auffällig ist in dieser Untersuchung, dass der Gesamteindruck der Innenstadt auf die Befragten negativ war, obwohl der Durchschnittswert der bewerteten Einzelaspekte eigentlich eine befriedigende Note ergeben müsste. Dies deutet darauf hin, dass bei vielen Werler Bürgern eine eher negative Grundeinstellung in Bezug auf ihre Innenstadt vorliegt.

In Werl gibt es mehrere Projekte und Maßnahmen, die sich mit der Verbesserung von Innenstadt und Einzelhandel beschäftigen. Dies sind zum einen das von der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung (GWS) und der Stadt initiierte Stadtmarketing sowie Runde Tische, an dem Vertreter aus der Stadtverwaltung, der Händlerschaft und von Dienstleistungsbetrieben sowie Immobilieneigentümer teilnehmen. Beide Instrumente sollen in Zukunft fortgesetzt werden. Das frei zugängliche W-LAN soll zukünftig erweitert werden. Aktuell wird durch die GWS ein Programm entwickelt, das Neugründungen von inhabergeführten Geschäften im Innenstadtbereich unterstützen soll. Dies umfasst vor allem kostenlose Beratungsgespräche in den Bereichen Finanzierung, Steuer und Marketing, aber auch Anschubunterstützungen unter Einbeziehung Dritter (z.B. Immobilienagenturen, Vermieter).

Empfehlung: Das Versorgungsangebot soll verstärkt auf die innenstadtrelevanten Zielgruppen ausgerichtet werden und eine Grundversorgung sichern. Der Handel ist zukünftig auf die vorhandenen Hauptlagen zu konzentrieren, Leerstände sollen gezielt durch andere Nutzungen belegt werden. Die als Einzelhandelskonzept dienende Strukturuntersuchung Einzelhandel sollte aktualisiert werden. Auch eine vertiefte Untersuchung zu Nach- und Umnutzungsmöglichkeiten für Immobilien im Innenstadtbereich erscheint sinnvoll.

Exkurs: Aktuelle Entwicklungen im innerstädtischen Einzelhandel

Die Innenstadt unter Druck – Allgemeine Rahmenbedingungen

Der Warenaustausch und die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern hat für die Innenstadt seit jeher eine Leitfunktion. Der stetige Wandel in der Handelslandschaft hat sich in den vergangenen Jahrzehnten deutlich auf die Zentrenstruktur ausgewirkt. Bis in die Nachkriegszeit stellten die Innenstädte – insbesondere in Klein- und Mittelstädten – noch unangefochten die wichtigsten Handelsstandorte dar. Im Zuge der verstärkten Motorisierung entstanden in Deutschland ab den 1960er-Jahren allerdings zahlreiche autokundenorientierte Konkurrenzstandorte an Ausfallstraßen oder in Gewerbegebieten auf der „grünen Wiese“ (vgl. Uttke 2009: 39). Hier siedelten sich zunächst Supermärkte, SB-Warenhäuser oder Einkaufszentren und später auch Discounter und Fachmärkte an. Zusätzlich entwickelte sich mit dem Katalogversandhandel in der Nachkriegszeit auch ein nicht-stationäres Einzelhandelsangebot. Durch die verstärkte Konkurrenz hat sich das Bild vieler Innenstädte deutlich gewandelt. Sortimente wie Lebensmittel, Möbel oder Bau- und Handwerksbedarf sind vielerorts nahezu oder vollständig aus den Zentren verschwunden. Gleichzeitig ist im gesamten Einzelhandel seit mehreren Jahrzehnten eine deutliche Filialisierung festzustellen. Kleine inhabergeführte Geschäfte werden dabei durch Filialbetriebe großer Anbieter verdrängt. Besonders deutlich zeigt sich diese Entwicklung im Lebensmitteleinzelhandel. Seit 1965 ist die Anzahl der kleinen, überwiegend inhabergeführten Lebensmittelgeschäfte mit weniger als 400 m² Verkaufsfläche von über 150.000 auf aktuell nur noch rund 8.000 gesunken (vgl. StadtBauKultur NRW 2019 (2): 05).

Während sich einige Innenstädte im Konkurrenzdruck behaupten konnten, hat der Strukturwandel in sehr vielen Orten zu einer Leerstandsproblematik von Teilabschnitten oder gesamten Innenstädten geführt. Die leerstehenden Ladenlokale beeinträchtigen in vielen Fällen die Attraktivität und das Image der Handelslagen und führen somit oftmals zu noch mehr Leerstand. Diese Abwärtsspirale wird auch als „trading-down-Effekt“ bezeichnet. Hierunter leiden das gesamte Einzelhandelsangebot und vielfach auch die Nahversorgung für die ansässige Wohnbevölkerung. Zwar ist Leerstand in Innenstädten eine allgemeine Problematik, die Ausprägungen sind aber von Region zu Region und auch von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich. Wichtige Faktoren sind hierbei die örtliche Wirtschafts- und Kaufkraft, aber auch die allgemeine Attraktivität des Standorts für Bewohner und Touristen. Die Zentren von Klein- und Mittelstädten sind überdurchschnittlich stark von Leerstandsproblematiken betroffen, Experten gehen für sie aktuell von einer durchschnittlichen Leerstandsquote um elf Prozent aus (vgl. StadtBauKultur NRW 2019 (2): 14). Seit mehreren Jahren wird in vielen Städten versucht, drohenden Abwärtsspiralen mit Maßnahmen wie City- bzw. Leerstandsmanagements oder der Ansiedlung von innerstädtischen Einkaufszentren entgegenzuwirken (vgl. Mayer-Dukart 2010: 50). Hierzu zählen neben den regional bekannten Beispielen in Großstädten – wie der „Thier-Galerie“ in Dortmund oder dem „Limbecker Platz“ in Essen – auch zahlreiche Zentren in kleineren Städten. Grundsätzlich können Entwicklungen dieser Art zur Aufwertung der Innenstadt beitragen und durch die räumliche Konzentration von Geschäften auch Kundschaft aus dem Umland anziehen. Sie bergen jedoch das Risiko, dass sie bei einer schlechten Integration oder zu großer Dimensionierung zu vermehrtem Leerstand und der Abwertung bestehender Innenstadtlagen führen können.

Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen

Im Bereich des stationären Handels werden aktuell kaum noch Standorte auf der „grünen Wiese“ neu entwickelt, vereinzelt werden aber bereits bestehenden Gebiete erweitert. Auch die Neuentwicklung von Einkaufszentren in oder am Rand von Stadtkernen findet aufgrund einer Marksättigung in Deutschland zurzeit kaum noch statt. Bei den Lebensmittelsupermärkten und -discountern setzt sich der Trend zum Verkaufswachstum hingegen weiterhin fort. Hier werden oftmals bestehende Märkte erweitert oder an einem nahegelegenen Standort mit größerer Verkaufsfläche neu gebaut. Die wichtigsten aktuellen Trends stellen das fortlaufende Wachstum und die Etablierung des Internethandels dar. Mittlerweile zählt jeder zweite Konsument zur Gruppe der „selektiven Online-Shopper“, die je nach Produkt zwischen Online- und Offlinekanälen, also dem stationären Handel, wechseln. In einigen typischen Innenstadt-Segmenten hat sich der Online-Handel bereits fest etabliert.

So wurden 2018 fast ein Drittel des bundesweiten Umsatzes in den Bereichen Bekleidung und Haushaltselektronik im Internet getätigt (vgl. MWIDE NRW: 21, 23f.). Der Online-Handel befindet sich weiter auf Wachstumskurs und nimmt neue Sortimente wie Lebensmittel und Getränke in den Fokus, während sich innerstädtische Handelsformate zunehmend unter Druck befinden. Die Vorteile des Online-Handels liegen auf der Hand. Neben der bequemen Bestellung und Lieferung liegen die Vorzüge vor allem in der sehr großen Auswahl an Waren, die von innerstädtischen Anbietern kaum zu realisieren ist (vgl. MWIDE NRW 2019: 11).

Aus den genannten Entwicklungen ergeben sich großen Herausforderungen für den innerstädtischen Einzelhandel. Insbesondere betrieblicher Einzelhandel ist von Schließungen und den Zuwächsen im Online-Handel stark bedroht, die Gefahr der Verödung von Innenstädten ist nach wie vor ungebrochen. Dies liegt nicht zuletzt auch an der zunehmenden Verstädterung. Die räumliche Konzentration von Verkaufsstandorten nimmt zu und insbesondere periphere Regionen leiden. Vor allem für ältere Menschen kann dies einen stark eingeschränkten Zugang zu wichtigen Versorgungsfunktionen bedeuten (vgl. MWIDE NRW 2019: 24, 38). Aber auch größere Städte und Ballungsregionen sind mit spezifischen Herausforderungen konfrontiert. Zum einen entsteht durch den Trend zum Online-Shopping in den ohnehin schon verkehrlich stark belasteten Quartieren oftmals eine deutliche Einschränkung des Verkehrsflusses durch haltende Paketlieferfahrzeuge. Weiterhin ist zu erkennen, dass vor allem große Warenhäuser oder mittelständische und charakteristische Fachgeschäfte mit der Angebotsvielfalt des Online-Handels nicht mithalten können. Infolge sinkender Marktanteile müssen sie deshalb schließen oder werden durch Einzelhandelsketten oder Filialisten verdrängt.

Zukunftsweisende Konzepte – Neue Chancen für Handel und Innenstädte

Um den genannten Entwicklungen zu begegnen, ist es notwendig, neue Konzepte und Ideen für die Zukunft des innerstädtischen Handels zu entwickeln. Die Lösungsansätze sind dabei so vielfältig wie die Kommunen, in denen sie Anwendung finden. Auch in Zukunft werden Konsumenten in stationären Geschäften einkaufen und dessen Vorteile zu schätzen wissen. Dies betrifft vor allem den Lebensmittelhandel, transportintensive Produkte und Waren, die vor Ort aus- bzw. anprobiert werden sollen. Mehr als früher wird das Einkaufen dabei zu einem Erlebnis, bei dem Kunden vor allem eine hohe Service-Orientierung in Form von Beratung und erweiterten Dienstleistungen erwarten. Die Verknüpfung verschiedener Vertriebs- und Verkaufskanäle („Multi-Channel“-Vertrieb), auch im Sinne der Verknüpfung der Vorteile von Online- und Offlinewelt, wird deswegen als zentrale Chance für lokalen Einzelhandel gesehen. Dieser Trend funktioniert dabei in beide Richtungen. Immer mehr reine Online-Händler eröffnen mittlerweile Filialen, in denen Kunden die Produkte auch vor Ort anschauen und anschließend im Internet bestellen können (vgl. Stadt Bau Kultur NRW 2019 (2): 12f.). Eine weitere Entwicklung ist der in einzelnen Bevölkerungsgruppen anhaltende Trend vom Massenkonsum hin zum Einkauf von nachhaltigeren Waren („Neo-Ökologie“), der vor allem dem lokalen inhabergeführten Einzelhandel in die Hände spielt. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf handwerklich gefertigten Produkten oder Waren aus lokaler Produktion (vgl. KPMG AG 2016: 13-21, 65). Warenhäuser werden in Zukunft immer weniger Orte sein, die ausschließlich zum Verkauf von Waren konzipiert sind. Der Trend geht vielmehr zu Angeboten, die gleichzeitig Ort der Begegnung sind, Atmosphäre schaffen und gezielt unterschiedliche Lebensstile ansprechen. So kann beispielsweise ein vereintes Angebot aus Gesundheitsberatung, Koch- und Fitnesskursen sowie Produkten gezielt gesundheitsbewusste Menschen ansprechen. Auch neue Geschäftskonzepte, zugeschnitten auf die Lebenssituation von kleineren Haushalten bzw. Single-Haushalten, sind hierfür ein Beispiel. Große Lebensmittelketten eröffnen kleinräumige „Convenience-Stores“ (wie z.B. REWE to go), die bewusst auf Kunden zugeschnitten sind, welche nicht auf Vorrat kaufen, sondern täglich einkaufen gehen (vgl. KPMG AG 2016: 69) (vgl. MWIDE NRW 2019: 46-60).

Kommunale Steuerung und Nachnutzungskonzepte

Trotz der Veränderungen im Einzelhandel ist angesichts des demografischen Wandels und des zunehmenden Altersdurchschnitts der Bevölkerung eine lokale, gut erreichbare und adäquate Versorgung mit Gütern wichtiger denn je. Neuartige Konzepte für Einzelhändler sind zwar für die zukünftige Entwicklung des Einzelhandels unverzichtbar, der zentralen Steuerungsfunktion durch die Kommunen kommt jedoch ebenfalls eine bedeutende Rolle zu.

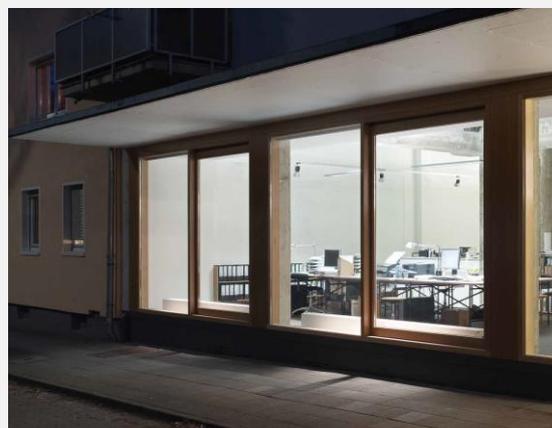
In der Regel geht es dabei um das Identifizieren von Aufwertungspotenzialen und das „Gesund schrumpfen“ und Verdichten von Innenstädten. Zunehmend gehört es zur Aufgabe von Städten und Gemeinden, die individuellen Stärken des lokalen Einzelhandels zu identifizieren und eine Gesamtbetrachtung der Innenstadt anzustreben. Einzelhandelskonzepte mit einer integrierenden Betrachtungsweise bekommen daher zukünftig einen immer größeren Stellenwert (vgl. MWIDE NRW 2019: 7-16, 24 und KPMG AG 2016: 14).

Wie bereits beschrieben, wird innerstädtisches Einkaufen in Zukunft vor allem ein Erlebniseinkauf sein. Den Kommunen kommt daher die Aufgabe zu, ein attraktives Erscheinungsbild der Innenstädte zu erhalten und auszubauen. Hierbei spielt die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums eine zentrale Rolle. Ansatzpunkte sind hierbei die Errichtung von qualitativ vollen Orten für soziale Interaktion und Kommunikation, die Reduktion von Vandalismus oder Verschmutzung in öffentlichen Räumen und identitätsstiftende Maßnahmen wie beispielsweise gemeinsam gestaltete Pflanzanlagen oder Kunstinstallationen. Auch eine ansprechende Architektur und die Existenz einer vielfältigen Gastronomie- und Kulturlandschaft sind immer wichtiger werdende Bausteine für einen funktionierenden innerstädtischen Einzelhandel. Eine große Bedeutung haben darüber hinaus lokale Netzwerke und Wertschöpfungsketten. Gewerbetreibende, Ladenbesitzer, aber auch Besitzer von Manufakturen oder Ateliers können gemeinsame Aktionen initiieren und gemeinsam ein spezialisiertes Angebot schaffen (vgl. Stadt Bau Kultur NRW 2019: 29 und Stadt Bau Kultur NRW 2019 (2): 14,27). Mancherorts sind neben dem Ausbleiben von Kundschaft auch zu hohe Ladenmieten ein Problem für den stagnierenden Einzelhandel. In diesen Fällen kann die Kommune ebenfalls steuernd eingreifend. Finanzierungshilfen und Zuschüsse, oder auch eine Begrenzung der Mietpreise auf politischer Ebene können insbesondere dem inhabergeführten Einzelhandel helfen, sich gegen Filialisten und finanzstarke Einzelhandelsketten zu behaupten. Zudem können Immobilieneigentümer über Instrumente wie Verfügungsfonds oder Business-Improvement-Districts (BIDs) dazu verpflichtet werden, sich an einer Finanzierung von Maßnahmen der Stadtgestaltung zu beteiligen. Auf diese Weise können aufwertende Maßnahmen im öffentlichen Raum finanziert werden, während sie selbst von gesicherten Einnahmen profitieren (vgl. BBSR 2017: 9).

Sollten Schließungen oder die Verlagerung von Einzelhandelsstandorten unvermeidbar sein, ist auch ein aktiver Umgang mit Leerständen und Funktionsverlusten in den Innenstädten gefragt. An dieser Stelle bietet sich insbesondere für Klein- und Mittelstädte die Chance, durch Nachnutzungskonzepte und Umnutzungen steuernd einzugreifen. Dabei ist es wichtig anzuerkennen, dass eine funktionale Neuausrichtung ehemaliger Geschäftsstraßen kein Schuldeingeständnis für bisherige, erfolglose Einzelhandelskonzepte ist. Vielmehr ist es eine Anerkennung realer Gegebenheiten und eine Chance zur Nutzung neuer Potenziale (vgl. StadtBauKultur NRW 2019: 28). In Kommunen mit knappem Wohnungsangebot können ehemalige Handelsstandorte zur Schaffung von Wohnraum genutzt werden. Auch für Stadtteilbibliotheken, Kitas, Handwerksbetriebe, Startups oder Dienstleister (z.B. Architekturbüros oder Werbeagenturen) können auf diese Weise neue und häufig kostengünstige Räumlichkeiten gefunden werden (vgl. MWIDE NRW 2019: 62ff und StadtBauKultur NRW 2019 (2): 17-67).



Rewe to go (Quelle: pp als)



Umnutzung eines Ladenlokals zum Büro
(Quelle: baumann.dürr Architekten, Karlsruhe)



Handel und Dienstleistungen | Versorgungsschwerpunkt Fußgängerzone



Handel und Dienstleistungen | Leerstand in der Fußgängerzone

Soziale und kulturelle Infrastruktur

Das Untersuchungsgebiet weist eine Vielzahl an sozialen und kulturellen Einrichtungen auf. Die Versorgung mit sozialer Infrastruktur wird durch mehrere Schulen und Kindergärten sichergestellt. Innerhalb des historischen Stadtkerns befinden sich mit der Ursulinen-Realschule und dem Ursulinen-Gymnasium zwei Schulen, die unter kirchlicher Trägerschaft stehen. In den umliegenden Ergänzungsbereichen gibt es darüber hinaus die Walburgisschule (Grundschule) sowie das Mariengymnasium und die Sälzer-Sekundarschule. Insgesamt stellt der Werler Stadtkern somit den wichtigsten Schulstandort für die Gesamtstadt dar. Die Paul-Gerhard-Schule sowie die Overbergschule existieren zwar noch als Gebäude, werden aber nicht mehr schulisch genutzt. Für die Walburgisschule wurde bereits ein Konzept für die Sanierung und den Umbau des Bestandsgebäudes sowie für einen Erweiterungsbau und einen Ersatzbau für die Sporthalle entwickelt. Die Umsetzung soll in den kommenden Jahren erfolgen.

Mit dem St. Walburga- und dem St. Vinzenz-Kindergarten liegen zwei katholische Kindergärten innerhalb des Untersuchungsgebiets. Darüber hinaus gibt es den evangelischen Martini-Kindergarten. Alle drei Einrichtungen haben zusammen neun Gruppen und aktuell 197 Plätze. Attraktive Ergänzungen zu diesem Angebot bilden das städtische Jugendzentrum, die Bücherei, die Musikschule und die Volkshochschule. Das Amtsgericht befindet sich aktuell noch im historischen Gerichtsgebäude in direkter Nachbarschaft der Wallfahrtskirche, es wird allerdings im Jahr 2020 an einen neuen Standort ziehen. Das Rathaus liegt direkt außerhalb des historischen Stadtkerns an der Hedwig-Dransfeld-Straße.

Die örtliche Gesundheitsvorsorge wird durch 17 Hausärzte (vgl. wfg: 5 , Stand 12/2018) gesichert, der kommunale hausärztliche Versorgungsgrad liegt bei 94% (vgl. wfg: 9 , Stand 12/2018). Darüber hinaus existieren in der Kernstadt Werl das Mariannen-Hospital als Krankenhaus mit interdisziplinärer Gesundheitsvorsorge sowie die rein chirurgische „Börde-Klinik“.

Den kulturellen Schwerpunkt des Stadtkerns bildet die Wallfahrt zur zentral gelegenen Wallfahrtsbasilika. Aktuell befindet sich die Werler Wallfahrt im Umbruch. Der bisher zuständige Franziskanerorden hat das Kloster geschlossen und die Leitung der Wallfahrt im September 2019 an das Bistum Paderborn übergeben. Darüber hinaus existieren mit der Pfarrkirche St. Walburga und der angeschlossenen Propstei sowie dem Gebäudekomplex des Ursulinenklosters mit den beiden zugehörigen Schulen noch weitere Einrichtungen der katholischen Kirche innerhalb des historischen Stadtkerns. Am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets gibt es eine evangelische Kirchengemeinde. Aktuell liegen innerhalb des Untersuchungsgebiets zwei Museen. Im städtischen Museum „Am Rykenberg“ wird die Geschichte der Stadt veranschaulicht, mit dem „Forum der Völker“ an der Melsterstraße verfügt Werl über das größte völkerkundliche Museum Westfalens. Auch diese Einrichtung wurde bislang durch den Franziskanerorden geleitet, in Zukunft soll der weitere Betrieb durch eine Stiftung weitergeführt werden. Aktuell wird ein Konzept für die zukünftige Ausrichtung des Museums erarbeitet. Neben der Neuorganisation der Sammlung ist auch eine bauliche Umgestaltung denkbar.

Mit der Stadthalle am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets verfügt Werl über eine attraktive Veranstaltungsstätte. Sie umfasst mehrere Säle in unterschiedlichen Größen sowie ein Restaurant, zwei Kegelbahnen und einen Schießstand. Die Halle wird für Feiern, Tagungen, Workshops, kleine Messen und Märkte, aber auch für Konzerte, Lesungen und sonstige Auftritte genutzt. Kleinere Auftritte und Kulturveranstaltungen finden hingegen überwiegend im „Kultur- und Eventzentrum Bahnhof Werl“ statt. Es handelt sich dabei um das ehemalige Bahnhofsgebäude, welches 2004/2005 renoviert und umgenutzt wurde und im Jahr 2019 einen barrierefreien Zugang erhielt.

Empfehlung: Die vorhandene Infrastruktur soll gesichert und angepasst werden. Für leer gefallene Gebäude wie das Amtsgericht sollen passende Nachnutzungen gefunden werden.

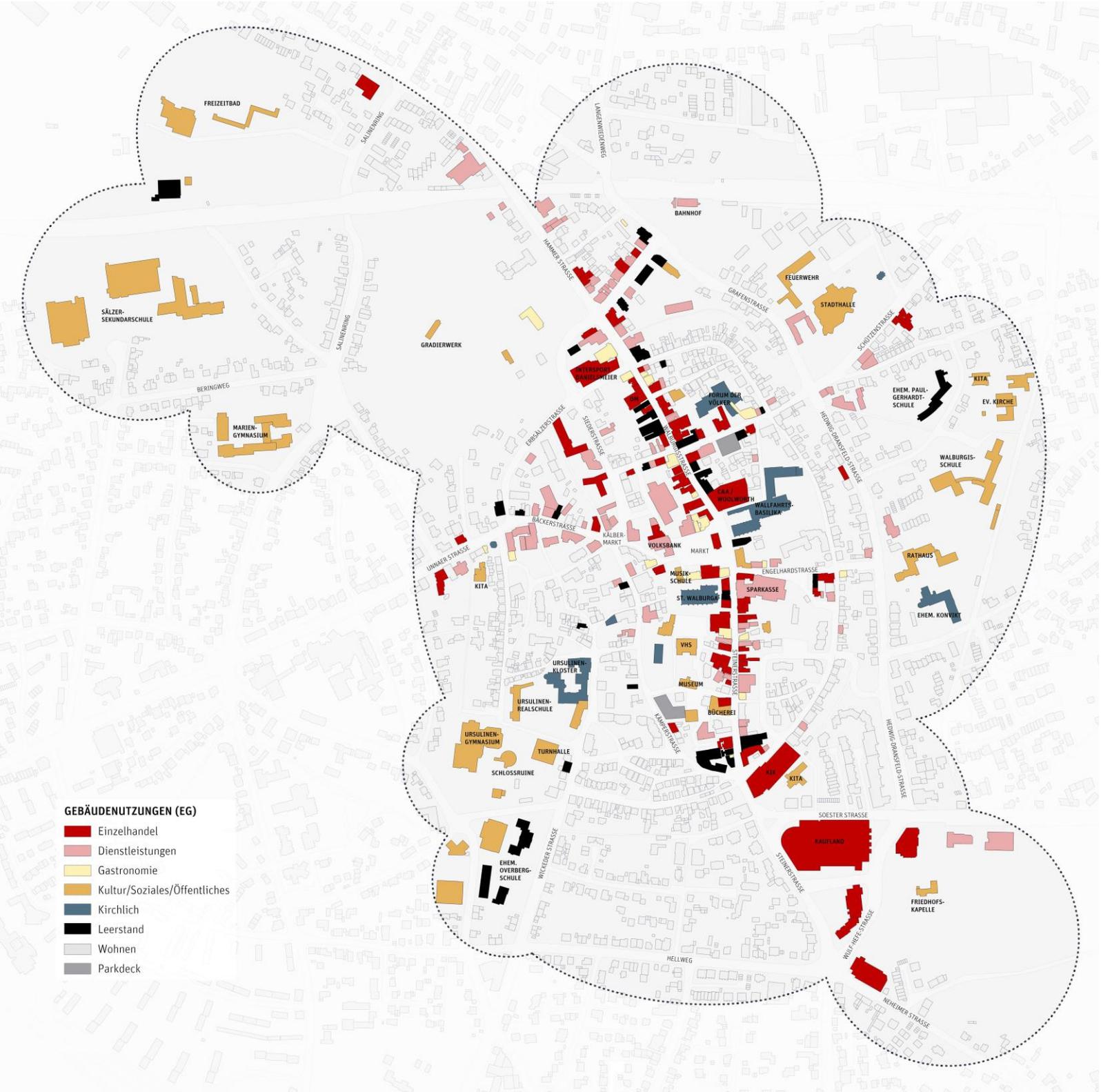


Abbildung 15: Gebäudenutzungen im EG

Wallfahrt, Tourismus und Veranstaltungen

Der Tourismus spielt für Werl bislang keine übergeordnete Rolle. Der Stadtkern wird zwar durchaus von Tagestouristen besucht, die meisten Besucher in der Region steuern aber den deutlich bekannteren historischen Ortskern im Nachbarort Soest an. Als Übernachtungsmöglichkeiten gibt es in Werl mehrere Hotels und Ferienwohnungen. Als Anlaufpunkt für Touristen dient die Stadtinformation, die zentral im Kreuzungsbereich von Steinerstraße, Marktstraße und Engelhardstraße liegt. Sie dient hauptsächlich zur allgemeinen Information, es werden aber auch Stadtführungen und Themenführungen, z. B. zum Kurpark, zum Parkfriedhof oder die Werler Weintour angeboten. Eine Ausschilderung der Sehenswürdigkeiten ist teilweise bereits vorhanden, sie ist aber vereinzelt ausbaubar. Der bereits erwähnte ausgeschilderte historische Stadtrundgang ist hingegen vorbildlich und bietet Einwohnern und Besuchern einen guten Einblick in die Geschichte der gesamten Stadt und der einzelnen Gebäude.

Ein wichtiger Baustein für den Fremdenverkehr ist der Rad- und Wandertourismus. Mit der „Westfälischen Salzroute“ und der „Radroute historische Stadtkerne“ führen zwei beliebte regionale Routen durch Werl. Darüber hinaus gibt es mit dem „Werler Kleeblatt“ vier thematische Radrouten innerhalb des Stadtgebiets. Für Wanderer werden der „WestfalenWanderWeg“ und der „Jakobswanderweg“ angeboten. Darüber hinaus ist mit der „QuerFeldLand-Route“ eine zusätzliche touristische Radwegeverbindung durch die LEADER-Region „Börde trifft Ruhr“ geplant. In Werl sind hier neben der Erweiterung des Wegenetzes auch eine Servicestation sowie Fahrradboxen am Bahnhof geplant.

Das größte Potenzial für den Werler Tourismus bietet die Wallfahrt. Die Wallfahrtsbasilika wird jedes Jahr durchschnittlich von rund 100.000 Pilgern (vgl. Wallfahrtsstadt Werl 2018: 1) besucht, die große Mehrheit übernachtet aber höchstens eine Nacht oder überhaupt nicht in der Stadt. Der Vergleich zu anderen Wallfahrtsorten – beispielsweise Altötting oder Kevelaer – zeigt, dass das Potenzial deutlich besser genutzt werden kann. Im Stadtmarketingkonzept wurden bereits verschiedene Ansätze zu diesen Themen genannt, ein detailliertes Konzept zu den Themen Tourismus, Wallfahrt und Übernachtungsmöglichkeiten existiert bislang nicht. Aktuell wird das ehemalige Franziskanerkloster neben der Wallfahrtsbasilika zu einem „Wallfahrtszentrum“ umgebaut. Diese Umwandlung umfasst eine Reihe von Einzelmaßnahmen. Die „Pforte“ im Erdgeschoss bleibt als Eingangsbereich erhalten, wird aber vergrößert und soll zukünftig auch zur Ausstellung und zum Verkauf von Devotionalien dienen. Weiterhin wird der Laufgang zur Sakristei bzw. zu den Toilettenanlagen barrierefrei ausgebaut. Der Pilgersaal wird auf 160 Plätze erweitert und erhält eine kleine Selbstversorgerküche. An der Ostseite des Gebäudes entsteht ein kleiner Anbau mit zwei Obdachlosenunterkünften. Im ersten Obergeschoss werden für die Pilger 13 Schlafräume mit insgesamt ca. 80 Schlafplätzen errichtet. Darüber hinaus werden sich auf der Etage zukünftig auch eine Bibliothek und das Dekanatsbüro befinden. Im zweiten Obergeschoss entstehen die Unterkünfte für Seelsorger, Gastpriester, den Bischof, eine Hausdame sowie mehrere Nebenräume. In das dritte Obergeschoss ziehen zukünftig die Schwestern der Ursulinen ein. Hierfür werden 12 Schwesternzimmer sowie ein Gebetsraum mit Sakristei errichtet (vgl. Architekt Nils Oetterer 2019).

Im Stadtkern gibt es jedes Jahr eine Vielzahl von Veranstaltungen. Dies umfasst beispielsweise den Advents- und Weihnachtsmarkt, das Advents-Shopping, das Siederfest, den Sonntag im Park, den Münztag, das Moonlight-Shopping, die Michaeliswoche, den Werler Auto-Frühling sowie ein Streetfood Festival. Die Veranstaltungen sind regelmäßig gut besucht und werden von den Bürgern auch überwiegend positiv bewertet (vgl. CIMA 2017: 15).

Zentrale Akteure

Ein wichtiger Akteur für den Stadtkern ist der Wirtschaftsring Werl. Er besteht aus Vertretern der örtlichen Handels- und Dienstleistungsbetriebe und organisiert einen Großteil der bereits genannten Stadtfeste und Events. Dies geschieht in enger Kooperation mit der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung (GWS). Ende 2018 hat die GWS gemeinsam mit dem Wirtschaftsring zudem die „Zukunftswerkstatt Innenstadt“ ins Leben gerufen, bei der in enger Kooperation mit der örtlichen Händlerschaft Lösungen für wichtige Zukunftsfragen, wie z.B. die Entwicklung des Handelsstandorts, gefunden werden sollen. Durch die Zusammenarbeit der Akteure konnte das Veranstaltungsangebot im Stadtkern bereits deutlich ausgebaut und verbessert werden. Handlungsbedarf besteht allerdings weiterhin in der Verbesserung des Tourismus- und Einzelhandelsangebots. Hier könnte der Stadtkern durch Vereinheitlichung der Öffnungszeiten und eine Ausweitung der bestehenden Kooperationen der Händlerschaft attraktiver werden.

Empfehlung: Das touristische Angebot sollte ausgebaut werden. Die Wallfahrt muss dafür in den Fokus der innerstädtischen Planungen rücken. Der Umbruch in der Organisation der Wallfahrt sollte genutzt werden, um ihr Potenzial auszuschöpfen. Hierfür bietet sich auch ein besserer Zuschnitt des Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Übernachtungsangebots auf die Pilgerer an. Auch eine räumliche Verknüpfung des Pilgerbüros und der Stadtinformation in zentraler Lage, also möglichst nah an Markt und dem Vorplatz der Basilika, wäre hilfreich.



Tourismus und Veranstaltungen | Wallfahrtsprozession



Tourismus und Veranstaltungen | Siederfest



Tourismus und Veranstaltungen | Moonlight-shopping

Wohnen und Wohnumfeld

Ein lebendiger Stadtkern zeichnet sich nicht nur durch Handel und Kultur aus, sondern auch durch ein attraktives Wohnangebot. Der Werler Stadtkern dient flächendeckend als Wohnstandort, da in fast allen Gebäuden mindestens ein Geschoss als Wohnung genutzt wird. Dies gilt auch für den Bereich der Fußgängerzone, eine Vielzahl der Gebäude bietet hier ab dem ersten Obergeschoss Wohnraum an. Die Anzahl der Dienstleister und Büronutzungen hält sich innerhalb des Stadtkerns in einem angemessenen Maß, Verdrängungsprozesse sind nicht erkennbar. In den Straßen außerhalb des Geschäftsbereichs finden sich überwiegend Gebäude mit reiner Wohnnutzung. Es handelt sich dabei zumeist um Stadthäuser in geschlossener Blockrandbebauung, die von nur einer Partei bewohnt werden. Besonders in den Straßen entlang der ehemaligen Stadtbefestigung, also Melstergraben, Steinergraben, Neuergraben und Liebfrauenstraße, sowie in zahlreichen Nebenstraßen sind viele dieser kleinen Wohnhäuser erhalten geblieben. Darüber hinaus existieren auch weitere Wohnformen innerhalb des Stadtkerns. Dies umfasst neben Miet- und Eigentumswohnungen in Mehrfamilienhäusern auch seniorengerechte Wohnungen, beispielsweise in der Wohnanlage „Rosengarten“. Aufgrund des relativ geringen Verkehrsaufkommens und des insgesamt positiven Gestaltungsbilds ist der Stadtkern für Bewohner durchaus attraktiv. Die meisten Wohngebäude verfügen nur über relativ kleine Grundstücke und somit auch nur über kleine private Gärten oder Höfe, dies ist aber in historischen Stadtkernen durchaus üblich. Auch das Angebot an öffentlichen Grünflächen, Spielplätzen und Sportangeboten im direkten Wohnumfeld ist, wie in anderen Innenstädten, relativ gering. Eine Ausnahme bildet aufgrund der Nähe zum Kurpark lediglich der nördliche Teil des Stadtkerns. Positiv hervorzuheben sind hingegen das fußläufig erreichbare Einzelhandels-, Dienstleistungs-, und Kulturangebot sowie die außerordentlich gute ÖPNV-Anbindung. Diese Faktoren machen den Stadtkern als Wohnstandort insbesondere für Senioren, Singles und jüngere Personen ohne eigenes Auto attraktiv. Aufgrund des guten innerstädtischen Angebots an Schulen und Kitas eignet sich der Stadtkern aber prinzipiell auch als Wohnstandort für Familien.

In den vergangenen Jahren gab es im Untersuchungsgebiet – mit Ausnahme eines Mehrfamilienhauses an der Ecke von Walburgisstraße und Bollergasse sowie zwei Neubauten an der Soester Straße – keine größeren Wohnungsneubauten. 2019 wurden die Obergeschosse des ehemaligen Postgebäudes an der Bahnhofstraße zu betreuten Wohnungen für Senioren umgewandelt, das Erdgeschoss wird zukünftig für Dienstleistungen genutzt. Weiterhin entstand in rückwärtiger Lage ein neues Gebäude mit Intensivpflegewohnungen. Beide Einrichtungen werden durch die Caritas und einen privaten Anbieter betrieben. Aufgrund des demografischen Wandels ist davon auszugehen, dass in Zukunft Angebote für seniorengerechtes Wohnen verstärkt nachgefragt werden. Aus diesem Grund wird es in den kommenden Jahren und Jahrzehnten für dieses Segment vermutlich zu einer verstärkten Bautätigkeit kommen. Der Bestand an Wohnungen mit Bindungen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau ist seit 2014 um rd. 140 Einheiten auf 311 Wohnungen im Jahr 2018 gesunken (vgl. Wallfahrtsstadt Werl 2018: 40). Potenzialflächen für neue Wohnbauten sind im Stadtkern nur begrenzt vorhanden, denkbar ist aber eine Bebauung von Baulücken, von Parkplätzen oder die Umnutzung von bestehenden Gebäuden. Die vorhandenen Bebauungspläne ermöglichen im historischen Stadtkern weitgehend eine Wohnnutzung. Innerhalb der Kerngebiete entlang der Hauptgeschäftsstraßen ist eine Wohnnutzung im Erdgeschoss bislang ausgeschlossen, hier müsste bei Bedarf eine Änderung der Bebauungspläne erfolgen. Um den Stadtkern als Wohnstandort auch langfristig zu sichern, muss die Versorgungsfunktion (insbesondere für die wachsende Zielgruppe der Senioren) erhalten und im Idealfall auch ausgebaut werden. Auch die Sicherung und Verbesserung der Barrierefreiheit im Stadtkern ist für diese Zielgruppe von großer Bedeutung.

Empfehlung: Das Wohnungsangebot ist verstärkt an die sich wandelnden Zielgruppen (insbesondere Senioren) auszurichten. Die Innenstadt soll eine Grundversorgung für die Wohnbevölkerung sichern. Die Qualität des Wohnumfelds ist zu verbessern.



Wohnen | attraktives Wohnen im historischen Stadtkern



Wohnen | Neubauten an der Soester Straße

Exkurs: Aktuelle Entwicklungen des innerstädtischen Wohnens

Wohnen und Gesellschaftlicher Wandel

In den vergangenen Jahren hat die Bedeutung der Innenstadt sowie innenstadtnaher Quartiere als Wohnstandort wieder zugenommen. Dies liegt auch daran, dass selten zuvor ein so großer Bedarf bestand, unterschiedlichste Wohnansprüche miteinander zu verbinden. Mit ihrer baulichen Dichte und Angebotsvielfalt, der vielfältigen Bausubstanz und der guten Infrastruktur stellen innenstadtnahe Quartiere in dieser Hinsicht ein großes Potenzial dar.

In Zukunft ist davon auszugehen, dass in Folge des gesellschaftlichen Wandels und einer Ausdifferenzierung und Pluralisierung von Lebensstilen die Bedeutung des Wohnorts als Identifikationsort für den eigenen Lebensentwurf weiter zunehmen wird. Gleichzeitig findet aufgrund des stetigen Wandels zur Wissens- und Informationsgesellschaft und den damit verbundenen Technologien ein Wandel der Wohn- und Arbeitswelt statt. Die Lebensmodelle in ländlichen und großstädtischen Räumen gleichen sich zunehmend an, Arbeitsverhältnisse werden flexibler und die Bedeutung von Home-Office und selbständiger Arbeit nimmt zu. Wichtige Themen werden hier das Ineinandergreifen von Privat- und Geschäftsleben aber auch die Kinder- und Altenbetreuung am Wohn- und Arbeitsort sein. Trotz der Digitalisierung sind insbesondere junge Nutzergruppen auf die räumliche Nähe zu Bildungs- und Arbeitsplatzangeboten angewiesen. Ältere und mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen benötigen hingegen vor allem gut erreichbare Versorgungsangebote. Zusätzlich wächst bei beiden Gruppen der Wunsch nach vielfältigen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten. (vgl. HEAG 2012: 18ff)

Wenngleich viele dieser Entwicklungen auf Großstädte und Klein- und Mittelstädte gleichermaßen zutreffen, so gibt es auch Unterschiede. Prosperierende Großstädte sind insbesondere mit einer Anspannung auf dem Wohnungsmarkt und Verdrängungsprozessen konfrontiert. Klein- und Mittelstädte müssen sich dagegen vielerorts mit der Problematik von Bevölkerungs- und Funktionsverlusten auseinandersetzen. Entsprechend dieser Entwicklung wird es von zunehmender Bedeutung sein, diesen Herausforderungen individuell zu begegnen. Die öffentliche Hand als steuerender und korrigierender Akteur auf dem Wohnungsmarkt wird daher zukünftig wieder stärker gefragt sein. In Großstädten ist hiermit vor allem der auf verschiedenen Ebenen stattfindende Eingriff in den Wohnungsmarkt gemeint. Die Erweiterung des Wohnangebotes, sowie der Neubau von Wohnungen im mittleren und niedrigen Preissegment können als Beispiel genannt werden. In Klein- und Mittelstädten besteht die Herausforderung hingegen in der Verknüpfung der Vorteile von Stadt und Land. Hier sind insbesondere die gleichzeitige Etablierung eines hohen Freizeit- und Erholungswertes sowie urbaner und dienstleistungsorientierter Qualitäten gefragt. (vgl. Wüstenrot Stiftung 2017: 3-5; Beetz 2005: 235ff.)

Angebotsvielfalt im Wohnungsmarkt

Die genannten Entwicklungen zeigen, dass entsprechend der gesellschaftlichen Veränderungen und den Herausforderungen in Kommunen neue Herangehensweisen und Handlungsansätze gefragt sind. Um der vielschichtigen Vermischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Versorgung Rechnung zu tragen, muss sich diese Entwicklung auch in der Angebotsvielfalt darstellen. So zeigt sich zum Beispiel vielfach der gleichzeitige Wunsch nach individualisierten Einpersonen-, oder Einfamilienhaushalten mit verhältnismäßig großer Wohnfläche und nach selbst gewählten gemeinschaftlichen bzw. nachbarschaftlichen Aktivitäten auf Gebäude- oder Quartiersebene. In den vergangenen Jahren haben sich aus diesem Grund zahlreiche gemeinschaftliche Wohnprojekte gebildet. Zentrale Themen dieser Vorhaben sind bürgerschaftliches Engagement und der Gemeinschaftsgedanke. Viele Projekte besitzen gemeinschaftlich nutzbare Grünflächen oder Veranstaltungsräume, auch der Gedanke der nachbarschaftlichen Hilfe und des generationenübergreifenden Zusammenlebens sind wichtig. In vielen Fällen werden gemeinschaftliche Wohnprojekte in Baugruppen realisiert, bei denen die späteren Bewohner von Beginn an großen Einfluss auf die konkreten Planungen beim Neu- oder Umbau ihrer Wohnungen haben. Auch im Hinblick auf die Veränderungen der Arbeitswelt sind Gemeinschaft und Flexibilität wichtige Ansatzpunkte. Hier sind die Entstehung und Nutzung von Gemeinschaftsbüros, Co-Working Spaces oder die Möglichkeit von Zwischennutzungen für unternehmerische Zwecke die zentralen Themen. (vgl. HEAG 2012: 18ff)

Passend zu diesen Entwicklungen geht der Trend zudem zu einer Quartiersentwicklung mit umfangreicheren Angeboten zur Partizipation an Planungsprozessen. Dies kann Gremien (z.B. Seniorenvertretungen), „Runde Tische“ und Workshops aber auch Ansprechpersonen (Quartiersmanager) umfassen. Die zeitgemäße Gestaltung von Plätzen gehört zu den zentralen Maßnahmen bei Quartiersaufwertungen. In den vergangenen Jahren gibt es zahlreiche Beispiele, bei denen monofunktionale Flächen in Anlagen mit vielfältigen, generationsübergreifenden Nutzungen und einer hohen Gestaltungsqualität gemeinschaftlich umgewandelt wurden. (vgl. Wüstenrot Stiftung 2017: 16)

Nachhaltigkeit und Ökologie

Die Themenfelder Nachhaltigkeit und Ökologie werden auch in den kommenden Jahrzehnten von großer Bedeutung für Architektur, die Immobilienwirtschaft sowie den Städtebau sein. Kurze Wege und eine effiziente Infrastruktur im Quartier sind daher unverzichtbare Bestandteile, um die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen zu fördern. Dies hat sowohl Einfluss auf die Wohnqualität als auch auf die ökologische Qualität des Quartiers. Durch eine verdichtete Infrastruktur wird eine Zersiedlung reduziert, der Verkehr wird verringert, die Nutzung vorhandener Infrastruktur wird intensiviert und das soziale Gefüge in der Stadt gestärkt. (vgl. Bott et al. 2013: 168ff)

Im Hinblick auf den Klimaschutz ist vor allem das Potenzial der Energieeinsparung, beziehungsweise die Effizienzsteigerung auf Gebäudeebene eines der zentralen Themen. Im Vordergrund steht dabei die Erschließung von Potenzialen im Altbaubestand. Hierzu gehören die Effizienz der Wärmedämmung, die Nutzung der elektrischen Betriebsmittel, Anlagen zur Nutzung alternativer Energieträger oder auch effizienter Heizungssysteme. Auch im Neubau wird dieses Anliegen immer wichtiger. Mit der Errichtung von „Passivhäusern“ können Gebäude losgelöst von der Versorgung durch externe Energiequellen unterhalten werden. Schon ab Ende 2020 sind dabei laut EU-Richtlinie alle Neubauten mindestens als „Fast-Nullenergiegebäude“ umzusetzen. Nicht zuletzt spielt Energieeffizienz auch auf Quartiersebene eine Rolle. Städtebauliche Kompaktheit, passive und aktive Solarnutzung oder auch die Nutzung von intelligenten Blockheizkraftwerken sind hier wichtige Schlagworte. (vgl. HEAG 2012: 14-16)

Einen bedeutenden Trend, der sich aus der räumlichen Begrenztheit des Freiflächenpotenzials für Bewohner in Innenstädten ergibt, bildet das „Urban Gardening“. Die Bewohner eignen sich Brachflächen, Hinterhöfe oder Dächer an, um sie gärtnerisch oder landwirtschaftlich zu nutzen. Der Kerngedanke ist dabei die umweltverträgliche, lokale und sozial gerechte Produktion von Nahrungsmitteln sowie eine Stärkung der Gemeinschaft und die Verbesserung des städtischen Mikroklimas. (vgl. Bott et al. 2013: 165)

3.6 MOBILITÄT UND VERKEHR

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die wichtigste Straßenverbindung im Stadtkern ist die östlich der Altstadt verlaufende Hedwig-Dransfeld-Straße (L795). Über sie ist der Werler Stadtkern an das gesamtstädtische Hauptstraßennetz und im Süden an die Autobahn A44 angebunden. Richtung Norden dient die Hammer Straße als Hauptstraßenverbindung. Das restliche Straßennetz ist nahezu vollständig vom Durchgangsverkehr befreit und dient somit überwiegend den Anwohnern sowie zur Erreichbarkeit von Handel und Dienstleistern. Ein Großteil dieser Wohn- und Nebenstraßen ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Abschnitte des Steinergrabens, der Liebfrauenstraße und der Marienstraße sind als Fahrradstraße deklariert. Aufgrund der historisch bedingten, engen Straßenquerschnitte gibt es eine Vielzahl von Einbahnstraßen. Das etablierte System scheint – zumindest für Einheimische – überwiegend gut zu funktionieren und sorgt insgesamt für eine Reduzierung des Autoverkehrs. Die aus Walburgisstraße und Steinerstraße bestehende Haupteinkaufsstraße ist als Fußgängerzone ausgewiesen, sie wird an zwei Stellen (Bachstraße/Melsterstraße sowie Marktstraße/Engelhardstraße) von Straßen mit Autoverkehr gekreuzt. Laut der Befragung durch das IFH wird die Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Besucher als gut bis sehr gut bewertet (vgl. IFH 2016: 19).

Insgesamt erscheint die Verkehrsbelastung im Stadtkern relativ gering, lediglich die Straßen mit Durchgangsfunktion (Hedwig-Dransfeld-Straße, Grafenstraße, Bahnhofstraße, Hammer Straße) sowie die Bäckerstraße zeigen erhöhte Verkehrsbelastungen und sind daher besonders für Radfahrer und Fußgänger unattraktiv. Auch die Bachstraße und Melsterstraße werden teilweise als innerörtliche Abkürzung in West-Ost-Richtung benutzt und erzeugen – bezogen auf den schmalen Straßenquerschnitt – eine relativ hohe Belastung. Bahnhofstraße und Hammer Straße könnten laut einem aktuellen Gutachten durch den Bau der Bahnunterführung an der Grafenstraße deutlich entlastet werden (vgl. IGS 2019: 57f). Im Bereich von Paul-Gerhardt-Straße und Uffler Gasse gibt es vereinzelte Konflikte zwischen dem PKW-Verkehr und den Schülern der Walburgisschule. Hier bietet sich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein Umbau der Straße an. Auf dem südlich gelegenen Hellweg wird aufgrund des Ausbauszustands die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h häufig überschritten, hier sind verkehrsberuhigende Maßnahmen oder eine komplette Umgestaltung denkbar. Der Zustand der Straßen im Untersuchungsgebiet ist mittel bis gut.

Für den Autoverkehr gibt es ein umfangreiches Parkplatzangebot in allen Teilbereichen der Innenstadt. Dieses ist größtenteils öffentlich, teilweise aber auch nur von Anwohnern oder Kunden nutzbar. Das Angebot setzt sich aus vielen Parkplätzen unterschiedlicher Größe, zwei Parkdecks, zwei Parkhäusern sowie vielen straßenbegleitenden Stellplätzen zusammen. Laut einer Untersuchung der Stadt existieren insgesamt rd. 1.770 Parkplätze, davon 311 als öffentliche straßenbegleitende Parkplätze. Mit fast 300 Plätzen verfügt Kaufland an der Soester Straße über die größte Kapazität. Die ebenerdigen Parkplätze zeigen eine mittlere bis hohe Auslastung, die unattraktiv gestalteten Parkdecks sind hingegen nur relativ schwach ausgelastet. Die Fußgängerzone ist von mehreren Parkplätzen aus in sehr kurzer Zeit zu Fuß erreichbar. Besonders gut ist die Erreichbarkeit in der Walburgisstraße, da der rückwärtig hinter der Bebauung liegende Parkplatz an der Erbsälzerstraße durch zwei Wegeverbindungen verknüpft wird. Es handelt sich dabei allerdings um relativ enge Hausdurchgänge, eine offene Wegeverbindung könnte die Anbindungsqualität noch verbessern. In der Befragung durch das IFH wurden die Parkmöglichkeiten in der Werler Innenstadt von den Besuchern mit der Schulnote 3 – befriedigend bewertet (vgl. IFH 2016: 19).

Das große Parkplatzangebot ist aus verkehrlicher Sicht sinnvoll, bringt aber an manchen Stellen eine unattraktive, nicht altstadtgerechte Gestaltung mit sich. Besonders störend sind hierbei vor allem die unbefestigten und ungestalteten Parkplätze am Kälbermarkt und „Auf dem Engern“. Hinzu kommt die räumliche Ballung von Parkplätzen in den Bereichen Kletterpoth, Sponnierstraße, Erbsälzerstraße, Siederstraße, Spitalgasse, Neuerstraße / Marienstraße und Buntekuhstraße. Auch der Parkplatz südlich der Erbsälzerstraße wirkt sich aufgrund seiner Größe und der mangelnden Gestaltung negativ auf das Stadtbild aus. Ein Parkleitsystem ist in Form von Beschilderungen an den wichtigen Kreuzungen vorhanden, eine digitale Anzeige der freien Plätze gibt es allerdings nicht.

Insgesamt zeigen sich im Untersuchungsgebiet keine gravierenden Verkehrsprobleme für den Autoverkehr, vereinzelt sind aber städtebaulich negative Auswirkungen und gestalterische Defizite zu reduzieren.



MIV | Verkehrsbelastung auf Hedwig-Dransfeld-Straße



MIV | Gestalterisch nicht integrierter Parkplatz am Kälbermarkt



MIV | Schlecht ausgelastetes Parkdeck

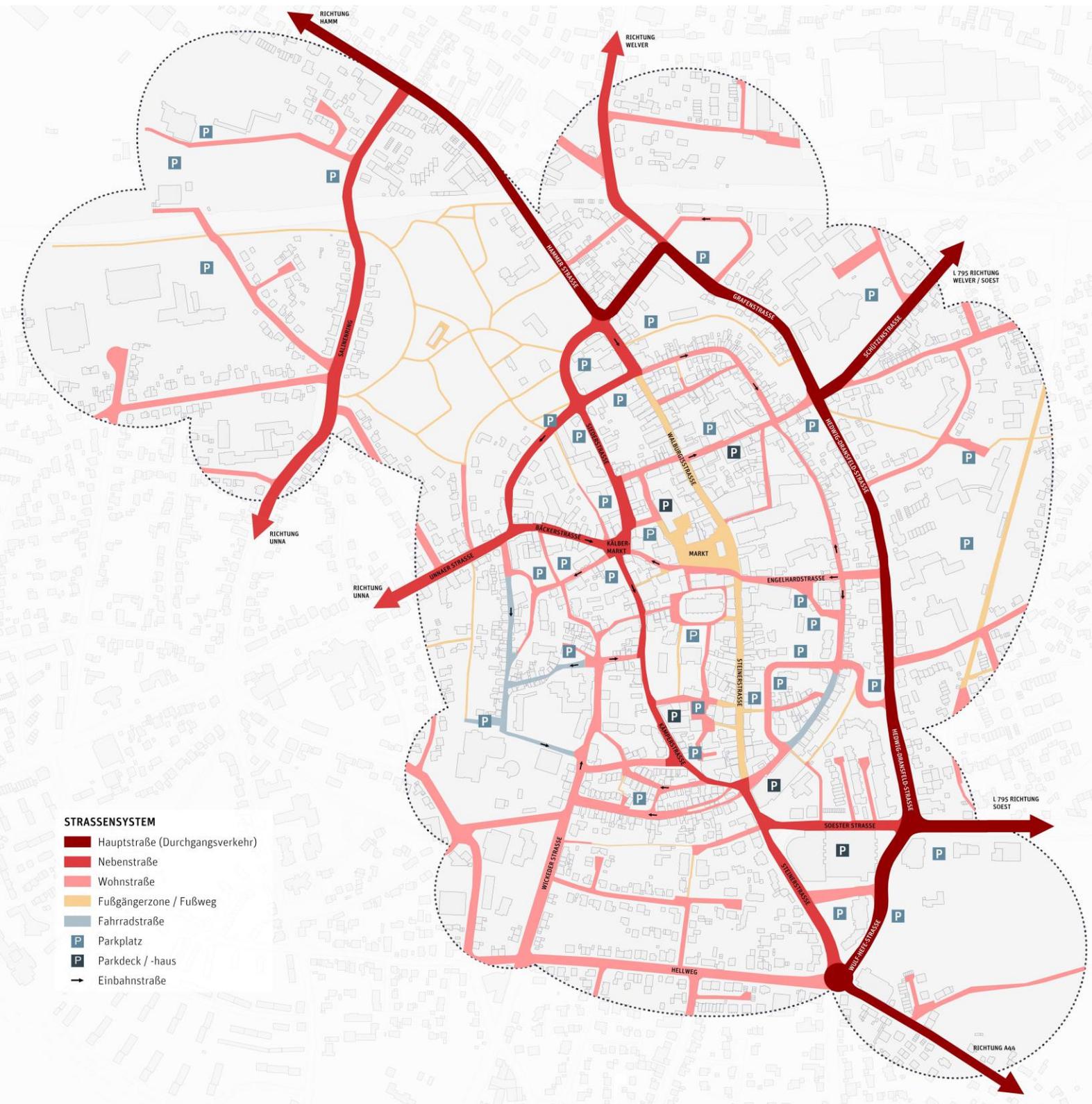


Abbildung 16: Straßensystem und Parken

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Busverkehr im gesamten Landkreis Soest wird durch die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) betrieben. Innerhalb des Untersuchungsraums befinden sich 13 Bushaltestellen, über die der Stadtkern an das restliche Stadtgebiet und die Nachbarkommunen angebunden ist. Der Busbahnhof am nördlichen Gebietsrand bildet darüber hinaus einen Anschluss an den neu gestalteten Bahnhofpunkt Werl, von dem aus Regionalbahnen Richtung Hamm/Dortmund und Soest/Paderborn verkehren. Bis auf kleine Teilbereiche liegt der gesamte Untersuchungsbereich innerhalb der 250m-Radius um eine Haltestelle. Die Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet werden seit einigen Jahren sukzessive barrierefrei umgestaltet. Innerhalb des Untersuchungsbereichs sind mehrere Haltestellen bereits auf diese Art umgestaltet worden. Die Führung des Busverkehrs durch die Innenstadt ist aus verkehrlicher Sicht sehr positiv, wirkt sich aber in einigen schmalen Straßenabschnitten negativ auf die übrigen Verkehrsteilnehmer aus. Alles in allem lässt sich die Anbindung der Werler Innenstadt durch Bus und Bahn als gut bezeichnen. In der Befragung der Innenstadtbesucher aus dem Jahr 2016 erhielt die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV die Schulnote 3 – befriedigend (vgl. IFH 2016: 19).

Radverkehr

Der Radverkehr wird im Gebiet fast ausschließlich ungetrennt über die Mischverkehrsflächen abgewickelt. Getrennte Radwege finden sich lediglich im Bereich der aus Engelhardstraße, Marktstraße, Bäckerstraße bestehenden Ost-West-Verbindung sowie in der Erbsälzerstraße. In beiden Fällen wird der Radverkehr hier auch nur entgegen der Einbahnstraßenrichtung separat geführt. Fast alle anderen Einbahnstraßen dürfen von Radfahrern in beide Fahrtrichtungen genutzt werden. Abschnitte des Steinergrabens sowie die Umfahrung des Ursulinenklosters (bestehend aus Marienstraße, Schloßstraße und Liebfrauenstraße) sind zudem als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Fußgängerzone ist nicht für den Radverkehr freigegeben, aufgrund der wenigen Alternativrouten in Nord-Süd-Richtung wird aber seitens der Stadt über eine Öffnung diskutiert.

Trotz der wenigen Radwege stellt sich die Situation aufgrund des relativ geringen Autoverkehrs, der überwiegend barrierefreien Mischverkehrsflächen und der geringen Höhenunterschiede im Stadtkern als größtenteils komfortabel dar. Problematisch erscheint allerdings das Fehlen eines Radwegs oder Sicherheitsstreifens entlang der stärker befahrenen Hauptstraßen, also der Hedwig-Dransfeld-Straße, der Grafenstraße und der Bahnhofstraße. Darüber hinaus gibt es vereinzelte Straßenabschnitte mit Kopfsteinpflaster, die für Radfahrer störend sein können. Das Angebot an fest installierten Anschliebmöglichkeiten für Fahrräder ist ausbaubar. Dies macht sich insbesondere in der Walburgisstraße und um den Markt bemerkbar, da hier Räder oft ohne Anschliebmöglichkeit vor den Geschäften stehen. Im neu gestalteten, südlichen Teil der Fußgängerzone ist hingegen bereits ein vorbildliches Angebot errichtet worden. Am Bahnhof gibt es überdachte Abstellmöglichkeiten, eine echte „Radstation“, in der die Fahrräder witterungs- und diebstahlgeschützt stehen, ist allerdings nicht vorhanden. Auch ein Angebot an Leihrädern für Touristen gibt es bislang nicht. Im Rahmen einer Masterarbeit an der Hochschule Bochum wurde im Jahr 2018 ein Nahmobilitätskonzept mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußgängerverkehr erstellt (vgl. Neuhaus 2018). In diesem werden für die gesamte Stadt Werl Handlungsbedarfe und Lösungsansätze herausgearbeitet. Die Analyseergebnisse sind vielfach deckungsgleich mit den hier getroffenen Aussagen, allerdings werden die Problemstellen – beispielsweise an Kreisverkehren – detaillierter untersucht. Dies umfasst auch Aspekte der Unfallhäufigkeit und des Verkehrsrechts.

Durch den Stadtkern führen mit der „Westfälischen Salzroute“ und der „Radroute historische Stadtkerne“ zwei wichtige touristische Radwege. Mit der „QuerFeldLand-Route“ ist darüber hinaus eine weitere touristische Radwegeverbindung durch die LEADER-Region „Börde trifft Ruhr“ geplant. Für Werl umfasst die Planung neben dem Wegenetz auch eine Servicestation und Fahrradboxen am Bahnhof. Darüber hinaus sind die Radwege entlang der Ost-West-Verbindung (Bäckerstraße, Marktstraße, Engelhardstraße) sowie entlang des Steinergrabens als überörtliche Radwegeverbindungen ausgeschildert. Das Radverkehrsnetz innerhalb des Werler Stadtkerns ist somit insgesamt zufriedenstellend, aber in einigen Teilaspekten noch zu optimieren.

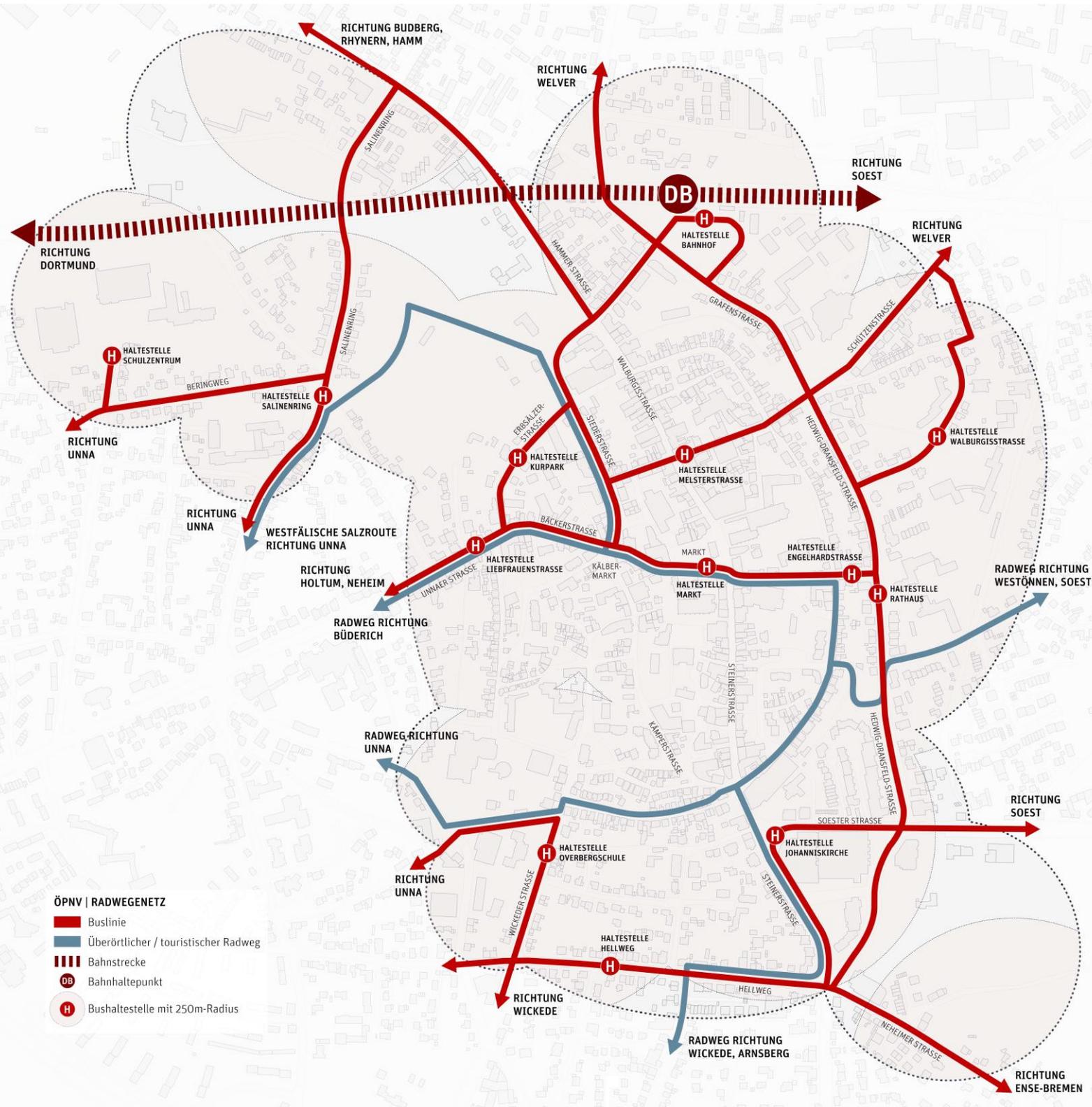


Abbildung 17: ÖPNV und Radwegenetz

Fußverkehr, Aufenthaltsbereiche

Für die Fußgänger gibt es ein umfangreiches Wegenetz. Fast alle Straßen verfügen über getrennte Gehwege oder – bei Mischverkehrsflächen – über seitliche, durch Rinnen getrennte Bereiche. Lediglich bei sehr schmalen Gassen (z.B. Spitalgasse und Max-Halle-Weg) müssen alle Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn nutzen. Positiv hervorzuheben ist aus Sicht der Passanten die Fußgängerzone und der verkehrsberuhigte Markt. Die Querung durch zwei Straßen mit PKW- und Busverkehr fällt dabei kaum störend auf. Neben dem Straßensystem gibt es vereinzelt kleine Fußwege, wie die Schulgasse südlich der Propsteikirche oder den Schlossgartenpfad und die Bollergasse, welche beide auf Abschnitten der ehemaligen Wallanlage verlaufen.

Mit dem Marktplatz, dem benachbarten Vorplatz der Wallfahrtsbasilika sowie dem südlich angrenzenden Umfeld der Propsteikirche St. Walburga gibt es einen zentral gelegenen, attraktiven Aufenthaltsbereich für Passanten. Richtung Nordwesten geht der Marktplatz in eine kleinere, teilweise als „Neuer Markt“ bezeichnete Platzfläche über. Diese besitzt aufgrund der fehlenden Belebung und der Gestaltung allerdings keine hohe Aufenthaltsqualität. Weitere Plätze oder Aufenthaltsbereiche gibt es nur sehr vereinzelt. Am südlichen Ende des Untersuchungsbereichs wurde mit dem Steinertorplatz ein Vorplatz für das neue Versorgungszentrum (Kaufland) geschaffen.

Die Engstelle an Kämperstraße auf Höhe des südlichen Stadteingangs ist für Fußgänger unkomfortabel, da der nördliche Gehweg sehr schmal ist. Auch die vereinzelte Pflasterung mit Kopfsteinpflaster ist für Fußgänger, und insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität, problematisch. Wie bei den Straßen insgesamt ist auch der Zustand der Fußwege mittel bis gut, das Mobiliar (Bänke, Beleuchtung, Mülleimer etc.) ist teilweise aber erneuerungsbedürftig. Positiv hervorzuheben ist hingegen die hochwertige Gestaltung des Markts, hier ist allerdings das Angebot von Sitzgelegenheiten in Form von Bänken auszubauen. Das Umfeld von St. Walburga und die südliche Fußgängerzone (Steinerstraße) sind mit ihrer altstadtgerechten Gestaltung und der hohen Aufenthaltsqualität vorbildlich gestaltet. Die Walburgisstraße als nördliche Fußgängerzone hat aufgrund von fehlenden Sitzmöglichkeiten hingegen nur eine geringe Aufenthaltsqualität und ist auch gestalterisch deutlich überholt.

Dringender Handlungsbedarf aus verkehrlicher Sicht besteht für den Fußgängerverkehr nicht, aus gestalterischer Sicht sollten allerdings der Fußweg entlang der Erbsälzerstraße und der nördliche Abschnitt der Fußgängerzone neugestaltet werden. Insgesamt ist der Werler Stadtkern für Passanten attraktiv.

Empfehlung: Die partiellen Verkehrsprobleme sind durch Straßenumbauten oder verkehrstechnische Lösungen zu beheben. Ein akuter Erneuerungsbedarf für die Straßen ergibt sich nicht, aus gestalterischer Sicht sollte aber die Erbsälzerstraße erneuert werden. In diesem Zusammenhang könnte auch die Kreuzung von Erbsälzerstraße und Siederstraße umgebaut werden, um die Querung zwischen Kurpark und Zentrum zu erleichtern. Die Neuerstraße, die nördliche Kämperstraße sowie der Kreisverkehr am Kälbermarkt erscheinen in ihrer jetzigen Gestaltung wenig altstadtgerecht, dies könnte durch eine entsprechende Pflasterung behoben werden. Darüber hinaus sollten in Zukunft auch zukunftsweisende Mobilitätsformen wie Carsharing und Elektromobilität durch entsprechende Verleih- bzw. Ladestationen berücksichtigt werden. Langfristig sollten die vorliegenden Konzepte (Masterarbeit Radverkehr) aufeinander abgestimmt und weitergeführt werden.



Rad- und Fußverkehr | Fahrradstraße Steinergraben



Rad- und Fußverkehr | Nördlicher Abschnitt der Fußgängerzone (Walburgisstraße)

Exkurs: Aktuelle Entwicklungen bei Verkehr und Mobilität

Ausgangslage – das Auto als dominierendes Verkehrsmittel

Seit Mitte des letzten Jahrhunderts hat das Automobil wie keine Erfindung zuvor den Verkehr in den Städten geprägt. In der Nachkriegszeit und den folgenden Jahrzehnten ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und vielen anderen Ländern überwiegend auf die Anforderungen des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs ausgelegt worden. Durch die allgegenwärtige Debatte zu Klimawandel und Klimaschutz ist die Forderung nach einer „Verkehrswende“ hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wieder stark in den Fokus gerückt. Der motorisierte Verkehr ist etwa für ein Sechstel aller CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich (vgl. Umweltbundesamt 2019) und daher ein wichtiges Handlungsfeld bei der Reduzierung von Treibhausgasen. Darüber hinaus werden auch andere Aspekte, wie der Platzverbrauch für den ruhenden Verkehr oder die direkte Luftbelastung, beispielsweise durch Feinstaub, diskutiert. Trotz aller Diskussionen ist der PKW in Deutschland weiterhin unangefochten das wichtigste Verkehrsmittel. Seit 2002 liegt der Anteil dieses Verkehrsträgers an allen zurückgelegten Wegen – also beim sogenannten Modal Split – konstant bei rund 50 Prozent (vgl. BMVI 2019: 13). Zukünftig ist daher mehr denn je auszuloten, wie ein angemessenes Verhältnis zwischen den Bedürfnissen des Straßenverkehrs und den in Städten lebenden Menschen aussehen kann.

Trendwende in der Mobilität durch umweltfreundlichere Verkehrsträger

Entsprechend der genannten Rahmenbedingungen gewinnen alternative Verkehrsträger an Bedeutung. Eine zentrale Funktion hat hierbei der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bus, Straßenbahn, U-Bahn oder S-Bahn. Viele Kommunen verfügen für diese Verkehrsträger bereits über ein gut ausgebautes Netz, das jedoch besser ausgenutzt und optimiert werden kann. Hierbei können ein intelligentes Verkehrsmanagement und die Nutzung von Technologien (Automatisierung und Nutzung von Echtzeitdaten) zur Effizienzsteigerung beitragen. Ein weiterer Ansatzpunkt ist eine verbesserte Preispolitik, die beispielsweise Autofahrer dazu bewegen kann, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (vgl. Roland Berger 2019: 4). Eine wichtige Rolle spielt auch die verbesserte Erreichbarkeit von übergeordneten Mobilitätsstandorten auf der so genannten „letzten Meile“ und die damit einhergehende Flexibilisierung des ÖPNV. Durch die Etablierung sogenannter „Micro-Carrier“ für die Zurücklegung von kurzen Strecken können die Zugangshemmnisse reduziert werden. Klassischerweise ist hier das eigene Fahrrad, E-Bike oder auch ein innerstädtisches Fahrrad-Verleihsystem zu nennen. Auch die seit Mitte 2019 in Deutschland zugelassenen Elektro-Roller dienen oft zur Überbrückung kurzer Distanzen. Hier bleibt jedoch abzuwarten, ob diese den Verkehr tatsächlich nachhaltig reduzieren können, oder eher ein zusätzliches Hindernis im Stadtverkehr darstellen. Weitere Möglichkeiten zur Erweiterung des ÖPNV stellen individuelle Fahrdienstleister dar, die mit (autonomen) Mini-Bussen individuelle Routen abfahren oder als Sammeltaxis fungieren. Ein erstes Pilotprojekt wird hierzu beispielsweise in Hamburg durchgeführt. Insbesondere für schlecht angebundene Klein- und Mittelstädte und den Überlandverkehr könnten individuell fahrende Busse eine sinnvolle Möglichkeit zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Personenverkehrs darstellen. (vgl. HEAG 2012: 28ff.)

Neben der Nutzung dieser neuen Mobilitätskonzepte im ÖPNV wird insbesondere der Ausbau der Fahrradinfrastruktur als gute Möglichkeit gesehen, bestehende Verkehrsprobleme in Innenstädten zu lösen. Das Zurücklegen von Wegen mit dem Fahrrad gilt als umweltfreundliche, gesunde und schnelle Möglichkeit innerstädtische Ziele zu erreichen. Durch die Etablierung von E-Bikes und Pedelcs hat sich der Aktionsradius des Radverkehrs deutlich erhöht. Das Rad ist somit im Pendlerverkehr zwischen Städten und Umland auch auf längeren Strecken zu einer echten Alternative zum PKW geworden (vgl. BMVI 2019: 12ff.). Wichtig für die Steigerung des Radverkehrs ist ein attraktives Netz durchgehender Radwege mit ausreichend breiten Radfahrspuren (unter Umständen auch auf Kosten des Platzes für PKW). Dies umfasst neben dem normalen straßenbegleitenden Netz auch übergeordnete Verbindungen mit möglichst wenigen Kreuzungen (Fahrradautobahnen oder Rad-schnellwege) sowie grüne Routen entlang von Parks oder Grünanlagen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen lässt sich durch zahlreiche Vorhaben aus den Niederlanden oder Skandinavien belegen.

So konnte beispielsweise der Radverkehrsanteil in Kopenhagen in den zwischen 1970 und 2005 durch einen konsequenten Ausbau des Wegenetzes um rund 60 Prozent gesteigert werden (vgl. Gehl 2016: 25). Inzwischen wird auch in mehreren deutschen Städten an übergeordneten Radwegeverbindungen gearbeitet. Beispiele hierfür sind unter anderem der Radschnellweg Ruhr oder die Velorouten in der Stadtregion Münster. Darüber hinaus ist auch die Einrichtung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur ein zentrales Thema. Als Beispiele können ausreichende und überdachte Fahrrad-Abstellplätze, Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen, Servicestationen oder Winterdienste genannt werden (vgl. Gehl 2016: 211ff.).

Darüber hinaus ist auch die Infrastruktur für Fußgänger von Relevanz für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung. Aktuell wird hier die partielle Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Aufenthaltsflächen sowie allgemein die Neuentdeckung des Straßenraums als „Ort der Begegnung“, der neben der Verkehrsfunktion auch eine soziale und kulturelle Funktion hat, diskutiert. Sind öffentliche Räume attraktiv gestaltet und ausreichend breite Gehwege und Straßenquerungen vorhanden, werden Menschen animiert, Wege zu Fuß anstatt mit dem Auto zurückzulegen. Durch die zusätzliche Belebung tragen sie so außerdem zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl im Straßenraum bei. Kleinteilige Elemente zum Spielen und Sport treiben und die Trennung von langsamen und schnellen Verkehrsflüssen laden ebenfalls hierzu ein. (vgl. Gehl 2016: 190)

Neue Perspektiven für den PKW-Verkehr

Auch wenn die angesprochenen Möglichkeiten vielfältige Alternativen zum Autoverkehr darstellen, bleibt der PKW auf absehbare Zeit ein wichtiges Verkehrsmittel in Städten. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen ein flächendeckender ÖPNV aufgrund der geringeren Auslastung zu teuer ist, bleibt das Auto auch in Zukunft voraussichtlich das wichtigste Verkehrsmittel (vgl. BMVI 2019: 7). Umso wichtiger wird es in Zukunft sein, die Vorteile des MIV zu nutzen und gleichzeitig die entstehenden Nachteile zu reduzieren.

Ein Baustein ist hier der Ausbau der Infrastruktur für PKW mit emissionsärmeren Antriebstechnologien, also insbesondere für Elektroautos und Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb. Auf diese Weise kann nicht nur der Ausstoß an Treibhausgasen reduziert werden, sondern auch der Lärm und die Schadstoffbelastung für den Menschen. Die Schaffung eines ausreichenden Angebots an (Schnell)-Ladestationen oder Wasserstoff- und Erdgas-tankstellen bildet eine zentrale Grundlage für den Mobilitätswandel. Ein wesentliches Problem der PKW-Nutzung ist darüber hinaus die geringere Auslastung des Verkehrsmittels. Viele Menschen nutzen ihren PKW nur wenige Minuten am Tag. Durch den Ausbau an Car-Sharing-Angeboten kann die Anzahl der parkenden und zu meist ungenutzten Autos deutlich reduziert werden (vgl. BMVI 2019: 16). Auch beim Autoverkehr sind die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement Bereiche, in denen viel Potential für die Zukunft steckt. So kann beispielsweise durch den weiteren Ausbau von Park+Ride-Systemen, insbesondere im ländlichen Raum, die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs sichergestellt werden. Dies hat vor allem für Berufspendler eine große Bedeutung. Weiterhin hilft die Nutzung von neuen Technologien, Verkehrsflüsse zu optimieren und Verkehrsprobleme zu reduzieren. So kann die Nutzung von Smartphones und Online-Communities und helfen, Fahrgemeinschaften zu bilden oder private PKW einer kollektiven Fahrzeugflotte zur Verfügung zu stellen. Insbesondere die heranwachsende Generation wird diesbezüglich das Mobilitätsverhalten der Zukunft prägen (vgl. HEAG 2012: 28ff.).

Nicht zuletzt wird auch das Thema des autonomen Fahrens die Mobilität mittel- bis langfristig verändern. Schon heute sind PKW in der Lage, auf bestimmten Strecken teilautomatisiert im Straßenverkehr zu fahren. In Zukunft ist es denkbar, dass Fahrzeuge die Insassen selbständig an ihrem Wunschort abholen und es ihnen ermöglichen, während der Fahrt zu schlafen oder zu arbeiten. Auf diese Weise werden selbst lange Pendlerstrecken wieder attraktiv, während sich Arbeits- und Privatleben auf Grund der neu gewonnenen Zeit nachhaltig verändern. Das Auto könnte somit zu einem neuen Lebensmittelpunkt werden. Die Anzahl der insgesamt notwendigen Fahrzeuge könnte durch den Einsatz von „Robotertaxis“ deutlich sinken. Auch die Sicherheit im Straßenverkehr kann – bei entsprechender Technik – zunehmen, da menschliches Versagen als Gefahrenquelle im Straßenverkehr wegfällt (vgl. BMVI 2015: 3ff.).

Mobilität in der Quartiersentwicklung

Die Mobilität spielt auch bei der Entwicklung von zukunftsfähigen Wohnquartieren eine entscheidende Rolle. Bei vielen neuen Wohngebieten mit mittlerer oder hoher Dichte wird inzwischen bewusst auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gesetzt. Es wird oftmals von einem reduzierten Stellplatzschlüssel ausgegangen, darüber hinaus wird auf Parkmöglichkeiten für jedes Grundstück verzichtet. Die Autos werden stattdessen in Sammelstallanlagen (in Form von Parkplätzen oder -häusern) am Rand der Quartiere untergebracht, die Straßen innerhalb des Quartiers werden nur zum Be- und Entladen befahren. Die Lebensqualität der Bewohner kann auf diese Weise durch den Entfall von Lärm, Luftbelastung und Sicherheitsrisiken deutlich gesteigert werden. Beispielprojekte hierfür sind der Stadtteil Freiburg-Vauban oder die Weißenburg Siedlung in Münster (vgl. Stadt Freiburg 2014: 27ff.). Voraussetzung für autoarme Konzepte ist eine gute Versorgungsinfrastruktur vor Ort sowie eine gute Erreichbarkeit über den ÖPNV. In zentral gelegenen „mobility hubs“ kann der Zugang zu verschiedensten Verkehrsträgern (E-Roller, Leihfahrräder, ÖPNV, car-sharing) gebündelt werden.

Von der auto- zur mobilitätsgerechten Stadt

Insgesamt kann sowohl in der gesellschaftlichen Debatte als auch in den Planungen von Staat und Kommunen ein Umdenken weg von einer rein autogerechten Verkehrsplanung festgestellt werden. Die Trendwende im Verkehr kann letztlich auch als ein Ende des klassischen Modal-Split bezeichnet werden, bei dem eine Strecke zumeist nur mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Verkehrsteilnehmer werden in Zukunft vielmehr situativ ihr Verkehrsmittel wählen und je nach Situation verschiedene Verkehrsmittel wählen und miteinander kombinieren. Die Grenzen in der Verkehrsmittelwahl werden somit fließender.



Links: Autofreie Wohnstraße in Freiburg-Vauban; rechts: Fahrradstraße in Kopenhagen
(Quelle: Wikimedia commons)

3.7 ERGEBNISSE DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Die Auftaktveranstaltung als erstes Bürgerforum fand am 25. Februar 2019 in der Sälzer-Sekundarschule statt und war mit rd. 200 Teilnehmern außerordentlich gut besucht. Seitens des Büros wurden hier erste Analyseergebnisse sowie mögliche Handlungsfelder vorgestellt und im Anschluss mit der Bürgerschaft an verschiedenen Thementischen diskutiert. Der Vertiefungsworkshop fand am 03. Juni 2019 mit rd. 50 Teilnehmern statt. Veranstaltungsort war erneut die Sälzer-Sekundarschule.

In der folgenden Übersicht werden in den Veranstaltungen geäußerte Ideen und Vorschläge nach Themen geordnet dargestellt.

Handel, Dienstleistungen und innerstädtische Nutzungen

- Es fehlen gute Bekleidungsgeschäfte für alle Altersgruppen (insb. für Jugendliche und Herren) sowie Spezialgeschäfte (Feinkostladen, Devotionaliengeschäft für Wallfahrten).
- Die Umwandlung der Innenstadt in ein Factory-Outlet-Center (wie in Bad Münstereifel) könnte eine Lösung für Werl sein.
- Es fehlt ein Lebensmittelhandel ohne Parkplätze in der Innenstadt (Convenience-Shop).
- Die örtliche Kaufkraft ist für viele Filialisten zu niedrig, sie müsste über langfristige Maßnahmen erhöht werden (steuerliche Anreize, Ausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen, Neuansiedlung von produzierendem Gewerbe mit gut bezahlten Arbeitsstellen).
- In einem Leerstand könnte ein „City-Wohnzimmer“ als Treffpunkt und Anlaufstelle für alle Bürger eingerichtet werden. Es könnte auch von Vereinen genutzt werden.
- Ein medizinisches Versorgungszentrum könnte eingerichtet werden, um die Chance für medizinische Versorgung sowie die Chance für Ärztinnen und Ärzte mit reduziertem Arbeitsumfang sicherzustellen.
- Das Einzelhandelssortiment sollte breiter aufgestellt und die Verbindung von stationärem und digitalem Handel vorangetrieben werden.
- Die Flächengrößen der Ladenlokale sollten überprüft werden, um die Attraktivität für Filialisten zu steigern. Ggf. müssen die Ladenlokale zusammengefasst werden, um bedarfsgerechte Größen zu schaffen. Auch an kleineren Ladenlokalen besteht ein Bedarf.
- Handelsflächen werden nicht mehr im großen Umfang benötigt. Stattdessen könnten neue Nutzungen etabliert werden. Der Einzelhandel sollte deutlich stärker konzentriert werden, z.B. auf den südlichen Abschnitt der Fußgängerzone. Kleinere Läden im Randbereich können vereinzelt allerdings auch zu einem gewissen Charme beitragen.
- Händler, Eigentümer, Verwaltung und ggf. Makler sollten an einem „Runden Tisch“ die Probleme lösen, es sollte ein Flächen- und Branchenkonzept geben
- Es muss eine übergeordnete Zielrichtung für die Innenstadt entwickelt werden. Dies umfasst eine Profilierung, eine Revitalisierung als Einzelhandelsstandort, ein Rückbau oder eine Kürzung der Fußgängerzone und eine Konzentration des Handels.
- Das kulturelle Angebot wie Kino, Theater, Konzerte sollte ausgebaut werden. Eine Durchmischung der Fußgängerzone sollte durch Versorgung, Gastronomie, Wohnen, Handel, Aufenthalt, Bildung, Hostel usw. gesichert werden. Es sollten Angebote für alle Altersgruppen geschaffen werden.
- Das neue Einzelhandelskonzept sollte auch die Entwicklung von Handelsflächen und Kaufkraft in den letzten zehn Jahren behandeln. Die vorhandene Kartierung des Handelsbesatzes ist teilweise veraltet und muss aktualisiert werden.

- Neue Händler sollten mit niedrigen Mieten gelockt werden, die Grundsteuer für Ladenflächen sollte daher halbiert werden.
- Es sollten einheitliche Ladenöffnungszeiten eingeführt werden.
- Kaufland und die Nachbargeschäfte stellen eine zu große Konkurrenz für die Fußgängerzone dar. Der südliche Handelsstandort muss besser in die Innenstadt eingebunden werden.
- Um die Attraktivität der Stadt zu fördern, sollten ggf. neue Mietmodelle angeboten werden.
- Eine Ansiedlung von Geschäften um den Markt herum würde kurze Wege für ältere Menschen gewährleisten und erleichtern. Angebote für jüngere Menschen sollten eher in Richtung Kurpark etabliert werden.
- Das räumliche Leitbild sollte ergänzt werden, indem es um den südlichen Bereich erweitert wird. Hierdurch soll eine Belebung durch mehr Handel stattfinden.
- Die Funktionalität der gesamten Innenstadt sollte in den Vordergrund gestellt werden, es sollten nicht nur Einzelmaßnahmen betrachtet werden. Allgemein sollten jedoch erst die kleinräumigen Probleme behandelt werden, um die großen Problemfelder (z.B. Leerstand) zu beheben.

Leerstände und Nachnutzungen

- Die Gestaltung der Schaufenster bei Leerständen zur Verbesserung der Optik sind sehr wichtig, hier sind die Vermieter gefragt.
- Die Leerstände können für Startups genutzt werden (auch als Möglichkeit für das Handwerk).
- Zwischennutzungen müssen auch rechtlich ermöglicht werden, unbürokratische Zwischennutzungen wie Konzerte im Schaufenster sollten möglich sein.
- Als Zwischennutzungen kommen kulturelle Angebote, Startups oder Pop-up-Stores in Frage.
- Schlechte Läden und schlechte Bausubstanz sollten angekauft und neu entwickelt werden.
- Das Amtsgericht sollte zum Jugendzentrum umgenutzt werden.
- Eine neu gegründete Genossenschaft könnte die kleinen Wohnräume im Innenstadtbereich mit Dienstleistern aus dem medizinischen Bereich vermengen.
- Eine Nachnutzung der Paul-Gerhard-Schule in Form eines studentischen Wohnheims, eines medizinischen Versorgungszentrums oder eines FH-Standortes wäre denkbar.
- Eine Nachnutzung des Amtsgerichts als Hostel wäre ebenfalls denkbar.
- Die Räumlichkeiten der Overbergschule und Paul-Gerhard-Schule eignen sich für kulturelle Nutzungen (Musik, Veranstaltungen), eventuell auch in Kombination mit Wohnen. Die Räumlichkeiten könnten ebenso von auswärtigen Vereinen genutzt werden.
- Insbesondere eine Umnutzung der Paul-Gerhard-Schule für kulturelle Zwecke könnte aber evtl. störend für Anwohner sein. Ein ausreichender Lärmschutz muss gegeben sein.

Tourismus und Image

- Eine Vollzeitkraft soll für das Marketing und die Geschäftsentwicklung zuständig sein.
- Ein Internetauftritt für die Fußgängerzone mit einer Darstellung der Angebote fehlt (Beispiel Mönchengladbach). Auch eine Vermarktungsplattform ist denkbar (z.B. www.fuzo-werl.de). Der bestehende Internetauftritt von Werl kann durch mehr Fotos von touristischen Zielen verbessert werden.
- Es können Angebotspakete für den Tagestourismus geschaffen werden.
- Der Fahrradtourismus soll stärker beworben werden (historischer Stadtkern, Salzroute, Ruhrtalradweg, Römer-Lippe-Route, Elefantenroute).

- Die Außenwirkung bei Google Maps sollte durch Eintragung von Sehenswürdigkeiten, der Fußgängerzone, von Parkplätzen etc. verbessert werden.
- Die Wallfahrt soll als Faktor für die Innenstadt gestärkt werden. Dies kann durch touristische Hinweistafeln an der Autobahn, mehr Presse, einen besseren Internetauftritt oder mehr Pilgerunterkünfte (z.B. in der Jugendherberge) geschehen. Werl soll sich auch Ideen bei anderen Wallfahrtsorten holen.
- Ein Wochenmarkt am Samstag mit Events (wie Apfelweinverkostung, entsprechend der Jahreszeit) fehlt.
- Öffentliche Veranstaltungen (z.B. Kirmes) sind wichtig für ein positives Image und sollen wieder attraktiver gestaltet werden
- Der Weihnachtsmarkt kann durch bessere Dekoration, mehr Angebot und ein Bühnenprogramm attraktiver gestaltet werden. Er sollte sich über die gesamte Fußgängerzone erstrecken.
- Auswärtige Makler sollten gefragt werden, was in Werl fehlt, um wieder wahrgenommen werden. Die vielfältige Vereinsarbeit trägt positiv zum städtischen Leben bei und sollte mehr hervorgehoben werden.
- Werl könnte sich als „Wohlfühlstadt“ etablieren. Die Überschaubarkeit des Stadtkerns ist ein Standortvorteil, mit dem man werben kann.
- Neue Plattformen, wie z.B. Instagram oder YouTube, könnten genutzt werden, um für Werl und seine Innenstadt zu werben.
- Durch Schulprojekte / Social Media-AG könnten neue Nutzer gewonnen und begeistert werden.
- Öffentliche Maßnahmen, wie die Gestaltung des öffentlichen Raums oder diverse Veranstaltungsangebote, könnten als Anreiz für privates Engagement genutzt werden.

Grünflächen

- Der Kurpark soll stärker geöffnet und attraktiver gestaltet werden. Hierfür sollen Sitzmöglichkeiten, Tische und Verweilmöglichkeiten, eine Baby-Schaukel und ein „Trimm-Dich-Pfad“ errichtet werden. Die Kurgartenbrücke muss instandgesetzt werden und Hinweisschilder zu Saline errichtet werden. Im Kurgarten sollte es Schwäne geben. Durch Veranstaltungen für alle Altersgruppen kann der Park mit mehr Leben gefüllt werden. Denkbar sind Feste, ein Flohmarkt, Openair-Konzerte, Charity-Veranstaltungen, ein saisonaler „Pavillon-Kiosk“ oder eine temporäre Eisbahn.
- Die vorgeschlagene Grüne Achse soll mit dem Graben verbunden werden.
- Neue Grünflächen sollen geschaffen und die vorhandenen besser gepflegt werden (bspw. ist Grünfläche vor Stadthalle nicht einladend bei höherwertigen Veranstaltungen)
- Ein Angebot frei zugänglicher Plätze, Spiel- und Freiräume sollte allen Alters- und Nutzergruppen zur Verfügung stehen. Es gibt zu wenige Begegnungstätten für Jugendliche und Frauen.
- Die schönen vorhandenen Grünflächen müssen durch Aufstellen von Bänken / Sitzgelegenheiten (Verweilen für Ältere u. natürlich auch Jüngere, Kinder etc.) erlebbar gemacht werden.
- Es fehlt ein innenstadtnaher Hundeauslaufplatz.
- Der Kommunalbetrieb Werl (KBW) sollte ein größeres Budget für Pflegemaßnahmen erhalten.
- Freiräume und urbane Räume sollen verbunden werden, insb. die Vernetzung zwischen Innenstadt und Kurpark ist zu stärken. Es sollten gestalterische Highlights geschaffen werden.
- Der Kurpark sollte oberste Priorität bei den Freiraumprojekten haben.
- Aufgrund eines fehlenden Gestaltungskonzepts wird aktuell keine hohe Gestaltungsqualität erreicht. Ein kleinerer Wettbewerb oder eine Mehrfachbeauftragung sind daher sinnvoll.
- Im Park sollten mehr Veranstaltungen, z.B. Trödel, Weinfest etc., stattfinden.

- Der nördliche Teich könnte zu einer (naturnahen) Wasserlandschaft mit Wasserspielplatz umfunktioniert werden.
- Im Bereich des „Bergs“ könnte eine Veranstaltungsfläche mit Sitzgelegenheiten für Musikveranstaltungen eingerichtet werden. Hierfür muss eine entsprechende Infrastruktur (Wasser- und Stromversorgung, WC, Zufahrtswege) geschaffen werden.
- Eine langfristige Erhaltung des Parks muss gewährleistet werden. Um Vandalismus entgegenzuwirken, könnten Schließzeiten, wie bereits in anderen Ländern vorhanden, eingeführt werden.
- Für ein größeres Sicherheitsgefühl müssen die Wege verbreitert und besser beleuchtet werden. Bei dunklen Ecken sollte die Bepflanzung ausgelichtet werden, denkbar ist auch die Ausstattung mit Überwachungskameras.
- Das Parkplatzangebot für Besucher soll erweitert werden.
- Die Tendenz geht zum Erhalt der Brücke, die allerdings auch schmaler sein könnte. Sie dient weniger als Wegeverbindung sondern eher als Identifikationsort, Begegnungsort und Fotomotiv.
- Die frühere „Affenschaukel“ am Berg soll wiederaufgebaut werden (Instandhaltung war zu teuer, es gab Vandalismus).
- Die Historie des Stadtkerns sollte ablesbar sein, womit das Thema „Gräben“ wichtig erscheint.
- Der Skater-Park am Schwimmbad soll erhalten und weiter ausgebaut werden.

Wohnen und Wohnumfeld

- Es soll neuer Wohnraum gemäß der Nachfrage geschaffen werden, um die Innenstadt zu beleben. Insbesondere hochwertiger Wohnraum für Familien und Pendler sowie bezahlbare alternative Wohnformen für Senioren fehlen.
- Eine Wohnnutzung im Erdgeschoss in der Fußgängerzone ist bauleitplanerisch zu ermöglichen.
- Sowohl das Wohnen als auch das Wohnumfeld sind wichtige Faktoren für eine lebenswerte Innenstadt und sollten attraktiv bleiben.
- Eine Idee, die zur Attraktivierung des Wohnumfeldes beitragen könnte, wäre der Abriss von Häusern und die Schaffung neuer Grünflächen.
- Schulhöfe, die als Quartiersplatz, insbesondere für Jugendliche, genutzt werden können, sind sinnvoll.

Öffentliche Einrichtungen und Schulen

- Die Paul Gerhardt-Schule soll abgerissen und die Fläche durch Wohnnutzung mit Wohnfolgeeinrichtung bzw. Mehrgenerationenhäuser bebaut werden.
- Man könnte die Overbergschule zu einem StartUp-Center oder einer Fachschule umnutzen.
- Die Schulen müssen saniert werden und könnten als Musikverein / Probenräume genutzt werden (insb. die Overbergschule).
- Die Stadtbücherei ist zu erhalten und das Angebot auszubauen. Sie sollte darüber hinaus wieder in die Mitte der Stadt versetzt werden.

Verkehr + Mobilität

- Die Parkplatzsituation soll durch kostenloses Kurzzeitparken vor den Geschäften, kostenloses Parken am Samstag, längere Parkdauer, einheitliche Parkzeiten und verschattete Parkplätze verbessert werden. Auch ein komplett kostenfreies Parken ohne zeitliche Beschränkung und in fußläufiger Entfernung ist denkbar, dies würde die Stadt insbesondere für Besucher attraktiver machen.

- Eine Öffnung der Rustigerstraße in beide Fahrtrichtungen ist für Bewohner des Werler Nordens sinnvoll.
- Es gibt zu viel Verkehr auf dafür nicht geeigneten Straßen (z.B. Melsterstraße, Bachstraße mit 64 Linienbussen am Tag und mehr, die Einschätzung als Wohnstraße ist falsch).
- Die Walburgisstraße sollte nicht mehr komplett als Fußgängerzone dienen. Sie könnte komplett für den Verkehr geöffnet oder bis Pieper als verkehrsberuhigte Straße ausgebildet werden.
- Auch die südliche Fußgängerzone (Steinerstraße) sollte für den Verkehr geöffnet werden und als verkehrsberuhigte Zone mit Kurzzeitparkplätzen gestaltet werden.
- Die Bedingungen für den Radverkehr sind allgemein zu verbessern. Es fehlen Fahrradständer in der Fußgängerzone und am Bahnhof sowie E-Bike-Ladestationen. Die Radwege müssen insbesondere an den Hauptstraßen und im Bereich von Schulen und Sportanlagen ausgebaut werden. Bestehende Radwege sind zu sanieren und teilweise zu begradigen. Die Fußgängerzone sollte für Radverkehr freigegeben werden.
- Es fehlt ein ganzheitliches Konzept für die Mobilität der Zukunft (mehr Dominanz von Radwegen, Rollatoren und Fußgängerwegen).
- Der Paketdienst fährt zu oft durch die Fußgängerzone, darüber hinaus wird die Sicherheit für Fußgänger in der Fußgängerzone durch Rad- und Motorradfahrer eingeschränkt.
- Der Bürgerbus sollte die Außenbezirke / Dörfer noch besser mit dem Stadtzentrum verbinden, insbesondere auch an Wochenmarkttagen. Alternativ sind auch Sammeltaxen von den Ortsteilen und äußerem Stadtgebiet in den Stadtkern denkbar.
- Die Fußwegeverbindung vom Bahnhof / Busbahnhof in Richtung Innenstadt ist das Eingangstor für ÖPNV-Kunden und daher zu verbessern. Es fehlen Info- und Orientierungsmöglichkeiten.
- Ein barrierefreier Ausbau mit einer gestalterischen Verbesserung ist bei den Bushaltestellen Rathaus und Bahnhof nötig.
- Der Bahnhof sollte wie in Winterberg erneuert werden (mit Stadtinfo usw.) und stärker für Jugendliche nutzbar sein.
- Um für Pendler attraktiver zu werden, fehlen ein Fahrradparkhaus am Bahnhof, eine bessere Anbindung an das überörtliche Radwegenetz und Park+Ride-Plätze am Bahnhof.
- Es fehlen ergänzende Busangebote um den Ring, auch in Form von Kleinbussen.
- Der Busbahnhof sollte umgestaltet werden. Er ist aktuell nicht barrierefrei, überdimensioniert, ein Angstraum, der räumliche Abstand zwischen Haltestellen und Bahnsteig ist zu groß.
- Eine Bushaltestelle vor dem Kaufland fehlt.
- Die Nähe zu den Hochschulen in Dortmund, Unna und Soest sollte besser genutzt werden. Die ÖPNV-Anbindung ist auszubauen, die Hochschulen könnten Räumlichkeiten in Werl nutzen.
- Das Potential des logistisch günstigen Standortes sollte stärker ausgenutzt werden.
- Der Ausbau der A445 sollte schon jetzt beworben werden.

Öffentlicher Raum / Stadtbild

- Kaputte Laternen müssen repariert werden. Eine bessere Ausleuchtung von Fußgängerzone und Kurpark ist nötig, denn „Licht lockt Leute“. Eine gute Beleuchtung bedeutet Sicherheit.
- Die Sauberkeit in der Fußgängerzone und bei den Stadttoiletten muss verbessert werden.
- An öffentlichen Plätzen wie Kurpark, Platz vor dem Kaufland, Friedhof, Basilika etc. ist ein Alkoholverbot einzuführen.
- Durch Blumen, Beete, Bäume und andere Bepflanzung sowie Ruhecken kann mehr Flair und Aufenthaltsqualität in die Stadt gebracht werden.

- Es fehlen Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum.
- Die Fußgängerzone braucht einen für alle Verkehrsteilnehmer attraktiven barrierefreien Mittelstreifen ohne Stolpergefahr und mit „Wohlfühlinseln“.
- Der Steinertorplatz ist ein Schandfleck und muss aufgewertet werden.
- Der Marktplatz sollte komplett neu oder zumindest partiell besser gestaltet werden, bspw. mit dem geplanten Brunnen und Sitzmöglichkeiten.
- Der Altstadtbereich sollte mit Beleuchtungselementen / -farben gekennzeichnet werden, z.B. durch eine gelbliche Beleuchtung.
- Die Friedhofsgasse und der Friedhof sind gestalterisch aufzuwerten.
- Das Gebiet „An der Kleinbahn“ und die Bollergasse soll aufgewertet werden.
- Die Innenstadt braucht Atmosphäre und Gestaltung, um als „Erlebnis“ wahrgenommen zu werden.
- Die Ausstattung und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sollte verbessert werden.
- Mängel bei der Fassadengestaltung von Gebäuden sollten reduziert werden. Die Stadt könnte Fassadenaufwertung zusätzlich zum vorhandenen Programm des Heimatvereins fördern. Wichtig ist z.B. eine Fassadenerneuerung am Hellweger Hof.
- Das Haus Rinsche in der Steinerstraße könnte als Begegnungsstätte belebt werden.
- Denkmalschutz sollte demokratisiert werden. Wer den Schutz möchte, soll für ihn bezahlen.
- Die Zukunft der Innenstadt ist wichtiger als Denkmalschutz.
- Es sollte ein ganzheitliches Raum- und Baustilkonzept mit Vorgaben für Neubauten geben.
- Die denkmalgeschützte Bauruine in der Kämperstraße sollte durch einen Neubau ersetzt werden.
- Ein richtiger Weg zwischen Erhalt, Abriss und Neubau sollte gefunden werden. Der bisher oftmals schändliche Umgang mit alten Bauten sollte beendet werden.
- Die schöne historische Innenstadt sollte einer intensiven und umfangreichen Pflege unterliegen. Historische Gebäude haben hohe Priorität und sollten dementsprechend behandelt werden.
- Um der Einschränkung von Innovationen entgegenzuwirken, sollte phantasievoller mit Denkmälern umgegangen werden, etwa mit Anbauten oder indem mehrere Gebäude zusammengelegt werden, um (Handels-) Flächen zu erweitern.
- Erhaltungs- und Umbaumaßnahmen könnten durch das Fassaden- oder Haus- und Hofflächenprogramm unterstützt werden.
- Für Investitionen oder den Verkauf von Gebäuden sollten Immobilienbesitzer eingebunden werden.
- Das Gutachten zum Denkmalwert der Schulen sollte veröffentlicht werden. Zur Schaffung von Akzeptanz und der Sicherung des Erhalts ist es sinnvoll, Führungen durch die Schulen anzubieten.

Beteiligung / Öffentlichkeitsarbeit

- Junge Menschen aus den Schulen sollten gezielt nach ihren Wünschen befragt werden.
- Die Stadt sollte politisch sensibler agieren, der Zeitungsartikel des Bürgermeisters am 23.02 war kontraproduktiv.



Beteiligung | Eindrücke aus den Beteiligungsterminen für Bürgerinnen und Bürger

3.8 HANDLUNGSBEDARF: ZUSAMMENFASSUNG DER CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN

Insgesamt präsentiert sich der Werler Stadtkern als kompakter Stadtraum mit sehr vielen Stärken, die eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung bilden. Trotz dieser Stärken konnten auch zahlreiche Schwächen identifiziert werden, deren Behebung eine große Herausforderung für die kommenden Jahre darstellt. In der folgenden Übersicht findet sich eine stichwortartige Zusammenfassung. Die Abbildung 18 bietet darüber hinaus eine grafische Übersicht über die Stärken und Chancen.

ÖFFENTLICHER RAUM UND MOBILITÄT

Stärken und Chancen

- Gute überregionale Verkehrsanbindung (Bundesstraßen, Autobahn, Bahnlinie)
- Funktionierendes, nicht übermäßig belastetes Straßensystem
- Ausreichendes Parkplatzangebot in allen Teilbereichen
- Gut ausgebautes Busnetz
- Anschluss an lokale und regionale Radwege

Herausforderungen und Aufgaben

- Nördliche Fußgängerzone mit gestalterischen und funktionalen Mängeln
- Marktplatz mit ausbaubarer Aufenthaltsqualität
- Fehlende Verkehrsanalyse für Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehr
- Vereinzelt erneuerungsbedürftige und nicht altstadtgerechte Straßengestaltung
- Teilweise fehlende Barrierefreiheit
- Verkehrskonflikte im Bereich Uffler Gasse und Paul-Gerhardt-Straße
- Hedwig-Dransfeld-Straße mit Barrierewirkung
- Aufwertungsbedürftiges Mobiliar
- Ausbaufähiges Radwegenetz (fehlende Radfahrstreifen und Abstellanlagen)
- Mangelhafte Ausschilderung von wichtigen Zielen (insb. für Besucher)
- Stark frequentierte Bereiche (Bahnhof und Hefegalerie) besitzen keine attraktive Verbindung mit der Fußgängerzone.
- Berücksichtigung von zukunftsweisenden Mobilitätsformen

STADTBILD UND IMAGE

Stärken und Chancen

- Historischer Stadtkern mit stadtbildprägender und denkmalgeschützter Bausubstanz
- Prägende Bauensembles und Bauwerke (Wallfahrtsbasilika, Propsteikirche St. Walburga, Franziskanerkloster, Ursulinenkloster)
- Wallfahrt auch als touristische Attraktion
- Große Abschnitte mit homogener Bebauung
- Weitgehende Einhaltung der Vorgaben aus Gestaltungssatzung
- Gut ausgeschilderter historischer Stadtrundgang
- Großes Angebot an Veranstaltungen
- Image als gemütliche, überschaubare und familienfreundliche Stadt

Herausforderungen und Aufgaben

- Teils fehlende oder unattraktive Raumkanten, insbesondere durch Parkplatznutzung
- Teilweise gestalterische Mängel an Gebäuden, vereinzelte unmaßstäbliche Gebäude
- Teilweise Sanierungs- und Modernisierungsbedarf an Gebäuden
- Teilweise störende Werbung im Geschäftsbereich
- Teilweise nicht ausreichende Umsetzung der Gestaltungssatzung
- Ausbaubare Verknüpfung des Wallfahrts- und des Städtetourismus
- Negatives Image der Innenstadt bei den Bürgern
- Geringe Sichtbarkeit der Gräben und der Schlossruine im Stadtraum
- Sauberkeitsdefizit in einigen Bereichen

NUTZUNGSVIELFALT IM STADTKERN

Stärken und Chancen

- Mittelzentrum mit Versorgungsfunktion für die Nachbargemeinden
- Belebte Ortsmitte rund um den Marktplatz
- Zentral gelegene Haupteinkaufsstraße
- Kleinere bis mittlere innerörtliche Potentialflächen vorhanden
- Gut ausgebaute soziale Infrastruktur (Schule, Kita, Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen, weitere Bildungseinrichtungen)
- Wohnstandort mit Nähe zu Versorgung und ÖPNV

Herausforderungen und Aufgaben

- Bereiche mit Leerstandsproblematik (insb. in der Fußgängerzone)
- Fehlendes aktuelles Einzelhandelskonzept
- Verbesserungswürdiges Handels-/ Dienstleistungs- und Gastronomieangebot
- Unzureichende Anbindung Einzelhandel um Kaufland an Fußgängerzone
- Sinkende Bevölkerungszahlen
- Nicht ausreichende Vielfalt an Wohnungsangeboten
- Zu sichernde Versorgung für Einwohner (insbesondere Zielgruppen Senioren, Familien)
- Forum der Völker mit konzeptionellem und gestalterischem Erneuerungsbedarf

FREIRAUM UND STADTKLIMA

Stärken und Chancen

- Kurpark als attraktive innerörtliche Grünfläche
- Bislang kein akuter Handlungsbedarf im Bereich Klimaanpassung erkennbar

Herausforderungen und Aufgaben

- Geringes Grünflächenangebot im historischen Stadtkern
- Fehlende Spielmöglichkeiten
- Schlechte Vernetzung von Grünflächen
- Unattraktiver, versteckter Zugang zum Kurpark

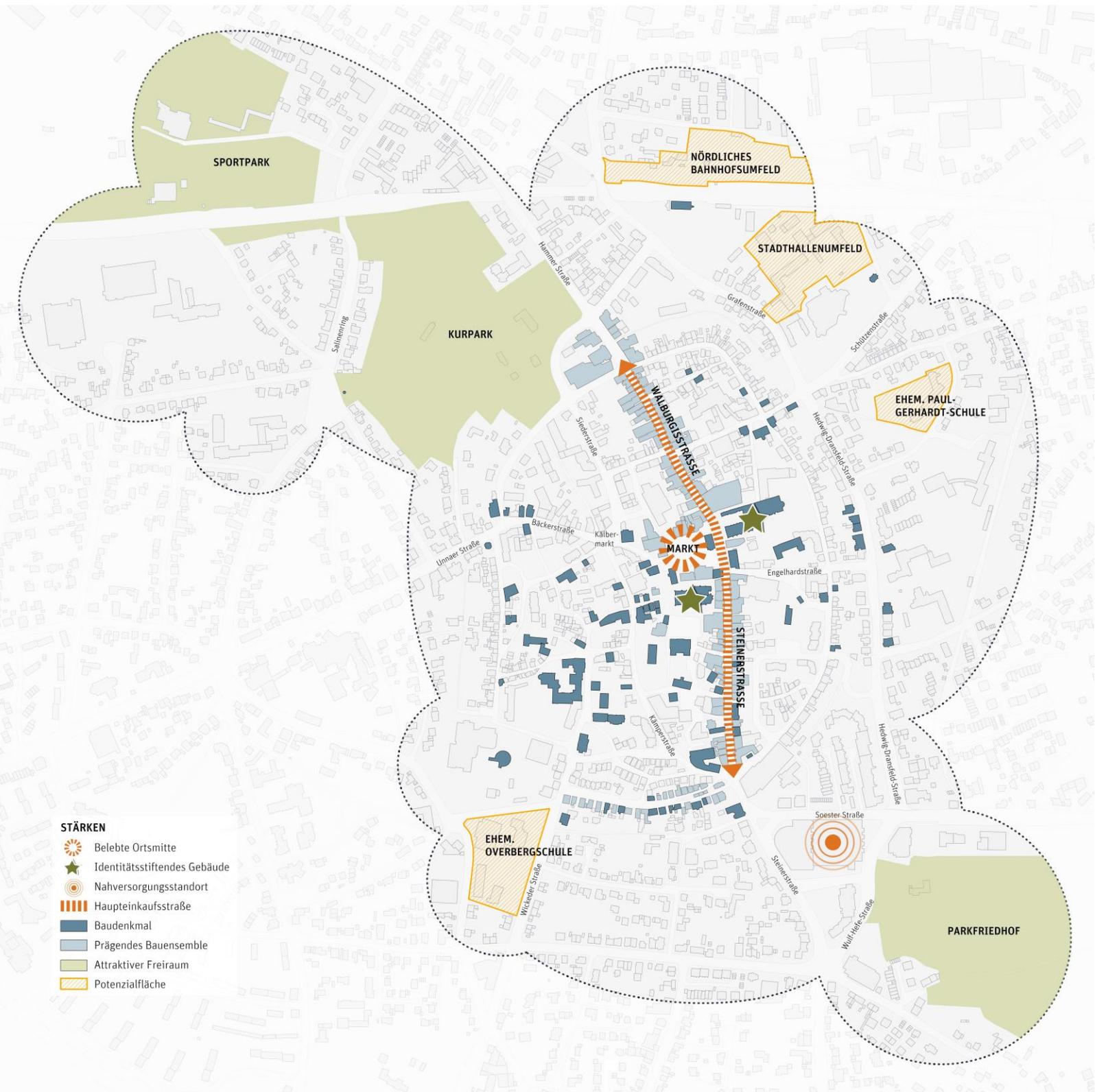


Abbildung 18: Stärken und Chancen

ZIELE UND RAHMENKONZEPT



4. ZIELE DER STADTKERNENTWICKLUNG

Der Stadtkern mit seinem erhaltenen Stadtgrundriss und seinen zahlreichen historischen Gebäuden ist bis heute Zeugnis seiner langen und bewegten Geschichte. Er ist damit Identifikationsort für die gesamte Wallfahrtsstadt Werl, gleichzeitig aber auch lebendiger Mittelpunkt des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens.

Um diese Werte zu bewahren, bedarf es einer strategischen Zielsetzung für die Zukunft des Stadtkerns. Aus den Ergebnissen und Schlussfolgerungen der Analyse konnten hierfür neun Leitziele formuliert werden. Sie basieren auf einem intensiven Dialog zwischen Stadt, Bürgern und örtlichen Akteuren. Durch den dabei erzielten breiten Konsens bilden diese Leitziele die Grundlage der künftigen Entwicklung des Stadtkerns in Werl.

4.1 NEUN LEITZIELE FÜR DIE ENTWICKLUNG DES STADTKERNS

HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER RAUM UND MOBILITÄT

Den öffentlichen Raum für alle Nutzer gestalten.

Der Stadtkern ist für alle Verkehrsteilnehmer gut zu erreichen und zu nutzen. Der Verkehr wird auch in Zukunft so gestaltet, dass er Bewohnern und Besuchern dient und nicht das Aussehen und das Geschehen bestimmt. Dazu gehören neben der Stärkung des ÖPNV, der Förderung des Rad- und Fußverkehrs und der gestalterischen Einbindung des notwendigen Parkraumangebotes insbesondere die weitere barrierearme Gestaltung von Straßen und Plätzen.



HANDLUNGSFELD STADTBILD UND IMAGE

Das historische Erbe bewahren und weiterentwickeln.

Das einzigartige Zusammenspiel von erhaltenem Stadtgrundriss, ablesbarer Grabenanlage und historischen Gebäuden ist die räumliche Basis für die Entwicklung des Stadtkerns. Die Sicherung der wertvollen Bausubstanz, der Erhalt der städtebaulichen Figur und deren qualitätvolle Weiterentwicklung unter Berücksichtigung gestalterischer Vorgaben lassen noch ausreichend Raum für Ersatz und Ergänzungen, die sich in den Stadtgrundriss einfügen.

Die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität verbessern.

Der Stadtkern ist auch in Zukunft dem hohen gestalterischen Anspruch verpflichtet, der Werl zum Gründungsmitglied in der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne werden ließ. Die Bewahrung und qualitätvolle Weiterentwicklung von Stadtbild, öffentlichem Raum und Gebäuden gehen einher mit einer stetigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität für alle Nutzer des Stadtkerns.

Die Verbundenheit mit dem Stadtkern stärken.

In Zukunft soll die Verbundenheit mit dem Stadtkern gestärkt werden. Die gute Entwicklung des Stadtkerns ist dabei nicht nur Sache der Stadt Werl, sondern auf das Engagement der Bürger und Immobilienbesitzer angewiesen. Eigentümer, Gewerbetreibende und Bewohnerinnen und Bewohner bringen ihre Ideen ein, wirken an der Umsetzung mit, kümmern sich um ihren Stadtkern und investieren in ihre Zukunft. Die Rolle der Stadt Werl ist es dabei, Anreize für die Aktivitäten der privaten Seite zu setzen, sie zu unterstützen und zu beraten und an geeigneter Stelle durch Vorleistungen im öffentlichen Raum Impulse zu geben.



HANDLUNGSFELD NUTZUNGSVIELFALT IM STADTKERN

Die Wallfahrt ausbauen und mit dem Tourismus-, Kultur- und Freizeitangebot verknüpfen.

Mit dem Umbau des Klosters zum Pilgerzentrum bleibt die Wallfahrt das identitätsstiftende Merkmal von Werl. Seine touristische Anziehungskraft gewinnt der Stadtkern dabei auch durch sein historisches Erbe und dessen Inszenierung. Neben dem konsequenten Ausbau der Angebote steht die Verknüpfung von Wallfahrts- und Städtetourismus im Fokus. Hierbei spielen insbesondere die Rad- und Wanderrou-ten sowie die günstige geografische Lage der Stadt eine Rolle.

Die Versorgung sichern und konzentrieren.

Der Stadtkern bleibt der Ort von Handel, Dienstleistung, Gastronomie und medizinischer Versorgung. Der Stadtkern von Werl nutzt dabei sein geschichtliches Ambiente und seine Kleinteiligkeit als besonderen Wert, um den allgemeinen Handelsentwicklungen zu begegnen. Die Konzentration auf den zentralen Bereich der Fußgängerzone, die Gestaltung und Anpassung der Gebäude und des Umfeldes, die Nachnutzung leerstehender Gebäude und die bessere Verknüpfung der Handelsangebote erhalten die Versorgungsfunktion des Stadtkerns für Werl.

Wohnen im Stadtkern fördern und Wohnqualitäten ausbauen.

Wohnen behält seinen hohen Stellenwert für die Lebendigkeit des Stadtkerns. Die Nähe zu bestehenden und neuen Versorgungsangeboten ist und bleibt der große Vorteil des innerstädtischen Wohnens. Die Pflege und Anpassung der historischen Bausubstanz an heutige Wohnbedürfnisse und unter Berücksichtigung der Altersstruktur, mitunter auch der behutsame Ersatz, neue Wohnangebote für Alt und Jung und die gute Gestaltung des Wohnumfeldes machen das Wohnen im Stadtkern zukunftsfähig und werben um jetzige und neue Bewohner.



HANDLUNGSFELD FREIRAUM UND STADTKLIMA

Freiräume und Grün aufwerten und ergänzen.

Der Stadtkern baut sein attraktives Angebot an Freizeit- und Naherholungsflächen weiter aus. Bausteine sind die kurzen Wege von der bebauten Stadt in den Kurpark, eine verbesserte und einladende Gestaltung der Übergänge zwischen Stadt und Freiraum und Angebote für alle Nutzergruppen.

Das Stadtklima verbessern.

Werl und sein Stadtkern stellt sich den Herausforderungen von Klimawandel und -anpassung. Bei der Verbesserung des Stadtklimas gehen Maßnahmen im öffentlichen Raum und Maßnahmen an Gebäuden auf privaten Freiflächen Hand in Hand.



4.2 UMSETZUNGSZIELE

Den in den vier Handlungsfeldern formulierten Leitzielen sind konkretere Umsetzungsziele zugeordnet, aus denen sich die in den folgenden Kapiteln (5 bis 7) aufgeführten Maßnahmen ableiten lassen.

HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER RAUM UND MOBILITÄT

Den öffentlichen Raum für alle Nutzer gestalten

- Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer
- Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung
- Reduzierung von Verkehrskonflikten und Optimierung der Verkehrsführungen
- Gestaltung des innerstädtischen Parkplatzangebots

HANDLUNGSFELD STADTBILD UND IMAGE

Das historische Erbe bewahren und weiterentwickeln

- Erhalt und Inszenierung des historischen Stadtgrundrisses
- Schutz und Förderung der historischen Bausubstanz
- Qualitätvolle Weiterentwicklung des Stadtgrundrisses durch Neugestaltung von Potenzial- und Brachflächen

Die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität verbessern

- Konsequente Anwendung der Gestaltungssatzung
- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum
- Sicherung und Wiederherstellung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestandsgebäuden
- Sicherung einer hohen Gestaltungsqualität bei Neubauten

Die Verbundenheit mit dem Stadtkern stärken

- Intensive Beteiligung an Entwicklungsprozessen im Stadtkern
- Unterstützung privater Initiativen bei Erneuerungsmaßnahmen
- Verbesserung der Innenwahrnehmung und der Außendarstellung

HANDLUNGSFELD NUTZUNGSVIELFALT IM STADTKERN

Die Wallfahrt ausbauen und mit dem Tourismus-, Kultur- und Freizeitangebot verknüpfen

- Erhalt und Ausbau der Wallfahrt als identitätsstiftendes Merkmal für Werl
- Ausbau des touristischen Angebots
- Verknüpfung der Angebote des Städte- und des Wallfahrtstourismus
- Sicherung und Ausbau von kulturellen Angeboten und Veranstaltungen

Die Versorgung sichern und konzentrieren

- Sicherung, Stärkung und Konzentration von Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten im zentralen Versorgungsbereich
- Zukunftsfähige Gestaltung von öffentlichen Einrichtungen in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung
- Beseitigung von Leerständen
- Gestaltung der Fußgängerzone

Wohnen im Stadtkern fördern und Wohnqualitäten ausbauen

- Pflege und Erneuerung des Wohnungsbestands
- Qualitätvoller Ersatz bei nicht zu erhaltender Wohnbausubstanz
- Erweiterung des Wohnungsangebots im Stadtkern
- Verbesserung und Gestaltung des Wohnumfelds

HANDLUNGSFELD FREIRAUM UND STADTKLIMA

Freiräume und Grün aufwerten und ergänzen

- Erhalt wertvoller Freiflächen
- Schaffen neuer Freiräume durch Gebäudeabbruch
- Verknüpfung des Stadtkerns mit den angrenzenden Freiräumen

Das Stadtklima verbessern

- Stärkere Durchgrünung des Stadtkerns im öffentlichen und privaten Raum
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bei Gebäuden und im Verkehr
- Anpassung an die Auswirkungen der Klimaänderung

4.3 RÄUMLICHES LEITBILD

Das räumliche Leitbild gibt einen schematischen, leicht verständlichen Überblick über die gewünschte Entwicklung des Stadtkerns. Die Fußgängerzone dient weiterhin als zentrale Nord-Süd-Achse, die Anbindungen an den Kurpark im Nordwesten und den Parkfriedhof im Südosten werden verbessert. Ihre Bedeutung als zentrale Lage für Handel, Dienstleistungen und Gastronomie wird gesichert. Der Stadtkern bietet eine attraktive Grundversorgung für die Anwohner. Für Leerstände werden passende Folge-nutzungen gefunden. Innerstädtisches Wohnen wird weiter ausgebaut. Hierfür muss das Planungsrecht ggf. angepasst werden. Der zentral gelegene Kultur- und Tourismusschwerpunkt mit der Wallfahrtsbasi-lika, dem Kloster und der Propsteikirche, und den zentralen öffentlichen Einrichtungen wird durch partielle Investitionen gestärkt. Die historische Bausubstanz wird geschützt und gefördert. Das Umfeld der Schlossruine wird der Öffentlichkeit zugänglich und somit als Zeugnis der Stadtgeschichte erlebbar ge-macht sowie aufgewertet. Die Fußgängerzone, als verbindendes Element zwischen den beiden Grünräumen Kurpark und Parkfriedhof, wird ganzheitlich neugestaltet und die Aufenthaltsqualität ver-bessert. Der Stadtkern wird mit dem Kurpark und Friedhof verknüpft. Beide Grünräume werden aufge-wertet. Die besondere Stellung des Kurparks als Natur- und Erholungsraum sowie Ort für Freizeit und Kultur wird herausgearbeitet.

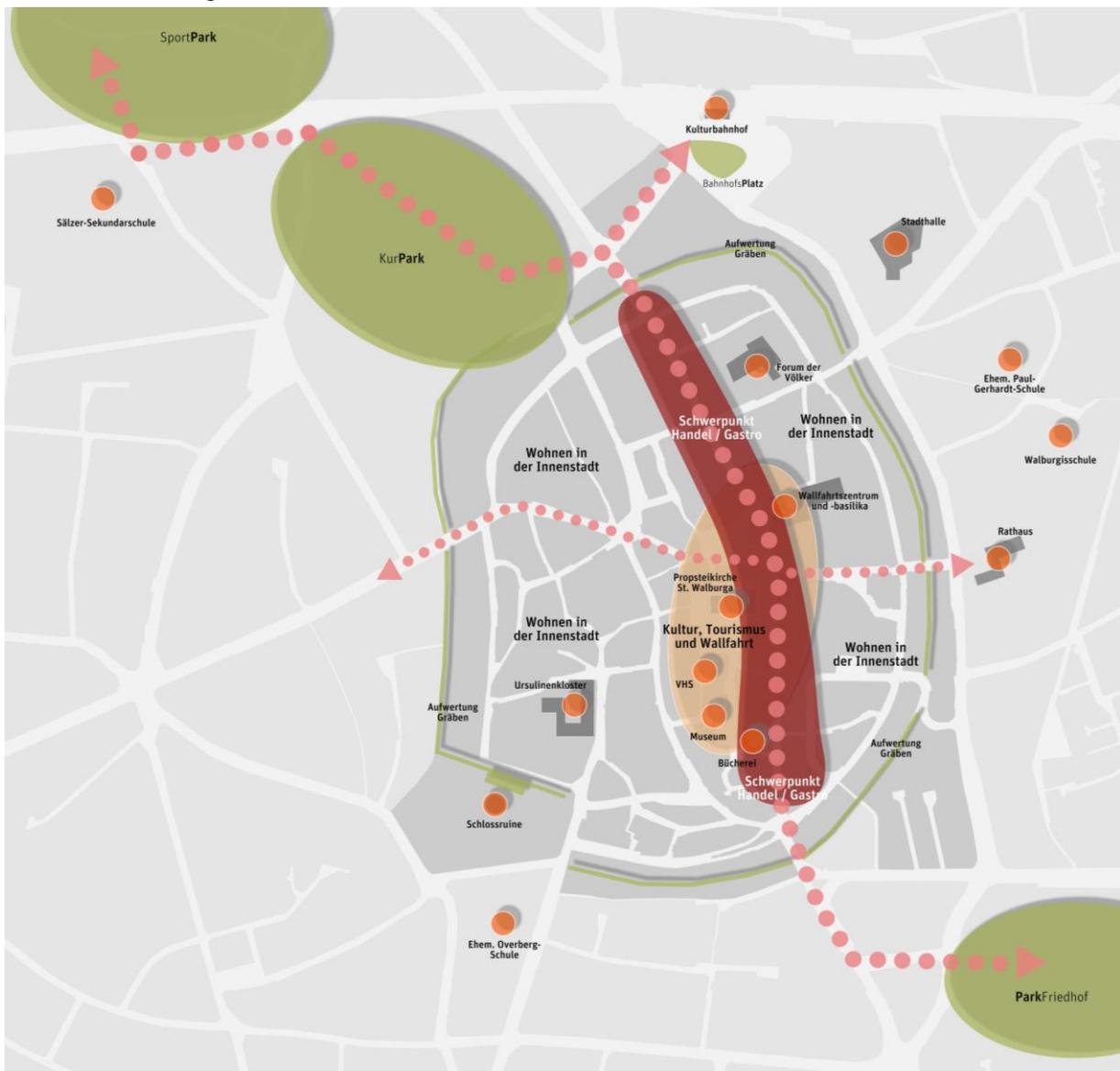


Abbildung 19: Räumliches Leitbild

5. LAUFENDE UND IN ENTWICKLUNG BEFINDLICHE PROJEKTE

Für die Attraktivierung der Werler Innenstadt existieren bereits verschiedene laufende Maßnahmen sowie konkret durchgeplante Projekte, die in Kürze realisiert werden. Diese sollen hier kurz textlich beschrieben werden. Eine tabellarische Übersicht findet der Projekte findet sich zudem in der Gesamtübersicht aller Projekte auf Seite 112.

Stadtmarketing

Mit dem Stadtmarketing liegt bereits ein wichtiges Instrument zur Koordinierung und laufenden Unterstützung des innerstädtischen Handels vor. Kernaufgaben sind neben der Koordination von Veranstaltungen die Organisation von Zwischennutzungen sowie die Reduzierung von Leerständen. Hierfür werden ein Leerstandskataster geführt und die Portfolios der einzelnen Immobilien im Internet beworben. Das Stadtmarketing liegt in der Zuständigkeit der GWS Werl (Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung) und soll auch in Zukunft weitergeführt werden.

Hilfen bei Geschäftsgründungen

Von der GWS wird derzeit ein Programm entwickelt, das Neugründungen von inhabergeführten Geschäften im Innenstadtbereich unterstützen soll. Dies umfasst vor allem kostenlose Beratungsgespräche in den Bereichen Finanzierung, Steuer und Marketing, aber auch Anschubunterstützungen unter Einbeziehung Dritter (z.B. Immobilienagenturen, Vermieter).

Runde Tische für die Innenstadt

Ein weiteres, bereits vorhandenes Instrument zur Belebung der Innenstadt sind die Runden Tische, die in der Zuständigkeit der GWS und des Wirtschaftsringes. Hier tauschen sich Händler, Eigentümer, Vereine und Vertreter der Stadt regelmäßig über die Verbesserung des Handelsangebots, die Verbindung von stationärem und digitalem Handel, die Vereinheitlichung von Öffnungszeiten und die Organisation von Veranstaltungen aus.

Hotelbedarfsanalyse

Zur Verbesserung des städtischen Übernachtungsangebots soll das Hotelangebot erweitert werden. Eine Machbarkeitsstudie soll hierfür den Markt und den Wettbewerb sowie mögliche Standorte analysieren. Das Konzept wurde bereits von der GWS in Auftrag gegeben.

Freies W-LAN im öffentlichen Raum

Um die Nutzung der Innenstadt attraktiver zu machen, soll das bereits bestehende frei zugängliche W-LAN im öffentlichen Raum ausgebaut werden.

Barrierefreie Bushaltestellen

Aktuell sind zahlreiche städtische Bushaltestellen nicht barrierefrei. Durch die geplante mittelfristige Umgestaltung dieser Haltestellen in höher gelegte „Buskaps“ soll dieses Problem gelöst werden.

„Werler Stadtquellen“ auf dem Marktplatz

Der Marktplatz als zentraler Aufenthaltsort und Veranstaltungsplatz hat durch die Erneuerung des Pflasters bereits deutlich an Aufenthaltsqualität gewonnen. Mit dem Bau eines Fontänenfelds soll nun

für Einheimische und Besucher eine gestalterische Attraktion und ein neuer Treffpunkt geschaffen werden, der gleichzeitig zur Auseinandersetzung mit der Stadthistorie anregt. Dieser soll nicht nur zur Belebung des Platzes beitragen, sondern auch an die große Bedeutung der Süß- und Salzwasserquellen für die Stadtgründung erinnern. In das 6,00 x 8,40 m große Fontänenfeld aus Naturstein wird der Umriss des historischen Stadtkerns eingraviert, die Fontänen markieren die Standorte von historischen Quellen und Wasserstellen. Das Projekt umfasst darüber hinaus auch Infotafeln sowie Sitzgelegenheiten in Form von vier Buchstaben, die zusammen den Schriftzug „WERL“ ergeben. Sowohl die Baukosten als auch die laufenden Betriebskosten sollen zu einem Viertel aus Spenden gedeckt werden. Aktuell läuft hierfür eine Aktion der „Interessensgemeinschaft Historischer Stadtkern Werl“.



Laufende Projekte | Visualisierung „Werler Stadtquellen“

Umsetzung der Lichtkonzeption

In den letzten Jahren wurde von der „Werl Stiftung“ und privaten Eigentümern bereits eine Konzeption zur Beleuchtung und Inszenierung von wichtigen Gebäuden erarbeitet. Das Konzept befindet sich mit ersten Projekten in der Umsetzung und soll auch in Zukunft fortgesetzt werden. Die Kosten sollen wie bislang aus privatem oder aus dem laufenden städtischen Budget getragen werden.

Gesamtstädtisches Klimakonzept

Um die genauen Auswirkungen des Klimawandels für Werl zu analysieren und konkrete Maßnahmenempfehlungen zu geben, soll ein Klimakonzept für die Gesamtstadt erarbeitet werden. Darüber hinaus soll auch ein Klimamanager eingestellt werden. Für beide Maßnahmen wurde Ende 2019 von der Stadt ein entsprechender Beschluss gefasst.

Umbau der Walburgisschule

Die 1964 gebaute Walburgisschule am östlichen Rand des Untersuchungsraums zeigt in Teilen Sanierungsbedarf und wird vielen aktuellen und zukünftigen pädagogischen Vorstellungen nicht gerecht. Für

den Umbau liegen zum Zeitpunkt der Erstellung des ISEK bereits konkrete Planungen vor, die Realisierung soll 2020 beginnen. Das bestehende Schulgebäude soll behutsam saniert und energetisch erneuert werden. Die innere Aufteilung wird gemäß den zeitgemäßen Anforderungen an Klassengrößen, Clustereinheiten etc. geändert. Um den zusätzlichen Raumbedarf abzudecken, wird ein Neubau errichtet, der über einen Verbindungsgang an das Bestandsgebäude angeschlossen wird. Hier wird sich zukünftig auch der für die barrierefreie Zugänglichkeit notwendige Fahrstuhl befinden. Die bestehende Turnhalle mit der zugehörigen Gymnastikhalle wird abgerissen und durch eine neue Halle ersetzt.

Des Weiteren ist die Gestaltung des Schulhofes vorgesehen. An den Schulhof schließen sich öffentliche Flächen an, die im Zuge der Sanierungsmaßnahmen gestaltet werden sollen, um sowohl die verkehrliche Situation zu verbessern als auch die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schüler sowie die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität zu erhöhen.

Umsetzung des Digitalpakts NRW

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens möchte die Digitalisierung an den Schulen in den kommenden Jahren deutlich vorantreiben. Mit dem „Digitalpakt NRW“ wurde daher in Kooperation mit der Bundesregierung ein neues Förderprogramm aufgelegt, das sich ausschließlich dieser Thematik widmet. Konkret sollen die Anschaffung von digitaler Infrastruktur und Ausstattung, die Bereitstellung von leistungsfähigen Breitbandanschlüssen sowie die Qualifizierung des Lehrpersonals für den Umgang mit digitalen Medien gefördert werden. Für die städtischen Schulen in Werl wurde seitens des Landes eine Förderung von rund 1,13 Mio. Euro zugesagt. Der St. Ursula-Stift erhält für seine Schulen zusätzlich rund 440.000 Euro. Eine genaue Aufteilung auf die einzelnen Schulen ist noch nicht bekannt, es sollen aber auch die Schulen innerhalb des Werler Stadtkerns gefördert werden.

„Werls Grüne Lunge“ / Kurpark

Aktuell wird das über die LEADER-Förderung beantragte Projekt „Werls Grüne Lunge“ vorangetrieben. Es umfasst die Schaffung eines attraktiven Parkeingangs im Bereich Hammer Straße / Siederstraße sowie den Bau eines Veranstaltungsplatzes nördlich des Gradierwerks inklusive der notwendigen technischen Infrastruktur. Ziel der Maßnahmen ist in erster Linie eine optimierte Verknüpfung von Park und Stadtkern, eine verstärkte Wahrnehmung durch Ortsansässige und Besucher sowie ein Ausbau der Veranstaltungsangebote.



Abbildung 20: Planungen für Projekt „Werls Grüne Lunge“

Multifunktionale Skateanlage

Aktuell existiert im Sportpark bereits eine kleine Skateanlage, diese bietet aber nur eine sehr geringe Aufenthalts- und Freizeitqualität, darüber hinaus wird die Fläche zukünftig für den Neubau der abgebrannten Doppelsporthalle benötigt. Aus diesen Gründen soll innerhalb des Sportparks auf einer rd. 1.500 m² großen Rasenfläche zwischen Hallenbad und Volleyballplätzen eine neue Skateanlage errichtet werden. Der neue Standort garantiert sowohl eine funktionale Einbindung in die benachbarten Freizeitangebote als auch eine soziale Kontrolle und die Nähe zu zwei Schulstandorten. Die multifunktionale Anlage soll für verschiedene Nutzergruppen, also für Skater, Biker, Inliner, Roller- und Rollstuhlfahrer, nutzbar sein und außerdem als Treffpunkt für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene dienen. Für das Projekt wurde eine Förderung über die Programme "LEADER" und "Soziale Integration im Quartier" beantragt. Eine Förderzusage liegt aus dem Programm der "Sozialen Integration im Quartier" vor. Ein attraktiver Aufenthaltsbereich um die Sportanlagen soll nicht nur für die Nutzer der Anlagen, sondern auch für die Bürger allgemein einen Anziehungspunkt darstellen.

Beschaffung von Fahrradboxen

Zur Verbesserung des Komforts für Fahrräder sollen im Stadtgebiet mehrere Fahrradboxen errichtet werden. Denkbare Standorte sind in erster Linie der Bahnhof und andere zentrale Bereiche mit einer hohen Fahrradverkehrsfrequenz. Für die Maßnahme ist bereits ein Förderantrag beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe gestellt worden.

Beschaffung von E-Fahrzeugen

In der Ratssitzung vom 28.11.2019 wurde die Umstellung des städtischen Fuhrparks im Rahmen von Ersatzbeschaffungen auf weitgehend klimaneutrale und schadstoffarme Fahrzeuge als strategisches Ziel für den Haushalt 2020/2021 beschlossen. Die bewusste Verankerung als strategisches Ziel soll sicherstellen, dass Ersatzbedarfe in technischer Hinsicht langfristig geplant werden können aber auch die Bereitstellung erhöhter Haushaltsmittel für diese Investitionen bereitgestellt werden können. Damit leistet die Wallfahrtsstadt Werl einen Teil zum Klimaschutz. Zurzeit läuft auch bereits eine erste Ausschreibung zur Beschaffung eines reinen Elektrofahrzeuges. Mit einer Auftragsvergabe, vorbehaltlich einer Förderzusage des NRW-Förderprogramms progres.nrw, wird Mitte des Jahres 2020 gerechnet. Auch der Kommunalbetrieb beschäftigt sich bereits mit alternativen Antriebstechnologien. Klimaneutrale Ersatzbeschaffungen sind hier für 2021 geplant.

Wertgutschein „Börde trifft Ruhr“

Gerade im ländlichen Raum geraten die traditionellen Strukturen der Wirtschaft und insbesondere des (Einzelhandels) aber auch anderer Branchen unter Druck. Eine ortsübergreifende Vernetzung von Händlern, Handwerkern, Dienstleistern und Gastronomen kann dafür sorgen, dass mehr Kaufkraft in der Region verbleibt und die wirtschaftliche Vielfalt dadurch gestärkt wird. Bisher gibt es in der LEADER-Region „Börde trifft Ruhr“ lediglich in einzelnen Kommunen eigene Gutscheine- / Geschenkwertsysteme, die von den ortsansässigen Wirtschafts- und Gewerbevereinen räumlich begrenzt mehr oder weniger erfolgreich genutzt werden. Die Bürger/innen insbesondere kleinerer Kommunen zieht es zunehmend in die Einkaufsstraßen der Oberzentren. Größere Städte und Einkaufszentren locken die Kundschaft weg von kleineren Standorten. Dort kann ihnen ein größeres und vielfältigeres Angebot offeriert werden. Die Konkurrenz durch den Online-Handel ist für Händler allgegenwärtig. Onlineshops bieten eine große Auswahl an Produkten zu günstigeren Preisen an. Zudem ist der Einkauf von Zuhause aus bequem und einfach. Weiterhin verfügen zahlreiche Geschäfte an kleinen Standorten nicht über eine digitale Präsenz. Ein eigener Internetauftritt mit der Präsentation ihrer Angebote und wichtige Informationen existiert oft nicht. Durch die Einführung des Wertgutscheins sollen diese Probleme abgemildert und ein großer sowie notwendiger Schritt in die Zukunft der Region gegangen werden. Auf Initiative des Initiativkreises Ense und der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung (GWS) sind Gespräche mit den Kommunen der Leader-Region „Börde trifft Ruhr“ zur Einführung eines gemeinsamen Wertgutscheins geführt worden. Durch die Kooperation der Kommunen soll ein händlerübergreifendes und gleichzeitig regional begrenztes System eingeführt werden. Die Initiatoren und Verantwortlichen des Projektes sind den potenziellen Partnern vor Ort bekannt und erhalten durch ihren direkten Draht zu den Partnern eine große Akzeptanz. Durch einen regelmäßigen Austausch kann zeitnah und flexibel auf Veränderungen reagiert werden. Es soll eine langfristige und profitable Zusammenarbeit aller Beteiligten etabliert werden (Vernetzung). Die Einführung dieses neuen „Instruments der Wirtschaftsförderung“ in Form einer Geschenkgutscheinkarte verfolgt das Ziel der Schaffung eines für Kunden und Unternehmen einfach umzusetzenden regionalen Bezahlsystems. Voraussetzung für den Erfolg eines solchen Systems sind geringe technische Hürden für den Gebrauch, d.h. im Idealfall sollte auf Händlerseite lediglich ein Handy oder Tablet mit Internetzugang für die Abwicklung im alltäglichen Kundenverkehr erforderlich sein.

Imagebroschüre und Flyer

Die Imagebroschüre dient der Förderung des Wir-Gefühls innerhalb der Werler Bevölkerung. Gleichzeitig dient sie als Einladung für Gäste die Stadt Werl zu entdecken und erleben. Deshalb werden die Imagebroschüre und die entsprechenden Flyer in die Imagekampagne „Entdecke dein Werl“ eingebunden. Mit diesen Werbemitteln wird gezeigt was die historische Wallfahrtsstadt Werl an vielfältigen

Strukturen zu bieten hat. Ein Ziel der gesamten Imagekampagne ist die Belebung der Innenstadt. Zur Erstellung der Broschüre und Flyer soll ein Förderantrag aus dem Bereich Realisierung von Kleinprojekten zur Umsetzung regionaler Entwicklungsstrategien gestellt werden.

Erstellung eines Wanderweges

In die Wallfahrtsstadt Werl führen viele Wege. Seit Jahrhunderten zieht es Fußpilger zur Basilika und dem Gnadenbild. Alljährlich erreichen Gruppen ihr Ziel – teilweise nach einer mehrtägigen Wanderung. Nun soll ein Pilgerweg entstehen, den auch Einzelpersonen auf eigene Faust planen und durchführen können. Gleichzeitig verbindet diese Route die Städte Soest und Werl, deren Geschichte durch das Gnadenbild ohnehin eng miteinander verknüpft ist. In der benachbarten Kreisstadt war die Marienfigur mehrere Jahrhunderte in der Wiesenkirche verehrt worden, bevor sie nach der Reformation entfernt und schließlich nach Werl gelangt war. Jene „Trennung“ lässt sich auch auf die beiden christlichen Konfessionen übertragen. Da es auch eines der Vorhaben der neuen Wallfahrtsleitung ist, verstärkt Protestanten nach Werl einzuladen, könnte der neue Pilgerweg „Soest-Werl“ eine ökumenische Verbindung der evangelischen Wiesenkirche und der katholischen Wallfahrtsbasilika darstellen und den Weg, den das Gnadenbild genommen hat, nachzeichnen. Touristische, spirituelle wie sportliche und künstlerische wie Natur-Elemente auf der etwa 16 Kilometer langen und ausgeschilderten Strecke laden dazu ein, die Börde-Region besser oder ganz neu kennenzulernen und zu erleben. Zur Erstellung des Wanderweges soll ein Förderantrag aus dem Bereich Realisierung von Kleinprojekten zur Umsetzung regionaler Entwicklungsstrategien gestellt werden.

Förderung der Wohnmobiltouristik

Urlaub mit dem Wohnmobil oder dem Wohnwagen wird immer beliebter. Aus der regionalen Entwicklungsstrategie Leader „Börde trifft Ruhr“ geht im Rahmen der Analyse sowie der Stärken und Schwächen Auswertung hervor, dass der Bedarf an Wohnmobilstellplätzen aktuell jedoch nicht gedeckt werden kann. Die Stadt Werl verfügt bisher über zwei Wohnmobilstellplätze am Freizeitbad. Diese Plätze sind jedoch in ihrer bisherigen Ausrichtung für Nutzer nicht bedarfsgerecht. Die Erlebnis- und Aktivregion bietet „Börde trifft Ruhr“ eine Vielzahl unterschiedlicher touristischer Angebote, welche zahlreiche Besucher anlocken. Daher soll der bisherige Wohnmobilstellplatzbereich am Freizeitbad aufgewertet und weiterentwickelt werden. Hierfür soll ebenfalls ein Förderantrag aus dem Bereich Realisierung von Kleinprojekten zur Umsetzung regionaler Entwicklungsstrategien gestellt werden.

Wallfahrtskonzept

Das Wallfahrtsteam erarbeitet aktuell ein Konzept für die dauerhafte Stärkung der Wallfahrt in Werl. Schwerpunkt liegt hierbei auf einer besseren Vermarktung der Wallfahrt sowie der Themenfelder Entschleunigung und Erholung. Die Stärken anderer Wallfahrtsorte in Europa und insbesondere in Deutschland (z.B. Altötting, Kevelaer) sollen analysiert und daraus Rückschlüsse für Werl gezogen werden. Durch den anstehenden „Betreiberwechsel“ der Wallfahrtskirche bietet sich die Chance, die Wallfahrt dauerhaft neu auszurichten. Darüber hinaus soll das Konzept auch Aussagen zu einer Verknüpfung der Wallfahrt mit Freizeit- und Freiraumangeboten liefern. Im Konzept kann auf die Untersuchungen und Vorschläge des Stadtmarketingkonzepts zurückgegriffen werden.

Franziskanerkloster Werl

Im September 2019 hat die denkmalgerechte Instandsetzung und der Umbau zu einem Wallfahrtszentrum mit großem Pilgersaal sowie ca. 80 Übernachtungsmöglichkeiten sowie weiteren kirchlichen Nutzungen begonnen. Der Abschluss der Baumaßnahme ist für Ende 2021/Anfang 2022 geplant.

Alte Wallfahrtskirche Werl

Geplant ist die Außenrenovierung (Reparaturarbeiten am Dachreiter und am Dach / Ergänzung des vorhandenen kleinen Geläutes / Instandsetzung des Außenputzes sowie dessen Anstrich) ab ca. 2022. Die sich anschließende Innenrenovierung (geplant ab ca. 2023) umfasst die denkmalgerechte Instandsetzung des bedeutenden Inventars den Innenanstrich und den Einbau einer unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten vertretbaren Beheizung des Raumes.

Wallfahrtsbasilika Werl

Geplant ist die Außenrenovierung (Reparaturarbeiten am Mauerwerk der Kirche und der Türme sowie der kupfernen Dachflächen / Instandsetzung des Außenputzes sowie dessen Anstrich) ab ca. 2022. Die sich anschließende Innenrenovierung (geplant ab ca. 2025) umfasst die denkmalgerechte Instandsetzung des Inventars, insbesondere der großen Stockmann-Orgel und den Innenanstrich. Als Sonderbaumaßnahme für ca. 2022 geplant ist die Instandsetzung der großen Freitreppe zur Fußgängerzone hin, die als beliebter Treffpunkt innenstadtprägend ist.

Kreuzwegplatz an der Wallfahrtsbasilika in Werl

Als Vorabmaßnahme durchgeführt wurden im Februar/März 2020 baumchirurgische Maßnahmen sowie Kronensicherungen (auch im Klostergarten). Geplant sind eine behutsame Neugestaltung des Platzes sowie die Renovierung der Kreuzwegstationen ab ca. 2023.

Klostergarten an der Wallfahrtsbasilika in Werl

Beabsichtigt ist u. a. die Errichtung eines „Trostweges“, insbesondere für Frauen sowie die meditativ-besinnliche Nutzung eines Teilbereiches des Klostergartens sowie die gemeinschaftlich-kommunikative Nutzung mit einer Freiluftterrasse als Außenbereich des Pilgersaales des Franziskanerklosters. Die Neugestaltung des Klostergartens zur teil-öffentlichen Nutzung ist ab ca. 2023 geplant.

Kapelle „Muttergottes in der Not“

Geplant ist die Außen- und Innenrenovierung ab ca. 2025.

Marienkapelle auf der „Gänsevöhde“

Geplant ist die Außen- und Innenrenovierung ab ca. 2025.

6. HANDLUNGSFELDER UND PROJEKTE

Die im Kapitel 4 genannten Ziele für die zukünftige Entwicklung des Werler Stadtkerns können nur mit einem umfangreichen Maßnahmenbündel erreicht werden. Das städtebauliche Entwicklungskonzept umfasst daher eine Vielzahl von Projekten und Maßnahmen, die im Folgenden genauer beschrieben werden. Dies geschieht anhand von Texten, von Skizzen zu Freiraumplanungen oder von Fotos gelungener Gestaltungsbeispiele aus anderen Städten. Im Kapitel 8 findet sich mit dem städtebaulichen Rahmenplan auch eine räumliche Übersicht der Maßnahmen.

Zur besseren Ordnung werden die Projekte den vier Handlungsfeldern zugeordnet:

- A: Öffentlicher Raum und Mobilität
- B: Stadtbild und Image
- C: Nutzungsvielfalt im Stadtkern
- D: Freiraum und Stadtklima

Die Projekte sind dem Handlungsfeld zugeordnet, für das der primäre Nutzen entsteht. Es gibt allerdings Überschneidungen, so kann bspw. die Umgestaltung eines Platzes sowohl den öffentlichen Raum aufwerten, eine verträglichere Mobilität unterstützen als auch die innerstädtischen Nutzungen stärken.

6.1 HANDLUNGSFELD A: ÖFFENTLICHER RAUM UND MOBILITÄT

A01: Wettbewerbsverfahren für die Umgestaltung der Fußgängerzone

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist von großer Bedeutung für die Aufenthaltsqualität und das gesamte Erscheinungsbild des Stadtkerns. Aus diesem Grund soll ein freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden, in dem Lösungen für ein hochwertiges und einheitliches Bild der Fußgängerzone erarbeitet werden, um die Attraktivität zu verbessern. Für den kompletten Bereich soll im Verfahren ein einheitlicher Gestaltungskanon für das Mobiliar, also für Bänke, Beleuchtung, Müllimer, Wegweiser und Spielgeräte, erarbeitet werden. Hierbei ist auf eine hohe Gestaltungsqualität und Praktikabilität zu achten. Insbesondere für die Fußgängerzone sollten Gestaltungselemente mit hohem Wiedererkennungswert gefunden werden, denkbar ist hierbei die Verwendung von ortstypischen Materialien, beispielsweise dem Werler Grünsandstein. Zum Mobiliar zählt auch die Beschilderung von zentralen städtischen Zielen, z.B. wichtigen Gebäuden, Freiräumen, touristischen Angeboten oder Parkplätzen. Nach der Festlegung der Gestaltungsvorgaben soll das Mobiliar sukzessive erneuert und, falls nötig, auch ergänzt werden. Gleiches gilt für die Bepflanzung im öffentlichen Raum. Besonderes Augenmerk wird zukünftig auf die Beleuchtung gelegt. Darüber hinaus wird die Umgestaltung der Walburgisstraße, als räumlicher der Maßnahmen angestrebt.

A02: Umgestaltung der Fußgängerzone (Ankerprojekt)

Die Umgestaltung der Fußgängerzone stellt nicht nur ein wichtiges Projekt für den öffentlichen Raum dar, sondern hat auch eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung des Handelsstandorts. Ziel ist es, die Gestaltungsqualität deutlich zu erhöhen. Neben der Erneuerung des Belags erfordert dies auch den Austausch und die Ergänzung des Mobiliars sowie Maßnahmen zur Begrünung der Fußgängerzone bzw. Bepflanzungen und Gestaltung der Freiräume. Als planerische Grundlage für den Umbau soll das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens aus Projekt A01 dienen. Aufgrund der hohen Bedeutung der Fußgängerzone für die Innenstadt wird im ISEK bereits eine mögliche Gestaltung vorgeschlagen. Diese umfasst, soweit möglich, einen schmalen „Funktionsstreifen“, der Sitz- und Spielmöglichkeiten, Beleuchtung und Bepflanzung und möglicherweise auch kleine Wasserspiele und sonstige Gestaltungselemente aufnehmen kann (siehe Abbildung 21) und somit die Gestaltungsqualität deutlich erhöht. Darüber hinaus können die Wasserelemente und die Bepflanzungen durch Bäume oder Sträucher auch einen Beitrag zur Verbesserung des Innenstadtklimas leisten. Die Befahrbarkeit für Rettungs-, Müll- und Lieferfahrzeuge bleibt weiterhin gewährleistet. Um die Durchgängigkeit sowie die Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone zu erhöhen, könnte ggf. zukünftig die Querungsmöglichkeit der Fußgängerzone über die Bach- und Melsterstraße für den motorisierten Verkehr gesperrt werden und der Kfz-Verkehr über die Siederstraße geführt werden. In diesem Fall wäre es auch denkbar, die Bushaltestelle Melsterstraße in die Siederstraße zu verlegen. Im Rahmen des derzeitigen gesamtstädtischen barrierefreien Umbaus der Bushaltestellen könnte dies möglicherweise realisiert werden. Neben der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität wird auch der Umgang mit dem Fahrradverkehr von großer Bedeutung für die Fußgängerzone sein. Denkbar ist auch die Markierung eines eigenen Fahrstreifens für den Radverkehr, auch hierfür könnten die Beiträge im Wettbewerbsverfahren Lösungen erarbeiten. In der Bürgerbeteiligung wurde als Alternative zur Fußgängerzone eine Öffnung der Walburgisstraße für PKW vorgeschlagen, um die Attraktivität des ansässigen Handels für autoorientierte Kunden zu steigern. Der Vorschlag wurde durch die Stadt und Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH geprüft, allerdings bewusst nicht weiterverfolgt. Zum einen ist die Walburgisstraße durch den rückwärtig gelegenen Parkplatz an der Erbsälzerstraße bereits sehr gut für Kunden mit PKW erreichbar, zum anderen erlaubt die geringe

Breite der Walburgisstraße (abschnittsweise nur 10 m) keine überzeugende verkehrsplanerische Lösung. Der Bau eines Fahr- und Parkstreifens würde die Aufenthaltsbereiche für Passanten sowie die Nutzungsmöglichkeiten durch Außengastronomie zu stark einschränken. Auch der mittlere und südliche Abschnitt der Fußgängerzone sollen zukünftig einheitlich gestaltet werden und dabei auf die Vorgaben aus Projekt A01 zurückgreifen. Es sollen partielle Aufwertungsmaßnahmen vorgenommen werden, beispielsweise die Erneuerung und Ergänzung von Mobiliar. Um den Weg zwischen Parkplatz und Walburgisstraße attraktiver und sicherer zu gestalten, soll die bestehende Verbindung aufgewertet werden. Hierfür würde sich ggf. ein Gebäudeabriss anbieten. Die Verbindung soll als gut beleuchteter, gepflasterter Weg mit Begrünungselementen errichtet werden. Die Brandwände der angrenzenden Gebäude sollten bepflanzt oder anderweitig gestaltet werden.



Abbildung 21: Beispielhafte Umgestaltung Walburgisstraße (Projekte A02, B01)



Öffentlicher Raum | Beispiele von Fußgängerzonen mit Funktionsstreifen (links: Bad Nauheim, rechts: Korbach)

A03: Verkehrs- und Passantenleitsystem

Die vorhandenen, oft lückenhaften, Ausschilderungen innerhalb des Stadtkerns sollen mittelfristig durch ein attraktives Besucherleitsystem ersetzt werden. Hierfür soll zuerst ein „corporate design“ entworfen werden. Anschließend wird die bestehende Beschilderung ausgetauscht und ergänzt. Insbesondere die wichtigen innerstädtischen Ziele und touristischen Attraktionen (z.B. Bahnhof, Kurpark, Wallfahrtskirche, Schlossruine) sollen zukünftig leichter aufzufinden sein.

A04: Verkehrliche Aufwertung des öffentlichen Raums Paul-Gerhardt-Straße/ Uffler Gasse

Ziel der Maßnahme ist, die ungeordnete verkehrliche Situation zu verbessern, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger (Grundschüler). Es wird über eine neue Führung des Busverkehrs und Aufgabe der ehem. Bushaltestelle nachgedacht. Außerdem soll eine Elternhaltestelle eingerichtet werden. Durch die Aufwertung von Paul-Gerhardt-Straße und der Uffler Gasse, als Wegeverbindung vom Stadtkern zur Schule, sollen die Schulwege zur Walburgisschule bedarfsgerechter und sicherer werden. Die bislang asphaltierte Paul-Gerhardt-Straße wird zu einer gepflasterten Mischverkehrsfläche (als Tempo-30-Zone oder Spielstraße) umgebaut. Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu sichern, sind möglicherweise Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen oder Hinweisschilder nötig. Kurzfristig sollen die ersten Leistungsphasen für die Planung vergeben werden.

A05: Räumliche Einbindung und Aufwertung des Quartiers Sälzer-Sekundarschule

Das Schulquartier der Sälzer-Sekundarschule grenzt an die beiden großen städtischen Flächen des Kurparks und des Sportparks an. Der Bereich Sälzer-Sekundarschule ist in den letzten Jahren bereits durch kleinere Maßnahmen für die Schüler und das Quartier aufgewertet worden. Wesentlicher Bedarf wird aber noch in der Umgestaltung der Wegeverbindung zwischen dem östlichen und westlichen Gebäudekomplex gesehen. Die Wegeverbindung dient darüber hinaus auch der Verknüpfung des angrenzenden Wohnquartiers mit dem Kurpark. Durch Begrünungsmaßnahmen sowie die Ergänzung von Radabstell-

möglichkeiten und neuem Mobiliar soll eine Aufwertung dieser Wegeverbindung erfolgen. Darüber hinaus wird Handlungsbedarf in der Neugestaltung der Freianlagen sowie in der Um- bzw. Neugestaltung des Schulhofes gesehen. Durch die Ergänzung um Bewegungs- und Spielflächen, Sitzecken und neue Pflasterung soll dies erfolgen.

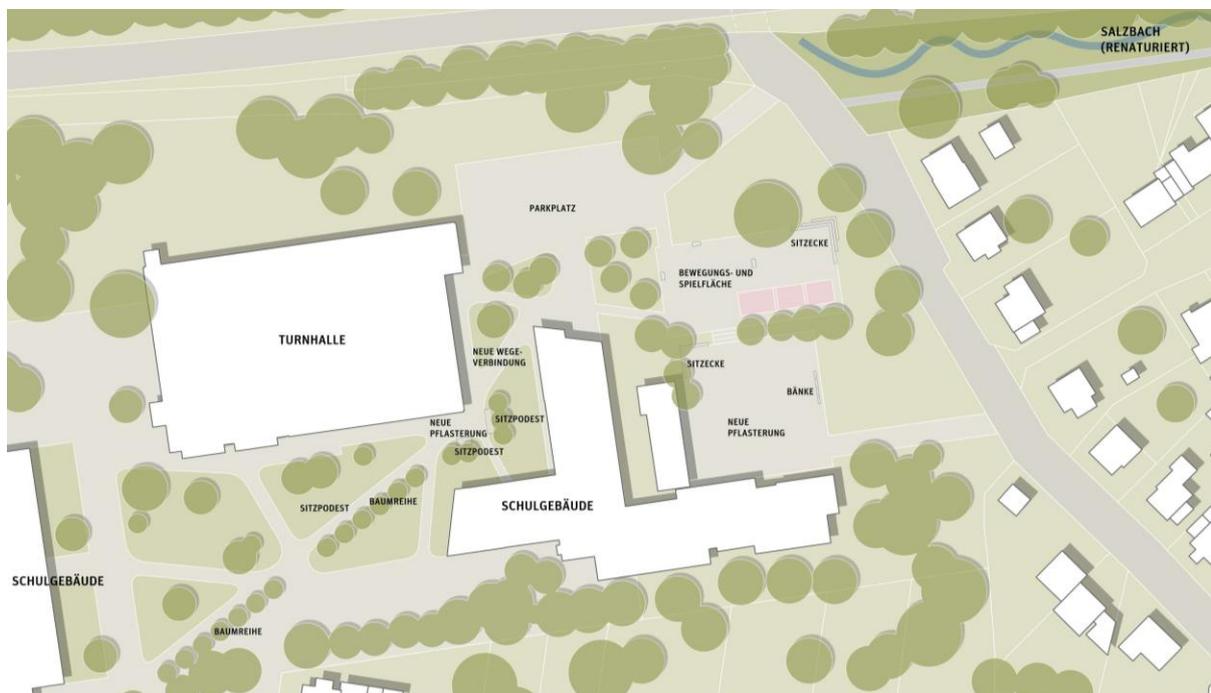


Abbildung 22: Quartier Sälzer-Sekundarschule

A06: Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds

Zur langfristigen Erneuerung des Bahnhofsbereichs soll ein gestalterisches Konzept erstellt werden, das die Vorgaben des Bebauungsplans berücksichtigt. Ferner bildet das „Handlungskonzept Mobilstationen im Kreis Soest“ eine Grundlage für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

6.2 HANDLUNGSFELD B: STADTBILD UND IMAGE

B01: Haus- und Hofflächenprogramm

Mit dem Haus- und Hofflächenprogramm soll ein Anreiz für private Eigentümer geschaffen werden, ihre Gebäude und Grundstücke gestalterisch aufzuwerten und somit das Gesamtbild der Stadt zu verbessern. Es beinhaltet in erster Linie eine finanzielle Unterstützung, darüber hinaus bietet sich auch eine begleitende Beratung durch die Stadt an (Projekt B02). Für das Programm gibt es seitens des Fördergebers verschiedene Vorgaben, beispielsweise ist die Fördersumme auf maximal 50% der Gesamtkosten und darüber hinaus auf maximal 30 Euro pro m² umgestaltete Fläche gedeckelt. Förderfähig sind Verbesserungen an Fassaden und Dächern, Entsiegelungsmaßnahmen, Begrünungen sowie Gestaltungen von Hof- und Gartenflächen. Das Programm eignet sich auch, um Fassadengestaltungen, die nicht den Vorgaben der Gestaltungssatzung entsprechen, wieder rückgängig zu machen. Insgesamt ist das Haus- und Hofflächenprogramm eher für Immobilien mit einem moderaten Aufwertungsbedarf gedacht, grundlegende Sanierungen sind hierdurch nicht finanzierbar. Das Programm ist ein bewährtes Instrument in der Städtebauförderung und wird in vielen anderen Orten bereits erfolgreich angewendet. Für das Programm wird üblicherweise ein eigenes Fördergebiet festgesetzt, das in der Regel kleiner ist als das für das gesamte ISEK. Im Falle Werls bietet sich die Übernahme des Geltungsbereichs der Gestaltungssatzung an, da hier bei einer Förderberatung direkt auf die vorhandenen Gestaltungsvorgaben zurückgegriffen werden kann. Die Beratung soll durch das neu einzurichtende Innenstadtbüro (Koordinierungsstelle, Projekt B02) erfolgen.





Stadtbild | Beispiele für Fassaden mit Aufwertungsbedarf

B02: Innenstadtbüro (Kordinierungsstelle)

Das Innenstadtbüro soll eine zentrale Anlauf- und Koordinierungsstelle für beispielsweise Immobilienbesitzer darstellen. Weiterhin soll das Innenstadtbüro auch alle Beratungen für das Haus- und Hofflächenprogramm (Projekt B01) durchführen sowie die Verwendung des Verfügungsfonds (Projekt C04) begleiten.

B03: Sauberkeitsinitiative

Durch eine neue Initiative soll zukünftig für mehr Sauberkeit in Innenstadt der Innenstadt gesorgt werden. Denkbar sind beispielsweise regelmäßige Rundgänge zur Beseitigung von Müll. Auch eine Zusammenarbeit von Stadt und privaten Akteuren bietet sich an.

6.3 HANDLUNGSFELD C: NUTZUNGSVIELFALT IM STADTKERN

C01: Potenzialanalyse zu Umnutzungs- und Entwicklungspotenzialen im ISEK-Fördergebiet

In vertiefender Ergänzung zum ISEK und einem neuen Einzelhandelskonzept müssen die Problembereiche in der Werler Fußgängerzone unter Berücksichtigung der derzeitigen Wettbewerbssituation und der absehbaren Weiterentwicklung des Marktes auf Umnutzungsmöglichkeiten untersucht werden. Ziel ist die Identifikation der Potentialbereiche, die sich für eine Umnutzung (z.B. Umbau oder Abbruch von Gebäuden zwecks Schaffung neuen Wohnraumes) eignen. Darüber hinaus sollen auch die Möglichkeiten zur Sanierung von baufälligen bzw. leerstehenden Gebäuden, wie dem Gebäudekomplex am südlichen Stadteingang, geprüft werden. Hierbei ist auch die mögliche Ausweisung eines Sanierungsgebiets nach §136 BauGB mit allen Vor- und Nachteilen zu prüfen. Für den Bereich der Fußgängerzone bietet sich eine detaillierte Analyse aller Gebäude an, um die Umnutzungs-, Zusammenlegungs- und Umbauoptionen zu prüfen. Hierbei kann auf die Ergebnisse einer Masterarbeit der FH Dortmund aus 2019 zurückgegriffen werden, bei der sich die Bearbeiterin bereits ausführlich mit der Umgestaltung einzelner Bauten, wie dem Woolworth / C&A-Gebäude, auseinandergesetzt hat (siehe Abbildung 23). Mögliche Bausteine einer Potenzialanalyse können eine Wettbewerbsanalyse, Markenportfolioanalyse sowie ein Stadtstrukturcheck und eine Potentialfindung sein. Eine detaillierte Bestandsaufnahme und Analyse soll unter anderem eine Modernisierung der Infrastruktur vorbereiten und zu einer Profilstärkung beitragen. Unter Einbeziehung des demografischen Wandels und der Anforderungen des Klimaschutzes soll die Funktion des Werler Stadtkerns als Mittelzentrum (Versorgung und Begegnung) gestärkt werden.



Abbildung 23: Fassadenaufwertung durch Begrünung

C02: Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Revitalisierung von ehemaligen Schulstandorten

Mit den beiden ehem. Schulstandorten der Overbergschule und der Paul-Gerhardt-Schule befinden sich im ISEK-Fördergebiet zwei leer gefallene Großimmobilien mit nicht genutzten Außenbereichen. Das Grundstück des ehem. Schulstandortes der Overbergschule umfasst eine Grundstücksgröße von rund 13.991 m² und ist mit mehreren Schulbauten (ein- bis dreigeschossig) und einer Sporthalle bebaut. Der Altbau (Haus 1) wurde ca. um 1880/90 errichtet und umfasst insgesamt eine Bruttogeschossfläche (BGF) von rd. 5.000 m². Hinzukommen der Altbau (Haus II) ebenfalls aus 1880/90 mit einer BGF von rund 1.600 m², einem Neubau aus 1999 mit rund 700 m² sowie einer Doppelsporthalle mit rund 1.520

m². Der ehem. Schulstandort der Paul-Gerhardt-Schule umfasst eine Grundstücksfläche von rund 7.500 m² sowie das ehem. Schulgebäude mit einer BGF von rund 4.300 m². Im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sollen Entwicklungsimpulse für die innerstädtischen Flächen der beiden ehemaligen Schulstandorte gegeben werden.



Abbildung 24: Übersichtsplan Overbergschule

C03: Verfügungsfonds

Mit dem Verfügungsfonds sollen wichtige private Maßnahmen im Stadtkern finanziert werden, die einen Einfluss auf die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität haben oder anderweitig zur Stärkung von Handel, Tourismus und Dienstleistungen beitragen. Dies kann sowohl Veranstaltungen (z.B. Weihnachtsmarkt mit Eislaufbahn, Stadtfeste) als auch kleinere gestalterische Aufwertungen (z.B. temporäre Festbeleuchtung, reguläre Beleuchtung, Blumenkästen, öffentlicher Bücherschrank) umfassen. Die finanziellen Mittel werden jeweils zur Hälfte durch die Stadt und durch private Akteure (z.B. Händler-schaft und Eigentümer) gestellt. Über die Verwendung der Mittel wird in einem Gremium entschieden, das sich zu gleichen Teilen aus Vertretern der Stadt und den privaten Akteuren zusammensetzt. Das Innenstadtbüro soll die Verwendung des Verfügungsfonds begleiten.

C04: Roomsharing und Startups

Um innerstädtischen Leerstand zu beseitigen und neue Nutzungen im Stadtkern zu etablieren, soll ein Roomsharing initiiert werden. Leerstehende Ladenlokale sollen nicht nur, wie bereits teilweise praktiziert, durch Schaufensterausstellungen belebt, sondern temporär oder längerfristig durch neue Angebote genutzt werden. Dies kann beispielsweise die Nutzung für Tagespflege, zum Beispiel Tagesmütter oder auch durch Schaufensterausstellungen, z.B. zu Weihnachten, umfassen. Eine zukunftsweisende Lösung ist auch die Etablierung von Startups in leerstehenden Ladenlokalen, da diese zu einer Belebung der Innenstadt beitragen und eine Bereicherung für die lokale Wirtschaft darstellen. Zur Unterstützung von Neugründungen sollen Finanzmittel für einen gewissen Zeitraum bereitgestellt werden, um u.a. leerstehende Räume günstig anbieten zu können. In diesem Bereich bietet sich eine enge Kooperation von Immobilieneigentümern und der Wirtschaftsförderung an.

6.4 HANDLUNGSFELD D: FREIRAUM UND STADTKLIMA

DO1: Aufwertung des Kurparks

Mit dem Kurpark verfügt Werl über eine große innenstadtnahe Grünfläche, die einen hohen Freizeit- und Identifikationswert besitzt. Trotz der großen vorhandenen Qualitäten benötigen einzelne Bereiche der Anlage eine Erneuerung oder eine gestalterische Aufwertung. Über das LEADER-Projekt „Werls Grüne Lunge“ sind bereits konkrete Maßnahmen zur Schaffung eines attraktiven Parkeingangs im Bereich Hammer Straße / Siederstraße, sowie zum Bau eines Veranstaltungsortes nördlich des Gradierwerks geplant. Weiterhin wird der Kurpark einen Bewegungsparcours erhalten. Im Rahmen eines gemeinsamen Projektes zwischen der Stadt und engagierten Bürgern wird zudem die beliebte Kurparkbrücke am Teich erneuert. Darüber hinaus besteht aber noch weiterer Handlungsbedarf. Im ISEK sind daher mehrere Maßnahmen vorgesehen. Dies umfasst unter anderem den Bereich des südlich gelegenen Teichs. Hier soll beispielsweise der Uferbereich des Teichs erneuert werden. Denkbar ist weiterhin die zusätzliche Errichtung einer Plattform. Im nördlichen Abschnitt des Parks soll ein Wasserspielplatz entstehen, der den Salzbach mit einbezieht. Darüber hinaus sind auch der Bau einer Toilettenanlage, die Erneuerung des Tretbeckens, die Erneuerung von zwei weiteren kleinen Brücken sowie der Austausch und die Ergänzung des Mobiliars (Bänke, Mülleimer, Lampen, Fahrradabstellmöglichkeiten) vorgesehen. Ergänzend zu diesen Baumaßnahmen ist auch die Bepflanzung in Teilbereichen anzupassen. In stark zugewachsenen Bereichen mit dem Charakter eines „Angstraums“ sollte die Bepflanzung moderat ausgedünnt werden. Auch die Anpassung des Baumbestands an die Anforderungen des Klimawandels, und somit ein vereinzelter Ersatz von Bäumen durch klimaresilientere Arten, ist zu prüfen.



Abbildung 25: Beispielhafte Gestaltung des Wasserspielplatzes im Kurparks (Projekt D01)



Freiraum | Beispiele (links: Wasserspielplatz, rechts: Plattform am Teich)

D02: Aufwertung des Sportparks

Der Sportpark ist die größte städtische Sportanlage. Er grenzt nordwestlich an den Stadtkern an, ist gut zu erreichen und bietet eine Vielzahl an unterschiedlichen Sportstätten. Nicht nur die Sportler der beiden größten Werler Sportvereine nutzen die Anlagen des Sportparks. Ebenso werden die Anlagen im Rahmen des Schulsports gerne und regelmäßig als außerschulischer Lernort in Anspruch genommen.

Zwischen Vereinen und Schulen bestehen Kooperationen, so dass nicht nur Trainingseinheiten, sondern auch gemeinsame Veranstaltungen im Sportpark durchgeführt werden. Darüber hinaus bietet der Bereich auch für Individualsportler durch frei zugängliche Anlagen – wie beispielsweise die Calisthenicsanlage – attraktive Nutzungsmöglichkeiten. Im Rahmen des ISEK soll der Sportpark für die verschiedenen Nutzergruppen weiterentwickelt, optimiert und auch unter Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkten auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden. Durch die Schaffung neuer und Weiterentwicklung bestehender öffentlich zugänglicher Sportanlagen - wie beispielsweise eine Skateanlage oder andere Sportstätten -soll die Frequenz und der Nutzerkreis des Sportparks erweitert werden. Im Rahmen des ISEK soll ein multifunktionales Mini-Spielfeld und ein Aufenthaltsbereich für Jung und Alt den Bereich rund um die neue Skateanlage weiter attraktiveren. Ferner sollen im Sinne des Klimaschutzes in den Flutlichtanlagen die alten Leuchtelemente gegen LED-Lampen ausgetauscht werden. Ein wesentlicher Bestandteil für die Aufwertung des Sportparks ist im notwendigen Neubau der abgebrannten Doppelsporthalle zu sehen. Dies stellt sowohl für den Schulsport als auch für den Vereinssport einen dringend erforderlichen Baustein des Konzeptes dar. Im Zuge des Sporthallenneubaus ist ebenfalls der Anbau oder die Integration eines Geräteraumes für Sport- und Pflegematerial der Außensportanlagen sowie eine öffentlich zugängliche WC-Anlage vorgesehen, welche auch im Rahmen des Schulsportes für öffentliche Sportveranstaltungen, Individualsportler und Besucher des Sportparks notwendig ist. Durch die Entfernung des alten und nicht mehr bedarfsgerechten Gummisportplatzes ergibt sich die Möglichkeit, die unzureichende Parkplatzsituation für den gesamten Sportparkbereich inklusive des Freizeitbades zu optimieren. Durch die Verknüpfung des bisherigen Stellplatzbereiches mit der freiwerdenden Fläche des alten Gummisportplatzes ist es möglich, die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze für die neu zu errichtende Sporthalle auszuweisen und eine Aufwertung der verkehrlichen Situation zu erzielen. Neben der Erneuerung und Ergänzung des Mobiliars (Radabstellmöglichkeiten, Bänke u.ä.) soll das Wegesystem erneuert werden, so dass dieses barrierefrei wird. Durch die Bündelung der Maßnahmen entsteht ein harmonisches Gesamtkonzept zur Aufwertung des Sportparks.

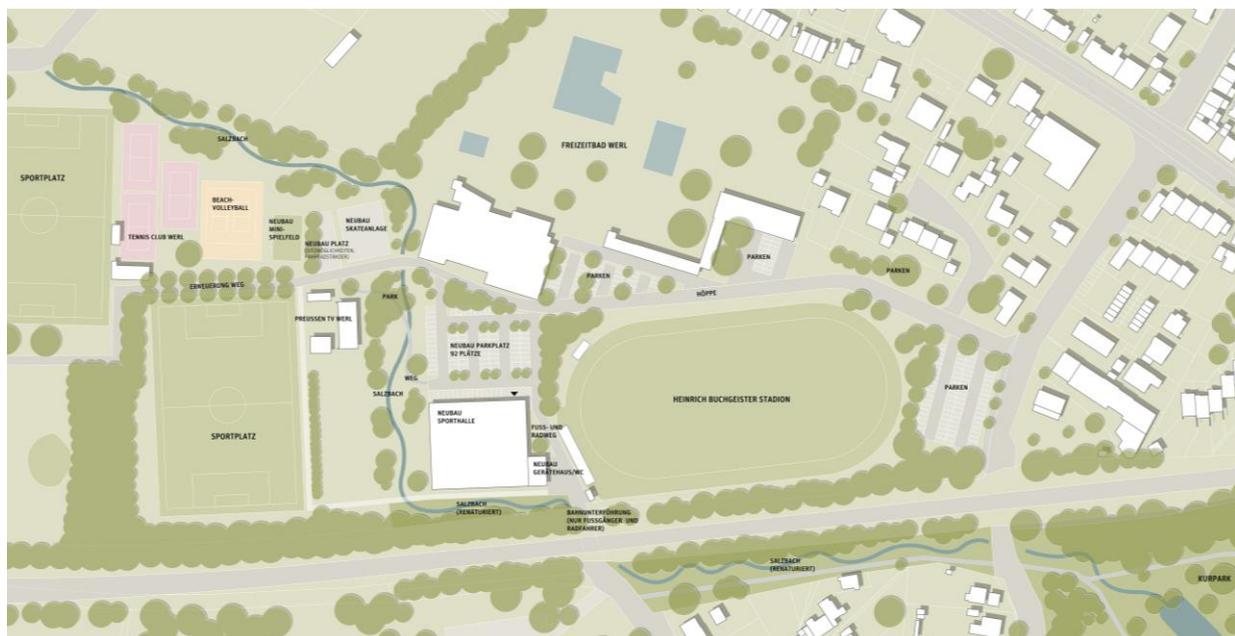


Abbildung 26: Rahmenplan Sportpark

DO3: Aufwertung des Stadthallenumfelds

Die Stadthalle stellt einen wichtigen Bestandteil des Werler Kultur- und Veranstaltungsbereichs dar. Nicht nur Werler Vereine und Institutionen nutzen die Stadthalle gerne für Veranstaltungen. Sie ist auch über die Stadtgrenzen hinaus eine bekannte Veranstaltungsstätte. Das Umfeld der Stadthalle weist jedoch mehrere Gestaltungsdefizite auf und soll daher erneuert werden. Dies umfasst u.a. die Optimierung der Fahrradabstellmöglichkeiten, und des Mobiliars sowie den Abriss der Außentoilette. Weiterhin soll eine Aufwertung des Platzes rund um die „Kapelle auf der Gänsevöhde“ sowie die Neugestaltung des Stadthallenvorplatzes erfolgen. Ein Bestandteil der Vorplatzerneuerung stellt beispielsweise die Errichtung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangs dar. Die Neugestaltung der Außenanlagen und die barrierefreie Herrichtung der Wege zum Parkplatz soll zudem im Rahmen des ISEK durchgeführt werden. Die Umsetzung soll mittelfristig erfolgen.

DO4: Aufwertung des Parkfriedhofs

Mit dem Parkfriedhof besitzt die Wallfahrtsstadt Werl neben dem Kurpark eine zweite grüne Lunge, die südöstlich an den Stadtkern angrenzt. Er ist nicht nur ein Ort der Trauer, sondern auch der Erinnerung, des Besinnens, der Ruhe und des Friedens. Die Anlage ist heute 12 Hektar groß. Auf dem Friedhof liegen beispielsweise die Grabstätten der Werler Pröpste und Geistlichen, der Erbsälzer und in Werl verstorbener Franziskaner sowie verschiedener Ehrenbürger. Nach zwei Erweiterungen 1869 und 1886/87 erfolgte 1911 eine grundlegende Überplanung und großzügigen Ausdehnung des Friedhofs. Im Laufe der Zeit wurde eine parkartige Anlage (eine Verbindung aus Friedhof und Volksgarten) erstellt. Um der Bedeutung des Parkfriedhofs auch künftig gerecht zu werden, sollen im Zuge des ISEK verschiedene Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dies beinhaltet unter anderem eine barrierefreie Weggestaltung, den Austausch der bisherigen Bänke und Mülleimer sowie die Errichtung von Informationstafeln an zentralen Standorten. Durch die Verwendung gleicher Gestaltungselemente und Materialien wie in der Fußgängerzone und im Kurpark wird ein einheitliches Bild geschaffen. Der Parkfriedhof stellt den südlichen Ankerpunkt dar. Er wird über die Fußgängerzone als verbindendes Element mit dem Kur- und Sportpark verknüpft.

7. AUSBLICKPROJEKTE

Aus den Ergebnissen der Analyse und der Beteiligung lässt sich ein sehr großes Paket an geeigneten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Stadtkerns ableiten. Aus finanziellen und organisatorischen Gründen lässt sich dieses Gesamtpaket allerdings nicht innerhalb des für das ISEK angepeilten Realisierungszeitraums von acht Jahren verwirklichen. Aus diesem Grund wird zusätzlich zu den beantragten Projekten die Kategorie „Ausblickprojekte“ gebildet. Es handelt sich dabei um sinnvolle Maßnahmen, die allerdings erst nach der Umsetzung der ISEK-Projekte realisiert werden sollen. Bei einer möglichen Fortschreibung des Entwicklungskonzepts können die Vorschläge wieder aufgegriffen werden.

Bahnunterführung Grafenstraße

Der bislang über die Bahnhofstraße und Hammer Straße geführte Durchgangsverkehr soll zukünftig über die Grafenstraße und den Langenwiedenweg auf die Nordseite der Bahngleise geleitet werden. An der Stelle des bisherigen Bahnübergangs wird hierfür eine Unterführung errichtet. Der erforderliche Bebauungsplan wurde bereits erarbeitet und beschlossen. Bei der Maßnahme wird es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Werl und der Deutschen Bahn AG handeln.

Umbau von Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof

Direkt angrenzend an die neue Unterführung befinden sich der Bahnhofsvorplatz sowie der Busbahnhof. Der Vorplatz soll zukünftig erweitert und gestalterisch aufgewertet werden. Hierfür sollen das Pflaster erneuert, neue Sitzgelegenheiten errichtet und neue Bäume gepflanzt werden. Auch ein kleines Wasserspiel ist denkbar. Das „Kultur und Eventzentrum Bahnhof Werl“ im Erdgeschoss des alten Bahnhofsgebäudes erhält einen komfortablen Außenbereich mit Südausrichtung, der sich für Veranstaltungen und Gastronomie nutzen lässt. Die Wegführung vom Vorplatz über die Grafenstraße zur Bahnhofstraße wird verbreitert, deutlicher sichtbar und zusätzlich auch besser ausgeschildert, um den Zugang zur Innenstadt zu erleichtern. Darüber hinaus werden die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erweitert, möglich ist hierbei eine überdachte Radstation. Auch der Taxistand sowie der Busbahnhof werden neu geordnet, eine neue Überdachung kann die Aufenthaltsqualität hier deutlich steigern. Die südlich angrenzende Park+Ride-Anlage wird erweitert, gepflastert und mit Baumpflanzungen und Hecken gestalterisch in die Gesamtanlage eingebunden.

Umbau der Bahnhofstraße

Aus dem Bau der Bahnunterführung ergibt sich die Chance eines Umbaus der Bahnhofstraße zu einer attraktiven Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone. Aufgrund der Umleitung des Durchgangsverkehrs können der Fahrbahnquerschnitt reduziert werden und die Abbiegespuren entfallen. Die gewonnene Fläche kann zur Verbreiterung der Gehwege, der Einrichtung von Fahrradstreifen und zur Markierung des provisorischen Parkstreifens im Norden genutzt werden.

Umbau von Kälbermarkt und nördlicher Kämperstraße

Der Kälbermarkt bildet einen der wichtigsten innerstädtischen Knotenpunkte, ist in seiner jetzigen Gestaltung aber nur bedingt attraktiv. Die Kreisverkehrsfläche, welche aufgrund des geringen Radius auch für Busse mittig überfahrbar sein muss, soll zukünftig gepflastert werden. Zusätzlich ist auch eine lichttechnische Gestaltung vorstellbar. Im direkt angrenzenden nördlichen Abschnitt der Kämperstraße sind zudem die Fahrbahn und Gehweg zu erneuern.

Umbau der Neuerstraße

Auch die Neuerstraße ist abschnittsweise in einem schlechten Zustand und sollte langfristig erneuert werden. Die Gestaltung orientiert sich dabei idealerweise an den umliegenden Straßen, die in der jüngsten Vergangenheit bereits altstadtgerecht gepflastert wurden. Bei der Umgestaltung sollte im öffentlichen Raum eine kleine Aufenthalts- bzw. Vorzone für den repräsentativen Haupteingang von Ursulinenkloster und Ursulinenschule eingeplant werden.

Umbau des Hellwegs

Der Hellweg am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes wird aufgrund seines ehemals als Bundesstraße dimensionierten Querschnitts seiner heutigen Verkehrsbedeutung als Gemeindestraße als nicht gerecht. Durch den Umbau wird die Fahrbahn verschmälert und der gewonnene Raum zur Verbreiterung der Gehwege und der Einrichtung eines Radfahrstreifens genutzt. Auch die Querung der Straße wird durch die geringere Breite deutlich erleichtert. Anstatt des provisorischen straßenbegleitenden Parkens wird ein gepflasterter Parkstreifen mit Baumpflanzungen angelegt. Falls notwendig, können vor den Abzweigungen oder Kreuzungen auch Aufpflasterungen in die Fahrbahn integriert werden, um die Durchfahrtsgeschwindigkeit zu reduzieren.

Umsetzung von Teilmaßnahmen zur Revitalisierung von ehemaligen Schulstandorten

Basierend auf den Ergebnissen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zur Revitalisierung von ehemaligen Schulstandorten (CO2) sollen im Rahmen dieser Maßnahme die konkreten Handlungsempfehlungen zur Revitalisierung dieser Standorte umgesetzt werden.

8. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN



Abbildung 27: Städtebaulicher Rahmenplan

HANDLUNGSPROGRAMM



9.1 PROJEKTÜBERSICHT: MASSNAHMEN, KOSTEN, ZEITPLANUNG

Maßnahme/ Projekt	Gesamt-kosten	Zuwendungsfähige Ausgaben	Förderprogramm	Fördersatz	Förder-summe	Eigenanteil Stadt Werl	Private Mittel/ Förderung Dritter	Status
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)	45.220,00	45.220,00	Städtebauförderung	70	31.654,00	13.566,00	0,00	zu beantragen
Wettbewerbsverfahren für die Umgestaltung der Fußgängerzone	119.000,00	119.000,00	Städtebauförderung	70	83.300,00	35.700,00	0,00	zu beantragen
Potenzialanalyse zur Umnutzung und Entwicklung des ISEK-Fördergebietes	50.000,00	50.000,00	Städtebauförderung	70	35.000,00	15.000,00	0,00	zu beantragen
Verkehrs- und Passantenleitsystem	220.000,00	220.000,00	Städtebauförderung	70	154.000,00	66.000,00	0,00	zu beantragen
Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Revitalisierung von ehem. Schulstandorten	80.000,00	80.000,00	Städtebauförderung	70	56.000,00	24.000,00	0,00	zu beantragen
Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes	80.000,00	80.000,00	Städtebauförderung	70	56.000,00	24.000,00	0,00	zu beantragen
Umgestaltung der Fußgängerzone	3.045.000,00	3.045.000,00	Städtebauförderung	70	2.131.500,00	913.500,00	0,00	zu beantragen
Verkehrliche Aufwertung des öffentlichen Raums Paul-Gerhard-Str./ Uffler Gasse	1.000.000,00	1.000.000,00	Städtebauförderung	70	700.000,00	300.000,00	0,00	zu beantragen
Räumliche Einbindung und Aufwertung des Quartiers Sälzer-Sekundarschule	504.000,00	504.000,00	Städtebauförderung	70	352.800,00	151.200,00	0,00	zu beantragen
Umsetzung Haus- und Hofflächenprogramm	1.400.000,00	700.000,00	Städtebauförderung	70	490.000,00	210.000,00	700.000,00	zu beantragen
Innenstadtbüro (Koordinierungsstelle)	420.000,00	420.000,00	Städtebauförderung	70	294.000,00	126.000,00	0,00	zu beantragen
Verfügungsfonds	140.000,00	70.000,00	Städtebauförderung	70	49.000,00	21.000,00	70.000,00	zu beantragen
Aufwertung des Kurparks	1.525.000,00	1.525.000,00	Städtebauförderung	70	1.067.500,00	457.500,00	0,00	zu beantragen
Aufwertung des Sportparks	6.110.640,00	5.110.640,00	Städtebauförderung	70	3.577.448,00	1.533.192,00	0,00	zu beantragen
Aufwertung Stadthallen Umfeld	382.500,00	382.500,00	Städtebauförderung	70	267.750,00	114.750,00	0,00	zu beantragen
Aufwertung Parkfriedhof	100.000,00	100.000,00	Städtebauförderung	70	70.000,00	30.000,00	0,00	zu beantragen
Öffentlichkeitsarbeit	40.000,00	40.000,00	Städtebauförderung	70	28.000,00	12.000,00	0,00	zu beantragen
Sauberkeitsinitiative	0,00	0,00	Städtebauförderung	70	0,00	0,00	0,00	nicht förderfähig
Roomsharing und Startups	0,00	0,00	Städtebauförderung	70	0,00	0,00	0,00	nicht förderfähig
KinVFÖG, 1. Kapitel	2.010.753,33	2.010.753,33	KinVFÖG, 1. Kapitel	90	1.809.678,00	201.075,33	0,00	bewilligt
KinVFÖG, 2. Kapitel	1.941.557,80	1.941.557,80	KinVFÖG, 2. Kapitel	90	1.747.402,02	194.155,78	0,00	bewilligt
Gute Schule 2020	2.800.892,00	2.800.892,00	Gute Schule 2020	100	2.800.892,00	0,00	0,00	bewilligt
Digitalpakt Schule	1.129.258,00	1.129.258,00	Digitalpakt	100	1.129.258,00	0,00	0,00	zu beantragen
Renaturierung Salzbach (2. Bauabschnitt)	300.000,00	300.000,00	Landesmittel	90	270.000,00	30.000,00	0,00	zu beantragen
QuerfeldLandRoute	100.000,00	100.000,00	Leader, anteilig	65	65.000,00	7.000,00	28.000,00	tlw. bewilligt
Werls grüne Lunge - Weiterentwicklung des Kurparks	392.000,00	392.000,00	Leader	65	250.000,00	142.000,00	0,00	bewilligt
Wertgutschein "Börde trifft Ruhr"	67.000,00	67.000,00	Leader, anteilig	65	43.550,00	23.450,00	0,00	bewilligt
Multifunktionale Skateanlage	200.000,00	200.000,00	Soziale Integration im Quartier	90	180.000,00	20.000,00	0,00	bewilligt
Imagebroschüre und Flyer	11.000,00	11.000,00	Regionalbudget	80	8.800,00	2.200,00	0,00	in Prüfung
Förderung Wohnmobiltouristik	18.000,00	18.000,00	Regionalbudget	80	14.400,00	3.600,00	0,00	in Prüfung
Erstellung eines Wanderweges	17.000,00	17.000,00	Regionalbudget	80	13.600,00	3.400,00	0,00	in Prüfung
Fahrradboxen	100.000,00	100.000,00	ÖPNV-Infrastruktur	90	90.000,00	10.000,00	0,00	in Prüfung
Walburgisschule - Innen- und Hallenbeleuchtung	102.066,14	102.066,14	Kommunal-RL	30	30.619,84	71.446,30	0,00	bewilligt
Walburgisschule - Raumlufttechnische Anlagensanierung	147.279,16	147.279,16	Kommunal-RL	30	44.183,75	103.095,41	0,00	bewilligt
Walburgisschule - Außenliegender Verschattungsvorrichtung	144.786,13	144.786,13	Kommunal-RL	50	72.393,07	72.393,07	0,00	bewilligt
Anschaffung E-Fahrzeuge	36.814,50	36.814,50	Emissionsarme Mobilität	40	14.725,80	22.088,70	0,00	bewilligt
Wif4EU	20.000,00	20.000,00	EU-Förderung	Festbetrag	15.000,00	5.000,00	0,00	bewilligt
Barrierefreier Umbau Bushaltestellen (Neheimer Straße)	67.808,00	67.808,00	ÖPNV-Infrastruktur	90	61.027,20	6.780,80	0,00	bewilligt
Barrierefreier Umbau Bushaltestellen (Unnaer Straße)	156.000,00	156.000,00	ÖPNV-Infrastruktur	90	140.400,00	15.600,00	0,00	bewilligt
Barrierefreier Umbau von 32 Bushaltestellen Werl - Ost	872.044,00	872.044,00	ÖPNV-Infrastruktur	90	784.839,60	87.204,40	0,00	zu beantragen
Barrierefreier Umbau von 26 Bushaltestellen Werl - Mitte	862.877,00	862.877,00	ÖPNV-Infrastruktur	90	776.589,30	86.287,70	0,00	zu beantragen
Historischer Stadtkern Werl e.V. - Stadtquellen	249.500,00	249.500,00	Leader	65	162.175,00	0,00	87.325,00	bewilligt
Heimat- und Geschichtsverein - Denkmalpfad	290.000,00	290.000,00	Heimat-Zeugnis	80	232.000,00	8.000,00	50.000,00	in Prüfung
Heimat- und Geschichtsverein - Wegweiser Parkfriedhof	11.758,00	11.758,00	NRW Stiftung		7.500,00	0,00	4.258,00	bewilligt
Förderverein Feuerwehr Werl - Containerübungsanlage	19.700,00	19.700,00	Regionalbudget	80	15.760,00	0,00	3.940,00	in Prüfung
Einbeziehung der historischen Schlossruine auf dem Gelände des ehemaligen Klostergartens der Ursulinen in die Wallfahrtsstadt Werl - Förderverein Kurfürstliche Schlossruine	583.000,00	583.000,00	Heimat-Zeugnis	90	524.700,00	0,00	58.300,00	in Prüfung
Werl Stiftung - Illumination von Denkmälern im historischen Stadtkern	?	?	Heimat-Fonds	50	?	?	?	zu beantragen
Alte Wallfahrtskirche (Außenrenovierung vss. ab 2022 - Wallfahrtskirche)	1.000.000,00	1.000.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Alte Wallfahrtskirche (Innenrenovierung vss. ab 2023 - Wallfahrtskirche)	1.500.000,00	1.500.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Wallfahrtsbasilika (Außenrenovierung vss. ab 2022 - Wallfahrtskirche)	2.500.000,00	2.500.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Wallfahrtsbasilika (Innenrenovierung vss. ab 2025 - Wallfahrtskirche)	1.500.000,00	1.500.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Wallfahrtsbasilika (Instandsetzung Freitreppe vss. ab 2022 - Wallfahrtskirche)	80.000,00	80.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Umgestaltung und Öffnung Kreuzwegplatz (Vss. ab 2023 - Wallfahrtskirche)	180.000,00	180.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Klostergarten Wallfahrtsbasilika (Vss. ab 2023 - Wallfahrtskirche)	250.000,00	250.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Kapelle "Muttergottes in der Not" (Vss. ab 2025 - Wallfahrtskirche)	300.000,00	300.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Marienkapelle "Gänsehöhde" (Außen- und Innenrenovierung vss. ab 2025 - Wallfahrtskirche)	300.000,00	300.000,00	noch festzulegen		?	?	?	zu beantragen
Gesamtsumme Städtebauförderung	15.261.360,00	13.491.360,00			9.443.952,00	4.047.408,00	770.000,00	
Gesamtsumme Maßnahmen Stadt Werl	11.497.136,06	11.497.136,06			10.362.358,57	1.106.777,49	28.000,00	
Gesamtsumme Maßnahmen Dritter	8.763.958,00	8.763.958,00			942.135,00	8.000,00	203.823,00	
Gesamtsumme aller Maßnahmen	35.522.454,06	33.752.454,06			20.748.445,57	5.162.185,49	1.001.823,00	

Projekt-Nr.	Maßnahme/ Projekt	Gesamtkosten	Zuwendungsfähige Ausgaben	Umsetzung			Priorität
				kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
ISEK - Vorbereitungen/ Konzepterstellungen							
	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)	45.220,00	45.220,00				**
A01	Wettbewerbsverfahren für die Umgestaltung der Fußgängerzone	119.000,00	119.000,00	x			***
C01	Potenzialanalyse zur Umnutzung und Entwicklung des ISEK-Fördergebietes	50.000,00	50.000,00	x			***
A03	Verkehrs- und Passantenleitsystem	20.000,00	20.000,00	x			**
C02	Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Revitalisierung von ehem. Schulstandorten	80.000,00	80.000,00	x			**
A06	Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes	80.000,00	80.000,00		x		*
ISEK - Maßnahmen							
A02	Umgestaltung der Fußgängerzone	3.045.000,00	3.045.000,00	x	x		***
A03	Umsetzung Verkehrs- und Passantenleitsystem	200.000,00	200.000,00	x			**
A04	Verkehrliche Aufwertung des öffentlichen Raums Paul-Gerhard-Str./ Uffler Gasse	1.000.000,00	1.000.000,00	x			**
A05	Räumliche Einbindung und Aufwertung des Quartiers Sälzer-Sekundarschule	504.000,00	504.000,00	x			**
B01	Umsetzung Haus- und Hofflächenprogramm	1.400.000,00	700.000,00	x	x	x	***
B02	Innenstadtbüro (Koordinierungsstelle)	420.000,00	420.000,00	x	x	x	**
C03	Verfügungsfonds	140.000,00	70.000,00	x	x	x	**
D01	Aufwertung des Kurparks	1.525.000,00	1.525.000,00	x			***
D02	Aufwertung des Sportparks	6.110.640,00	5.110.640,00	x			***
D03	Aufwertung Stadthallenumfeld	382.500,00	382.500,00		x		**
D04	Aufwertung Parkfriedhof	100.000,00	100.000,00		x		**
	Öffentlichkeitsarbeit	40.000,00	40.000,00	x	x	x	**
B03	Sauberkeitsinitiative	0,00	0,00	x	x	x	**
C04	Roomsharing und Startups	0,00	0,00		x	x	**
	Summe Städtebauförderung	15.261.360,00	13.491.360,00				

*** = Hohe Priorität

** = Mittlere Priorität

* = Geringe Priorität

9.2 DURCHFÜHRUNGSEMPFEHLUNGEN

Zeit- und Finanzierungsplanung

Eine möglichst genaue Zeitplanung bildet eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung der Vorhaben. Trotz einer ausführlichen Vorplanung der Projekte ist eine exakte Zeitplanung über einen Zeitraum von acht Jahren nur bedingt möglich. Haushaltsengpässe durch unvorhergesehene Ausgaben, Kostensteigerungen bei Planungen, Verzögerungen bei Verhandlungen und andere Faktoren können bei Entwicklungsprojekten dieser Art zu Änderungen in Zeitplänen führen und erfordern daher eine relativ flexible Handhabung seitens der Kommunen und des Fördergebers. Im Rahmen dieses Konzepts wird daher kein genaues Realisierungsjahr, sondern ein Realisierungszeitraum von mehreren Jahren empfohlen. Kurzfristige Projekte sollen demnach zwischen 2021 und 2023 begonnen werden, mittelfristige zwischen 2024 und 2026 und langfristige nach 2026.

Zur einfachen Übersicht über die Projekte, die Kosten und die Finanzierung eignet sich die tabellarische Projektübersicht im Unterkapitel 9.1. Bei den Kostenangaben handelt es sich um erste Schätzungen, diese können sich bei der weiteren Konkretisierung der Projekte ändern. Beim Bau von Straßen und Wegen kann evtl. ein Anteil der Kosten durch Anliegerbeiträge nach dem Kommunalen Abgabegesetz (KAG-Beiträge) finanziert werden. Dies ist bei der konkreten Projektplanung zu prüfen.

Aus der Projektkostenübersicht wird im Rahmen der Antragsstellung für die Städtebauförderung durch die Stadt Werl eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (KuF) entwickelt. Diese dient als Instrumentarium für die Planung, Steuerung, Koordinierung und das Controlling städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen. Zusammen mit dem Maßnahmenkonzept und der Gebietsabgrenzung bildet sie die zwingend erforderliche Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln und der anschließenden Durchführung der Gesamtmaßnahme. Gleichzeitig schafft sie den fiskalischen Finanzierungsrahmen für die Einplanung der notwendigen Eigenmittel aus dem kommunalen Haushalt des Antragstellers.

Evaluierung und Fortschreibung

Es wird empfohlen, in regelmäßigen Abständen die Erreichung der Entwicklungsziele und den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu überprüfen. Die Überprüfung sollte durch die zuständigen Fachbereiche der Verwaltung erfolgen. Dabei sollten neben dem Projektstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungsgründe oder Hemmnisse aufgenommen und nach außen kommuniziert werden. Überholte Maßnahmen und Ziele sollten modifiziert oder gestrichen werden. Nach Ende des Förderzeitraums bietet sich eine Fortschreibung des ISEK an. Dort kann untersucht werden, wie sich die umgesetzten Maßnahmen auf die Kernstadt ausgewirkt haben und wo weiterer Handlungsbedarf besteht.

9.3 ABGRENZUNG DES FÖRDERGEBIETS

Für die Aufnahme in die Programme der Städtebauförderung ist neben der Kosten- und Finanzierungsplanung auch eine genaue Abgrenzung des Fördergebiets erforderlich. Das Fördergebiet kann deckungsgleich mit dem Untersuchungsgebiet sein oder nur einen Teilbereich umfassen. Im Fall des Stadtkerns von Werl ist das Fördergebiet deutlich kleiner als der Untersuchungsraum, da sich im Großteil der untersuchten „Ergänzungsbereiche“ keine geplanten Projekte befinden.

Den Kern des Fördergebiets bildet der historische Stadtkern innerhalb der „Gräben“, also der ehemaligen mittelalterlichen Befestigungsanlage. Im erweiterten Sinne lassen sich auch die gründerzeitlichen Bauten entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße, Grafenstraße und Bahnhofstraße zum historischen Zentrum rechnen. Außer diesem Kernbereich umfasst das Fördergebiet noch weitere Teilbereiche. Richtung Osten wird es durch ein Quartier ergänzt, in dem sich neben Wohnbauten überwiegend öffentliche Einrichtungen, wie das Rathaus, die Walburgisschule, die ehemalige Paul-Gerhardt-Schule sowie die evangelische Kirche mit zugehöriger Kita befinden. Die Grenze dieses Bereichs verläuft entlang des sogenannten „Pengel-Pads“. Nach Nordosten wird das Fördergebiet um das Gelände der Feuerwehr und der Stadthalle erweitert. Die nördliche Begrenzung verläuft hinter der Potenzialfläche „nördliches Bahnhofsumfeld“. Im Nordwesten umfasst das Fördergebiet sowohl den Sportpark als auch die Flächen der Sälzer-Sekundarschule. Im Westen verläuft die Begrenzung sehr nah an der ehemaligen mittelalterlichen Befestigungsanlage, hier wurden eine Bebauungsreihe entlang „Lüenbrink“ und „Schlossgassenpfad“ mit einbezogen. Richtung Südwesten bilden die Flächen von Ursulinengymnasium, Schlossruine und ehemaliger Overberg-Schule die Grenze. Der südliche Abschluss des Fördergebiets verläuft entlang des Hellwegs. Im Südosten wird er durch den sog. Kauflandkomplex auf den Flächen der ehemaligen Hefefabrik, sowie den Eingangsbereich des Parkfriedhofs und die „Hedwig-Dransfeld-Straße“ ergänzt.

Die genaue Abgrenzung des Fördergebiets ist in Abbildung 28 ersichtlich.

SCHLUSSWORT

Die zukunftsfähige Entwicklung des Werler Stadtkerns ist eine große Herausforderung für alle beteiligten Akteure und wird über viele Jahre eine der zentralen städtischen Aufgaben darstellen. Mit dem vorliegenden ISEK hat die Stadtverwaltung nun einen Orientierungsrahmen für die Entwicklung vorgelegt. Das Konzept bietet einen umfassenden Überblick zu allen relevanten Themen und Aufgaben für die nächsten Jahre. Die Definition von Leitzielen und Grundsätzen sowie die Nennung von Maßnahmenvorschlägen bilden eine gute Grundlage, um die Arbeit der Verwaltung, politischer Gremien und Bürger zu strukturieren und auf eine solide Basis zu stellen.

Die positive Entwicklung der Innenstadt wird allerdings kein Selbstläufer sein. Der Wert des Konzeptes für den Werler Stadtkern und seine Bewohner wird sich am Erfolg der realisierten Maßnahmen messen lassen. Die Umsetzung muss dabei bewusst gesteuert und gemeinsam von öffentlichen und privaten Akteuren verfolgt werden. Im Wesentlichen ist der Erfolg somit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Akteure abhängig. Die Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Experten aus verschiedenen Bereichen des städtischen Lebens ist als fester Bestandteil zu begreifen. Ihre frühzeitige Einbindung in die Umsetzung des ISEK führt zu einem breit gefächerten Erkenntnisgewinn. Die Einrichtung einer Steuerungsgruppe, welche den Umsetzungsprozess begleitet und die Zielvorgaben in regelmäßigen Abständen überprüft und gegebenenfalls anpasst, kann sich hierbei als zielführend erweisen. Dies gilt vor allem bei Maßnahmen, in denen neue Angebote und Strukturen geschaffen werden, die dauerhaft erhalten bleiben sollen.

Unabhängig von der Einbindung der Öffentlichkeit sind eine laufende Erfolgskontrolle und die Verstärkung des Prozesses von großer Bedeutung. Nur durch eine stetige Bedarfs- und Situationsanalyse können die abgeleiteten Ziele und Maßnahmen auf den Prüfstand gestellt und falls nötig reguliert und angepasst werden. Aus diesem Grund wird empfohlen, in regelmäßigen Abständen die Erreichung der Ziele und den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu überprüfen. Dazu dient ein Evaluierungssystem, mit dem die Projektverläufe beobachtet, dokumentiert und bewertet werden. Überholte Maßnahmen und Ziele müssen modifiziert oder gestrichen werden. Bei Nichterreichen der Umsetzungsziele sind mögliche Schwierigkeiten oder Hindernisse zu beschreiben und gegebenenfalls Korrekturen vorzunehmen. Als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln kommt dieser Erfolgskontrolle eine besondere Rolle bei. Es empfiehlt sich, die Abstimmung der Inhalte des ISEK frühzeitig mit dem Fördermittelgeber oder den verschiedenen Netzwerken der Stadtentwicklung zu forcieren, um mögliche Hürden im Vorfeld zu beseitigen. Auf diesem Wege können die Chancen der Fördermittelgewährung abgewogen und erste Ideen zur konkreten Umsetzung abgestimmt werden.

Insgesamt kann so ein hohes Maß an Transparenz erreicht und der Blickwinkel aller Akteure über das hergebrachte Handeln hinaus erweitert werden. Die aktive und fachübergreifende Entwicklung stellt dabei sicher, dass die Umsetzung des ISEK Erfolg hat.

QUELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Fachliteratur, Untersuchungen und Konzepte (für Exkurse in der Analyse):

- BBSR – Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung 2017: Online Handel – mögliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren. Berlin.
- Beetz, Stephan (Hg.) 2005: Handwörterbuch zur ländlichen Gesellschaft in Deutschland. Wiesbaden.
- Bott, Helmut; Grassl, Gregor C.; Anders, Stephan 2013: Nachhaltige Stadtplanung: Konzepte für nachhaltige Quartiere. München.
- BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) 2015: Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren. Berlin
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) 2019: Mobilität in Deutschland – Kurzreport. Berlin.
- Gehl, Jan 2015: Städte für Menschen. Berlin.
- HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hg.) 2012: HEAG 2040 – Die Stadtwirtschaft von Morgen. Darmstadt.
- KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Hg.) 2016: Trends im Handel 2025: Erfolgreich in Zeiten von Omni-Business. Düsseldorf.
- Mayer-Dukart, Anne 2010: Handel und Urbanität – Städtebauliche Integration innerstädtischer Einkaufszentren. Stuttgart.
- MWIDE NRW – Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) 2019: Handelsszenarien Nordrhein-Westfalen 2030: Einzelhandel in Nordrhein-Westfalen im digitalen Zeitalter – Herausforderungen und Empfehlungen. Düsseldorf
- Roland Berger Unternehmensberatung GmbH 2019: Focus – Nahverkehr rechnet sich: Wie Verkehrsbetriebe durch neue Technologien rentabler wirtschaften können. München.
- Stadt Bau Kultur NRW (Hg.) 2019: Einkaufsstraßen neu denken - Bausteine für neue Perspektiven. Gelsenkirchen.
- StadtBauKultur NRW (Hg.) 2019 (2): Gute Geschäfte – Was kommt nach dem Einzelhandel? Gelsenkirchen.
- Stadt Freiburg im Breisgau – Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung 2014: Quartier Vauban – Von der Kaserne zum Stadtteil, Abschlussbericht zur Entwicklungsmaßnahme Vauban 1992 – 2014. Freiburg.
- Uttke, Angela 2009: Supermärkte und Lebensmitteldiscounter – Wege der städtebaulichen Qualifizierung. Dortmund
- Umweltbundesamt (Hg.) 2019: Emission der von der UN-Klimarahmenkonvention abgedeckten Treibhausgase. Berlin
- Wüstenrot Stiftung (Hg.) 2017: Wohnvielfalt: Gemeinschaftlich Wohnen – im Quartier und sozial orientiert. Ludwigsburg

Fachliteratur, Untersuchungen und Konzepte (für restliches ISEK):

- Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in NRW (Hg.) 2016: Zukunftsprogramm 2030
- BBE Unternehmensberatung GmbH, 2005: Strukturuntersuchung Einzelhandel Werl
- Beetz, Stephan (Hg.) 2005: Handwörterbuch zur ländlichen Gesellschaft in Deutschland. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Bott, Helmut; Grassl, Gregor C.; Anders, Stephan 2013: Nachhaltige Stadtplanung: Konzepte für nachhaltige Quartiere. Edition Detail. 1. Aufl. München: Detail Institut für Internationale Architektur-Dokumentation
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung), 2016: Klimaresilienter Stadtumbau
- CIMA Beratung und Management GmbH, 2017: Stadtmarketingkonzept Werl
- HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG) (Hg.) 2012: HEAG 2040: Die Stadtwirtschaft von Morgen. Darmstadt/ Kelkheim: Zukunftsinstitut GmbH – Internationale Gesellschaft für Zukunfts- und Trendberatung
- IFH (Institut für Handelsforschung), 2016: Vitale Innenstädte 2016 – Auswertungsergebnisse für Werl
- IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 2019: Konzept für die verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl
- IHK Arnsberg Hellweg-Sauerland 2019: Prognose Einzelhandelsumsatz und Kaufkraft in den Gemeinden der Region Hellweg-Sauerland 2019. Arnsberg.
- Interessensgemeinschaft Historischer Stadtkern Werl, 2009: Historischer Stadtkern Werl – Geschichte erleben
- Landesbetrieb Information und Technik NRW (IT.NRW), 2019: Kommunalprofil Stadt Werl
- Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr Nordrhein-Westfalen (Hg.), 1994: Historische Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen
- Neuhaus, Sabrina 2018: Erstellung eines Nahmobilitätskonzepts für die Stadt Werl in NRW mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußgängerverkehr (Masterarbeit an der Hochschule Bochum)
- Oetterer, Nils 2019: Wallfahrtszentrum – Beschreibung der geplanten Nutzungen.
- Wallfahrtsstadt Werl (Hg.), 2018: Verwaltungsbericht 2018
- wfg (Wirtschaftsförderung Kreis Soest GmbH) 2019: Kommunalprofil hausärztliche Versorgung Werl. Soest.
- Wüstenrot Stiftung (Hg.) 2017: Wohnvielfalt: Gemeinschaftlich Wohnen – im Quartier und sozial orientiert. Ludwigsburg
- Wrede, Madeleine 2019: STADT WERL | Identität und Charakter: Analyse und Handlungskonzept für die Innenstadtgestaltung (Masterarbeit)

Fotos:

- Deckblatt: A. Pradel
- Seite 44: baumann.dürr Architekten
- Seite 49: Website Wallfahrt Werl (www.wallfahrt-werl.de)
- Seite 50: Website Wirtschaftsring Werl (<http://wirtschaftsring-werl.de>)
- Seite 66: Wikimedia commons
- Seite 97 links: Website Bierbaum Aichele (<https://bierbaumaichele.de>)
- Seite 97 rechts: Website Kortemeier-Brokmann (www.kortemeier-brokmann.de)
- Seite 104 links: Website Stadt Monheim (www.monheim.de)
- Seite 104 rechts: Website Land8 (<https://land8.com>)
- Alle weiteren Fotos: Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

Pläne und andere Abbildungen:

- Luftbild Seite 8: Stadt Werl
- Abbildungen Seite 15 und 16: Landesbetrieb Information und Technik NRW (IT.NRW): Kommunalprofil Stadt Werl 2019
- Abbildung Seite 22: BBE Unternehmensberatung GmbH, 2005
- Abbildungen Seite 26: Stadtarchiv Werl
- Abbildung Seite 89: Historischer Stadtkern Werl e.V.
- Abbildungen Seiten 91 und 103: Wallfahrtsstadt Werl, Juli 2019
- Abbildung Seite 102: Wrede, Madeleine: STADT WERL | Identität und Charakter: Analyse und Handlungskonzept für die Innenstadtgestaltung (Masterarbeit)
- Alle weiteren Pläne und Abbildungen: Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

ANHANG: PROJEKTBLÄTTER

Die Projektblätter dienen einer übersichtlichen, stichpunktartigen Kurzdarstellung der Projekte. Sie sind folgendermaßen aufgebaut:

- Zunächst wird das zugehörige *Handlungsfeld* genannt.
- Anschließend werden die *Ziele* benannt, die durch das Projekt erreicht werden sollen. Es handelt sich dabei um die Umsetzungsziele aus Kapitel 4.2.
- Unter dem Punkt *Merkmale* wird der genaue Inhalt des Projekts detailliert erläutert.
- Unter *Eigentümer* wird bei Tief- oder Hochbaumaßnahmen der Flächeneigentümer genannt.
- Unter *Maßnahmenträger* werden alle Akteure und Institutionen aufgeführt, die an der Realisierung des Projekts beteiligt sein sollen.
- Unter *Finanzierung* werden alle Träger benannt, die zur Finanzierung des Projekts beitragen.
- Der *Realisierungszeitraum* beschreibt, ob ein Projekt kurzfristig (2021-2023), mittelfristig (2024-2026) oder erst langfristig (nach 2026) begonnen werden soll.
- Der Punkt *Kosten* enthält eine Kostenschätzung für das Projekt sowie eine kurze Darstellung der Grundannahmen der Schätzung (z.B. m²-Preise für flächige Baumaßnahmen oder Pauschalansätze). Hierbei wird auch der geplante Anteil für die Gemeinde, für Private sowie für den Fördergeber benannt. Auch eventuelle Einnahmen (z.B. durch KAG-Beiträge) werden berücksichtigt.

A01 | WETTBEWERBSVERFAHREN FÜR DIE UMGESTALTUNG DER FUSSGÄNGERZONE



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung ▪ Sicherung, Stärkung und Konzentration von Handels-, Gastronomie-, und Dienstleistungsangeboten im zentralen Versorgungsbereich ▪ Gestaltung der Fußgängerzone ▪ Verknüpfung des Stadtkerns mit angrenzenden Freiräumen ▪ Stärkere Durchgrünung des Stadtkerns im öffentlichen und privaten Raum ▪ Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öff. Raum
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Wettbewerb oder Mehrfachbeauftragung zur Gestaltung der Fußgängerzone ▪ Schwerpunkt auf Umbau der Walburgisstraße (nördliche Fußgängerzone) sowie zur einheitlichen Gestaltung von nördlicher und südlicher Fußgängerzone
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	119.000 € (41.650 € für Teilnehmer, 47.600 € Verfahrensbetreuung, 16.660 € für Preisgericht, 4.760 € Druckkosten, 8.330 € Sonstiges)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	–
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	119.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	83.300 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	35.700 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 9

A02 | UMGESTALTUNG DER FUSSGÄNGERZONE (ANKERPROJEKT)



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung ▪ Sicherung, Stärkung und Konzentration von Handels-, Gastronomie-, und Dienstleistungsangeboten im zentralen Versorgungsbereich ▪ Gestaltung der Fußgängerzone ▪ Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einheitliche Neugestaltung der Fußgängerzone gemäß Wettbewerbsergebnis (Projekt A01) ▪ Änderung des Pflasters, Ergänzung und Erneuerung von Mobiliar, Spielgeräten und Bäumen/Bepflanzung („Wohlfühlbereiche“) ▪ Verbesserung des Zugangs zur Fußgängerzone durch Schaffung eines neuen, komfortablen Durchgangs (ggf. Gebäudeabriss)
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurz- bis Mittelfristig (2021-2026)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	<p>3.045.000 € (davon 2.445.000 € für Gestaltung Fußgängerzone inkl. Bodenbelag und Mobiliar (300 €/m² bei 8.150 m²), 600.000 € für Verkehrswertgutachten, Gebäudeankauf und ggf. Gebäudeabriss einschließlich Gestaltung Verbindungsweg)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	<p>ggf. KAG-Beiträge</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	<p>3.045.000 €</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	<p>2.131.500 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	<p>913.500 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	<p>FRL 2008: 10.1, 10.3, 10.4</p>



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung ▪ Verknüpfung der Angebote des Städte- und Wallfahrtstourismus ▪ Verknüpfung des Stadtkerns mit den angrenzenden Freiräumen
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines corporate design für ein einheitliches Verkehrs- und Passantenleitsystem ▪ Umsetzung des Konzepts, Ausweisung von wichtigen Zielen und Verbindungen gesamten Stadtkern (z.B. zu Bahnhof, Kurpark oder Schlossruine)
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
▪ Gesamtkosten	220.000 € (20.000 € für Konzept, 200.000 € für Umsetzung)
▪ Evtl. Einnahmen	-
▪ Zuwendungsfähige Ausgaben	220.000 €
▪ Anteil beantragte Förderung	154.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Eigenanteil	66.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Förderungsgrund	FRL 2008: 10.4

A04 | VERKEHRLICHE AUFWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS PAUL-GERHARDT-STRASSE / UFFLER GASSE



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung ▪ Reduzierung von Verkehrskonflikten und Optimierung der Verkehrsführungen ▪ Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Schüler
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung der Führung des Busverkehrs, Rückbau der ehemaligen Bushaltestelle ▪ ggf. Einrichtung einer Elternhaltestelle ▪ Gepflasterte Mischverkehrsfläche, Fahrbahnverengungen, Hinweisschilder
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	1.000.000 € (gemäß städtischer Kostenschätzung)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	1.000.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	700.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	300.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 10.4

A05 | RÄUMLICHE EINBINDUNG UND AUFWERTUNG DES QUARTIERS SÄLZER-SEKUNDARSCHULE



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung ▪ Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neugestaltung der Freianlagen der Sälzer-Sekundarschule gemäß Freiraumkonzept (Bimberg Landschaftsarchitekten) und eigenen Planungen ▪ Neugestaltung und Umgestaltung des Schulhofes (Pflaster, Mobiliar, Bewegungs- und Spielfläche sowie Sitzecke) ▪ Umgestaltung der Wegeverbindung zwischen östlichem und westlichem Gebäudekomplex (Begrünung, Mobiliar, Fahrradabstellmöglichkeiten)
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	504.000 € (50.000 € für Planung, 55.000 € für nordöstlichen Bereich (gemäß Kostenschätzung Bimberg Landschaftsarchitekten), Umgestaltung östlicher Vorplatz 249.000 € (200 €/m ² bei 1.245 m ²), 150.000 € für Verbindungszone)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	504.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	352.800 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	151.200 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 10.4

A06 | KONZEPT ZUR UMGESTALTUNG DES BAHNHOFSUMFELDS



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung ▪ Reduzierung von Verkehrskonflikten und Optimierung der Verkehrsführungen ▪ Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines Konzepts zu Umgestaltung des nördlichen und südlichen Bahnhofsumfelds
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelfristig (2024-2026)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	80.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	80.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	56.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	24.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 9

BO1 | HAUS- UND HOFFLÄCHENPROGRAMM



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtbild und Image
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz und Förderung der historischen Bausubstanz ▪ Sicherung und Wiederherstellung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestandsgebäuden ▪ Sicherung einer hohen Gestaltungsqualität bei Neubauten ▪ Unterstützung privater Initiativen bei Erneuerungsmaßnahmen
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung eines Förderprogramms für die gestalterische Aufwertung von privaten Fassaden und Grundstücksflächen ▪ Unterstützung durch Gestaltungshandbuch, Gestaltungsbeirat ▪ Beratung erfolgt über Innenstadtbüro (Projekt BO2)
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat mit Unterstützung der Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2022-2028)
Kosten	
▪ Gesamtkosten	700.000 € (100.000 € / Jahr über sieben Jahre)
▪ Evtl. Einnahmen	-
▪ Zuwendungsfähige Ausgaben	700.000 €
▪ Anteil beantragte Förderung	490.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Eigenanteil	210.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Förderungsgrund	FRL 2008: 11.2

BO2 | INNENSTADTBÜRO (KOORDINIERUNGSSTELLE)



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtbild und Image
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz und Förderung der historischen Bausubstanz ▪ Sicherung und Wiederherstellung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestandsgebäuden ▪ Sicherung einer hohen Gestaltungsqualität bei Neubauten
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer Stelle Koordinierungsstelle Innenstadtbüro als zentrale Anlauf- für z.B. Immobilienbesitzer ▪ Beratung von teilnehmenden Eigentümern am Haus- und Hofflächenprogramm und beim Erwerb von Bestandsimmobilien (insb. bei historischen Gebäuden) ▪ Koordinierung des Verfügungsfonds ▪ Gebleitung von Gutachten (zu Verkehrswert oder Gebäudezustand) ▪ Ggf. Erstellung einer Internetplattform zur Gebäudevermittlung ▪ Ggf. überregionale Informations- / Werbekampagne
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl, GWS
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2022-2028)
Kosten	
▪ Gesamtkosten	420.000 € (60.000 € jährlich über sieben Jahre)
▪ Evtl. Einnahmen	-
▪ Zuwendungsfähige Ausgaben	420.000 €
▪ Anteil beantragte Förderung	294.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Eigenanteil	126.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Förderungsgrund	FRL 2008: 11.2

B03 | SAUBERKEITSINITIATIVE



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtbild und Image
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung von Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Toiletten
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Start einer Initiative für eine sauberere Innenstadt in Form von „Kümmern“, Aktionstagen (z.B. an Schulen) etc. ▪ Umsetzung durch Stadt und/oder private Akteure
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl / Privat
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	Wird aus vorhandenem städtischen Budget oder privat getragen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	Keine Förderung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	

CO1 | POTENZIALANALYSE ZUR UMNUTZUNG UND ENTWICKLUNG DES ISEK-FÖRDERGEBIETES



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungsvielfalt im Stadtkern
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung, Stärkung und Konzentration von Handels-, Gastronomie-, und Dienstleistungsangeboten im zentralen Versorgungsbereich
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertiefende Untersuchung von Marktpotenzialen und Umnutzungsoptionen für leerstehende Ladenlokale und andere Immobilien ▪ Mögliche Bausteine: Wettbewerbsanalyse, Markenportfolioanalyse, Stadtstrukturcheck, Potenzialfindung ▪ Beseitigung von Leerständen ▪ Prüfung von Sanierungs- und Umnutzungsmöglichkeiten für baufällige und leerstehende Gebäude (Prüfung von Sanierungsgebiet und anderen Möglichkeiten)
Eigentümer	-
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2020
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	50.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	50.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	35.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	15.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 9

CO2 | STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT ZUR REVITALISIERUNG VON EHEMALIGEN SCHULSTANDORTEN



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungsvielfalt im Stadtkern
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz und Förderung der historischen Bausubstanz ▪ Sicherung und Wiederherstellung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestandsgebäuden ▪ Beseitigung von Leerständen
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines Konzepts mit Entwicklungsimpulsen für die Flächen der ehemaligen Overbergschule und Paul-Gerhard-Schule ▪ Planerische Grundlage für die mögliche Weiterentwicklung (städtische Entwicklung oder Investorenauswahlverfahren)
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl / Land NRW
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
▪ Gesamtkosten	80.000 €
▪ Evtl. Einnahmen	-
▪ Zuwendungsfähige Ausgaben	80.000 €
▪ Anteil beantragte Förderung	56.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Eigenanteil	24.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
▪ Förderungsgrund	FRL 2008: 9

CO3 | VERFÜGUNGSMITTEL



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungsvielfalt im Stadtkern
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung von Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum ▪ Sicherung, Stärkung und Konzentration von Handels-, Gastronomie-, und Dienstleistungsangeboten im zentralen Versorgungsbereich
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gründung eines Fonds zur Unterstützung wichtiger innerstädtischer Maßnahmen (zum Beispiel Veranstaltungen, Gestaltungselemente, kleinere Aufwertungen) ▪ Finanzierung je zur Hälfte durch Private und die Stadt Werl ▪ Entscheidung über die genaue Verwendung der Geldmittel erfolgt in lokalem Gremium bestehend aus Privaten und der Stadt Werl
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat / Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat / Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat / Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2022-2028)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	140.000 € (20.000 jährlich über sieben Jahre; 50% privat, 50% öffentlich finanziert)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	70.000 € (privater Anteil)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	70.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	49.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	21.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	14 (FRL 2008)

CO4 | ROOMSHARING UND STARTUPS



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungsvielfalt im Stadtkern
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung, Stärkung und Konzentration von Handels-, Gastronomie-, und Dienstleistungsangeboten im zentralen Versorgungsbereich ▪ Beseitigung von Leerständen
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beratung und ggf. finanzielle Unterstützung für Zwischennutzung oder Umwandlung von Ladenlokalen ▪ Bspw. Nutzung durch Kindertagespflege, Tagesmütter, Schaufensterausstellungen oder Start-Ups in den Hauptlagen, ggf. Wohnen in den Nebenlagen
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privat, Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	Durch laufendes Budget der GWS (Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung) getragen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	–
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	Keine Förderung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	

DO1 | AUFWERTUNG DES KURPARKS



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraum und Stadtklima
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt wertvoller Freiflächen ▪ Verknüpfung des Stadtkerns mit den angrenzenden Freiräumen ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung ▪ Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau einer WC-Anlage ▪ Entfernung des alten und Anlegung eines neues Tretbeckens ▪ Sanierung und Befestigung des Uferbereichs beim Teich ▪ Erneuerung von Bänken und Mülleimern ▪ Bau eines Wasserspielplatzes ▪ Erneuerung der Wegebeleuchtung ▪ Erneuerung von zwei Brücken
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl (Teile Privateigentum, durch Stadt gepachtet)
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	1.525.000 € (250.000 € Planungskosten, 200.000 € für Wasserspielplatz, 150.000 € für Bänke und Mülleimer, 180.000 € für WC, 150.000 € für Wegebeleuchtung, 100.000 € für Tretbecken, 400.000 € für Uferbereich, 60.000 € für Brückenerneuerung, 35.000 € für Radabstellmöglichkeiten)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	1.525.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	1.067.500 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	457.500 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 9; 10.4

DO2 | AUFWERTUNG DES SPORTPARKS



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraum und Stadtklima
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abriss der abgebrannten Sporthalle und des Gerätehauses des Heinrich-Buchgeister-Stadions ▪ Neubau einer Zweifachsporthalle mit Anbau für Gerätelager und WC-Anlage ▪ Entfernung Gummisportplatz und Neubau einer Parkplatzanlage ▪ Barrierefreie Erneuerung des Wegesystems ▪ Errichtung eines Minispielfelds ▪ Errichtung eines zentralen Platzes als Treffpunkt (Aufenthaltsmöglichkeiten, Fahrradabstellmöglichkeiten, WC-Anlage) ▪ Austausch von LED-Lampen in Flutlichtanlagen
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristig (2021-2023)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	6.110.640 € (150.000 € für Abriss Sporthalle, 4.330.500 € für Neubau Sporthalle, 15.000 € für Abriss Gerätehaus, 242.000 € für Anbau Gerätelager mit WC, 15.000 € für Entfernung Gummisportplatz, 328.000 € für Neubau Parkplatz (130 €/m ² bei 2.523 m ²), 114.000 € für Platz (300 €/m ² bei 380 m ²), 130.000 € für Mini-Spielfeld, 50.000 € für Flutlichtanlagen, 35.000 € für Radabstellmöglichkeiten, 701.140 € für Erneuerung des Wegesystems inkl. Begrünung, Beleuchtung und Mobiliar (220 €/m ² bei 3.187 m ²)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	–
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	6.110.640 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	4.277.448 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	1.833.192 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 10.4

DO3 | AUFWERTUNG DES STADTHALLENUMFELDS



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraum und Stadtklima
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt wertvoller Freiflächen ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neugestaltung des Vorplatzes (Neupflasterung eines Teilbereichs, Errichtung eines zusätzlichen barrierefreien Zugangs Richtung Westen) ▪ Platzgestaltung im Umfeld der „Kapelle auf der Gänsevöhrde“ ▪ Optimierung der Sitzgelegenheiten sowie der Fahrradabstellmöglichkeiten ▪ Abriss der Außentoilettenanlage im Norden der Stadthalle ▪ Barrierefreie Herrichtung der Wege zum Parkplatz
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelfristig (2024-2026)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	382.500 € 312.500 € für Außengestaltung Stadthalle und Kapellenumfeld inkl. Mobiliar (250€/m ² bei 1.250 m ²), 60.000 € für barrierefreie Herrichtung der Wege zum Parkplatz, 10.000 € für Abriss der Toilettenanlage
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	–
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	382.500 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	267.750 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	60.750 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 10.4

D04 | AUFWERTUNG DES PARKFRIEDHOFS



Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraum und Stadtklima
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt und Inszenierung des historischen Stadtgrundrisses ▪ Erhalt wertvoller Freiflächen ▪ Zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung des Mobiliars (Bänke, Mülleimer) ▪ Barrierefreie Weggestaltung ▪ Informationstafeln (2 Stück, über Hauptwegenetz und Standort)
Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Maßnahmenträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Werl
Realisierungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelfristig (2024-2026)
Kosten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtkosten 	100.000 € (75.000 € für 30 neue Bänke à 2.500 €, 14.000 € für neue Mülleimer (20 à 700€), 11.000 € für sonstige Maßnahmen)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evtl. Einnahmen 	–
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuwendungsfähige Ausgaben 	100.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anteil beantragte Förderung 	70.000 € (70% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenanteil 	30.000 € (30% der zuwendungsfähigen Ausgaben)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungsgrund 	FRL 2008: 10.4