Rheda-
Wiedenbrück

Stadt Rheda-Wiedenbrück

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)

für die Innenstadt Rheda

Dokumentation

Aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

Inhalt

1.	**Einführung**	**8**
1.1	Aufgabenstellung	8
1.2	Das Instrument des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes	9
1.3	Der Planungs- und Beteiligungsprozess	11
2.	**Rahmenbedingungen**	**15**
2.1	Lage im Raum	15
2.2	Historische Entwicklung	15
2.3	Das Untersuchungsgebiet	19
2.4	Strukturdaten	20
2.5	Planungsvorgaben	23
2.6	Private Investitionen	35
3.	**Bestandsanalyse**	**39**
3.1	Nutzungsstruktur	39
3.2	Verkehr	45
3.3	Grünstrukturen	49
3.4	Stadtbild	53
4.	**Leitbild und Handlungsfelder**	**58**
4.1	Leitbild und Zielvorstellungen	58
4.2	Handlungsfelder	61
5.	**Maßnahmen**	**89**
5.1	Maßnahmenplan	89
5.2	Impulsprojekte: Maßnahmenbündel für Detailbereiche	89
5.3	Maßnahmenkatalog	97
6.	**Umsetzungsstrategien**	**102**
7.	**Schlussbemerkung**	**111**
	Teilnehmer des Lenkungskreises	**113**
	Quellen- und Abbildungsverzeichnis	**114**
	Anlagen	

Schrägluftbild mit Blick von Süden auf Rheda

Liebe Bürgerinnen und Bürger, sehr geehrte Leserinnen und Leser,

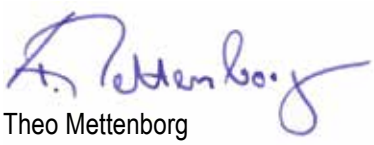
nach gut einem Jahr intensiver Arbeit ist das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt Rheda fertiggestellt und in seiner Sitzung am 29.10.2018 vom Rat unserer Stadt verabschiedet worden. In Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern unserer Stadt wurde ein Konzept erarbeitet, mit dem wir die Weichen für unsere Innenstadt Rheda auf Zukunft stellen. Die Überlegungen für die notwendigen städtebaulichen Erneuerungen des Stadtkerns Rheda mit unserem schützenswerten altstädtischen Kleinod sind umfangreich. Maßnahmen und Projekte müssen mit Bedacht, nachhaltig und wertig geplant und sinnvoll miteinander verbunden werden. Die vielfältigen Qualitäten der Innenstadt Rheda gilt es zu bewahren und zu entwickeln. Dafür kann das vorliegende integrierte Stadtentwicklungskonzept für unsere Innenstadt Rheda als Meilenstein dienen.

Ich danke allen, die zum guten Gelingen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Stadtteil Rheda beigetragen haben. Mein besonderer Dank gilt den Rheda-Wiedenbrücker Bürgerinnen und Bürgern, die sich aktiv in den Planungsprozess eingebracht haben. Ich lade Sie alle ganz herzlich ein, sich auch weiterhin intensiv an den Prozessen der kommunalen Entwicklung zu beteiligen und sich mit Ihren Wünschen und Vorstellungen einzubringen.

Mit dem ISEK haben wir eine hervorragende Handlungsgrundlage für eine langfristige positive Entwicklung unserer Innenstadt Rheda geschaffen. Das Konzept bildet einen Rahmen, der nun aktiv von Politik, Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern unserer Stadt mit Leben gefüllt werden muss. Lassen Sie uns also gemeinsam unsere Stadt noch schöner und liebenswerter machen!

Es grüßt Sie ganz herzlich

Ihr



Theo Mettenborg

1. EINFÜHRUNG

1. Einführung

1.1 Aufgabenstellung

Für die Gesamtstadt und den Stadtteil Rheda wurden in den vergangenen Jahren - und auch aktuell - einige Konzepte erarbeitet. Hierzu gehören u.a. das Einzelhandelskonzept, das Mobilitätskonzept Radverkehr und die Mehrfachbeauftragung zum Doktorplatz. Parallel dazu wird seit einiger Zeit – ausgehend vom Masterplan 2020+ - kontinuierlich im Forum „Attraktivität der Innenstädte“ den Fragen nachgegangen, wie die Innenstädte von Rheda und Wiedenbrück als attraktive Stadtteilzentren in Zukunft erhalten bleiben können.

Neben der konzeptionellen Arbeit zur Stadtentwicklung hat sich die Innenstadt Rheda in den letzten Jahren auch baulich verändert. Im Bereich des Bahnhofs wurde auf der nördlichen Seite eine Fußgängerunterführung realisiert. Ferner entstanden sowohl im Bahnhofsquartier als auch am Neuen Wall neue Wohn- und Geschäftsgebäude. Straßenzüge wie die Herzebrocker Straße und die Wilhelmstraße wurden in Stand gesetzt. Weitere Bauprojekte sind in Planung (siehe Kap. 2.6).

Um diese Konzepte, Entwicklungen und Maßnahmen zusammen zu fassen, den Status quo der Innenstadt zu bewerten und in eine Gesamtstrategie einzubetten, ist zu diesem Zeitpunkt die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für die Innenstadt Rheda von entscheidender Bedeutung.

In Zusammenarbeit mit den Bürgern der Stadt ist ein Konzept erarbeitet worden, welches die Weichenstellung für die Zukunft der Innenstadt formuliert. Zentrale Fragen der funktionalen und gestalterischen Stadtentwicklung wurden untersucht, von allen Seiten beleuchtet und diskutiert. Maßnahmen werden nun auf den Weg gebracht, damit die Innenstadt von Rheda auch in Zukunft ihre zentrale Rolle für Wirtschaft und Kultur sowie als Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben erfüllen kann. Das Ziel des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) ist es, die Innenstadt nachhaltig zu stabilisieren und aufzuwerten.

Die Ergebnisse der verschiedenen Arbeitsphasen wurden dabei intensiv mit den Bürgern der Stadt in verschiedenen Foren und Planungswerkstätten sowie mit dem Vertretern wichtiger Institutionen und der Politik im Lenkungskreis diskutiert.

Der Rat der Stadt Rheda-Wiedenbrück beschloss 2017, ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Rheda erstellen zu lassen. Die Erarbeitung erfolgte von Oktober 2017 bis zum Sommer 2018. Der Rat der Stadt Rheda-Wiedenbrück hat das ISEK in seiner Sitzung am 29.10.2018 als Handlungskonzept für die Entwicklung der Innenstadt beschlossen.

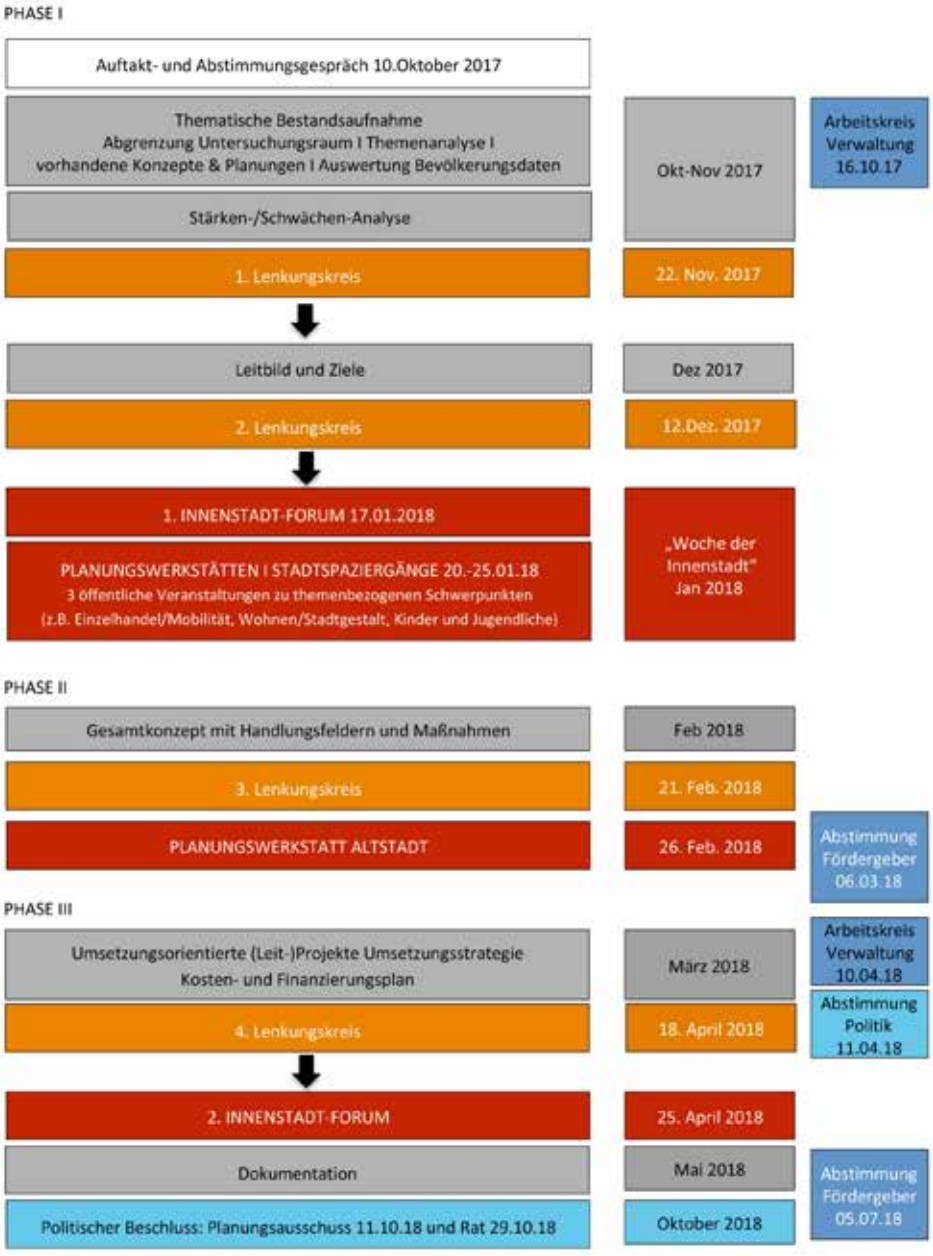
1.2 Das Instrument des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

Das ISEK definiert Ziele und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung nachhaltiger Strukturen. Als Ergebnis soll ein Handlungs- und Maßnahmenprogramm die weitere Entwicklung der Innenstadt begleiten, planerische Entscheidungen vorbereiten und Abhängigkeiten im Gesamtkonzept verdeutlichen.

Hinsichtlich eines effizienten Einsatzes öffentlicher und privater Finanzmittel bildet das ISEK die Grundlage für die Förderung von Maßnahmen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung. Dabei ist zur erfolgreichen Umsetzung der Konzeptinhalte eine nachhaltige Konsensbildung durch das Zusammenwirken der öffentlichen und privaten Akteure Ziel und Voraussetzung.

Luftbild

Ablaufschema



1.3 Der Planungs- und Beteiligungsprozess

Für das ISEK „Innenstadt Rheda“ erfolgte eine detaillierte Bestandsaufnahme und Analyse der Stärken und Schwächen der Innenstadt. Die anschließend formulierten Ideen für die Leitbilder und Ziele einer qualitätsvollen Innenstadtentwicklung wurden intensiv mit der Öffentlichkeit diskutiert. Hierzu wurden Gesprächsrunden im Lenkungskreis und in Planungswerkstätten durchgeführt.

Der Lenkungskreis begleitete den Planungsprozess in vier Sitzungen. Er war zusammengesetzt aus wichtigen Akteuren verschiedener Institutionen aus den Bereichen Einzelhandel, Wohnungswirtschaft, Soziales, Kultur und Stadtgestaltung sowie aus Vertretern der Politik. Die wesentlichen Ergebnisse aller Arbeitsstufen wurden evaluiert und die dann folgenden Schritte für die Konzepterarbeitung vorbereitet.

Die Plattform für die öffentlichen Diskussionen boten zwei „Innenstadt-Foren”, die in den entscheidenden Phasen des Planungsprozesses durchgeführt wurden. Hier wurden die bisherigen Ergebnisse vorgestellt und im Rahmen eines „World-Cafés“ die Ideen diskutiert und von den Bürgern bewertet. Im ersten Forum wurde die Bestandsaufnahme sowie Leitbild und Ziele behandelt, im zweiten Forum wurde der Maßnahmenkatalog vorgestellt und abschließend diskutiert.

Als Ebene für spezielle Sachfragen wurden vier Planungswerkstätten mit vorherigen Stadtspaziergängen zu verschiedenen Themen durchgeführt. Hier wurden die „Experten vor Ort“, d.h. die Eigentümer, Standortbetreiber und Bewohner der Innenstadt gebeten, ihre Sicht der Dinge darzustellen. Informationen und Ideen wurden gesammelt, sowie Problem- und Handlungsschwerpunkte herausgestellt.

Eine große Transparenz des Planungsprozesses durch eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit sollte Verständnis für das Vorgehen schaffen und nachhaltig die Identifikation der Beteiligten mit den Planungszielen sicher stellen. Nur so kann die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge auf privater und öffentlicher Ebene erreicht werden. Das rege Interesse und die konstruktiven Diskussionen zeigten die grundsätzliche Bereitschaft der Bürger, die örtlichen Belange mitzubestimmen und die Umsetzung von Maßnahmen mitzutragen.

Aus den Ergebnissen der Arbeitskreise und den Empfehlungen des Planungsbüros wurde schließlich ein Gesamtkonzept entwickelt, in dem aus dem Leitbild und den Zielen konkrete Maßnahmenvorschläge formuliert wurden.

World Café im 1. Innenstadt-Forum

Stadtspaziergang „Innenstadt für Alle“

Werkstatt „Innenstadt für Alle“ im Domhof

2. RAHMENBEDINGUNGEN

Lage im Raum

Halle
Versmold
Bielefeld
Steinhagen
A2
Sassenberg
Lage
Harsewinkel
Warendorf
Ems
Beelen
Gütersloh
Augustdorf
Herzebrock-
Clarholz
8 km
25 km
24 km
Verl
A33
Rheda-
Wiedenbrück
Ennigerloh
Oelde
Ems
35 km
Hövelhof
20 km
Rietberg
A2
Delbrück
Beckum
Wadersloh
Paderborn
Lippstadt
Salzkotten
Lippetal
A33

2. Rahmenbedingungen

2.1 Lage im Raum

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück liegt innerhalb der Emssandebene im südöstlichen Teil der westfälischen Tieflandbucht. Als Mittelzentrum befindet sich Rheda-Wiedenbrück im Spannungsgeflecht zwischen den Städten Gütersloh (Entfernung ca. 8 km), Lippstadt (ca. 20 km), Warendorf (ca. 25 km) sowie Bielefeld und Paderborn (ca. 35 km). Im näheren Umfeld befinden sich mehrere Grundzentren (z.B. Herzebrock-Clarholz, Langenberg) und weitere kleinere Mittelzentren (z.B. Oelde, Rietberg).

Die Doppelstadt Rheda-Wiedenbrück entstand im Rahmen der Kreisgebietsreform 1970 aus den bisher selbständigen Städten Rheda und Wiedenbrück, die seither zum Kreis Gütersloh im Regierungsbezirk Detmold gehören.

Die Stadt wird geprägt durch eine sehr gute verkehrliche Anbindung und verfügt über zwei Anschlussstellen an die Autobahn A2. Die A2 verläuft zwischen den Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück und bildet so eine trennende Wirkung im Stadtgefüge. Die regionale Anbindung erfolgt durch die B 61 und 64 sowie ein Netz aus Landes- und Kreisstraßen. Über den Bahnhof im Stadtteil Rheda ist die Stadt zudem an das Streckennetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Leistungsfähige Verbindungen bestehen insbesondere in Richtung Bielefeld, Paderborn und Hamm sowie über Warendorf nach Münster.

2.2 Historische Entwicklung

Die Stadt Wiedenbrück entwickelte sich ausgehend von der Gründung der Kirche St. Ägidius im Jahr 785. Schon 952 erhält Wiedenbrück Münz-, Markt- und Zollrechte. Wiedenbrück war Sitz des Amtes Reckenberg und damit Exklave des Hochstiftes Osnabrück.

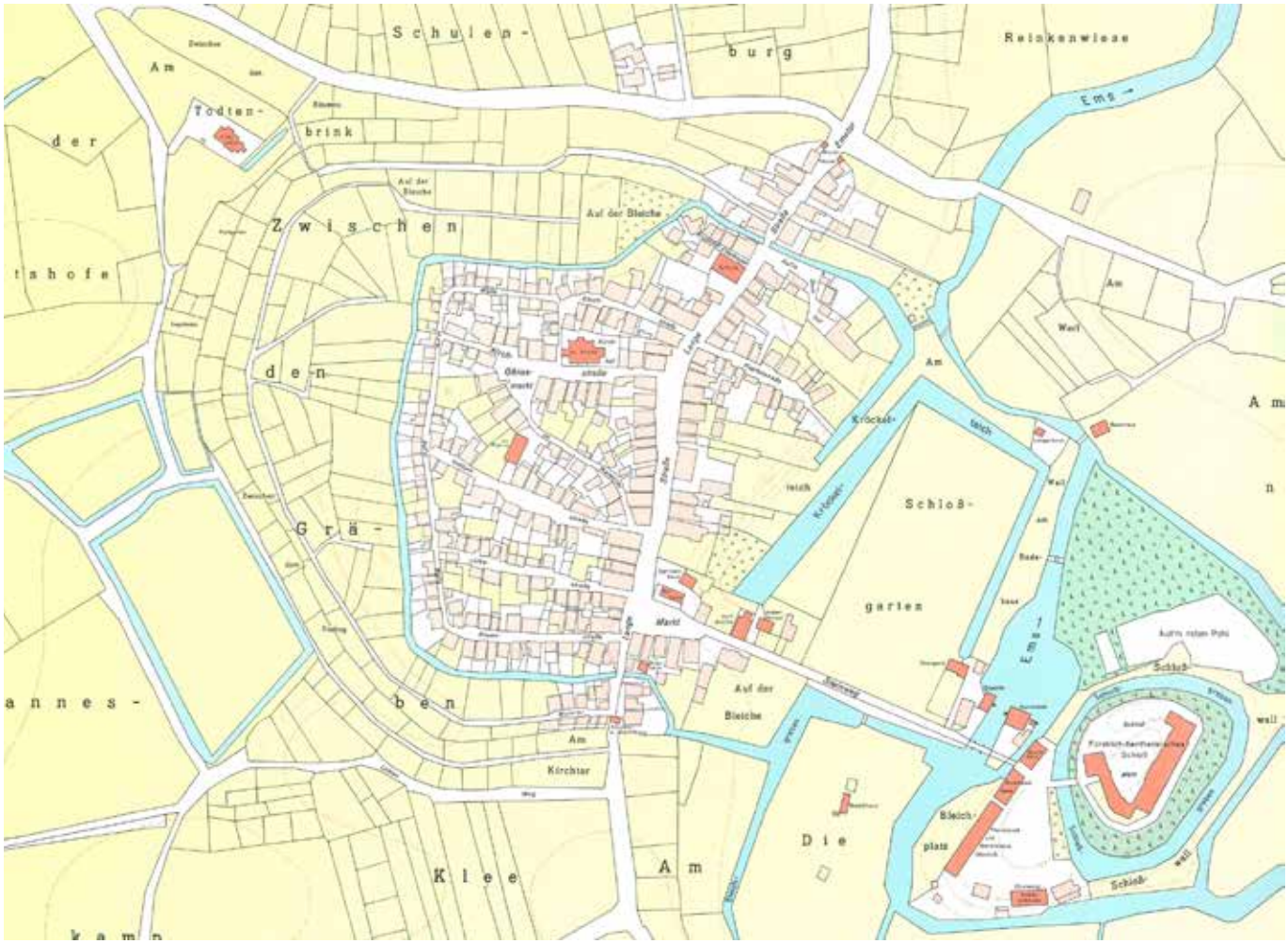
Rheda wird erstmals 1088 urkundlich erwähnt. Seit ihrer erstmaligen Erwähnung 1170 war die Burg bzw. das spätere Schloss Rheda Mittelpunkt der Herrschaft Rheda. Der Fürstbischof Gerhard, Graf von Oldenburg gründet die Altstadt Rheda nach dem Vorbild Osnabrücks.

Im 16. und 17. Jahrhundert beeinflussen mehrere Ereignisse die Entwicklung der beiden Städte. Die Pest und die Folgen des 30-jährigen Krieges führen zu einem Rückgang der Bevölkerung. Nach dem Krieg bleibt Rheda evangelisch, Wiedenbrück wird im Rahmen der Gegenreformation katholisch. Wirtschaftlich gewinnt die Leinenweberei an Bedeutung.

Ab dem 19. Jahrhundert wachsen Rheda und Wiedenbrück in Folge der Industrialisierung und der verkehrsgünstigen Lage der wichtigen Postwegeverbindungen Berlin – Düsseldorf/Köln und Münster – Paderborn. Hinzu kommt der Anschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn sowie an die Nebenstrecke Münster-Lippstadt. Im Wesentlichen entwickeln sich die Tabak-, Fleisch- und Metallwarenindustrie sowie die Möbelindustrie.

Im Rahmen der kommunalen Neugliederung im Jahr 1970 werden Rheda und Wiedenbrück mit den Orts- und Bauernschaften Batenhorst, Lintel, St. Vit und Nordrheda-Ems zur Doppelstadt Rheda-Wiedenbrück zusammengefasst.

Urkataster 1822



- **Stadtteil Rheda**

Bis zur Industrialisierung im 19. Jahrhundert entwickelt sich die Stadt Rheda innerhalb ihrer Stadtgrenzen (siehe Urkataster von 1822). Die Siedlung wird von einem Stadtgraben im Norden, Westen und Süden umschlossen. Von Nord nach Süd durchquert die Lange Straße (heute Berliner Straße) die Stadt. Die Stadttore Kirchtor und Emstor an der Langen Straße bilden die Zugänge. Innerhalb der Stadt sind der Gänsemarkt (heute Quartier Rathaus) und der Markt (heute Doktorplatz) mit der Langen Straße die wichtigsten funktionalen Versorgungsbereiche.

Im Osten der Siedlung liegt das Schloss Rheda und der dazugehörige weitläufige Schlossgarten, der durch den Kröckelteich, die Ems und den Bleichgraben umschlossen wird. Das Schloss ist über die gradlinige Achse des Steinwegs zum Markt mit der Stadt verbunden.

Nach der kommunalen Neugliederung und der Zusammenlegung der Städte Rheda und Wiedenbrück wird in den 1970er/80er Jahren die städtebauliche Sanierung der Altstädte vorangetrieben. Es wird beschlossen, dass im Stadtteil Rheda mit der Flächensanierung begonnen werden soll, um Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen sowie die Stadthygiene im dicht bebauten Altstadtbereich zu verbessern. In den 1970er Jahren erfolgt der Abriss des nördlichen Teils der Altstadt. Im Bereich des Gänsemarktes entsteht das neue Rathaus mit seinem 8-geschossigen Hochhausturm, welcher seitdem die kleinteilige Stadt überragt. Des Weiteren wird die Schloßstraße als neue Trasse zwischen Stadt und Schlosspark zur Entlastung der Berliner Straße gebaut. Der Doktorplatz bekommt hierdurch seine heutige Form. Zwei Parkdecks werden an der Schloßstraße und eines am Rathaus vorgesehen.

Nach Protesten der Bevölkerung und einem Wandel der Planungs- und Entwicklungsvorstellungen wird die Flächensanierung im Bereich der Widumstraße beendet. Hier befindet sich heute der Bruch zwischen der erhaltenen südlichen Altstadt mit vielen kleinteiligen Fachwerkhäusern, sowie dem nördlichen Teil, der durch Bauten der 1970er Jahre geprägt wird. Die Berliner Straße ist in Teilen erhalten.

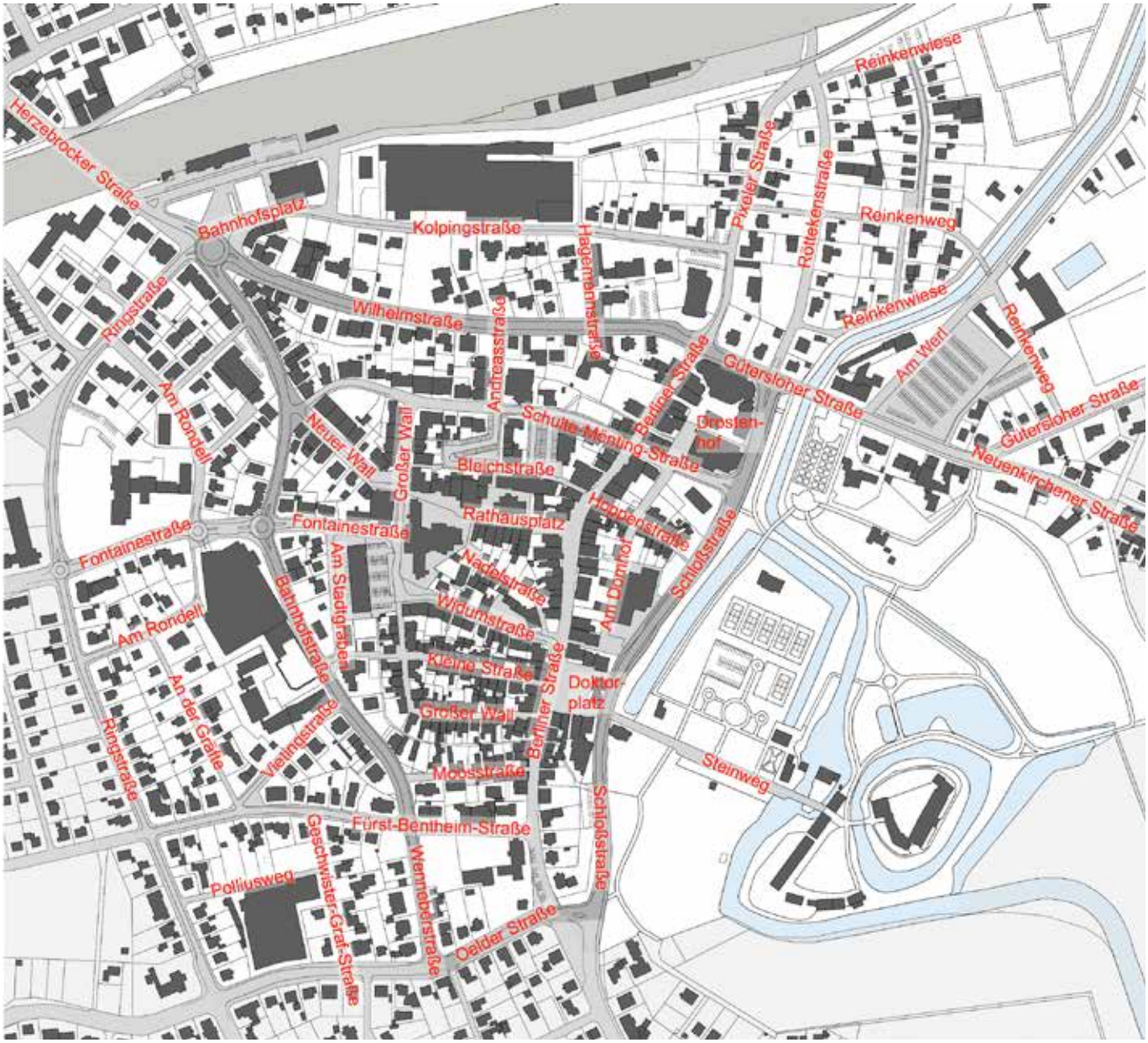
Für die Altstadt Wiedenbrücks wird im Gegensatz zu Rheda eine erhaltende Erneuerung beschlossen. Hierdurch ist die Wiedenbrücker Altstadt auch heute noch ablesbar.

1988 werden die beiden Städte Rheda und Wiedenbrück durch Gestaltung des neuen Naherholungsraums „Flora Westfalica“ im Rahmen der Landesgartenschau miteinander verbunden.

Baualtersklassen

- 1600-1850 Fachwerk
- 1850-1930 Gründerzeit
- 1930-1970
- 1970-2010
- Nach 2010

Lageplan


Herzebrocker Straße
Bahnhofsplatz
Kolpingstraße
Reinkenwiese
Pixeler Straße
Röttekenstraße
Reinkenweg
Reinkenwiese
Ringstraße
Wilhelmstraße
Hagemannstraße
Andreasstraße
Am Werl
Reinkenweg
Am Rondell
Neuer Wall
Großer Wall
Schulte-Menting-Straße
Berliner Straße
Gütersloher Straße
Drosten-hof
Gütersloher Straße
Bleichstraße
Neuenkirchener Straße
Rathausplatz
Hoppenstraße
Fontainestraße
Fontainestraße
Am Stadtgraben
Nadelstraße
Am Dömhof
Schloßstraße
Bahnhofstraße
Am Rondell
Widumstraße
Kleine Straße
Doktor-platz
An der Gräfte
Ringstraße
Vielingstraße
Großer Wall
Berliner Straße
Steinweg
Mobsstraße
Schloßstraße
Fürst-Bentheim-Straße
Geschwister-Graf-Straße
Wemmeberstraße
Polliusweg
Oelder Straße
N
50 m
100 m
200 m
300 m

2.3 Das Untersuchungsgebiet

Der Untersuchungsraum umfasst den Bereich der erweiterten Innenstadt Rheda in folgenden Begrenzungen:

- Im Norden bildet die Straße „Auf der Schulenburg“ direkt nördlich der Bahnstrecke die Grenze des Untersuchungsraums.
- Im Osten verläuft die Grenze entlang der Straßen Binsenweg, Parkstraße und Gütersloher Straße und bezieht somit die Freizeit- und Sportflächen „Am Werl“ in das Untersuchungsgebiet ein. Im Südosten bildet der Schlosspark die Begrenzung des Plangebiets.
- Im Süden verläuft die Plangrenze entlang der Ems sowie entlang der Oelder Straße.
- Im Westen bildet die Ringstraße die Grenze des erweiterten Untersuchungsraums.

Im Folgenden wird unterschieden zwischen dem oben beschriebenen

- **Gesamt-Untersuchungsraum**, welcher auch die Randbereiche der Innenstadt beinhaltet und
- dem funktionalen Zentrum der **Innenstadt**.

Das funktionale Zentrum der Innenstadt Rheda deckt sich grob mit den historischen Stadtgrenzen aus dem Urkataster von 1822 und wird begrenzt durch die Bahnhofstraße im Westen, die Oelder Straße im Süden, die Schloßstraße im Osten und durch die Wilhelmstraße im Norden. Hier befindet sich der maßgebliche Teil der innenstadtrelevanten Nutzungen.

Zum erweiterten Zentrum gehört heute auch der Bereich zwischen der Wilhelmstraße und den Bahnflächen, in welchem der Bahnhof und größere Potenzialflächen für die Innenstadtentwicklung liegen.

2.4 Strukturdaten

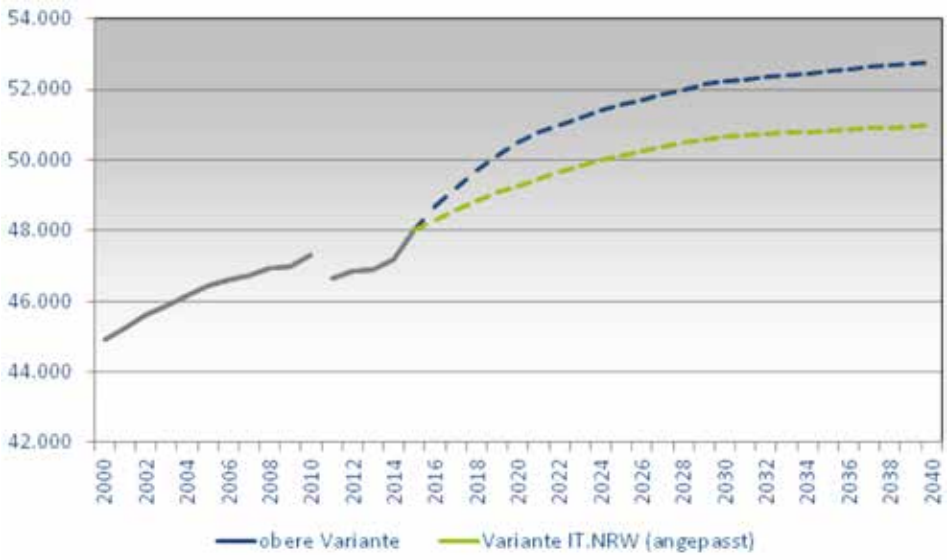
• Demographische Entwicklung

Die Gesamtstadt Rheda-Wiedenbrück zählt heute ca. 49.389 Einwohner. Im Stadtteil Rheda leben hiervon 22.964 Einwohner und in Wiedenbrück 21.776 (Stadt Rheda-Wiedenbrück, 01.01.2017).

Rheda-Wiedenbrück weist ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum auf. In den vergangenen 10 Jahren betrug das Wachstum ca. 6% und konnte somit im Vergleich zu anderen Mittelstädten ein deutlich stärkeres Wachstum verzeichnen. Für die Bevölkerungsprognosen werden die Daten des Statistischen Landesamtes NRW (IT.NRW) sowie der Bertelsmann Stiftung zugrunde gelegt. Die Prognose der Bertelsmann Stiftung geht von einer Stagnation der Bevölkerungszahl bis 2025 aus. Die Berechnungen des IT.NRW ergeben hingegen ein starkes Wachstum der Bevölkerung von rund 6,5% bis 2025. Dies würde eine Fortsetzung der Zunahme der Bevölkerungszahl entsprechend der vergangenen Jahre bedeuten.

Das Wachstum wird hierbei deutlich von Wanderungsgewinnen beeinflusst. Der Hauptanteil dieses Zuwanderungsstroms innerhalb des Landes NRW fällt dabei (IT. NRW, 01.01.2017) auf die Stadt Gütersloh und die Gemeinde Herzebrock-Clarholz. Die meisten Abwanderungen erfolgen ebenfalls in die genannten Kommunen. Damit haben die Nahwanderungen für Rheda-Wiedenbrück eine besondere Bedeutung. Betrachtet man die Wanderungen bezogen auf die Altersgruppen, so ist festzustellen, dass der Hauptanteil der Zugewanderten der mittleren Altersgruppe entspricht - also potenziell Familien. Insgesamt betrachtet (innerhalb und außerhalb des Landes NRW) fällt der größte positive Wanderungssaldo auf das Ausland.

Die Altersstruktur wird sich - dem bundes- und landesweiten Trend entsprechend - zu



Bevölkerungsprognose (IT.NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH)

einer älter werdenden Bevölkerung hin verändern. Während der Anteil der Kinder und Jugendlichen tendenziell abnimmt, nimmt der Anteil an über 65-Jährigen deutlich zu.

Im Untersuchungsgebiet leben rund 7.270 Einwohner (Stadt Rheda-Wiedenbrück, 01.01.2017). Demnach lebt ca. 1/3 der Bevölkerung des Stadtteils Rheda in der Innenstadt. Der Altersdurchschnitt liegt leicht über dem der Gesamtstadt. Ein besonderes Merkmal des Stadtteils Rheda und insbesondere des Untersuchungsraums ist der vergleichsweise hohe Anteil der ausländischen Bevölkerung, der im Untersuchungsgebiet bei ca. 30% liegt. Der Anteil in der Gesamtstadt Rheda-Wiedenbrück liegt bei 17%. Hier sind die in Rheda-Wiedenbrück gemeldeten Personen mit Hauptwohnsitz berücksichtigt. Zusätzlich sind im Stadtteil Rheda ein Großteil der im produzierenden Gewerbe beschäftigten Leiharbeiter untergebracht (siehe Wirtschaftsstruktur).

- **Fazit**

Insgesamt bietet die zentrale Versorgungsfunktion und die vorhandene Dichte an sozialer Infrastruktur eine große Chance, die Innenstadt Rheda auch langfristig als Wohnstandort zu entwickeln. Die Voraussetzungen, um die Anforderungen älterer Mitbürger an ihren Wohnstandort zu erfüllen, sind gut. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird die Innenstadt jedoch vor besondere Herausforderungen gestellt. Die Anpassung des Wohnungsbestandes und des öffentlichen Raums (Stichwort „Barrierefreiheit“) an die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft wird zunehmend an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig gilt es aber auch, die Anforderungen von Kindern, Jugendlichen und Familien zu beachten.

Des Weiteren muss künftig verstärkt die Integration der ausländischen Bevölkerung und der Bürger mit Migratonshintergrund in den Fokus gerückt werden, um ein verständnisvolles Miteinander in der Stadtgesellschaft zu stärken. Hierbei ist auch die Gesamtstadt einzubeziehen, um einen ausgeglichenen Anteil im gesamten Stadtgebiet zu erreichen.

- **Wirtschaftsstruktur**

Der Wirtschaftsstandort Rheda-Wiedenbrück hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt. Die Zahl der Beschäftigten und der Umsatz der Unternehmen sind bis heute stetig gestiegen ist.

Das Statistische Landesamt NRW (IT.NRW) veröffentlicht zu 30.6.2017 folgende Daten:

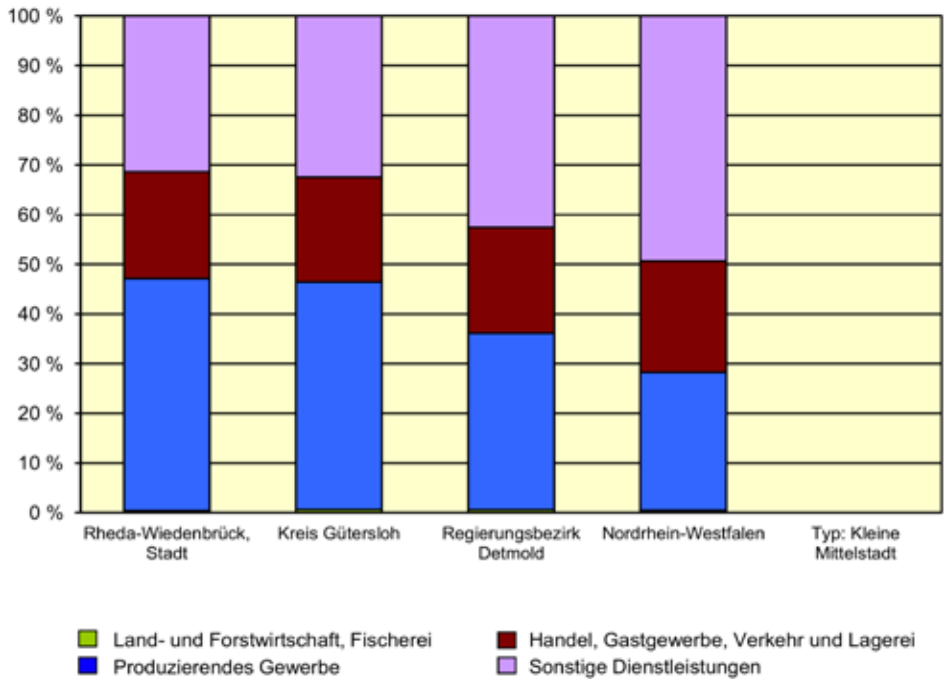
Der Hauptteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeitet im Wirtschaftszweig produzierendes Gewerbe (47%). Dies entspricht den Zahlen des Kreises Gütersloh, liegt aber deutlich über den Werten des Landes NRW. Zweitgrößter Wirtschaftszweig in Bezug auf die sozialversicherten Beschäftigten sind die sonstigen Dienstleistungsbereich (33%), gefolgt von Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei (20%). Der letztgenannte Anteil entspricht dem des Landesdurchschnittes. Der Anteil der Beschäftigten im Zweig „Sonstige Dienstleistungen“ liegt mit 33% unter dem Durchschnitt des Landes NRW.

Bemerkenswert ist der deutlich überdurchschnittliche Umsatz des produzierenden Gewerbes in Rheda-Wiedenbrück. Dabei werden 84% des Umsatzes von Betrieben der Herstellung von Nahrungs- und Futtermittel erwirtschaftet (zum Vergleich Land NRW 11%, Kreis Gütersloh 36%). Der Anteil der Betriebe (27%) und der Beschäftigten (24%) dieses Sektors liegt bei rund einem Viertel der Gesamtbetriebe bzw. –beschäftigten. Im Land NRW arbeiten dagegen nur 8% der Beschäftigten im Bereich Herstellung von „Nahrungs- und Futtermittel“, die Zahl der Betriebe in NRW liegt bei 9,5%.

In Rheda-Wiedenbrück wird der Hauptanteil durch den fleischverarbeitenden Betrieb Tönnies Lebensmittel GmbH & Co.KG erwirtschaftet, der in Rheda ansässig ist und zu den größten Schlachtereien in Europa zählt. Der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten wird noch ergänzt durch eine hohe Zahl an Leiharbeitern ausländischer Unternehmen, die zeitlich begrenzt im Betrieb beschäftigt werden. Dies wirkt sich insbesondere auf den Wohnungsmarkt in Rheda aus.

Viele Beschäftigte des verarbeitenden Gewerbes in Rheda-Wiedenbrück sind zudem in Betrieben zur Herstellung von Metallerzeugnissen (15%) sowie in Betrieben zur Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (18%) tätig. In der Herstellung von Möbeln finden sich 7% der Beschäftigen.

Aussagen zum Wirtschaftszweig „Handel“ werden im Kapitel 2.5 Planungsvorgaben, Einzelhandelskonzept aufgeführt.



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (IT.NRW, 30.6.2015)

2.5 Planungsvorgaben

Die Aussagen der vorliegenden Konzepte sind als Grundlagen in das ISEK eingeflossen. Ziele und Maßnahmen mit Bezug auf den Untersuchungsraum werden berücksichtigt.

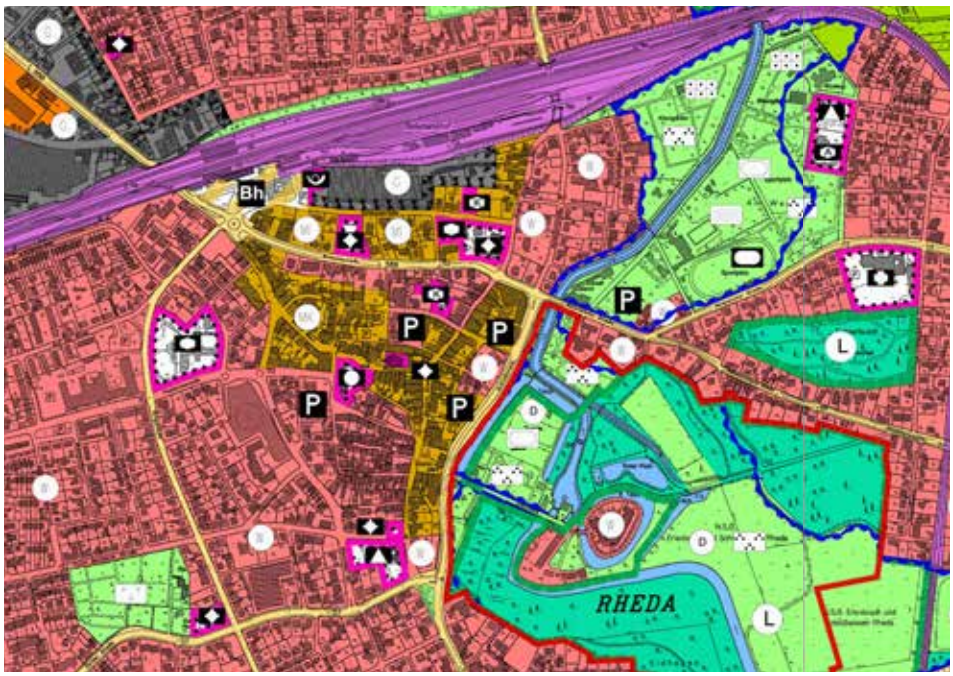
Das ISEK ist in seinen Aussagen nicht an die Vorgaben bestehender Bauleitpläne gebunden. Das Konzept soll vielmehr die sich derzeit aufdrängenden Handlungsfelder analysieren und Maßnahmen aufzeigen. Gegebenenfalls müssen die existierenden Bauleitpläne zur Umsetzung der im Konzept formulierten Maßnahmen geändert oder neu aufgestellt werden.

Bauleitplanung

• Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan für die Stadt Rheda-Wiedenbrück wurde im Jahr 1986 wirksam. Er stellt für die Innenstadt die unten abgebildeten Flächennutzungen dar.

In der Innenstadt ist der nordwestliche und östliche Bereich als Kerngebiet dargestellt. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um die Flächen entlang der nördlichen Bahnhofstraße, Neuer Wall, Schulte-Mönting-Straße und Großer Wall bis zur Bleichstraße, Rathausplatz und Berliner Straße. Mischgebiet ist zwischen der Wilhelmstraße und der Kolpingstraße sowie im östlichen Teil der Kolpingstraße dargestellt. Nördlich der Kolpingstraße befindet sich eine gewerbliche Baufläche. Weitere gewerbliche Bauflächen befinden sich im Bereich Herzebrocker Straße. Der Rest des Untersuchungsraums sowie das Schloß Rheda sind im Wesentlichen als Wohnbauflächen dargestellt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan (mit Änderungen, Stand 2009)

Zahlreiche Gemeinbedarfseinrichtungen und Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des öffentlichen und privaten Bereichs sind im FNP gekennzeichnet:

- Öffentliche Verwaltungen: Rathaus
- Schulen: Wenneber Schule
- Kirchen und kirchl. Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen: Kath. St. Clemenskirche und Gemeindezentrum, Ev. Stadtkirche und Gemeindehaus, Neuapostolische Kirche
- Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen: Jugendzentrum Alte Emstorschule, Seniorenheim St. Elisabeth, Kath. Kita St. Clemens, Kath. Kolping Kita, Ev. Kita „Sonnenschein“
- Sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen: Sportplatz
- Einrichtungen der Post

Die Straßen L 586 Herzebrocker Straße/ Wilhelmstraße sowie die Kreisstraßen Schloßstraße und Oelder Straße und die Gemeindestraße Ringstraße sind als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen im Flächennutzungsplan eingetragen. Der Bahnhofsbereich ist als Verkehrsfläche gekennzeichnet. Die Bahnlinien und die zugehörigen Betriebsflächen sind als Bahnanlagen dargestellt.

Der östliche Teil des Untersuchungsraums ist als Grünfläche, mit den Zweckbestimmungen Parkanlage, Dauerkleingärten, Sportplatz und Freibad sowie in Teilen als Fläche für die Forstwirtschaft dargestellt. Hierbei handelt es sich im nordöstlichen Bereich um den Sport-, Freizeit- und Naherholungsbereich „Am Werl“ und südlich der Gütersloher Straße um den Schlosspark und das ehemalige Gelände der Landesgartenschau, die Flora Westfalica.

Die Grünbereiche sind zusätzlich mit folgenden Umrandungen gekennzeichnet:

- Umgrenzung von Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses
- Umgrenzungen von Schutzgebieten im Sinne des Landschaftsschutzgebietes
- Umgrenzung von Gesamtanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen

• Bebauungspläne

Folgende Bebauungspläne sind im Untersuchungsraum rechtsverbindlich:

- 002 „Rh Oelder Straße/Ringstraße“
- 283 „Kolpingstraße“
- 298 „Vietingstraße“
- 300 „An der Ems“
- 384 „Neuer Wall“

- S 2 „Stadtkern Rheda“
- S 3a „Stadtkern Rheda“
- VEP 4.1 „SO Bahnhofstraße“

• Sonstige Satzungen

- Satzung für die Gestaltung und zum Schutz des Orts- und Straßenbildes in der Stadt Rheda-Wiedenbrück für den Bereich der Altstadt Rheda (Gestaltungs- und Traufgassensatzung Altstadt Rheda) vom 13.12.1984, geändert durch die 1. Änderungssatzung vom 25.04.1991
- Satzung der Stadt Rheda-Wiedenbrück über die Erhaltung baulicher Anlagen vom 25.02.1985, geändert durch die 1. Änderungssatzung vom 16.10.2001

Übergeordnete Konzepte

• Masterplan 2020+

Der Masterplan 2020+ (Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück 2010), gültig mit Ratsbeschluss vom 10.10.2011, dient als Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Es handelt sich um eine querschnittsorientierte Konzeption, in der grundsätzliche Leitlinien und Ziele aufgezeigt, Entwicklungsflächen definiert und Maßnahmen zu Schwerpunktbereichen entwickelt wurden.

Die folgenden wesentlichen Ziele wurden im Masterplan für den Stadtteil Rheda definiert:

- Entwicklung einer Kulturachse zwischen Schloss, Innenstadt und Bahnhof
- Verbesserung der Anbindung an den Schlosspark
- Aufwertung der Stadtkerneingänge
- Nutzung von Potenzialflächen (Kolpingstraße, Brennerei Pott-Hartwig)

Entwicklungskonzept für den Schwerpunktbereich Rheda im Masterplan 2020+ (Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück 2010)

• Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Stadt und Handel, Dortmund 2017), gültig mit Ratsbeschluss vom 18.12.2017, stellt für den Stadtteil Rheda folgende Parameter fest:

- Stadtteilversorgungsfunktion: Kunden kommen größtenteils aus Rheda
- 84% der Besucher verbinden Einkaufen mit anderen Erledigungen (z.B. Dienstleistungen, Bank, Rathaus)
- Wesentliche Ergebnisse der Passantenbefragung: Erreichbarkeit und Parken werden als gut eingestuft, eher negativ bewertet wurden Möglichkeiten zum Bummeln und Verweilen, Warenvielfalt, Attraktivität des Gebäudebestandes und das gastronomische Angebot
- Assoziationen mit Rheda: unattraktiv, Wohnstandort, nichts los, Wochenmarkt
- Der zentrale Versorgungsbereich verfügt über geringe Verkaufsflächen und zu kleine

Größe der Ladenlokale

- Durchschnittliche Ladengröße ca. 125 qm (ohne Kaufland), Verkaufsflächen zwischen 300 und 800 qm fehlen

Ziel ist laut Einzelhandelskonzept, die Stärkung der Einzelhandelsfunktion des Zentrums durch

- Ergänzung/Ausbau des Sortimentsangebots
- Aktivierung von Flächenpotenzialen
- Ansiedlung von neuen Frequenzbringern
- Sicherung und Stärkung der Funktionsvielfalt: Gezielte Weiterentwicklung der Funktionsmischung

Im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes wurden für die Potenzialfläche Kolpingstraße beispielhaft die folgenden Flächenpotenziale für zentrenrelevante Sortimente ermittelt:

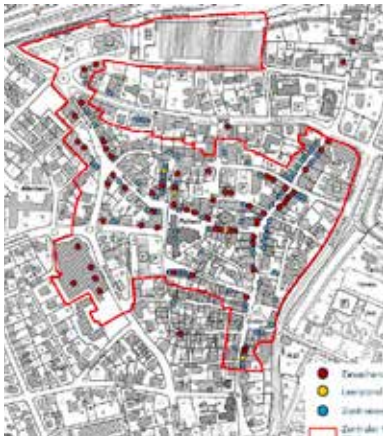
Sortimentsgruppe	Verkaufsflächenanhaltswerte aus städtebaulicher Perspektive
Nahrungs- und Genussmittel	Nur ergänzendes Angebot zum bestehenden strukturprägenden Lebensmittelmarkt: daher Lebensmittelvollsortimenter zu empfehlen rd. 2.000 m² VKF
Drogerie/Parfümerie/Kosmetik, Apotheken	rd. 600 m² VKF
PBS, Zeitungen/Zeitschriften, Bücher	rd. 700 m² VKF
Bekleidung	rd. 1.500 m² VKF
Schuhe/Lederwaren	-
GPK/Hausrat/Einrichtungszubehör	rd. 600 m² VKF
Spielwaren/Basteln/Hobby/Musikinstrumente	rd. 600 m² VKF
Sportartikel/Fahrräder/Camping	rd. 800 m² VKF
Bettwaren/Haus-Bett-/Tischwäsche	rd. 800 m² VKF

Verkaufsflächenanhaltswerte für die anstehende Flächenentwicklung (Stadt und Handel, Dortmund 2017)

Potenzialflächen zur räumlich-funktionalen Fortentwicklung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadtzentrum Rheda

- Kolpingstraße
- Bahnhofsvorplatz
- Parkplätze und Parkdecks
- ehemalige Brennerei Pott-Hartwig

Basierend auf dem Einzelhandelsbestand und unter Einbeziehung der Potenzialfläche Kolpingstraße erfolgte die räumliche Festlegung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadtzentrum Rheda (siehe Abbildung).



Räumliche Festlegung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadtzentrum Rheda (Zielkonzept)
(Stadt und Handel, Dortmund 2017)

- **Wohnen**

Parallel zur Bearbeitung des ISEK wurde eine Wohnraumstudie (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Dortmund 2018) durchgeführt. Die Ergebnisse wurden am 03.05.2018 im Bau-, Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss vorgestellt und flossen in die Bearbeitung des ISEK ein. Untersucht wurde die aktuelle und zukünftige Wohnungsnachfrage vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der gleichzeitigen Alterung der Bevölkerung.

Bis zum Jahr 2035 werden voraussichtlich ca. 2.800 neue Wohneinheiten benötigt, davon 1.480 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern. Neben der Entwicklung von Neubaugebieten sollte laut Wohnraumstudie die Entwicklung im Wohnungsbestand verfolgt werden. Barrierefreie Wohnungen in zentraler Lage gewinnen in Anbetracht des demographischen Wandels zunehmend an Bedeutung. Für private Eigentümer sollten über entsprechende Programme finanzielle Anreize geschaffen werden, Bestandsimmobilien instand zu halten oder zu sanieren.

Mit dem Ziel einer bedarfsgerechten Steuerung des geförderten Wohnungsbaus und einer qualitativ hochwertigen Projektentwicklung wurde eine Studie zur Angebots- und Standortsteuerung im Teilsegment geförderter Wohnungsbau (Planersocietät – Stadtplanung. Verkehrsplanung, Kommunikation, Dortmund 2008) durchgeführt.

Aktuell sind in Rheda-Wiedenbrück im öffentlich geförderten Wohnungssektor 1.391 Haushalte als wohnungssuchend gemeldet (Stadt Rheda-Wiedenbrück, 18.06.2018). Es wurde ein steigender Bedarf an preisgünstigem Wohnraum für die kommenden Jahre festgestellt. Der öffentlich geförderte Wohnungsbau übernimmt in Rheda-Wiedenbrück eine wichtige Rolle, da die Angebotsentwicklung im freifinanzierten Segment schwach ausgeprägt ist. Zwischen den Jahren 2017 und 2035 werden laut Wohnraumstudie planmäßig 591 Sozialmietwohnungen aus den Bindungen fallen. Der Bestand wird dabei ohne den Neubau von Sozialwohnungen von derzeit 960 Sozialwohnungen auf 369 im Jahr 2035 sinken. Die Schaffung von neuen öffentlich geförderten Wohnungen wird somit in den kommenden Jahren immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Insbesondere die zentralen Bereiche der Stadtteile Rheda und Wiedenbrück bieten gute Lagen für die Zielgruppen Senioren, Haushalte mit Kindern und kleine Haushalte. Auch bei der Nachverdichtung im Siedlungszusammenhang sollte geförderter Wohnungsbau berücksichtigt werden.

- **Mobilitätskonzept Radverkehr**

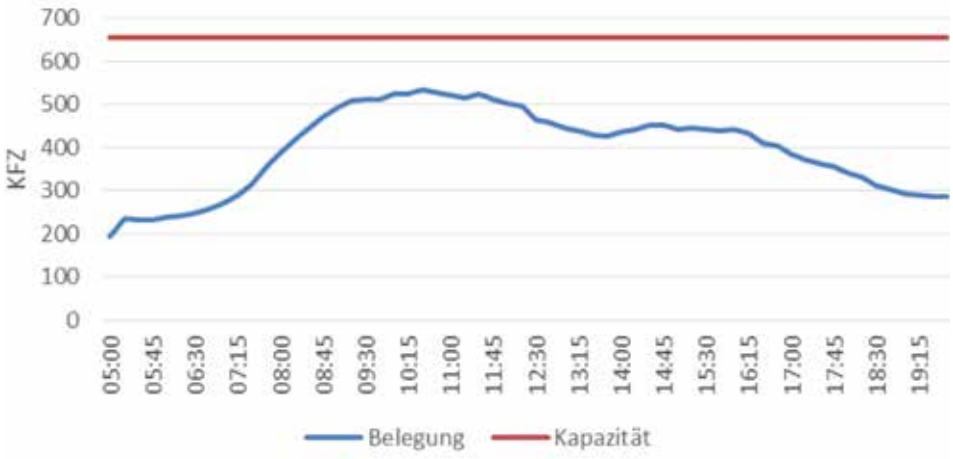
Das Mobilitätskonzept Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück (nts, Münster 2017) ist ein Handlungsleitfaden zur Behebung von Missständen und zur gezielten Nutzung regionseigener Potenziale. Es zeigt die Handlungsbereiche auf und verdeutlicht den erforderlichen Handlungsumfang für Kommunen, Kreis und Land.

Es konnten an verschiedenen Stellen Maßnahmen entwickelt und Vorschläge für neue Radverkehrsführungen auf der Strecke und in Knotenpunkte gemacht werden. Damit verbunden sind eine Attraktivitätssteigerung und eine verbesserte Verkehrssicherheit. Neben der Optimierung der bestehenden Radverkehrsanlagen, kann die Schaffung neuer Angebote z. B. in Form von Fahrradstraßen, welche den Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart fördert, mehr Sicherheit für Radfahrer hervorrufen. Zahlen belegen, dass der Absatz an E-Bikes eine kontinuierliche Steigerung in Deutschland erfährt. Entsprechend diesem Trend, gilt es sichere Fahrradabstellplätze zu schaffen und eine umfassende Ladeinfrastruktur einzurichten. Aufbauend können weitere Maßnahmen das Gesamtsystem der Mobilität fördern und so die Nutzung des Radverkehrs unterstützen.

- **Parkraumanalyse**

Die Bestandsaufnahme Stellplatznutzung in der Innenstadt Rheda im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (VSU, Herzogenrath 2018) hat sich bereits damit beschäftigt, inwieweit die wichtigen Parkplätze durch Bewohner oder Tagesnutzer (Beschäftigte, Kunden, Besucher) belegt sind. Untersucht wurden außerdem die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Im Ergebnis sind zur Belastungsspitze am Mittwochvormittag während des Wochenmarktes ca. 80 % der öffentlichen Stellplätzen in der Innenstadt belegt. Zu dieser Zeit wurde auch ein hohes Aufkommen an Parksuchverkehr festgestellt.

Im folgenden werden mögliche Strategien für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr kurz dargestellt:



Stellplatzbelegung der ausgewählten Stellplatzanlagen am Mittwoch Vormittag, Summe ohne Werlplatz (VSU, 2018)

Strategie: Optimierung Form der Parkierungsanlagen

- Ungünstiges Verhältnis von Stellplätzen zu den Erschließungsflächen (Rampen), zu kleine Anlagen, ungünstige Ausnutzung der Grundstücksflächen
- Reduzierung der kleinen Anlagen (Drostenhof, Doktorplatz) zugunsten einer größeren: z.B. Schaffung eines neuen Parkhauses im Bereich Am Stadtgraben/Rathaus
- Hohe Wirtschaftlichkeit aufgrund von Flächengröße, hoher Bedarf durch Verwaltung, Anwohner, Kunden
- Hochwertige gestalterische Einbindung erforderlich
- Schaffung von Stellplätzen im Straßenraum: Parkstreifen im Rahmen der Neugestaltung Schloßstraße

Strategie: Zeitliche Entzerrung der Spitzenbelastung

- Spitzenbelastung am Vormittag wird ausgelöst durch die Beschäftigten der Verwaltung und die Kunden des Wochenmarktes
- Verlagerung der Marktzeit auf den Nachmittag oder Verlagerung der Öffnungszeiten der Verwaltung auf den Nachmittag (nur Mittwoch)

Strategie: Reduzierung des Bedarfs

Ansatzpunkt: Stellplatzbedarf der Verwaltung

- Optimierung der Fahrradabstellanlagen: kostenlose, gesicherte Anlagen, Lademöglichkeiten für E-Bikes, Umkleide- und Duschmöglichkeiten, Trockenschränke für nasse Kleidung
- Bereitstellen von Dienstfahrrädern
- Teilnahme am Jobrad-Programm (z.B. Pedelecs) mit Unterstützungskomponente
- Mitarbeiterstellplätze werden im neuen Parkhaus/Tiefgarage gebührenpflichtig (Förderung alternativer Verkehrsmittel), Innenstadt Straßenraum mit Beschränkungen, kostenlose Stellplätze am Werlplatz
- Umstellung des Verwaltungsbetriebs mit hohem Anteil flexibler Arbeitszeit/Home-Office

Ansatzpunkt: Förderung alternativer Mobilität

- Verbesserung der Infrastruktur: Schaffung von Abstellanlagen mit hoher Sicherheitsqualität und Einrichtung für Lademöglichkeiten von E-Bikes

Strategie: Reduzierung des Parksuchverkehrs

- Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems zu den größeren öffentlichen Stellplatzanlagen: Hierdurch können nicht nur Parksuchverkehre, sondern auch Überkapazitä-

ten abgebaut werden

Parkraumbewirtschaftung:

- Reduzierung des Innenstadtparkens auf Anwohnerparken
- Erforderliche Besucherstellplätze in zusammenhängenden Anlagen an strategischen Stellen (Bleichstraße, Schlossstraße Süd, Wilhelmstr. 35), Bewirtschaftung mit Parkscheibe max. 4 Stunden
- Staffelung von Parkgebühren
- Kostenloses Angebot ohne Zeitbeschränkung am Werlplatz
- Abbau von Stellplätzen in belasteten Straßen

Strategie: Optimierung Straßenverkehrsordnung

- Verkehrsregelungen im Innenstadtbereich innerhalb des Erschließungsrings sind derzeit nicht einheitlich
- Straßen im Trenn- und Mischprinzip mit verschiedenen Geschwindigkeitsvorgaben und Fußgängerzone
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität kann nur durch Zurücknahme des fließenden Verkehrs erfolgen
- Verkehrsmengen in der Innenstadt erfordern keine Straßen im Trennprinzip, außer Zufahrt Hauptparkgarage (Mischprinzip bis ca. 200 Kfz/Std, gemäß RASt 06)

Straßenverkehrsordnung erlaubt Zonenausweisungen z.B.:

- Der gesamte Bereich könnte innerhalb des Straßenrings beschildert werden als verkehrsberuhigter Bereich (außer Zufahrt Parkhaus Rathaus)
- Eine Parkverbotszone mit der Zusatzbezeichnung: Parken auf gekennzeichneten Flächen frei bzw. zeitlich begrenzt mit Parkscheibe
- Bewohnerparken: Vorhaltung des öff. Straßenraums ausschließlich für Bewohner
- Bereich der bisherigen Fußgängerzone: zusätzlich Verbot für Kfz aller Art, Radverkehr frei
- Parkraumbewirtschaftung erfordert eine kontinuierliche Überwachung durch das Ordnungsamt, für eine teilweise Gegenfinanzierung des zusätzlichen Personals wird die Einführung von Parkgebühren angeregt

• Verkehrsuntersuchung Knotenpunkte

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung (Röver Beratende Ingenieure VBI, Gütersloh 2017) wurde die innerstädtische Verkehrsachse der L 568 und insbesondere die Knotenpunkte Wilhelmstraße/Pixeler Straße, Wilhelmstraße/Schloßstraße und Gütersloher Straße/Neuenkirchener Straße betrachtet. Ziel war es grundsätzliche Ideen zur Verbesserung der Verkehrssituation durch Anpassung der signaltechnischen Abläufe und baulicher Veränderung zu entwickeln. Im Bereich der baulichen Maßnahmen sind ver-

schiedene Varianten und Teilmaßnahmen untersucht worden, u.a. die Verbesserung der Querungssituation im Bereich des Emsradweges. Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung flossen in die Maßnahmen des ISEK ein.

- **Integriertes Klimaschutzkonzept**

Das integrierte Klimaschutzkonzept (Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft, Essen 2012) umfasst im Wesentlichen die folgenden Inhalte:

- eine fortschreibbare stadtweite CO2-Bilanz
- die Ermittlung von Emissionsminderungspotenzialen, auf deren Basis mittelfristige Klimaschutzziele festgelegt werden können
- eine partizipative Maßnahmenentwicklung, u. a. mit Akteursinterviews und Themenworkshops
- ein Maßnahmenprogramm mit Zeit- und Kostenplan
- Konzepte zur Fortschreibung und Erfolgsbilanzierung sowie zur Netzwerkbildung und Öffentlichkeitsarbeit.

In Rheda-Wiedenbrück sind im Jahr 2009 insgesamt 487.000 Tonnen Kohlendioxid (CO2) ausgestoßen worden. Den größten Anteil daran haben mit jeweils 27 % die Bereiche Mobilität sowie Handel und Dienstleistungen. Private Haushalte verursachen 23 %, Land- und Forstwirtschaft und produzierendes Gewerbe 22 %.

Um die ermittelten Einsparpotenziale (z. B. 26 % bei Mobilität, 19 % bei privaten Haushalten) tatsächlich auszuschöpfen, ist viel Überzeugungs- und Beratungsarbeit zu leisten. Zudem sind Netzwerke aufzubauen und Synergien zu nutzen. Entsprechend der Empfehlung des Konzeptes wurde bereits ein Klimaschutzmanager eingestellt. Insgesamt listet das Klimaschutzkonzept 50 Maßnahmen in vier Handlungsfeldern auf.

- **Grünpotenzialanalyse, Machbarkeit Landesgartenschau 2023**

Im Rahmen der Untersuchung (Bimberg Landschaftsarchitekten, Iserlohn 2017) wurden die Optionen einer Bewerbung um eine weitere Landesgartenschau (ggf. im Jahr 2023) mit einem Schwerpunkt in Rheda als Entwicklungsimpuls geprüft. Außerdem erfolgte eine grundsätzliche Potenzialanalyse zur Grünflächenentwicklung in Rheda. Als Fokusbereiche wurden der Schlosspark, der östliche Stadtrand von Rheda, der historische Stadtkern von Rheda sowie das Bahnhofsumfeld und die Kolpingstraße herausgestellt. Es wurden viele Optimierungsansätze aufgezeigt. Im Ergebnis wurde jedoch festgestellt, dass die Landesgartenschau kein geeignetes Instrument für den Umgang mit den Fokusbereichen ist.

In einer weiteren Grünraumpotenzialanalyse (RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, 2018) wurden aufbauend auf der Analyse unterschiedliche Konzepte und Maßnahmen für Teilbereiche entwickelt. Es wurden Querschnitte für ausgewählte Straßenräume untersucht und verschiedene Varianten zur Aufwertung mit präsentiert. Zudem

Mögliche Standorte für Wasserelemente (RMP, 2018)

Favorisiertes Ergebnis der Mehrfachbeauftragung zur Gestaltung des Doktorplatzes (B.S.L., 2018)

wurde als Möglichkeit zur Querung der Schloßstraße eine Fußgängerbrücke visualisiert. Im Konzept taucht bereits die Idee eines „Grünen Rings“ um die Innenstadt Rheda auf. Für die Bereiche Rathaus, Doktorplatz und Schloßstraße wurden zudem vertiefende Betrachtungen vorgenommen. Die Ergebnisse sind entsprechend in die Bearbeitung des ISEK und in den Maßnahmenkatalog eingeflossen.

Zur Förderung der Bewegung in der Stadt wurde außerdem ein Parkour-Konzept (Trace-Space, Berlin 2016/17) entwickelt. Die Konzeptidee stellt sich wie folgt dar:

- Bewegungsraum schaffen, der auch Begegnungsraum ist
- Bewegungsräume bestehen aus verschiedenen, lokal voneinander getrennten, aber inhaltlich/konzeptionell zusammenhängenden Orten
- Unterschiedliche Schwierigkeitsgrade machen die Bewegung für die breite Bevölkerung attraktiv

Im Rahmen des Konzeptes wurden bereits Entwürfe für Elemente in unterschiedlichen Stadträumen wie z.B. in der Berliner Straße oder am Doktorplatz entwickelt.

Beispiel Wasserspielelemente (RMP, 2018)

Entwürfe für punktuelle Aufwertungen

• Mehrfachbeauftragung Doktorplatz

Da der Doktorplatz gestalterische sowie funktionale Defizite und einen Mangel an Barrierefreiheit aufweist (siehe Kap. 3), wurden im Jahr 2017 im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung bereits Ideen für eine zukünftige Neugestaltung eingeholt. Drei Büros entwickelten jeweils zwei Varianten mit maximalem und minimalem Kostenrahmen. Die favorisierte Entwurfsvariante wurde im Anschluss überarbeitet und konkretisiert.

• Mehrfachbeauftragung Pott-Hartwig

Für die leerstehende Brennerei Pott-Hartwig (siehe Kap. 3) entwickelten 11 Büros im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung (2014) auf das Umfeld abgestimmte Bebauungs- und Nutzungskonzepte. Die mögliche Erhaltung des Bestandes wurde dabei freigestellt.

• Sanierungskonzept Eisenbahnüberführungen „Herzebrocker Straße“

Die Eisenbahnüberführung weist derzeit erhebliche gestalterische Defizite auf (siehe Kap. 3). Im Rahmen eines Sanierungskonzeptes (Spettmann+Kahr, Altenbeken 2012) wurden insbesondere hinsichtlich der Entwässerung des Bauwerks Mängel festgestellt. Allerdings beeinträchtigen diese Mängel die Standsicherheit des Bauwerkes nicht, sodass dieses als Eisenbahnüberführung voll funktionsfähig ist.

Entwurf Evangelisches Gemeindezentrum (schmersahl | biermann | prüßner)

Entwurf Bauvorhaben Seniorenzentrum St. Elisabeth und Umfeld (Schlattmeier Architekten)

2.6 Private Investitionen

• Bauvorhaben Kolpingstraße

Geplant ist der Bau eines Lebensmittelvollsortimentmarktes in Verbindung mit einer Drogerie und weiteren Fachmärkten auf der großflächigen Gewerbebrache nördlich der Kolpingstraße. Der politische Auftrag aus dem Einzelhandelskonzept ist es, eine Kombination von Handel und Wohnen im Zuge eines Wettbewerbes zu erarbeiten.

• Bauvorhaben Bleichstraße

Im Bereich der östlichen Bleichstraße soll der bestehende Lebensmittelmarkt abgerissen werden. Hier ist der Bau eines Boardinghauses vorgesehen, um insbesondere Fachkräfte, die für die ansässigen Unternehmen tätig sind, zu beherbergen. Für die gesamte Bleichstraße und die nähere Umgebung wurde bereits ein Rahmenplan erarbeitet (siehe Kap. 5). Das geplante Boardinghaus wird dabei einen wichtigen Impuls für die zukünftige Entwicklung geben und einen Beitrag zur Stadtreparatur leisten.

• Bauvorhaben Evangelisches Gemeindezentrum

Kürzlich wurde das neue Gemeindehaus an der Schulte-Mönting-Straße fertiggestellt. Es handelt sich um einen modernen, eingeschossigen Anbau mit Flachdach, der an das historische Schnitkerhaus anschließt. Es gilt nun die Entwicklung der abgeräumten, nördlichen Flächen an der Berliner Straße in Einklang mit dem neuen Ensemble und den umgebenden Strukturen zu bringen.

• Bauvorhaben Seniorenzentrum St. Elisabeth

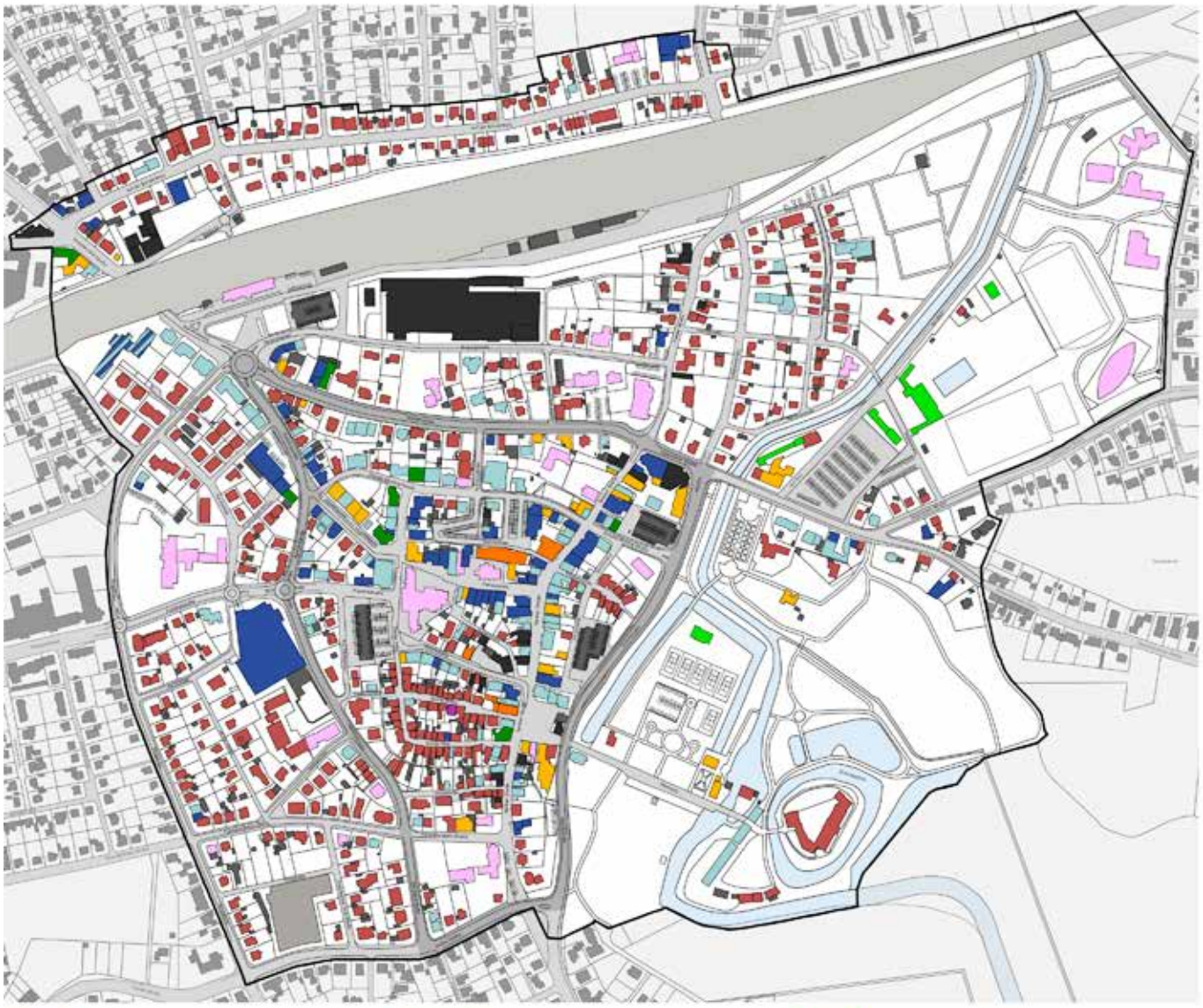
Das Seniorenzentrum St. Elisabeth befindet sich zwischen Ringstraße, Fontainestraße und Am Rondell. Im Rahmen des Neubaus erfolgt zugleich eine Verlagerung in den westlichen Bereich des Grundstücks. Der Neubau des Seniorenheims St. Elisabeth an der Ringstraße wurde bereits bezogen, anschließend sollen nun weitere Wohngebäude auf dem östlichen Areal entstehen. Die Entwicklung ist das Ergebnis eines Wettbewerbsverfahrens. Ziel ist es, ein gemischtes Angebot an innenstadtnahem Wohnraum zu schaffen.

• Bauvorhaben Am Bahndamm

Nördlich des Bahnhofs, an der Straße Am Bahndamm werden derzeit barrierefreie Wohnungen errichtet. Integriert wird zudem eine Wohngruppe für Demenzkranke. Der Neubau soll 2019 fertiggestellt werden. Es wird ein wichtiger Impuls für die Entwicklung des Quartiers nördlich der Bahn und insbesondere an der Gütersloher Straße gesetzt.

3. BESTANDSANALYSE

Verteilung der Nutzungen in der Erdgeschosszone



3. Bestandsanalyse

3.1 Nutzungsstruktur

Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie

• Einkaufen in Rheda

Der Einzelhandel konzentriert sich in Rheda entlang des Rathausplatzes, der Berliner Straße und der nördlichen Bahnhofstraße. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Rathausplatz, der auch die Funktion des Marktplatzes einnimmt. Hier ist die höchste Dichte an Geschäften und die größte Frequenz an Kunden festzustellen. Obwohl die Doppelstadt Rheda-Wiedenbrück als Mittelzentrum eingestuft wird, haben die Stadtteile für sich genommen eher den Charakter eines Grundzentrums.

In der Innenstadt gibt es allgemein nur noch wenige hochwertige, inhabergeführte Fachgeschäfte. Grundsätzlich ist eine Verlagerung des Schwerpunktes von Handel zu Dienstleistungen festzustellen. Kunden wünschen sich für Rheda eine höhere Warenvielfalt und mehr Möglichkeiten zum Bummeln und Verweilen sowie ein schöneres Stadtbild. Im Einzelhandelskonzept wurde eine durchschnittliche Ladengröße von 125 qm ermittelt, nachgefragt werden jedoch verstärkt Verkaufsflächen zwischen 300 qm und 800 qm, sodass hier Handlungsbedarf zur Schaffung der nachgefragten Verkaufsflächen besteht.

An der Bahnhofstraße befindet sich ein großflächiger Lebensmittelvollsortimenter in Verbindung mit einem Drogeriefachmarkt. Die beiden Betriebe sichern die wohnortnahe Versorgung mit Gütern des kurzfristigen Bedarfs für die Bewohner der Innenstadt. Besonders ins Auge fallen außerdem ein Schuhdiscounter und ein Textildiscounter, da diese sich in repräsentativer Lage am Erschließungsring befinden.

• Dienstleistungen

Das Dienstleistungsangebot in der Innenstadt ist als gut einzustufen. Hierbei handelt es sich zum größten Teil um kundenorientierte Dienstleistungen wie Friseure, Banken, Versicherungen, Verwaltung, Schneidereien oder Praxen. Viele Rhedaraner verbinden deshalb ihren Einkauf in der Innenstadt mit weiteren Erledigungen.

Es wurde von Seiten der Bürger jedoch angeregt, in der Innenstadt oder der erweiterten Innenstadt, die Ansiedlung eines Ärztehauses zu fördern, da hier ein zunehmender Bedarf bestehe.

• Gastronomie

Das Gastronomieangebot in Rheda ist sehr durchmischt. Neben einigen hochwertigen Betrieben sind vorrangig Imbissbuden und Schnellrestaurants im Stadtkern ansässig. Am Rathausplatz tragen ein Café und ein Eisdiele besonders im Sommer zur Belebung des Platzes bei. Außengastronomie ist außerdem am Doktorplatz und an der Remise des Alten Amtsgerichtes vorhanden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden weitere Angebote im mittleren Preissegment, die auch in den Abendstunden und am Wochenende öffnen, angeregt.

Einzelhandel und Gastronomie an der Berliner Straße

Im Bereich der Bleichstraße sind derzeit zwei Hotels ansässig. Ein weiterer Hotelbetrieb befindet sich am Doktorplatz, sodass das Beherbergungsangebot in der Innenstadt als gut eingestuft wird.

- **Leerstände und Spielhallen**

Leerstände sind im Bereich der Berliner Straße und der Widumstraße festgestellt worden. Es handelt sich vorrangig um leerstehende Ladenlokale, vereinzelt stehen auch sanierungsbedürftige Fachwerkhäuser leer. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, da die Flächen sich in zentraler, repräsentativer Lage befinden und auch die Qualität des öffentlichen Raums beeinträchtigt wird. Zudem gehen von langfristigen Leerständen in Innenstadtlagen auch immer sogenannte „Trading-Down-Effekte“ aus, die eine Wertminderung der angrenzenden Flächen bewirken können und es durch die fehlende Kundenfrequenz zur Abwanderung weiterer Nutzungen kommen kann.

Besonders markant ist die leerstehende Brennerei Pott-Hartwig an der Straßenkreuzung Berliner Straße / Widumstraße / Nadelstraße. Das unbelebte Gebäude sorgt für eine „tote“ Ecke in einem sensiblen Bereich der Innenstadt, da hier die wichtige Verbindung vom Schloss über den Doktorplatz zum Rathausplatz führt. Für die Nachnutzung des Areals durch Wohnen und Dienstleistungen wurde bereits eine Mehrfachbeauftragung durchgeführt. Geprüft wurde in diesem Zusammenhang auch, ob ggf. das Bestandsgebäude oder Teile hiervon integriert werden können. Zur weiteren Entwicklung der Fläche ist ein Investorenauswahlverfahren in die Wege geleitet worden.

Südlich der Bahn an der Kolpingstraße befindet sich eine großflächige Gewerbebrache, die zu einem Lebensmittelvollsortimenter in Verbindung mit Fachmärkten entwickelt werden

Leerstehende Ladenlokale an der Berliner Straße

soll (siehe Einzelhandelskonzept). In einem Wettbewerb sollen Lösungen für eine kombinierte Nutzung der Fläche von Einzelhandel und Wohnen aufgezeigt werden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt acht Spielhallen und Wettbüros. Allein im Bereich des nördlichen Großen Walls befinden sich drei Spielhallen in direkter räumlicher Nähe zueinander. Ähnlich wie Leerstände wirken auch Spielhallen sich durch ihre introvertierte, geschlossene Fassade negativ auf das Stadtbild aus. Eine Interaktion mit dem öffentlichen Raum findet nicht statt und das Schaufensterbummeln wird unterbrochen. Nach dem Glücksspielsstaatsvertrag NRW, dessen Übergangsfrist 2017 endete, sind Spielhallen nur noch mit einem Mindestabstand von 350 m zueinander und zu Schulen und Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe erlaubt. Die Umsetzung des Glücksspielstaatsvertrages könnte der ungewünschten Ballungen von Spielhallen entgegenwirken.

Wohnen

In der Innenstadt werden die Obergeschosse der für Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im Erdgeschoss genutzten Gebäude größtenteils zum Wohnen genutzt. Eine vermehrte Büro- bzw. Praxennutzung oder leerstehende Obergeschosse konnten nicht festgestellt werden. Hierdurch ist grundsätzlich sichergestellt, dass die Einkaufsstraßen auch außerhalb der Geschäftszeiten in gewissem Maße belebt sind.

Die erweiterte Innenstadt ist vorrangig geprägt durch Wohnnutzungen in Form von Einfamilienhäusern sowie Geschosswohnungsbau im nordwestlichen Bereich. Zwei Wohn- und Pflegeeinrichtungen für ältere Menschen sind in die Parkanlage im östlichen Plangebiet integriert. Der Neubau des Seniorenheims St. Elisabeth an der Ringstraße soll noch 2018 fertiggestellt werden, anschließend sollen weitere Wohngebäude auf dem Areal entstehen.

• Erreichbarkeiten und Wohnumfeld

Die in der Innenstadt oder in der erweiterten Innenstadt vorhandenen sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen (kirchliche Einrichtungen, Schulen, Kindergärten, Jugendzentrum etc.) sind für die Bewohner auf kurzem Wege erreichbar. Die Versorgungssituation ist als ausreichend einzustufen und macht so die Innenstadt zu einem attraktiven Wohnstandort.

Einige wenige Wohngebäude in der Innenstadt verfügen über einen größeren privaten Außenraum. Bei den meisten Wohnungen beschränkt sich der Außenwohnraum jedoch auf einen Balkon oder eine kleine Terrasse. Blockinnenbereiche sind oftmals durch Stellplatzanlagen vollständig versiegelt. Daher hat der öffentliche Raum für den überwiegenden Teil der Innenstadtbewohner eine hohe Bedeutung. Öffentliche Räume mit Aufenthaltsdefiziten sind dringend zu gestalten und den verschiedenen Bedürfnissen der Bewohner (Kinder, Jugendliche, Familien, Senioren) anzupassen (siehe Kap. 3.4). Insgesamt wird bemängelt, dass es in den öffentlichen Räumen der Innenstadt zu wenig Spiel- und Bewegungselemente gibt.

Stellplatzproblem in der Altstadt

Treffpunkt in der Altstadt

Hochwertige Grün- und Freiflächen befinden sich östlich der Innenstadt im Schlosspark und entlang der Ems in fußläufiger Entfernung. In der Innenstadt selbst fehlt es an wohnungsnahen kleineren Grün- und Spielflächen.

- **Wohnen in der Altstadt**

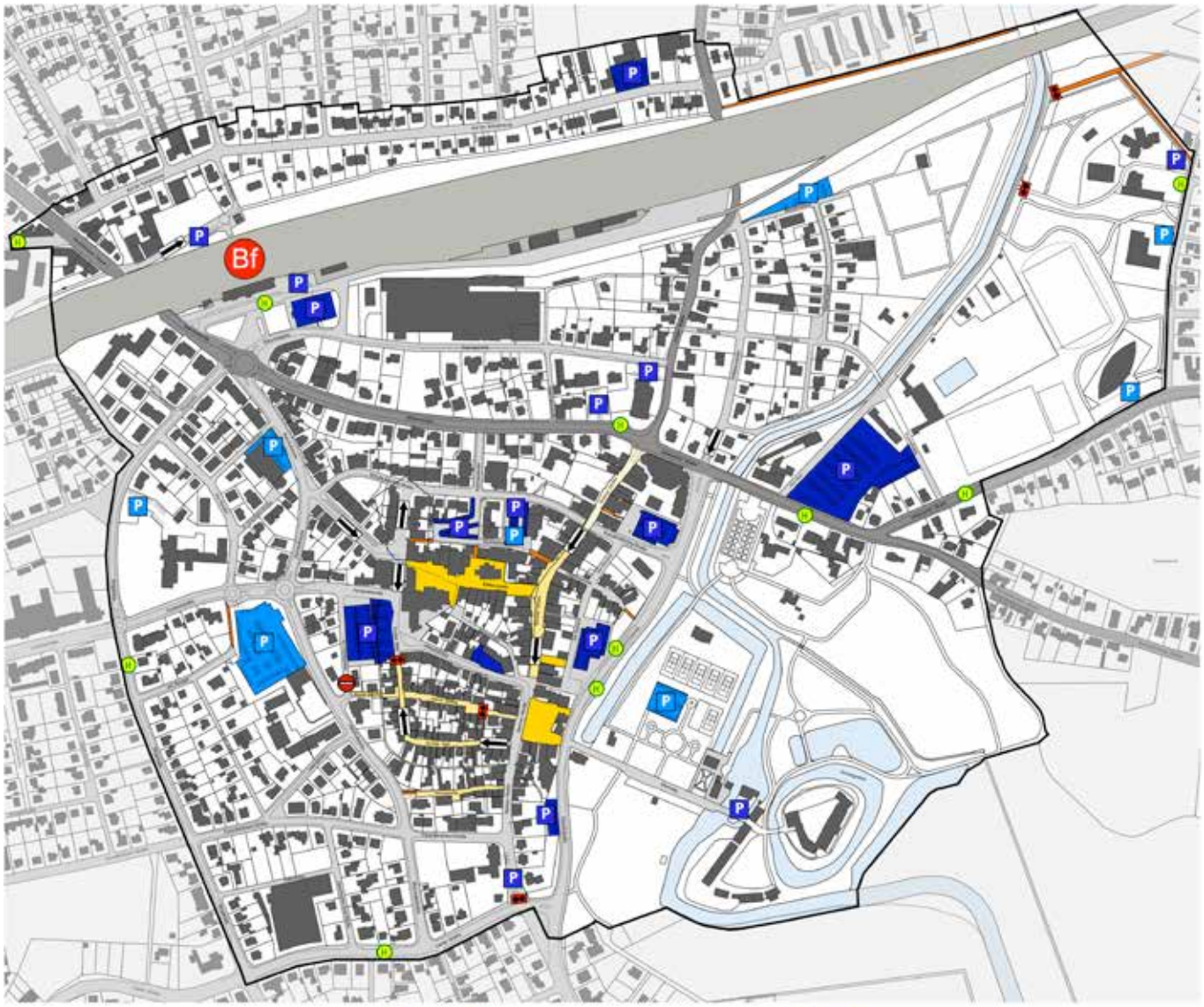
Die historische Altstadt von Rheda dient vorrangig dem Wohnen. Der Fachwerkhausbestand aus dem 17. und 18. Jahrhundert ist fast vollständig erhalten und die schmalen, gepflasterten Gassen unterstreichen das hochwertige, historische Ensemble. Jedes Jahr findet das sogenannte Altstadtfest statt.

In den letzten Jahren wurden Altstadtimmobilien zunehmend angemietet, um hier temporären Wohnraum für Leiharbeiter zu schaffen. Hieraus resultiert eine punktuelle Verwahrlosung des Gebäudebestandes. Vermehrt treten auch Nachbarschaftskonflikte auf, in denen es vielfach um Lärm, unsachgemäße Müllentsorgung und das Parken von Fahrzeugen in den engen Straßen geht. Im Rahmen der Planungswerkstatt Altstadt wurde zudem von Schwierigkeiten beim Verkauf oder bei der Vermietung von Altstadtimmobilien berichtet. Hier besteht ein dringender Handlungsbedarf, um zum Einen ein verständnisvolles Miteinander zu erreichen und zum Anderen die besondere Wohnatmosphäre der historischen Altstadt zu erhalten und zu sichern.

- **Potenzial: Wohnungsbestand in der Innenstadt**

In der Wohnraumstudie (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Dortmund 2018) für die Stadt Rheda-Wiedenbrück wurde ein hoher zukünftige Wohnungsbedarf - vor allem auch in Mehrfamilienhäusern - ermittelt. Der Schaffung von Wohnraum in der Innenstadt im Rahmen von Nachverdichtung und Stadterneuerung kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Dabei sind unterschiedliche Wohnungsgrößen und attraktive Wohnformen genauso zu berücksichtigen wie ein breites Angebot in unterschiedlichen Preisklassen.

Verkehrssystem



3.2 Verkehr

• Überörtliche Erschließung

Die Anschlussstellen „AS 22 Herzebrock-Clarholz“ und „AS 23 Rheda-Wiedenbrück“ stellen die Anbindung zur A 2 und somit an das Bundesautobahnnetz dar. Außerdem erfolgt die überörtliche Erschließung über die Bundesstraßen B 61 und B 64. Die Schloßstraße (K 1) und die westliche Parallelstraße, die Ringstraße, verbinden die Stadtteile Rheda und Wiedenbrück miteinander.

Überörtliche Erschließung

• Erschließungsring Innenstadt

Die Innenstadt von Rheda wird umschlossen von den folgenden Hauptverkehrsachsen:

- der Bahnhofstraße im Westen,
- der Wilhelmstraße (L 568) im Norden,
- der Schloßstraße (K 1) im Osten und
- der Oelder Straße (K 12) im Süden.

Innerhalb dieser Straßen, die sich wie ein Erschließungsring um die Kernstadt legen, befindet sich die Haupteinkaufslage des Stadtteils, die jedoch von den Straßen aus kaum wahrnehmbar ist. Auf besondere Anziehungspunkte in der Innenstadt wird erst spät hingewiesen. Auch ein einheitliches Leitsystem zu den wichtigen öffentlichen Parkplätzen ist nicht vorhanden, was zu einem hohen Aufkommen an Parksuchverkehr führt. Nach Einschätzung von Besuchern ist die Innenstadt von Rheda „schwer auffindbar“. Die Schloßstraße wurde im Rahmen der Flächensanierung als Entlastungsstraße für die Berliner Straße östlich entlang der Innenstadt neu trassiert. Die Schloßstraße wirkt heute wie eine Barriere zwischen Stadt und Schlosspark. Eine Querungshilfe existiert nur am Doktorplatz/Steinweg.

• Innenstadtstraßen und Plätze

Die Innenstadtstraßen sind in ihrer Funktion und Gestaltung sehr unterschiedlich ausgeführt. Der zentrale Rathausplatz ist als Fußgängerzone klassifiziert. Der Doktorplatz stellt neben dem Rathausplatz einen weiteren wichtigen Stadtplatz dar und ist ebenfalls nicht befahrbar.

Die Berliner Straße, welche historisch die wichtigste Nord-Süd-Verbindung darstellt, ist als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet. Der mittlere Bereich zwischen Hoppen- und Widumstraße ist als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung ausgewiesen. Es gilt Tempo 10. Der nördliche und südliche Abschnitt bis zur Wilhelm- bzw. Oelder Straße ist in beide Richtungen befahrbar. Allerdings bietet der historisch enge Straßenraum wenig Raum für Gegenverkehr. Im Süden ist die Berliner Straße zur Oelder Straße als Sackgasse ausgeführt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde kontrovers und intensiv über die Öffnung der südlichen Berliner Straße und eine Aufhebung bzw. Änderung des Einbahnverkehrs diskutiert. Als Argument für eine Belebung der südlichen Berliner Straße wurde die Öffnung der Berliner Straße zur Oelder Straße und der Führung der Verkehre von

Süd nach Nord vorgeschlagen. Die Beibehaltung des Systems wurde vor dem Hintergrund befürwortet, dass eine Öffnung der Straße zusätzliche Verkehre erzeuge, welche die Aufenthaltsqualität im heute Fußgängerdominierten Straßenraum mindere. Für die Abwägung der Vor- und Nachteile müssen vertiefende Untersuchungen und Lösungsvarianten erarbeitet werden.

Die schmalen Straßen der Altstadt sind als verkehrsberuhigte Bereiche (Spielstraße) ausgewiesen und nur in eine Richtung befahrbar bzw. als Sackgasse gestaltet. Für die übrigen Straßen gilt die Ausweisung der „Zone 30“. Das betrifft im Wesentlichen die Straßen im flächensanierten Teil der Stadt: Widumstraße, Fontainestraße, Neuer Wall, nördlicher Großer Wall, Schulte-Mönting-Straße und Bleichstraße. Sie sind weitgehend im Trennprinzip ausgebildet. In den Planungswerkstätten wurde von vielfältigen Überschreitungen der Geschwindigkeitsbeschränkung berichtet. In Teilen würden die Straßen als „Rennstrecken“ genutzt.

- **Ruhender Verkehr**

Parkdeck Am Domhof/Altes Amtsgericht

Innerhalb des Erschließungsrings befinden sich drei Parkdecks aus den 1970er-Jahren. Ein Parkdeck liegt zentral im Bereich „Rathaus“/Am Stadtgraben und steht in räumlichem Zusammenhang mit dem angrenzenden, ebenerdigen Parkplatz. Das Parkdeck wird von vielen Altstadtbewohnern als Stellplatzanlage genutzt, da die schmalen Grundstücke in der Altstadt nur vereinzelt Raum für private Stellplätze bieten. Hierzu wurden entsprechende vertragliche Regelungen getroffen.

In der östlichen Innenstadt im Bereich Schulte-Mönting-Straße/Drostenhof und weiter südlich im Bereich Am Domhof/Altes Amtsgericht befinden sich zwei weitere Parkdecks. In der Bleichstraße werden zentrale, ebenerdige Parkplätze bereitgestellt.

Kleinere Parkierungsanlagen befinden sich an der südlichen Berliner Straße und an der südlichen Schloßstraße. Außerdem werden teilweise Stellplätze in Zusammenhang mit Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen zur Verfügung gestellt. Der Parkplatz „Am Werl“ liegt außerhalb des Erschließungsrings und wird vorrangig durch LKW, Wohnmobile oder im Rahmen von Veranstaltungen genutzt. Am Bahnhof befindet sich ein gebührenpflichtiges Parkhaus, das von Berufspendlern als Park+Ride-Anlage genutzt wird.

Die Bestandsaufnahme Stellplatznutzung (VSU GmbH, Herzogenrath 2018, siehe Kap. 2.5) in der Innenstadt Rheda im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts hat sich bereits damit beschäftigt, inwieweit die genannten wichtigen Parkplätze durch Bewohner oder Tagesnutzer (Beschäftigte, Kunden, Besucher) belegt sind. Untersucht wurden außerdem die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Im Ergebnis sind zur Belastungsspitze am Mittwochvormittag während des Wochenmarktes ca. 700 von 880 öffentlichen Stellplätzen in der Innenstadt belegt. Die Nachfrage am Nachmittag und am Wochenende ist deutlich geringer, somit müssen mehr Parkplätze vorgehalten werden, als im Mittel erforderlich sind. Die Parkierungsanlagen am Rathaus, das Parkdeck

im Bereich Schulte-Mönting-Straße/Drostenhof und der Parkplatz in der Bleichstraße sind während des Wochenmarktes zu 100 % belegt, was verstärkt zu Parksuchverkehr führt.

Als mögliche Strategien für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr in der Innenstadt wurde die Optimierung der Anlagen, die zeitliche Entzerrung der Spitzenbelastung, die Reduzierung des allgemeinen Stellplatzbedarfs und des Parksuchverkehrs sowie die Optimierung der Straßenverkehrsordnung benannt.

Vorgeschlagen wird z.B. ein zentrales Parkhaus auf einer Teilfläche des heutigen Parkdeck „Rathaus“. Als mögliche Parkhausvarianten sind eine Anlage mit vier Ebenen (400 Stellpl.), eine Tiefgarage mit zwei Ebenen und eine Dachgarage mit zwei Ebenen (je 280 Stellpl.) benannt. Eine Tiefgarage löst hierbei die größten Kosten aus, da aufgrund eines hohen Grundwasserstandes besondere Gründungsmaßnahmen erforderlich wären.

- **Öffentlicher Personennahverkehr**

Der Bahnhof liegt nördlich der Innenstadt und ist fußläufig gut erreichbar. Der Regionalexpress zwischen Minden und Köln/Bonn Flughafen verkehrt stündlich. Außerdem werden die Strecken in Richtung Münster, Bielefeld und Rahden (Kreis Lübbecke) stündlich durch die Eurobahn befahren.

Am Bahnhof sowie entlang der Hauptverkehrsachsen befinden sich Bushaltestellen, die von Stadtbussen, einem Anruf-Sammel-Taxi (AST) sowie regionalen Buslinien angefahren werden.

- **Fuß- und Radwege**

In Rheda-Wiedenbrück ist das Rad ein wichtiges Fortbewegungsmittel für alle Altersgruppen. Separate Radwege sind bislang jedoch nur in der kürzlich sanierten Wilhelmstraße vorhanden, in den übrigen Straßenräumen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn oder auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen geführt. Mehrere überregionale Fahrradrouten führen durch bzw. um die Innenstadt (z.B. der Ems-Radweg). Geplant ist ein neuer Radweg, der nördlich der Bahntrasse verläuft und den Bahnhof mit dem bestehenden Radweg östlich der Pixeler Straße verbindet.

Bestehende Fußwege stellen ergänzend zu den Straßen wichtige Verbindungen zwischen den Wohnvierteln, Parkplätzen und Einkaufsbereichen dar. Punktuell besteht hinsichtlich der Aufenthaltsqualität jedoch Aufwertungspotenzial. Dies betrifft etwa die Nadelstraße, der im Rahmen der geplanten Baumaßnahme am Doktorplatz eine wichtige Verbindungsfunktion zum Rathausplatz zukommt.

Derzeit gibt es keine direkte öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Wilhelmstraße und der Kolpingstraße. Im Rahmen der Entwicklung der Potenzialfläche an der Kolpingstraße ist hier eine geeignete Verbindung herzustellen.

Ein breites Leih- und Sharing-Angebot für Fahrräder besteht derzeit noch nicht.

Grünstrukturen

3.3 Grünstrukturen

• Ems, Schlosspark, Flora Westfalica

Der großzügige Schlosspark grenzt direkt östlich an die Innenstadt. Hier fließt die Ems in Bögen Richtung Norden und formt so einen attraktiven Grün- und Erholungsraum. Teilbereiche des Parks entlang des Steinwegs sind aufwendig, geometrisch angelegt und spiegeln die barocke Gartenkunst wieder. Die Restauration erfolgte im Rahmen der Landesgartenschau 1988. Der sog. Rosengarten bildet den nördlichen Eingang zum Park an der Gütersloher Straße. Er wurde im Frühjahr 2018 saniert.

Andere Teilbereiche werden durch einen Tennisverein gepachtet. Im übrigen, eher landschaftlich gestalteten Park überwiegen dichter Baumbestand und Rasenflächen mit integriertem Fußwegenetz. Der gesamte Park ist der Öffentlichkeit zugänglich.

Das Schloss Rheda, eine Wasserburg aus dem 12. Jahrhundert, liegt am Ende des Steinwegs inmitten des Parks. Vom Doktorplatz in Richtung Osten entsteht so eine beeindruckende Sichtachse. Außerhalb der Burginsel befindet sich die Vorburg, eine Mühle an der Ems und weitere Nebengebäude, die als Büros oder für Wohnzwecke genutzt werden. Die Orangerie wird für Events vermietet. Direkt an der Schloßstraße befindet sich die fürstliche Kanzlei mit angrenzendem Garten.

Der Schlosspark geht in den südlich gelegenen Flora Westfalica Park über. Der Flora Westfalica Park entstand im Rahmen der Landesgartenschau 1988 und verbindet die beiden Stadtteile Rheda und Wiedenbrück miteinander. Der Park bietet ein umfangreiches Angebot an Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Gastronomie sowie Wasser und Natur in den Emsauen.

Der Schlosspark und der Flora Westfalica Park sind Teil des Europäischen Gartennetzwerks (EGHN).

• Sport und Freizeit

Im nordöstlichen Untersuchungsgebiet ist das Rhedaraner Freibad von Mai bis August geöffnet. Angrenzend befinden sich die Sportflächen des Fußballsportclubs Rheda, bestehend aus mehreren Rasen- bzw. Kunstrasenplätzen.

Auf dem Parkplatz „Am Werl“ gibt es die Möglichkeit, mit dem Wohnmobil zu übernachten. Der Parkplatz wird auch von LKW als nächtlicher Stellplatz genutzt. Eine entsprechende Infrastruktur wie z.B. Toiletten und eine ausreichende Zahl an Mülleimern sind jedoch nicht vorhanden, sodass der Platz einen ungepflegten Eindruck vermittelt.

• Grün- und Spielelemente

In der Innenstadt finden sich nur wenige Grünstrukturen, hauptsächlich in Form von Straßen- und Parkplatzbäumen. Die Gestaltung weicht in den unterschiedlichen Teilbereichen der Innenstadt stark voneinander ab. Einheitliche Vorgaben zur Qualität und Quantität der Straßenraumbegrünung gibt es nicht.

In der Innenstadt gibt es nur einen Spielplatz südlich des Parkdecks am Rathaus. Auf

Schloss Rheda

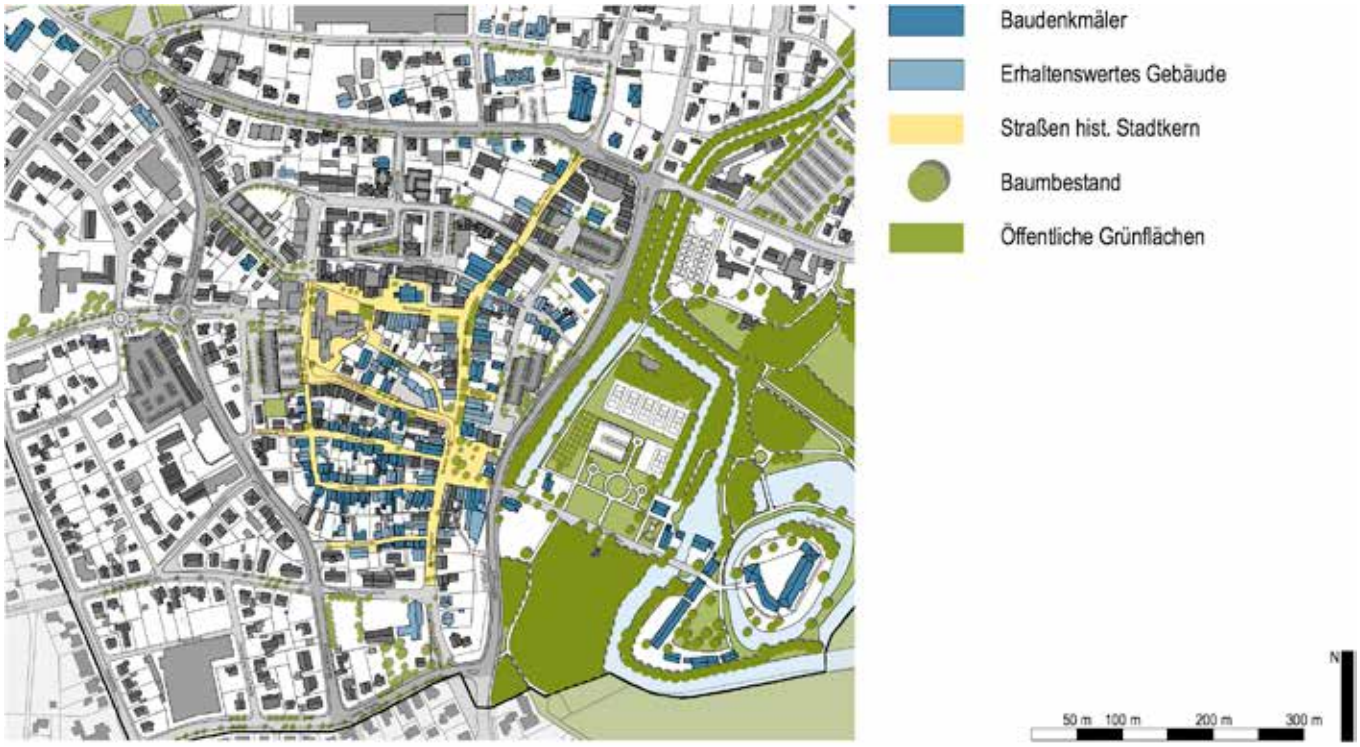
Ems an der ehemaligen Mühle

dem Doktorplatz befinden sich Spielgeräte in einem erneuerungsbedürftigen Zustand. Weitere punktuelle Spielmöglichkeiten sind z.B. der Wasserlauf am Rathausplatz. Da Möblierungselemente in der Innenstadt heute bereits von Kindern und Jugendlichen für Parkour genutzt werden, gibt es Überlegungen, dies zu fördern und zukünftig gezielt geeignete Elemente in den Straßenraum zu integrieren.

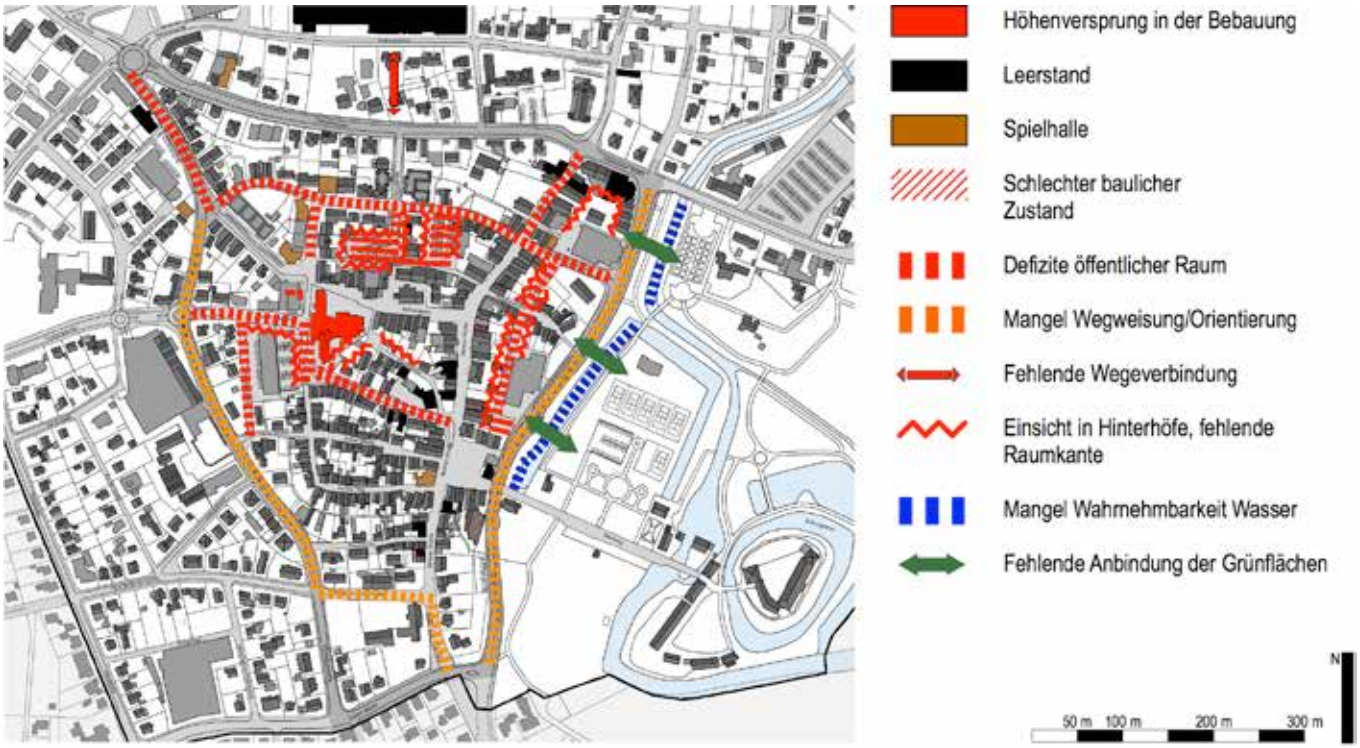
- **Potenzial: Außenanlagen der Gemeinbedarfseinrichtungen**

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich die Gemeinbedarfseinrichtungen Wenneberschule, Alte Emstorschule sowie das Gemeindezentrum der kath. Kirche deren Außenanlagen heute in Teilen einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen. Spiel- und Gestaltungselemente sind „in die Jahre gekommen“ bzw. nicht vorhanden. Diese Freiflächen stellen eine hohes Potenzial für die Schaffung hochwertiger, innerstädtischer und wohnortnaher Freiflächen dar.

Positive Elemente im Stadtbild



Negative Elemente im Stadtbild



3.4 Stadtbild

• Stadtbild und Identität

Die schmalen, historischen Straßenzüge der Rhedaner Altstadt bilden mit ihrer kleinteiligen Bebauung aus denkmalsgeschützten und erhaltenswerten Gebäuden ein qualitätsvolles und identitätsstiftendes Stadtbild. Auch der innenstadtnahe Schlosspark mit dem historischen Gebäudeensemble trägt maßgeblich zu Image und Identität des Stadtteils Rheda bei. Die Anbindung und Wahrnehmbarkeit des Schlossparks und der Ems sollte jedoch verbessert werden.

• Flächensanierung und Gebäudesubstanz

Die nördliche Innenstadt wurde in den 1970er-Jahren großflächig saniert, sodass man heute an der Widumstraße einen Bruch zwischen kleinteiliger historischer Bausubstanz in der Altstadt und dem Städtebau der 1970er-Jahren im Norden feststellen kann. Auch das Rathaus, mit dem 8-geschossigen Rathausturm und den nach Norden, Osten und Süden ausladenden Gebäudeteilen spiegelt als Solitär diesen Maßstabssprung wider. Die Architektur der 1970er-Jahre wirkt im kleinteiligen Gefüge der Innenstadt wie ein Fremdkörper. Insgesamt weist die nördliche Kernstadt ein sehr heterogenes Stadtbild auf. In Folge der Flächensanierung wurde keinem übergeordneten Prinzip für Gestaltung der Gebäude hinsichtlich Gebäudehöhe, Dachform, Fassadengestaltung, Gebäudestellung gefolgt. Dieses unruhige Bild wird von Bewohnern und Besuchern oftmals als unattraktiv wahrgenommen.

Einige erhaltenswerte Gebäude weisen Merkmale der Vernachlässigung auf. Ursachen hierfür sind vielfältig wie z.B. langfristiger Leerstand, schwierige Nutzbarkeit/Vermietung, privatwirtschaftliche Probleme oder Desinteresse der Eigentümer. Für das Quartier bedeuten solche Fälle oft Image- und Identitätsverlust und langfristige „Trading-Down-Effekte“. Solche Bereiche finden sich in unterschiedlicher Intensität im südlichen und nördlichen Teil (Drostenhof) der Berliner Straße, der Widumstraße und nördlich der Bahn an der Herzebrocker Straße. Um langfristig einen weiteren Werteverlust der Quartiere zu vermeiden, ist ein aktives Gegenwirken daher wichtig.

• Übergänge privat – öffentlich

Ausgelöst durch den Bau von Straßen zur Entlastung der historischen Straßenzüge präsentieren sich heute dem öffentlichen Raum an vielen Stellen private Hinterhöfe. Vor allem im Bereich Schloßstraße, Großer Wall, Schulte-Mönting-Straße und Bleichstraße weisen die Bebauungsstrukturen und Raumgestaltungen Defizite auf. Fehlende Raumkanten, heterogene Gebäudegestaltung und unterschiedlichtste Gebäudehöhen bilden ein unruhiges Stadtbild.

• Öffentliche Räume

Der Bruch im Stadtbild wird ebenfalls durch die Gestaltung der öffentlichen Räume unterstrichen. Im historischen Teil der Kernstadt bilden attraktiv gestaltete Straßenräume

den Rahmen für eine Altstadtatmosphäre. Auch der Rathausplatz und die Berliner Straße können als Räume mit Aufenthaltsqualität bewertet werden. Die verkehrsberuhigende Gestaltung, Bereiche für Außengastronomie, der barrierefreie Bodenbelag und gestalterische Elemente – wie ein Wasserlauf - laden zum Bummeln und Verweilen ein. Handlungsbedarf besteht im Umgang mit der dichten doppelreihigen Baumstellung in der Berliner Straße, die im Sommer den Blick auf die Fassaden und Schaufenster verhindert. Ebenfalls besteht der Wunsch nach weiteren Verweil-, Spiel- und Bewegungselementen sowie nach einer hochwertigen Gestaltung durch Grün, für welche der Rathausplatz und die Berliner Straße noch Potenzial bietet. Ein sensibler Umgang und ein übergeordnetes Konzept sind hierbei jedoch von grundlegender Bedeutung, um eine „Übermöblierung" der öffentlichen Räume zu vermeiden.

Der Doktorplatz wurde bis zur Flächensanierung „Markt" genannt und bildete neben dem Gänsemarkt den wichtigsten funktionalen Platz im Stadtgefüge. Hier lagen das Rathaus, das Spritzenhaus, die katholische Kirche sowie der jüdische Tempel. Der Markt war über den Steinweg geradlinig mit dem fürstlichen Schloss verbunden. Im Rahmen der Flächensanierung der Innenstadt wurde die Grundform und der Name des Platzes geändert, das Rathaus und weitere Gebäude abgerissen sowie die Schloßstraße als Entlastungsstraße östlich entlang der Innenstadt trassiert. Heute bietet der Doktorplatz traditionell die Kulisse für mehrere Gastronomiebetriebe und für verschiedene jährlich wiederkehrende kulturelle Veranstaltungen in Rheda. Er ist aber auch im Alltag ein Aufenthaltsort für alle Bewohner der Stadt, Familien, Senioren und Touristen. Gerade für die Bewohner der dicht bebauten historischen Altstadt sind der Platz und der anschließende Park wichtige Außenräume für Aufenthalt und Erholung. In den letzten Jahren ist ein Rückgang der Nutzungsfrequenz zu verzeichnen. Es ist festzustellen, dass die vorhandene Gestaltqualität des Platzes den Anforderungen an einen zeitgemäßen Stadtplatz nicht mehr gerecht wird. Besonders dem Spannungsfeld zwischen Barrierefreiheit und den historischen Materialien sowie der flexiblen Nutzung für Feste und attraktiver Stadtmöblierung kommt hier eine große Bedeutung zu. Seit etwa fünf Jahren besteht nun ein Diskussions- und Gestaltungsprozess mit hoher Bürgerbeteiligung, der 2017 in einer Mehrfachbeauftragung mündete.

Die Gestaltung der Straßenräume im nördlichen Bereich der Kernstadt ist zum Großteil funktional angelegt mit schmalen Gehwegen und breiten Fahrbahnen, der Begrünungsanteil gering, die Materialien sowie die Beleuchtung uneinheitlich und „in die Jahre gekommen", so dass insgesamt eine geringe Aufenthaltsqualität festzustellen ist. Der Handlungsbedarf ist hoch, da einem negativen Image entgegengewirkt werden muss, welches sich nachhaltig auf die Qualität des Einkaufens und Wohnen in der Innenstadt auswirkt.

- **Außenwahrnehmung und Stadteingänge**

Die Innenstadt wird von Norden durch die Unterquerung der Bahngleise betreten. Die Unterführungen mit einer Länge zwischen 70 m (Herzebrocker Straße) und 120 m (Pixeler Straße) bilden aufgrund zu geringer Beleuchtung dunkle Tunnel und lassen in den Abend- und Nachtstunden Angsträume entstehen. Die gefliesten Wandflächen sind aufgrund de-

fekter Entwässerungsanlagen schadhaft. Zusammen mit den großen Werbeflächen bilden die Unterführungen keinen geeigneten Rahmen für einen qualitätsvollen Stadteingang.

Im weiteren Verlauf werden Besucher der Innenstadt über die Bahnhofstraße, Oelder Straße, Schloßstraße und Wilhelmstraße um die Kernstadt geführt. Neben den genannten funktionalen Defiziten insbesondere hinsichtlich der Orientierung, hinterlassen die Straßenräume durch ihre rein funktionale Gestaltung, geringer Begrünung und der ungeordneten Raumkante einen negativen Eindruck bzw. keinen Eindruck der Stadt. Für die Bahnhofstraße und Oelder Straße besteht der Bedarf nach einer Ausformung einer qualitätsvollen Stadtkante mit entsprechendem Straßenraum. In der bereits sanierten Wilhelmstraße besteht noch Potenzial für ergänzende Grünelemente. Die Schloßstraße hat mehrere Aufgaben zu erfüllen. Die typische verkehrsgerechte Gestaltung der 1970er-Jahre beeinflusst maßgeblich das Bild der Stadt und bildet gleichzeitig eine Barriere zwischen Stadt und Park. Der Handlungsbedarf im Sinne einer Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer, Einrichtung von Querungshilfen und die Schaffung eines attraktiven Stadtraumes zugunsten der Verbesserung des Images ist vielfältig.

Einsicht in Hinterhöfe im Bereich Am Domhof

4. LEITBILD UND HANDLUNGSFELDER

4. Leitbild und Handlungsfelder

4.1 Leitbild und Zielvorstellungen

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurden mit den Akteuren im Lenkungskreis und mit den Bürgern in den Planungswerkstätten folgende Leitbilder und Handlungsfelder diskutiert und aufgestellt:

- Handel und Mobilität
- Wohnen und Grün
- Image, Identität und Aufenthaltsqualität

Die Zielvorstellung für die Innenstadt Rheda ist ein lebendiges, multifunktionales und gestalterisch hochwertiges Zentrum für den Stadtteil. Dieses Zentrum soll für die Bewohner identitätsstiftend wirken und ein positives Image transportieren. Hierzu gehören:

1. ein umfassendes und attraktives Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot genauso wie qualitätsvolle Gastronomiebetriebe in allen Preisklassen, welche für die Anziehungskraft der Innenstadt und die Belebung der Straßen und Plätze grundlegend sind.
2. ein orientierungsleichtes Erschließungssystem, barrierefreie Wegeverbindungen und Parkraumangebote genauso wie ein Angebot für alternative und umweltfreundliche Mobilität.
3. qualitätsvolle und vielfältige Wohnungsangebote für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen in einem attraktiven Wohnumfeld mit ansprechenden Stadt- und Grünräumen. Alle wichtigen Versorgungseinrichtungen müssen fußläufig erreichbar sein. Neben der Nahversorgung im Einzelhandelsbereich ist auch das Gemeinbedarfsangebot ein wesentliches Qualitätskriterium. Kitas, Schulen, Begegnungsstätten und Kulturangebote sind ein maßgeblicher Standortvorteil des Wohnens in der Innenstadt.
4. ein qualitätsvolles harmonisches Stadtbild und Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität in der erhaltenen Altstadt, aber auch im nördlichen Bereich der Innenstadt. Einige Quartiere können im Rahmen einer Stadtreparatur neue Impulse für die Innenstadt auslösen. Die Barriere Schloßstraße muss überwunden und Verknüpfungen zwischen Stadt und Schlosspark geschaffen werden. Die Bahnunterführungen bilden die Eingangstore der Stadt und müssen entsprechend einladend aufgewertet werden.

Am Ende dieses intensiven Stadtentwicklungsprozesses soll der Stadtteil Rheda an seine erfolgreiche historische Entwicklung als Residenzstadt anknüpfen können und zusammen mit dem Zentrum von Wiedenbrück für eine attraktive und lebenswerte Stadt Rheda-Wiedenbrück stehen.

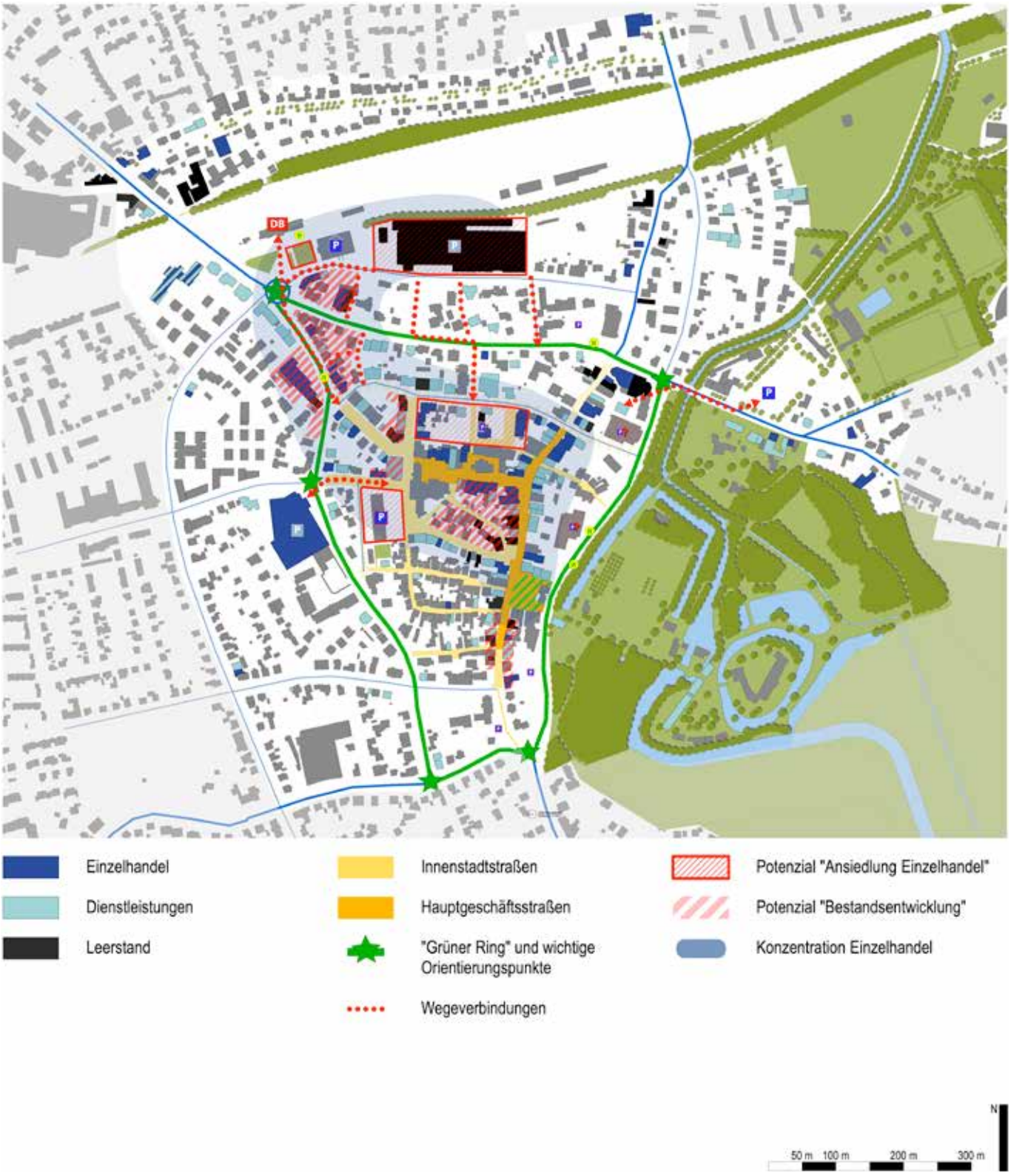
Die Handlungsfelder und Maßnahmen für die Innenstadt Rheda gestalten sich aufgrund der multiplen Problemlagen vielfältig und vielschichtig. Im Planungsprozess konnten einige Zielvorstellung in konkrete Maßnahmen gefasst werden, andere Ziele sind längerfristig anzugehen. Hier muss erst ein breiter Konsens in der Öffentlichkeit gefunden werden, sodass Maßnahmenbündel in Entwicklungsstufen vorgeschlagen werden.

Im Folgenden werden für die jeweiligen Handlungsfelder Ziele aufgestellt und geeignete Maßnahmen formuliert, mit denen die Ziele erreicht werden können. Es wird erläutert,

welcher Effekt und welche Wechselwirkungen durch die Umsetzung der Maßnahmen erwartet werden. Die Maßnahmen sind zusammenfassend in der Übersicht unter Punkt 5 aufgelistet.

Leitbild

Handel und Mobilität



4.2 Handlungsfelder

Handlungsfeld „Handel und Mobilität“ - Einkaufsstandort Innenstadt stärken!

- **Organisation und Management des Einzelhandels!**

Maßnahmen:

B 1: City- und Quartiersmanagement (QM)

Um die Ziele für die Entwicklungen in der Innenstadt zu erreichen, soll ein konzentriertes City- und Quartiersmanagement aufgebaut werden. Optimalerweise begleitet der/die City- und Quartiersmanager/in den Prozess über den gesamten Zeitraum hinweg. Zu festen Zeiten soll er/sie in einem Büro in der Innenstadt erreichbar sein, sodass ein niederschwelliger Kontakt auch für Gewerbetreibende und Bürger möglich ist.

Im Rahmen des City- und Quartiersmanagements werden folgende Aufgaben bearbeitet:

- Aufbau eines Flächenmanagements

Hierzu gehört die Katalogisierung der Verkaufsflächen und Leerstände nach Verkaufsflächengröße und Ausstattung etc., aber auch die gezielte Kontaktaufnahme mit potenziellen Mietern sowie die Organisation von Zwischen- oder Alternativnutzungen für leerstehende Ladenflächen. Hier kann der Aufbau einer Gründerinitiative hilfreich sein. Durch Beratung und Unterstützung bei Neugründungen oder Geschäftsübernahmen kann das City- und Quartiersmanagement gezielt vermitteln. Des Weiteren kann für Neugründungen durch konkrete Flächenangebote, Ausstattungen und Informationen über Fehlsortimente geworben werden.

Erreicht werden sollen eine Minimierung der leer stehenden Ladenlokale und eine Konzentration des Einzelhandels, sodass ein attraktives „Bummelerlebnis“ stattfinden kann. Wichtige Aufgabe wird es auch sein, die hohe Dichte an Spielhallen und deren negativen Auswirkungen im nördlichen Bereich Großer Wall zu reduzieren. Durch eine Besetzung dieser Ladenlokale mit interessantem Einzelhandel kann eine deutliche Stärkung und Konzentration des Standortes erreicht werden.

B 2: Umsetzung des Glücksspielstaatsvertrags

Es sollen Eigentümer und Gewerbetreibende durch beispielgebende Projekte dazu angeregt werden, kreativ mit ihren Ladenlokalen umzugehen. Die Sensibilisierung der Eigentümer für Stadtentwicklungsfragen und deren Beratung und Unterstützung ist eine Kernaufgabe des Flächenmanagements.

- Optimierung und Steuerung des Branchenmix

Wie bereits erläutert, kann vor allem die qualitative Verbesserung der Angebotsstruktur zur Attraktivierung des Einkaufsstandortes Innenstadt beitragen. Eine zentrale Stelle - hier das City- und Quartiersmanagement - soll darauf achten, dass keine Über- oder Fehlangebot an speziellen Sortimenten entstehen. Des Weiteren könnte das Angebot in einzelnen Innenstadtbereichen gezielt spezialisiert werden, um hier ein Alleinstellungsmerkmal zu erreichen. Beispielsweise wurde in den Planungswerkstätten eine Schwerpunktentwicklung für die südliche Berliner Straße diskutiert. Ausgangspunkt ist der Doktorplatz mit seinen Gastronomieangeboten und Ort für Veranstaltungen sowie z.B. die

bestehende Fleischerei in der Berliner Straße 12.

Auch die gezielte Aktivierung von weiteren qualitätsvollen Gastronomieangeboten gehört zu den Aufgaben des City- und Quartiersmanagements. Verfolgt werden könnte z.B. der Bürgerwunsch nach einem Marktcafé, um nach dem Besuch des beliebten Wochenmarktes gemütlich einzukehren.

Ziel soll sein, ein ausgewogenes Verhältnis an Sortimenten und ein möglichst vollständiges und qualitätsvolles Angebot in der Innenstadt zu erhalten. Der Entwicklung von Alleinstellungsmerkmalen ist hinsichtlich der großen Konkurrenz im Umfeld eine hohe Wichtigkeit einzuräumen.

- Verbesserung Service und Image

Die Zusammenarbeit mit Einzelhändlern, Dienstleistern und Gastronomen soll weiter verstärkt werden, um mit gemeinsamen Aktionen die Innenstadt zum Einkaufen und Verweilen für die Kunden attraktiver zu machen. Themen wie besondere Service-Aktionen und Veranstaltungen des Handels sollen gemeinsam diskutiert werden. Die verstärkte Kommunikation untereinander soll auch dazu beitragen das Engagement der Standortbetreiber für Maßnahmen im öffentlichen Raum zu wecken.

Hilfreich ist die Gründung einer handlungsfähigen Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) eines definierten stadträumlichen Quartiers. Das können die Innenstadt, aber auch kleinere Teilbereiche oder Straßenzüge bzw. -abschnitte sein.

B 3: Gründung einer ISG Innenstadt (oder Teilbereiche)

Die Mitglieder der ISG können Maßnahmen entwickeln und diese eigenverantwortlich in Abstimmung mit der Verwaltung zeitnah umsetzen. Für die Umsetzung kleinerer und vor allem öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen soll zur Unterstützung ein Verfügungsfonds eingerichtet werden. Die Gründung einer ISG sollte durch den City- und Quartiersmanager und beratende Fachleute begleitet werden.

B 4: Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

- **Entwicklung der Potenzialflächen für innenstadtrelevante Nutzungen**

Grundlage für die Entwicklung von neuen Einzelhandelsnutzungen sind die Aussagen des Einzelhandelskonzeptes. Im Rahmen der Entwicklungen muss vorrangig die qualitative Optimierung der Angebotsstruktur (siehe Aufgaben des City- und Quartiersmanagement) berücksichtigt werden.

Das Einzelhandelskonzept formuliert folgende Ziele:

- Stärkung der Einzelhandelsfunktion des Innenstadtzentrums durch Aktivierung von Flächenpotenzialen innerhalb des Zentrums sowie durch die Ansiedlung von neuen Frequenzbringern.
- Weiterentwicklung der Funktionsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben ergänzt durch innerstädtisches Wohnen.

Die Entwicklung von Brachen, unter- oder fehlgenutzten Flächen an zentralen Stellen in der städtebaulichen Struktur ist für eine weitere Belebung der Innenstadt sowie für die

Konzentration des Handels und Schaffung eines lückenlosen „Bummelerlebnisses“ von entscheidender Bedeutung. Größere Verkaufsflächen können in der kleinteiligen Innenstadt nur in Neubauprojekten geschaffen werden.

Folgende Potenzialflächen in der Innenstadt Rheda eignen sich für die **Neuansiedlung** von Handel, Dienstleistungen, Gastronomie kombiniert mit Wohnen in den Obergeschossen:

- Kolpingstraße (Entwicklung unter Beachtung des „Pflichtenheftes“ gem. EHK)

Die Randlage Kolpingstraße wurde als Ansiedlungsstandort kontrovers diskutiert. Das Ergebnis ist eine Zustimmung zu einer Nutzung der Fläche für Einzelhandel in Kombination mit Wohnen. Wichtige begleitende Maßnahmen sind die Herstellung von Wegeverbindungen zwischen Zentrum und Kolpingstraße. Als Trittsteine können neue Einzelhandelsansiedlungen am Bahnhofvorplatz, in der nördlichen Bahnhofstraße sowie im Bereich Bleichstraße dienen.

E 1: Kolpingstraße West (Einzelhandel/ Wohnen)

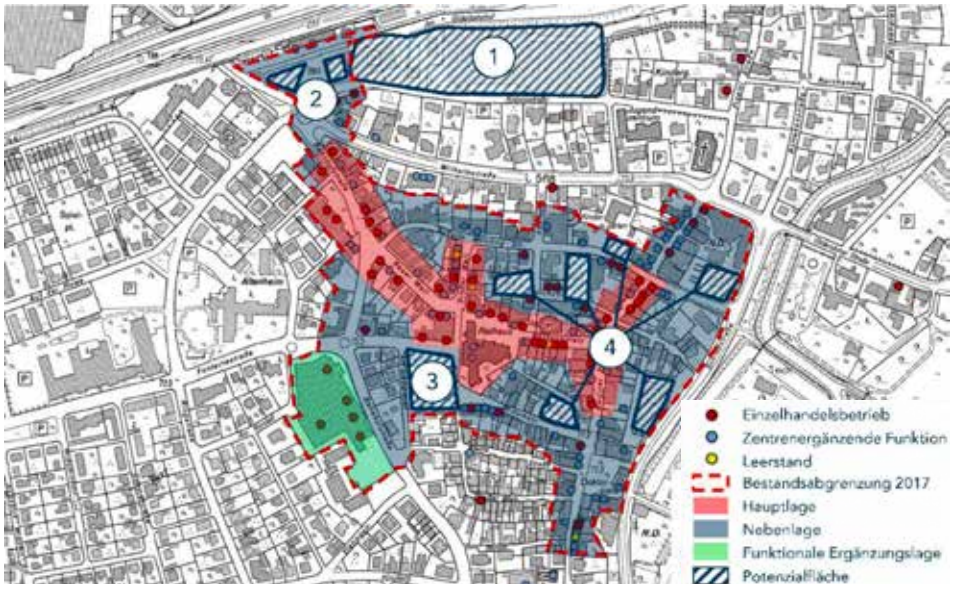
- Bahnhofsvorplatz

Der östliche Teil des Bahnhofvorplatzes soll für die Errichtung eines Geschäftshauses herangezogen werden. Das Einzelhandelskonzept sieht hier die Chance für bahnhofsaffinen Einzelhandel und Gastronomie. Die westliche Raumkante des Bahnhofvorplatzes sowie das Bahnhofsgebäude wurden in den vergangenen Jahren saniert und qualitätsvoll gestaltet. Eine ebenfalls hohe Gestaltqualität muss für einen Neubau sowie für die Gestaltung der verbleibenden Platzfläche verfolgt werden, da der Bereich als Eingangstor in die Innenstadt gilt und wesentlich auf das Image der Stadt einwirkt.

A 6: Arch./Städteb. Wettbewerb zur Gestaltung Bahnhofsvorplatz

C 10: Aufwertung Bahnhofsvorplatz

E 3: Geschäftshaus Bahnhofsvorplatz



Potenzialflächen in unmittelbarer Nähe zum ZVB Innenstadt Rheda (Stadt und Handel, Dortmund 2017)

Bleichstraße West

Großer Wall Nord

- Quartier Bleichstraße

Das Quartier Bleichstraße bietet durch seine zentrale Lage, aber auch durch die defizitäre Stadtstruktur und -gestaltung große Chancen für eine Neuordnung. Durch einen Rahmenplan wurden Lösungsvarianten für eine Stadterneuerung vorgeschlagen, die auch die Ansiedlung von Einzelhandel in den Erdgeschossflächen der Gebäude vorsieht (siehe Kap. 5.2). Das Quartier kann, wie bereits erwähnt, als attraktiver Trittstein zwischen Innenstadt und Kolpingstraße fungieren.

E 6: Wohn- und Geschäftshäuser Bleichstraße (West, Mitte, Ost)

- Rathausquartier

Auch hier besteht durch die zentrale Lage eine große Chance für die Stärkung des Einzelhandels durch eine Neuansiedlung. Insbesondere die Fläche des heutigen Parkdecks umfasst eine große zusammenhängende Fläche, die für ein Neubauprojekt zielführend entwickelt werden könnte. Des Weiteren kann der Standort einen wesentlichen Beitrag zu einer attraktiveren Wegeverbindung zum Nahversorger an der Bahnhofstraße leisten (siehe Kap. 5.2).

E 4: Wohn- und Geschäftshaus „Rathausquartier“

Für **Bestandsoptimierungen** kommen folgende Bereiche in Frage:

- Quartier nördliche Bahnhofstraße

Das Quartier nördliche Bahnhofstraße weist ein sehr heterogenes und gestalterisch eher unattraktives Stadtbild auf. Gebäude sind in die Jahre gekommen und könnten für eine Grundsanierung oder Neubebauung in Betracht gezogen werden. Ziel ist es, langfristig ein qualitätsvolles und funktional stabiles Quartier zu entwickeln. Die Wegeverbindung Bahnhof - Innenstadt soll durch qualitätsvollen Einzelhandel gestärkt werden. Insbesondere die Fläche des heutigen Schuhdiscounters könnte effektiver genutzt werden (vorgelagerte Parkflächen, eingeschossige Bebauung).

E 9: Bestandsoptimierung nördl. Bahnhofstraße

- Quartier nördlicher Großer Wall

Auch das Quartier nördlicher Großer Wall bietet ein in die Jahre gekommenes Bild. Spielhallen, unattraktive Nutzungen und fehlende Raumkanten zur Schulte-Mönting-Straße bieten die Chance für eine grundsätzliche Neuorientierung des Standortes. Die zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zum Rathausplatz, zu den neuen Ansiedlungen am Neuen Wall sowie zur Potenzialfläche Bleichstraße bietet sich für die Ansiedlung von Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomiebetrieben an.

E 7: Wohn- und Geschäftshäuser Großer Wall

- Quartier Nadelstraße (inkl. Pott-Hartwig-Gebäude)

Der Bereich rund um die Nadelstraße liegt im rückwärtigen Teil des Rathausplatzes. Hier handelt es sich um kleinteilige Ergänzungsflächen, die für die Ausbildung einer Raumkante wichtig sind, für die Ansiedlung von Einzelhandel jedoch eher ungeeignet sind. Die Qualitäten des Pott-Hartwig-Gebäudes liegen in seiner Bedeutung als Industriedenkmal. Geeignet sind kleinteilige Ergänzungen von Einzelhandel insbesondere zur

E 5: Wohn- und Geschäftshaus „Pott-Hartwig“

Rathausplatz

Außenmöblierung

Berliner Straße. Insgesamt liegt das Entwicklungspotenzial eher im Dienstleistungs- und Gastronomiebereich sowie in der Schaffung von Wohnraum.

Des Weiteren wurden im Einzelhandelskonzept die Flächen der Parkdecks an der Schloßstraße bewertet. Hier wurde festgehalten, dass die Flächen hinsichtlich Flächengröße und Randlage für Einzelhandelsansiedlungen eher ungeeignet sind.

Ziel ist es, Neuansiedlungen von Handel, Dienstleistungen und Gastronomie funktional und gestalterisch in hoher Qualität in die Innenstadt zu integrieren sowie Synergieeffekte mit dem Bestand herzustellen, sodass insgesamt eine Stärkung des Einzelhandelsstandortes erreicht werden kann. Die Schaffung eines attraktiven Einkaufserlebnisses für Bewohner und Besucher ist für die Zukunftsfähigkeit des Standortes Innenstadt von entscheidender Bedeutung.

Das Einzelhandelskonzept fordert für alle Potenzialflächen attraktive städtebaulich-architektonische Konzepte. Als Maßnahmen werden daher im ISEK Rahmenpläne für Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf formuliert, um die Entwicklungen im Gesamtkontext zu bewerten, qualitätsvolle öffentliche Räume zu gestalten und Synergieeffekte herauszuarbeiten. Des Weiteren wurden für zentrale Neubauprojekte architektonische, städtebauliche und freiraumplanerische Wettbewerbe zur Findung des bestmöglichen Gestaltungskonzeptes in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

A 9.1, A 10: Rahmenpläne

A 6: Arch./ Städteb. Wettbewerb zur Gestaltung Bahnhofsvorplatz

A 7.2: Städteb./ Freiraumpl. Wettbewerb Rathausquartier

A 7.3: OPTIONAL: Architektonischer Wettbewerb Rathaus

A 8.1: Städteb./ Freiraumpl. Wettbewerb Schloßstraße

A 8.2: OPTIONAL: Architektonischer Fassaden-Wettbewerb Parkhaus

A 9.2: Wettbewerb Potanzialfläche Kolpingstraße

- **Attraktive Gestaltung des Einkaufserlebnis durch Verbesserung der weichen Faktoren Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität!**

- Verbesserung Aufenthaltsqualität!

Ein schönes Stadtbild mit Aufenthaltsqualität für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen ist für das Einkaufserlebnis ebenso wichtig wie ausreichende und leicht auffindbare Parkplätze, eine gute ÖPNV-Anbindung sowie eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Erschließung. Die Innenstadt Rheda verfügt in großen Teilen über ein interessantes Stadtbild mit Wiedererkennungswert. In der Analyse wurde jedoch festgestellt, dass in einigen Bereichen Gebäudegestaltung, öffentliche Räume sowie die Beleuchtung und Möblierung teilweise sehr unterschiedliche Qualitäten aufweisen, „in die Jahre gekommen“ und verbesserungswürdig sind. Die Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Stadtbildes sind einem separaten Leitbild zusammengefasst.

- Verbesserung Erreichbarkeit und Orientierung!

Insbesondere für ortsunkundige Besucher der Innenstadt Rheda ist es schwierig sich im Straßengefüge zu orientieren. Für die Innenstadt Rheda als Einkaufs- und Wohnstandort und als Aushängeschild für den Stadtteil ist es jedoch von besonderer Bedeutung, die Außenwahrnehmung zu verbessern und Besucher willkommen zu heißen. Die Verbesserung des Images ist ein Kernziel dieses Leitbildes. Es müssen Elemente entwickelt werden, die eine höhere identitätsstiftende Wirkung hervorrufen können.

- **Schaffung eines eindeutigen Erschließungssystems!**

Um die Erreichbarkeit und Orientierung zu verbessern, wurde die Idee eines „Grünen Rings“ formuliert, der die Innenstadt einrahmt. Einheitliche Gestaltungselemente und eine stärkere Begrünung sollen einen hohen Wiedererkennungswert und qualitätsvolle Straßenräume erzeugen. Dieser Ring besteht aus folgenden Straßen:

C 2.1 - 2.6: Projekt „Grüner Ring“

- Bahnhofstraße
- Oelder Straße (Teilstück)
- Schloßstraße
- Wilhelmstraße

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße, das Teilstück der Oelder Straße sowie die Schloßstraße bedürfen einer generellen Neugestaltung. Für die Bahnhofstraße wurde bereits ein Umgestaltungsentwurf erarbeitet. Die Schloßstraße ist eingebettet in die Gesamtmaßnahme Umbau der K 1 (siehe auch 5.2). Die Wilhelmstraße wurde in den letzten Jahren bereits saniert. Hier könnten im Sinne einer stärkeren Begrünung Standorte für weitere Bäume festgelegt werden. Des Weiteren fehlt es an einer Querungshilfe für Fußgänger im Bereich der Andreasstraße. Die Querungshilfe bildet ein wichtiges Element für die Verbindung Innenstadt – Potenzialfläche Kolpingstraße.

Die Kreuzungspunkte Schloßstraße Süd und Nord bedürfen einer vertiefenden Betrachtung. Es wurden bereits Konzeptvarianten erarbeitet, die eine Optimierung der Knotenpunkte aufzeigen. Insbesondere am südlichen Knotenpunkt ist jedoch die Frage nicht abschließend beantwortet, wie künftig die Berliner Straße in diesem Kontext berücksichtigt werden soll. Die heute für den Kfz-Verkehr von Süden geschlossene Straße, könnte künftig an die Kreuzung Schloßstraße/Oelder Straße angebunden werden. Ob hierdurch eine Verbesserung für Standortbetreiber der südlichen Berliner Straße erreicht werden kann, muss abgewogen werden.

C 19: Dynamisches Parkleitsystem

A 2.2: Gestaltungskonzept Stadtmobiliar und Orientierungssteelen

Ein weiteres wichtiges Element für den Ring ist die Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems. Dieses soll dazu dienen, auf die Parkmöglichkeiten in der Innenstadt gezielt aufmerksam zu machen und durch die dynamische Anzeige Parksuchverkehr zu vermeiden. Als Leitsystem für Fußgänger und Radfahrer soll eine Orientierungssteele entwickelt werden, die Hinweise zu wichtigen Orten, Infrastrukturen und Einrichtungen enthält.

A 2.1: Funktionales und gestalterisches Verkehrsfkonzept Innenstadt

Zu einem eindeutigen Erschließungssystem gehört auch die gestalterische und funktionale Abgrenzung der innerstädtischen Straßen zum Erschließungsring. In einem funktionalen und gestalterischen Verkehrskonzept soll festgelegt werden, wie die verschiedenen Straßenräume gestalterisch und funktional ausgebildet werden sollen.

- **Schaffung von qualitätsvollen Parkmöglichkeiten an strategisch günstigen Stellen!**

Wie in der Bestandsanalyse festgestellt, werden öffentliche Stellplätze derzeit hauptsächlich in drei Parkdecks bereitgehalten, die aus den 1970er Jahren stammen. Das

Parkdeck „Rathaus“ und der Parkplatz „Bleichstraße“ wurden als Potenzialfläche für die Ansiedlung von neuem Einzelhandel und Wohnen bewertet.

Ziel ist es daher, den öffentlichen Parkraum so neu zu ordnen, dass die Innenstadt für Kunden, Bewohner und Beschäftigte weiterhin gut zu erreichen ist, gleichzeitig aber auch Raum für Stadterneuerungsprojekte zur Verfügung steht.

Die Bestandsanalyse des Parkraums stellt verschiedene Strategien zur Erreichung dieses Ziels auf. Das für den Einkaufsstandort Innenstadt wichtige Thema „Parken“ wurde im ISEK-Prozess kontrovers diskutiert und konnte abschließend nicht mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden. Vorgeschlagen werden daher mehrstufige Prozesse zur Findung der bestmöglichen Lösung der Parkraumstrategie.

Als Ziele können festgehalten werden:

- Berücksichtigung eines Schwerpunktes des öffentlichen Parkraums im Rathausquartier z.B. in Form einer Tiefgarage.
- Generell sollen im Rahmen von Neubauprojekten Tiefgaragen für Bewohner und Kunden vorgesehen werden (z.B. Bleichstraße).
- Aufstockung des Parkhauses am Bahnhof
- Klärung der Entwicklung des öffentlichen Parkraums im Quartier Schloßstraße, z.B. Konzentration an einem Standort, Reduzierung auf ebenerdige Parkplätze, Bau von Tiefgaragen
- Verbesserung der Fußwegeanbindung des Parkplatzes „Schloßstraße Süd“ an die Berliner Straße

Parkdeck und -platz am Rathaus

A 8: Quartiersentwicklung Schloßstraße

A 7: Quartiersentwicklung Rathaus und Umfeld

C 20: Aufstockung Parkhaus Bahnhof

C 21: Neubau Tiefgarage, Parkhaus oder Parkplatz Schloßstraße (OPTIONAL)

E 4: Wohn- und Geschäftshaus Rathausquartier

E 6: Wohn- und Geschäftshäuser Bleichstraße (West, Mitte, Ost)

• Schaffung einer Fuß- und Radfahrerfreundlichen Innenstadt!

Zu einem attraktiven Einkaufserlebnis gehören auch sichere und qualitätsvolle Fuß- und Radwege. Für die Innenstadt Rheda wird künftig die Verbindung zur Kolpingstraße eine wichtige Rolle spielen, um Synergieeffekte der beiden Standorte zu nutzen. Diese Verbindung ist heute nicht vorhanden und muss daher neu eingerichtet werden. Hierfür bietet sich die Fläche des katholischen Gemeindezentrums an, da die übrigen privaten Grundstücke zwischen Kolpingstraße und Wilhelmstraße weitgehend bebaut sind. Weitere potenzielle Verbindungen sind zu prüfen.

A 9: Entwicklung der Potenzialfläche „Kolpingstraße/Pixeler Straße“

C 2.5: Ergänzende Gestaltung Wilhelmstraße (L 568)

C 3: Fußwegeverbindungen Kolpingstraße-Innenstadt

E 10: Aufwertung Außenanlagen Gemeindezentrum Clemenskirche

Auch die Geh- und Radwege der Straßenräume gilt es aufzuwerten und zu ergänzen. Infrastruktur wie Wegweisung, sichere Fahrradstellplätze und E-Bike-Ladestationen sind wichtige Bestandteile für eine fahrradfreundliche Innenstadt.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt trägt zudem die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei. Hierdurch kann gleichzeitig der Parksuchverkehr reduziert und Parkraum für andere Nutzungen herangezogen werden. Als Maßnahme wird daher die Förderung alternativer Mobilitätskonzepte formuliert. Auch im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes wurde angeregt, das heute eher kleine Angebot an Car- und Bike-Sharing auszuweiten und nutzerfreundlicher zu gestalten. Im Sinne des Klimaschutzes ist die Elektromobilität zu bevorzugen.

B 6: Förderung alternativer Mobilität: Konzeption für ein erweitertes Car- und Bike-Sharing (inkl. Öffentlichkeitsarbeit)

Wohnen und Grün

Handlungsfeld „Wohnen und Grün“
Wohnstandort Innenstadt stärken!

• Schaffung eines differenzierten und vielfältigen Wohnangebots!

Die Innenstadt hat als Wohnort unterschiedliche Standortvorteile für verschiedene Altersgruppen. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, mit dem Ergebnis einer älter werdenden Bevölkerung, ist in der Innenstadt auf ein ausreichendes und qualitätsvolles Angebot an Wohnungen verschiedener Art zu achten. Neben barrierefreiem Wohnen - nicht nur für ältere Menschen - sind auch Wohnungen für junge Menschen, Familien, Singles, Paare etc. bereit zu halten, um ein ausgewogenes Verhältnis der Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt zu stärken.

• Wohnraum bei Neubauprojekten in hohem Maße berücksichtigen!

Bei Neubauprojekten muss daher auf ein breit gefächertes Angebot geachtet und gleichzeitig der Wohnungsbestand geprüft und optimiert werden. Innovative Anreize und Vorgehensweisen müssen hierfür entwickelt werden. An neue Wohnprojekte werden folgende Anforderungen gestellt:

- Hohe Stadtbild-, Architektur- und Grundrissqualitäten
- Verschiedene Wohnungsgrößen
- Neue Wohnformen, kreatives Milieu, Nachbarschaften
- Neue Attraktivität für Familien und Senioren
- CO2-Minderung und Energieeffizienz
- Attraktives städtebauliches Umfeld und Naherholung

Es ist von besonderer Bedeutung, im Rahmen der Entwicklung der im Handlungsfeld „Handel und Mobilität“ genannten innerstädtischen Potenzialflächen, in hohem Maße neuen Wohnraum zu schaffen (siehe Wohnraumstudie). Die spezielle Lagegunst der verschiedenen Flächen ist hierbei entsprechend zu berücksichtigen (z.B. Bahnhofsnähe der Kolpingstraße, zentrale Innenstadtlage Rathausquartier, Pott-Hartwig-Gelände, Quartier Bleichstraße). Ziel muss es sein, multifunktionale und gestalterische Gesamtkonzepte für Neubauten zu erarbeiten, in denen die Belange des Wohnens besonders berücksichtigt werden.

E 1: Kolpingstraße West

E 2: Kolpingstraßestraße Ost/Pixeler Straße

E 4: Wohn- und Geschäftshaus „Rathausquartier“

E 5: Wohn- und Geschäftshaus „Pott-Hartwig“

E 6: Wohn- und Geschäftshäuser Bleichstraße

E 7: Wohn- und Geschäftshäuser Großer Wall

E 8: Wohn- und Geschäftshäuser Quartier Drostehof

E 9: Bestandsoptimierung nördl. Bahnhofstraße

E 10: Aufwertung Außenanlagen Gemeindezentrum Clemenskirche

Sanierungsbedürftige Altbauten

• Pflege und Modernisierung des Altbaubestandes!

Der Altbaubestand - vor allem der denkmalgeschützte und erhaltenswerte Altbaubestand - ist für die Identität der Stadt von besonderer Bedeutung. In der Innenstadt Rheda gibt es noch zahlreiche Gebäude, die zwar nicht denkmalgeschützt sind, jedoch in hohem Maße zum typischen Stadtbild der Altstadt beitragen. Einige der Gebäude sind durch fehlende Pflege stark modernisierungsbedürftig, andere zeigen bisher nur leichte Spuren der Vernachlässigung. Insgesamt muss der Altbaubestand konkurrenzfähig zu Neubaupro-

Historische Altstadt

Private Freiräume in der Innenstadt

jekten gestaltet werden. Zeitgemäße Wohnansprüche der potenziellen Bewohner sind dabei genauso zu berücksichtigen wie energetische Optimierungen. Dabei sind Dach- und Fassadenmaßnahmen immer auf die Stadtbildverträglichkeit abzustimmen.

A 2.3: Gestaltungskonzept Gebäude, Werbung, Außengastronomie

D 1: Haus- und Hofflächenprogramm (Aufwertung von Fassaden- und Hofflächen)

Da im Altbau oftmals nicht barrierefrei gewohnt werden kann, ist zu überlegen, wie die große Anzahl an Wohnungen in solchen Objekten nachhaltig belegt werden kann. Interessante Wohnprojekte für junge Menschen und Familien könnten Möglichkeiten schaffen. Zur Umsetzung der Ziele wird ein Pilotprojekt „Wohnen in der Innenstadt" vorgesehen. Im Rahmen der Maßnahme sollen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um beispielhaft eine Umnutzung und Instandsetzung von erhaltenswerter Bausubstanz für Wohnnutzungen zu zeigen. Es sollen auch Möglichkeiten einer barrierefreien Erschließung von Bestandsbauten aufgezeigt werden. Im Rahmen der Maßnahme sollen Entwürfe für z.B. drei unterschiedliche Bestandsgebäude erarbeitet werden.

B 5: Pilotprojekt „Wohnen in der Innenstadt"

- **Wohnraum für temporär beschäftigte Mitarbeiter sensibel integrieren!**

Im Kapitel 2.4 „Strukturdaten zur Bevölkerung und zur Wirtschaft" wurde bereits auf die Besonderheit der zahlreichen temporären Beschäftigten in den großen verarbeitenden Gewerbebetrieben hingewiesen. Dies wirkt sich verstärkt auf den Wohnungsmarkt im Stadtteil Rheda aus. Gängige Praxis ist derzeit die Anmietung von Immobilien durch Subunternehmen für die Unterbringung der Arbeitskräfte aus Südosteuropa. Oftmals ist eine Überbelegung der Gebäude, die oft auch „Bettenhäuser" genannt werden, festzustellen. In den vergangenen Jahren sind zu diesem Zweck vermehrt Gebäude des historischen Altstadtbereichs angemietet worden. Es wird berichtet, dass es für Eigentümer wirtschaftlich profitabler ist, Objekte in dieser Form zu vermieten. Die Folgen sind Vernachlässigung der Bausubstanz sowie Konflikte in der Nachbarschaft hinsichtlich Lärm, Müll und Parkraum.

A 11.1: Entwicklung eines Konzeptes zur dezentralen Unterbringung von temporärem Wohnraum (gesamtstädtisch)

A 11.2: Untersuchung der Situation des temporären Wohnraums im Untersuchungsgebiet und beispielhafte Umsetzung der Erkenntnisse des gesamtstädtischen Konzeptes

In der Planungswerkstatt „Altstadt" wurden daher folgende Ziele formuliert:

- Vermeidung von räumlichen Konzentrationen des temporärem Wohnraums
- Vermeidung von privater Spekulation (max. Vermietung des Eigentums)

Als Maßnahme wird die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Konzeptes zur dezentralen Unterbringung von temporärem Wohnraum aufgenommen. Folgende Aspekte sollen darin behandelt werden:

- Untersuchung des Bedarfs an temporärem Wohnraum
- Untersuchung der bisherigen Vorgehensweise und Beschaffung
- Zusammenarbeit mit Werksleitung und Subunternehmen
- Räumliches Konzept zur Standortfindung
- Prüfung von rechtlichen Instrumenten
- Prüfung zur Schaffung von temporärem Wohnraum in öffentlicher Hand
- Darstellung von öffentlichen Flächen-/Gebäudepotenzialen in Rheda-Wiedenbrück zur Unterbringung von temporärem Wohnraum

Steinweg und Schloss Rheda

Gastronomie am Alten Amtsgericht

- Konzept zur Betreuung der Standorte (Hilfestellung für Bewohner, Unterstützung Integration, Kontaktstelle für Nachbarschaft)

Für die Innenstadt soll in einem weiteren Schritt dargestellt werden, wo und wie Bestandteile des Konzeptes beispielgebend umgesetzt werden können.

• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes!

Ein qualitätsvolles Wohnumfeld mit gestalteten Plätzen, Straßen und Wegen sowie ausreichend Grün- und Spielräume bilden eine wesentliche Grundlage für die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt. Aufenthalts- und Erholungsorte, Spielmöglichkeiten für Kinder, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen sowie soziale und kulturelle Angebote müssen erhalten und gepflegt werden.

Hierzu gehören insbesondere die Aufwertung von öffentlichen Straßen und Plätzen als qualitätsvolle Aufenthaltsräume mit Spiel- und Verweilmöglichkeiten, aber auch die Schaffung von kleineren Grün- und Spielflächen in der Innenstadt sowie die barrierefreie Ergänzung des Fußwegenetzes und die Verbesserung der Anbindung der Innenstadt an den Schlosspark.

C 1 - 15: Baumaßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums / Erschließung

B 4: Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

Viele Ziele und Maßnahmen dieser Aspekte sind in den Handlungsfeldern „Handel und Mobilität“ sowie „Image, Identität und Aufenthaltsqualität“ zusammengefasst. Im Folgenden werden insbesondere die grünspezifischen Aspekte des Wohnumfeldes aufgeführt.

• Gestaltung von grünen Wohnhöfen!

In der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass viele Blockinnenbereiche in der Innenstadt in hohem Maße versiegelt sind und allein dem Abstellen der Autos und der Mülltonnen dienen. Für attraktive Wohnungen ist der private Außenbereich jedoch von besonderer Bedeutung. Ziel ist es daher, die Qualität von Balkonen, Loggien und Terrassen durch begrünte und ruhige Blockinnenbereiche zu erhöhen und die sommerliche Aufheizung der Gebäudeblöcke zu verringern. Die Blockinnenbereiche oder Wohnhöfe können zudem durch eine qualitätsvolle Gestaltung und Schaffung von Verweil- und Spielmöglichkeiten als Ort für nachbarschaftliche Begegnungen genutzt werden. Durch ein positives Wohngefühl und soziale Kontakte soll die Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnort gestärkt werden.

D1: Haus- und Hofflächenprogramm

Als aktivierende Maßnahme wird ein Haus- und Hofflächenprogramm für die Innenstadt aufgenommen. Eigentümer können zur Umgestaltung und Aufwertung der privaten Innenhofflächen hieraus finanzielle Unterstützung beantragen.

• Die Essbare Stadt

Die Agenda 2021 hat im Rahmen des ISEK-Prozesses die Gestaltung der „Essbaren Stadt“ angeregt. Die Idee entstand in Anlehnung an das Beispiel der Stadt Andernach:

B 8: Projekt „Die Essbare Stadt“

B 4: Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

„Die Stadt Andernach möchte ihre Grünflächen langfristig als grüne und nachhaltige

Übergang vom Doktorplatz zum Steinweg

Straßenraum Schloßstraße

C 2.6: Umbau Schloßstraße (K1)

A 8.2: Städtbaulich/freiraumplanerischer Wettbewerb Schloßstraße

Stadt lebendig und vielgestaltig entwickeln. Hierbei stehen vor allem Aspekte der Nachhaltigkeit, der Biodiversität und der urbanen Landwirtschaft im Mittelpunkt. Neben der attraktiven Gestaltung der Grünflächen der Stadt sollen diese gleichzeitig im Sinne einer Multifunktionalität ökologische, ökonomische und auch ästhetische Funktionen gleichermaßen unterstützen. Erklärtes Ziel der Umgestaltungen ist es, zukünftig die städtischen Grünflächen der Stadt wieder erlebbarer zu machen. Hierbei soll das städtische Grün nicht nur für die Augen, sondern auch durch Duft und Geschmack erlebbar gestaltet werden." (Internetseite der Stadt Andernach)

Die Maßnahme wird als Aktivierungsmaßnahme eingestuft. Bürgerschaftliches Engagement und die Identifizierung mit der Stadt sollen gestärkt werden.

- Verbesserung der Naherholung: Stadt und Schlosspark verbinden!

In der Innenstadt Rheda wurde ein Mangel an Grün- und Spielflächen festgestellt. In der dicht bebauten Innenstadt besteht wenig Potenzial für die Schaffung von Grünräumen. Die bereits genannten Potenzialflächen sollen für die Stärkung des Einzelhandels- und Wohnstandort herangezogen werden.

Die Innenstadt grenzt jedoch im Osten unmittelbar an einen großräumigen und qualitätsvollen Landschaftsraum. Der Schlosspark mit dem historischen Schlossensemble, dem Flusslauf der Ems und dem direktem Übergang zum ehemaligen Landesgartenschaugelände Flora Westfalica stellt einen besonders wertvollen Naherholungsraum für die Innenstadt dar. Nördlich schließen sich Freizeit- und Sportflächen an, die ebenfalls auf kurzem Wege erreichbar sind.

Für die Bewohner und Besucher der Innenstadt bildet die Schloßstraße eine Barriere zum Schlosspark. Zur Stärkung des besonderen Standortvorteils müssen die Verbindungen zum Schlosspark nachhaltig verbessert werden. Die historische Verbindung des Schlosses mit der Stadt wurde über den Steinweg hergestellt. Hier befindet sich auf Höhe des Doktorplatzes eine Fußgängerampel. Wünschenswert ist eine optisch deutlich stärkere Verbindung an dieser Stelle. Ein weiterer wichtiger Überweg sollte im Bereich Domhof angeboten werden. Das historische Gebäudeensemble Domhof/Drostenhof bildet potenziell eine attraktive Eingangssituation in die Innenstadt. Im Park befindet sich auch heute schon eine etwas versteckte Brücke über den Krökelteich, deren Wahrnehmbarkeit herausgearbeitet werden muss.

Als vorbereitende Maßnahmen enthält das ISEK die Durchführung eines städtebaulich/freiraumplanerischen Wettbewerbes zum Quartier Schloßstraße. In diesem Wettbewerb soll auch die Gestaltung der Anbindung behandelt werden. Die Umsetzung der Gestaltungsvorschläge soll dann in den baulichen Maßnahmen zur Umgestaltung der Schloßstraße, sowie den Stadträumen um Drostenhof und Domhof erfolgen.

- **Schaffung von innerstädtischen Grünräumen!**

Nicht zuletzt bieten die Freiflächen der Gemeinbedarfseinrichtungen Jugendzentrum Alte Emstorschule, Wenneberschule und das kath. Gemeindezentrum an der Wilhelmstraße erhebliche Potenziale zur Schaffung von größeren innenstadtnahen Spiel- und Grünräumen.

- Wenneberschule

Auch Schulhöfe können z.B. als qualitätsvoll gestaltetete Spielplätze wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Quartier beitragen. Der Bereich der Freiflächen rund um die Wenneberschule lässt jedoch auch weitere Nutzungen zu. Denkbar wäre z.B. die Ansiedlung des aus der Bürgerschaft gewünschten „Garten der Kulturen". Zur Vorbereitung ist ein Rahmenplan für den gesamten Bereich Wenneberschule zu erarbeiten, um die verschiedenen Nutzungsansprüche bestmöglich in Einklang zu bringen.

D 3: Aufwertung Außenanlagen Wenneberschule, Vorbereitung: Rahmenplan Wenneberschule und Umfeld

- Garten der Kulturen

Die Idee des Gartens beinhaltet die Anlage einer Grünanlage zu gärtnerischen Zwecken, der von Bürgern gepflegt wird. Die Anlage und der Betrieb des Gartens sollen vor dem Hintergrund des hohen Anteils der ausländischen Bevölkerung im Untersuchungsgebiet auch zu Integrationszwecken genutzt werden. Ausländische Mitbürger und Bürger mit Migrationshintergrund sollen gezielt am Projekt beteiligt werden, sodass ein positives gesellschaftliches Miteinander und ein besseres Verständnis der unterschiedlichen Kulturen geschaffen werden kann. Der Bereich der Wenneber Schule eignet sich vor allem auch, da er vielen Familien bekannt ist, deren Kinder die Schule besuchen. Des Weiteren kann die Schule von diesem Projekt profitieren und sich am Gärtnern beteiligen, sodass identitätsstiftende Wechselwirkungen entstehen können.

B 7: Garten der Kulturen

B 4: Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

- Jugendzentrum Alte Emstorschule/Katholisches Gemeindezentrum

Die Außenanlagen des städtischen Jugendzentrums sind nahezu vollständig versiegelt. Ziel ist es, die gesamten Freiflächen in einem Gesamtkonzept neu zu strukturieren und qualitätsvolle Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Die katholische Kirchengemeinde erwägt zudem eine Umstrukturierung ihres Standortes an der Wilhelmstraße. So wird beispielsweise angedacht, die Kita und das Gemeindezentrum zu verlagern. In Abstimmung mit der Kirche soll daher ein Gesamtkonzept für die beiden Potenzialflächen an der Wilhelmstraße gefunden werden, um auch im Norden der Innenstadt kleine qualitätsvolle Quartierparks zu schaffen.

D 2: Aufwertung Außenanlagen Jugendzentrum Alte Emstorschule, Vorbereitung: Rahmenplan Jugendzentrum und Umfeld

Wichtig ist die Einbeziehung der Kinder und Jugendlichen in die Planung, um ihre Belange und Wünsche zu berücksichtigen und die Identifikation mit den neuen Spiel- und Aufenthaltsflächen zu erhöhen. Auch bei der Umsetzung ist zu prüfen, welche Bereiche durch die Kinder und Jugendlichen realisiert werden können.

Image, Identität und Aufenthaltsqualität

Handlungsfeld „Image, Identität und Aufenthaltsqualität“ - Image, Identität und Profil schärfen!

Die Innenstadt Rheda weist heute durch die Auswirkungen der Flächensanierung der 1970er-Jahre ein heterogenes Stadtbild auf. Heute werden hierdurch viele Defizite ausgelöst und gleichzeitig liegt hierin ein großes Potenzial. Der Stadtgrundriss weist in weiten Teilen eine stabile Struktur auf, die durch einen qualitätsvollen Stadterneuerungsprozess auf den Weg zu einer modernen Stadt mit historischen Wurzeln gebracht werden kann. Es besteht die Chance die Innenstadt in kleinräumige Quartiere zu gliedern, sodass interessante und vielfältige Stadtstrukturen entwickelt werden können. Neubauten können - wenn sie in hoher Qualität entwickelt werden - impulsgebend für die Stärkung der Innenstadt sein. In diesem Kontext ist auch die Gestaltung der öffentlichen Stadträume neu zu definieren, dem Quartier anzupassen und als Bühne für das öffentliche Leben herzustellen. Besucher sollen willkommen geheißen werden. Stadteingänge müssen dementsprechend aufgewertet werden und Erschließungssysteme eindeutig erkennbar sein. Schloss, Schlosspark und Ems müssen wieder selbstverständliche Bestandteile der Rhedaraner Innenstadt werden.

Identitätsstiftende Elemente in der Altstadt

Einige dieser Ziele und entsprechende Maßnahmen, die auch für das Image und die Aufenthaltsqualität grundlegend sind, wurden bereits in den Handlungsfeldern „Handel und Mobilität“ und „Wohnen und Grünräume“ beschrieben. Im Handlungsfeld „Image, Identität und Aufenthaltsqualität“ wird im Wesentlichen auf den Aspekt des Stadtlebens und der Stadtgestaltung eingegangen.

- **Aufenthaltsqualität verbessern: Pflege und Aufwertung des öffentlichen Raums! Förderung von Integration und generationsübergreifender Begegnung!**

Die Aufenthaltsqualität spielt eine große Rolle für Besucher, Kunden und Bewohner sowie insgesamt für das Image der Innenstadt. Für eine Verbesserung des bisher bemängelten Stadtbildes müssen öffentliche Räume, die funktionale und gestalterische Defizite aufweisen, aufgewertet und neu gestaltet werden. Es müssen Bereiche zum Gehen, Stehen und Verweilen für alle Altersgruppen sowie qualitätsvolle Plätze für Feste und Begegnungen angeboten werden.

Der als Bindeglied zwischen Stadt und Schloss wichtige Doktorplatz ist in seiner Gestaltung „in die Jahre gekommen“ sowie in Teilen nicht barrierefrei. Ideen für die dringende Neugestaltung wurden bereits im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung gesammelt. Auch der Rathausplatz bietet Potenzial für eine Aufwertung. Wasser-, Spiel- und Grünelemente, Beleuchtung und Stadtmöblierung müssen bewertet, strukturiert und erneuert werden, sodass einerseits der Wochenmarkt stattfinden kann und an den übrigen Tagen ein attraktiver städtischer Platz zum Verweilen einlädt. Mobile Gestaltungselemente könnten hier Lösungen bieten.

C 1: Platzgestaltung Doktorplatz

C 11.1: Aufwertung Rathausplatz

Für das städtische Leben und die Stärkung von Nachbarschaftskontakten sind aber

C 1 - 15: Baumaßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums / Erschließung

Widumstraße

A 2.1: Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt

A 2.2: Gestaltungskonzept Stadtmobiliar und Orientierungssteelen

A 2.3: Gestaltungskonzept Gebäude, Werbung, Außengastronomie

A 3: Beleuchtungskonzept Innenstadt

A 4: Spiellinie durch die Innenstadt

Spielplatz am Parkdeck

auch kleinere qualitätsvolle Plätze (Pocket-Plätze) wichtig und können im Rahmen der Integrationsarbeit einen wesentlichen Beitrag bilden. Solche Pocket-Plätze sollten im Rahmen von Straßenraumgestaltungen an Orten mit Raumaufweitungen wie z.B. im Rathausquartier (Widumstraße, Nadelstraße), am Pott-Hartwig-Gebäude/Berliner Straße oder im Quartier Bleichstraße berücksichtigt werden.

Wie in der Bestandsanalyse beschrieben, bieten die Straßenräume im Bereich der flächensanierten Stadt ein unattraktives Bild. Fehlende Barrierefreiheit wurde beklagt. Ziel muss es sein, Straßenräume zu typisieren und insgesamt ein Gestaltungsmuster festzulegen, um nach und nach attraktive öffentliche Räume herzustellen. Im Lenkungskreis sowie in den Planungswerkstätten wurde insbesondere eine Aufwertung von Verweil- und Spielelementen gefordert. Die zu gestaltenden öffentlichen Räume sind im Teil C des Maßnahmenkataloges zusammengefasst. In den einzelnen Maßnahmen-Steckbriefen wird auf die Schwerpunkte und Besonderheiten der Aufwertungen hingewiesen.

Wesentlich für eine zielführende und erfolgreiche Realisierung der Aufwertungsmaßnahmen sind grundlegende Festlegungen der Gestaltungsmuster und –elemente.

Daher wurde folgendes vorbereitendes Maßnahmenpaket entwickelt:

- Erarbeitung von **Gestaltungskonzepten** zu den Themen
  - Straßen, Plätze, Wege und Straßengrün: Ein wesentlicher Teil besteht aus der Typisierung der Straßenräume zu bestimmten Stadtbereichen (z.B. grüner Ring, verkehrsberuhigte Innenstadt, Fußgängerzone / Einkaufstraße, Altstadtbereich). Es müssen Gestaltungsmuster festgelegt werden, wie Misch- oder Trennprinzip, Grundprinzip des Querschnittes sowie Materialien, Anteil und Art der Begrünung. Ist dies einmal konsensual festgeschrieben, wird die Planung und Umsetzung für die einzelnen Straßen vereinfacht.
  - Stadtmobiliar (Bänke, Mülleimer, Fahrradständer etc.) und Orientierungssteelen
  - Gebäudekubatur und –gestaltung, Werbung, Außengastronomie
- Aufstellung eines **Beleuchtungskonzeptes** für öffentliche Räume, aber auch für Gebäude und Sonderbeleuchtungen. Es ist ein Konzept gefragt, welches Licht nicht nur in seiner Funktion als Beleuchtung begreift, sondern darüber hinaus gestalterisch den öffentlichen Raum aufwertet. Eine energetische Optimierung der Beleuchtung ist dabei selbstverständlich.
- Erarbeitung eines Konzeptes „**Spiellinie durch die Innenstadt**“: Die Spiellinie für die Innenstadt soll das Thema „Spielen und Bewegen“ für alle Altersgruppen innovativ und kreativ beleuchten. Inhalt des Gesamtkonzeptes ist die Festlegung und Kategorisierung der Standorte (Kinder, Jugendliche, Senioren). Die bisherigen Erkenntnisse des Parkour-Konzeptes und des Grünkonzeptes des Büros rmp sind zu berücksichtigen und in das Gesamtkonzept abwägend einzubringen. Des Weiteren ist eine Detailbetrachtung der einzelnen Standorte mit Gestaltung und Einbettung des Spielelements in die Umgebung vorzunehmen. Abschließend muss festgelegt werden, zu welchem Zeitpunkt die Standorte umgesetzt werden sollen:

Möglichkeit 1: Im Rahmen der Straßenraumgestaltungen (Maßnahmen Teil C)
Möglichkeit 2: Im Rahmen des Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

- **Kunst im öffentlichen Raum:** Die bisherige „Kunstmeile“ im Bereich Großer Wall und Fontainestraße besteht aus Schaukästen, die mittlerweile nicht mehr regelmäßig bestückt werden. Aus der Bürgerschaft entstand der Wunsch diese Kunstmeile wieder zum Leben zu erwecken. Um eine nachhaltige Pflege dieser Gestaltungselemente zu erreichen, soll ein Konzept entwickelt werden. Die Entwicklung von geeigneten und innovativen Ausstellungsmodulen sowie eine Standortprüfung sollen inhaltliche Schwerpunkte des Konzeptes sein. Ziel ist es, eine Neugestaltung im Sinne einer Kulturachse zu erreichen, die z.B. vom Bahnhof zum Doktorplatz reicht. Das Projekt soll hauptsächlich in Kooperation mit (ggf. lokalen) Künstlern und interessierten Bürgern entwickelt werden. Die Gründung eines Vereins für eine nachhaltige Betreibung des Projektes ist empfehlenswert.

„Kunstmeile“ Fontainestraße

B 9: Kunst im öffentlichen Raum

B 4: Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

- **Stadterneuerung: Maßstäbe festlegen!**

Wie in der Bestandsanalyse beschrieben, ist die Innenstadt Rheda geprägt durch die baulichen Besonderheiten verschiedener Zeiten. Quartiere werden geprägt durch Fachwerkhäuser und Gebäude der 1970er-Jahre. Neuere Gebäude bilden keine einheitliche Architektursprache, verschiedene Fassaden- und Dachgestaltungen wurden in den vergangenen Jahren realisiert. Ein Maßstabssprung bildet das Rathaus mit dem 8-geschossigen Rathausturm.

Maßstabssprung zwischen Fachwerkhaus und Rathaus

Ehemalige Brennerei „Pott-Hartwig“

Unterführung Herzebrocker Straße

- Gestaltungsleitlinien entwickeln!

Für die Aufwertung des Stadtbildes ist es von besonderer Wichtigkeit rhedatypische Gestaltungsrichtlinien zu erarbeiten, um - wie im Fall der öffentlichen Räume - Ziele und Festlegungen für ein harmonisches und attraktives Stadtbild zu entwickeln. Hierdurch wird es erleichtert, Entwürfe für Neu- und Umbauprojekte zu bewerten und in den Bestand zu integrieren. Für Rheda ist es dabei von Bedeutung, stadträumliche Gliederungen vorzunehmen, um die unterschiedlichen zeitlichen Bauabschnitte zu berücksichtigen. Folgende räumliche Abschnitte könnten gebildet werden:

A 2.1: Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt

A 2.2: Gestaltungskonzept Stadtmobiliar und Orientierungssteelen

A 2.3: Gestaltungskonzept Gebäude, Werbung, Außengastronomie

- Historische Altstadt
- Nördliche Innenstadt (Rathausquartier, Quartier Bleichstraße, etc.)
- Bereich Bahnhof/Grüner Ring (Stadtbildwirksame Raumkanten)

Eigentümer bestehender Gebäude können durch das Haus- und Hofflächenprogramm finanzielle Anreize zur Fassadenaufwertung bekommen.

D 1: Haus- und Hofflächenprogramm

- Quartiersentwicklungen im Gesamtkontext betrachten!

Ein weiteres wichtiges Planungsinstrument sind die Rahmenpläne für die einzelnen Quartiere. Neu- und Umbauprojekte können funktional und gestalterisch im Gesamtkontext eingebettet werden. Die Quartiere mit besonderem Handlungsbedarf wurden unter funktionalen Aspekten bereits im Handlungsfeld „Handel und Mobilität“ beschrieben. Unter dem Punkt „Leitprojekte“ werden die Maßnahmenbündel zur Entwicklung der Quartiere detailliert beschrieben.

A 7: Quartiersentwicklung Rathaus und Umfeld

A 8: Quartiersentwicklung Schloßstraße

A 9.1, A 10: Rahmenpläne

- **Stadteingänge gestalten und Stadt erleben!**

Das Image einer Stadt wird unter anderem durch einen ersten Eindruck am Stadteingang geprägt. Um die Innenstadt Rheda von Norden zu erreichen, sind die Bahnlinien zu queren. Dies geschieht in Form von zwei dunklen und sanierungsbedürftigen Unterführungen. Eine gestalterische Aufwertung ist daher für das Bild der Stadt von besonderer Bedeutung. Das Sanierungskonzept (siehe Kap. 2) hat erste Ergebnisse über bauliche Mängel und Erneuerungsbedarfe aufgestellt. Gespräche mit der Deutschen Bahn sind nun erforderlich, um eine gestalterische Aufwertung vor dem Hintergrund einer zeitlich noch nicht festgelegten Sanierung einzuordnen.

Unterführung Pixeler Straße

Um eine Vorstellung über qualitätsvolle und innovative Aufwertungsmöglichkeiten zu erhalten, wurde die Maßnahme eines Qualifizierungsverfahren für die gestalterische Aufwertung der Unterführungen aufgenommen. Verschiedene Entwürfe mit dem Schwerpunkt Lichtkunst sollen Realisierungsmöglichkeiten auch für eine kurzfristige Aufwertung aufzeigen.

A 5: Qualifizierungsverfahren zur gestalterischen Aufwertung der Bahnunterführungen Herzebrocker und Pixeler Straße

Der Eintritt in den Kernbereich der Innenstadt erfolgt über den Erschließungsring „Grüner Ring“. Hier wird deutlich, dass diese Maßnahme nicht nur aus funktionaler, sondern auch aus stadtgestalterischer Sicht von Bedeutung ist. Straßen- und Knotenpunktgestal-

C 17: Aufwertung Bahnunterführung Herzebrocker Straße

C 18: Aufwertung Bahnunterführung Pixeler Straße

C 10: Aufwertung Bahnhofsvorplatz

Drostenhof in rückwärtiger Lage

Domhof

tung sowie die Gestaltung der Übergänge zu den innerstädtischen Straßen und auch die Gestaltung der Raumkanten sollen deutlich machen, dass hier das Zentrum der Stadt beginnt.

- **Identität durch Geschichte!**

Identitätsstiftende Merkmale sind oftmals die historischen erhaltenen Elemente der Stadt. Für Rheda steht hier in erster Linie das Schloss, aber auch der erhaltene Altstadtteil mit der einheitlichen Fachwerkarchitektur. Diese denkmalgeschützten Gebäude sind zu pflegen und zu erhalten.

Es gibt jedoch auch weitere historisch bedeutsame Orte, die heute noch nicht ihr volles Potenzial als identitätsstiftender Ort ausgeschöpft haben. Hierzu zählen z.B. das Gebäude der ehemaligen Brennerei Pott-Hartwig, als Zeuge der Industrialisierung des 18. Jahrhunderts. Für das leerstehende Gebäude wurde bereits eine Mehrfachbeauftragung durchgeführt. Eine positive Belebung des gesamten Umfeldes kann durch eine neue Nutzung erwartet werden. Eine gestalterische Einbettung in den städtebaulichen Kontext ist von besonderer Bedeutung.

A 10.1: Rahmenplan Nadelstraße

Weitere bedeutsame historische Gebäude liegen im rückwärtigen Teil der Berliner Straße. Insbesondere der Drostenhof kann durch seine beengte Lage hinter dem Parkdeck keine öffentliche Wahrnehmung erreichen. Leerstände und vernachlässigte Gebäudefassaden im Umfeld bieten einen trostlosen Rahmen. Zusammen mit dem Domhof könnte hier jedoch ein qualitätsvoller Stadtraum mit historischem Hintergrund gestaltet werden, der auch den Übergang zum Schlosspark bilden könnte (siehe auch Leitprojekte).

A 8: Quartiersentwicklung Rathaus und Umgebung

Zum Thema Stadtspaziergänge und stadtgeschichtliche Bildung sind keine konkreten Maßnahmen aufgenommen worden. Für eine Vermittlung der stadtgeschichtlichen Besonderheiten können die Orientierungssteelen genutzt werden, die an ausgewählten Orten auch durch geschichtliche Daten und Erläuterungen ergänzt werden können. Im Rahmen von Straßenraumgestaltungen sollten auch Standorte für entsprechende Steelen berücksichtigt werden.

A 2.2: Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt

B 4: Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

5. MASSNAHMEN

Maßnahmenplan

A 1 A - Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

C 1 C - Baumaßnahmen Aufwertung öffentlicher Raum / Erschließung

D 1 D - Baumaßnahmen Gebäude-bestand/private Flächen/Gemein-bedarfs- und Folgeeinrichtungen

E 1 E - Private Baumaßnahmen

Vorhandene Rahmenplanung

Potenzialflächen für städtebauliche Entwicklung

Potenzialflächen für die Aufwertung von Freiflächen

Private Baumaßnahmen in Umsetzung

Symbol "Grüner Ring"

N

50 m 100 m 200 m 300 m

5. Maßnahmen

5.1 Maßnahmenplan

Die im Kapitel 4 aufgestellten Ziele und Maßnahmen werden im Maßnahmenplan zusammenhängend und räumlich verankert dargestellt. Diese sind als Punkte im Plan verortet. Maßnahmen, die die gesamte Innenstadt betreffen, werden nicht als „Maßnahmen-Punkt“ dargestellt. Für jede einzelne Maßnahme wurden erläuternde Steckbriefe erstellt, die der Dokumentation als Anlage beigefügt sind.

Um die Wirkung der Maßnahmenbündel zu erläutern, werden im Folgenden Impulsprojekte für die Entwicklung der Innenstadt näher betrachtet. Hier wird deutlich, dass einzelne Maßnahmen nicht isoliert, sondern immer integrativ betrachtet werden müssen, um Synergieeffekte optimal nutzen zu können.

Wilhelmstraße

5.2 Impulsprojekte: Maßnahmenbündel für Detailbereiche

• Impulsprojekt „Grüner Ring“

Das Impulsprojekt „Grüner Ring“ wurde bereits in den einzelnen Handlungsfeldern beschrieben. In diesem Zusammenhang soll der integrierte Ansatz des Projektes deutlich gemacht werden. Die impulsgebende Wirkung des Projektes wird durch die Herausarbeitung der wesentlichen Merkmale deutlich:

Straßenraum

- Einführung eines eindeutigen Erschließungsringes um die Kernstadt
- Straßengestaltung durch einheitliche Elemente (Materialien, Stadtmöblierung, Beleuchtung)
- Übergänge zur verkehrsberuhigten Kernstadt deutlich machen
- Erhöhung des Grünanteils
- Verbesserte Fuß- und Radwegeführung
- Dynamisches Parkleitsystem

Oelder Straße

Raumkanten / Stadtbild

- Festlegung von Gestaltungsleitlinien für eine prägende Raumkante, die deutlich macht, dass hier die Kernstadt beginnt
- Darstellung von funktionalen und gestalterischen Entwicklungspotenzialen im Rahmenplan Bahnhofstraße
- Rahmenplan Wilhelmstraße
- Lösung der Parkraumfrage im Quartier Schloßstraße
- Entwicklung von funktionalen und gestalterischen Lösungsvorschlägen für das Quartier Schloßstraße und die Querungshilfen zum Schlosspark

Schloßstraße

Alle Elemente sollen insgesamt dazu dienen, den „Grünen Ring“ als qualitätsvollen Stadtraum zu gestalten, den Wiedererkennungswert zu steigern und den bisher unattraktiven Straßen eine neue Identität und Aufgabe als Tor zur Kernstadt zu geben.

- **Impulsprojekt „Quartier Schloßstraße“**

Der Teilbereich Schloßstraße des Rings hat eine zusätzliche Funktion zu erfüllen. Hier befindet sich die Schnittkante zwischen Stadt und Schloß bzw. Schloßpark. Die Schloßstraße wurde als Entlastungsstraße für die Berliner Straße entlang der historischen Altstadt als neue Trasse platziert, die nun als Barriere zwischen Altstadt und Schloßpark liegt. Die Schloßstraße hat in den vergangen Jahren keine eigene Randbebauung entwickelt. Zwei Parkdecks aus den 1970er Jahren befinden sich hier. Ansonsten werden die Blicke in die Hinterhofbereiche der Berliner Straße gelenkt. Besondere historische Situationen bzw. Bauten befinden am Eingang zum Doktorplatz, im Bereich Altes Amtsgericht und im nördlichen Teilbereich am Dom- und Drostenhof.

Zufahrt Am Domhof

Parkdeck zwischen Domhof und Drostenhof

Umfeld Drostenhof

Der Kreis Gütersloh als Straßenbaulastträger begann bereits Ende 2014 mit der Vorplanung für die Umgestaltung der K1. Der erste Entwurf sah vor, nur die Nebenanlagen zu überplanen und die Fahrbahn nicht zu verändern. Ein Förderzugang bestünde so allerdings nicht, da die Radwege die Mindestbreiten nicht einhalten könnten. Somit wurde nach vertiefenden Untersuchungen beschlossen, die Straßenerneuerung mit einer Kanalsanierung zu verbinden und den gesamten Straßenkörper neu zu planen. Das Ingenieurbüro NTS hat zwei Regelquerschnitte für die K1 erarbeitet. Die favorisierte Variante sieht vor, den Radverkehr auf einem Schutzstreifen entlang der Fahrbahn zu führen. Für diese Variante wurde nach Rücksprache mit der Bezirksregierung eine Förderung in Aussicht gestellt.

Ziele der Quartiersentwicklung Schloßstraße ist die Herausarbeitung der Übergänge zur historischen Altstadt, zum Residenzschloss und zu dessen Park mit dem Flusslauf der Ems. Mindestens zwei deutlich erkennbare Querungshilfen für Fußgänger sollen den Übergang vom Park zur Stadt und umgekehrt erleichtern. Diese sollen am Doktorplatz (historische Verbindung zum Schloss) und im Bereich Domhof/Drostenhof angesiedelt werden, da sich hier die städtebaulich wirksamsten Punkte entlang der Straße befinden.

Der Domhof wirkt als Landmarke durch seine erhöhte Lage, bietet jedoch noch gestalterische Aufwertungspotenziale in der Ausrichtung zur Schloß- und zur Schulte-Mönting-Straße. Zusammen mit dem Drostenhof kann hier im Falle eines Wegfalls des Parkdecks und der Neuausrichtung der Hofkanten (Neugestaltung der dunklen Durchgänge, Behebung der Leerstände, Gestaltung der Außengastronomie, Aufwertung des Wohnstandortes etc.) ein attraktiver Stadtraum entwickelt werden, der sich vom Hinterhof zum repräsentativen Stadtraum entwickeln soll. Wichtig dabei ist die Zusammenarbeit mit den anliegenden Eigentümern (City- und Quartiersmanagement). Zur Umsetzung vom Maßnahmen könnte ggf. eine ISG „Drostenhof“ hilfreich sein, so dass Synergieeffekte auch für den nördlichen Teil der Berliner Straße erreicht werden können.

Daher ist es von Bedeutung, zu klären, wie mit den unattraktiven Parkdecks der 1970er Jahre umgegangen wird und wie viel Parkraum an der Schloßstraße wünschenswert und erforderlich ist. Hierzu wurde folgendes Maßnahmenbündel aufgenommen:

Stufenweise Entwicklung der vorbereitenden Planung

- Durchführung eines städtebaulich/freiraumplanerischen Wettbewerbs nach Lösung der Parkraumfrage (A 2.1: Verkehrskonzept). Insbesondere soll der Wettbewerb Lösungen für die Gestaltung der historisch bedeutsamen Bereiche „Altes Amtsgericht“ und den Bereich Domhof und Drostenhof aufzeigen. Er soll aber auch Ideen für die Querungen der Schloßstraße und die Gestaltung des Schlossparkrandes und der Ufergestaltung der Ems aufzeigen (A 8.1).
- Falls man zu dem Ergebnis käme, dass an geeigneter Stelle ein Parkhaus die sinnvollste Lösung wäre, könnte als letzte Stufe der vorbereitenden Maßnahmen ein Fassadenwettbewerb durchgeführt werden. Hierdurch könnte sicher gestellt werden,

Maßnahmen Schloßstraße

Doktorplatz und Schloßstraße heute

Bestandsplan und Szenarien 1-5 für das Rathausquartier

dass das Parkhaus eine gestalterisch hochwertige und dem besonderen Stadtraum gerechte Fassade erhält (A 8.2).

Realisierung in Teilabschnitten:

- Gestaltung Schloßstraße (C 2.6)
- Aufwertung der öffentlichen Bereiche Domhof (C 12)
- Aufwertung der öffentlichen Bereiche Drostenhof (C 6)

Rathaus Ansicht West

• Impulsprojekt „Rathausquartier“

Im Rathausquartier befinden sich mehrere Handlungsschwerpunkte:

- Bereich Parkdeck und Parkplatz der 1970er Jahre mit 100%iger Auslastung durch Mitarbeiter der Verwaltung, Besucher und Bewohner der Altstadt, die anderweitig keine Parkmöglichkeiten haben
- Unmaßstäbliches Gebäude des Rathauses aus den 1970er Jahren, welches die Kleinteiligkeit der Innenstadt „sprengt“
- Weitere unmaßstäbliche Gebäude (z.B. eingeschossiges Gebäude der Sparkasse)
- Unattraktive öffentliche Räume

Fußweg zwischen Widumstraße und Nadelstraße

Zur vertiefenden Betrachtung wurden verschiedene Szenarien für das Quartier entwickelt, die deutlich gemacht haben, dass eine Festlegung auf eine Variante nur durch weitere Hintergrundinformationen und Auswertungen möglich ist. Um die vielschichtigen Probleme zu lösen, wurde - wie für das Quartier Schloßstraße - eine vorbereitende Planung in Stufen vorgesehen:

- Machbarkeitsstudie Rathausquartier zur Findung von Lösungen für den Umgang mit dem Rathaus und dem Parkdeck
- Nach den Vorgaben der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie soll ein städtebaulich/ freiraumplanerischer Wettbewerb für das Rathausquartier einschließlich Rathausplatz Lösungen für eine zukunftsweisende Entwicklung des Quartiers aufgezeigt werden
- Als dritte Stufe wird entsprechend dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie die Durchführung eines Wettbewerbes für die neuen Gebäude bzw. den Umbau von Gebäuden innerhalb des Quartieres vorgesehen

Rathausplatz

Die Realisierung erfolgt auch hier in Teilabschnitten:

- Rathausplatz
- Rathausumfeld
- Straßengestaltungen Widumstraße, Nadelstraße, Fontainestraße, Am Stadtgraben

Ausschnitt Bleichstraße Bestand

Ausschnitt Rahmenpan Bleichstraße, Baustufenentwicklung

Rahmenplan Bleichstraße

- **Impulsprojekt „Quartier Bleichstraße“**

Im Herzen der Innenstadt befinden sich zwei wichtige Stadterneuerungsprojekte: Das Quartier Bleichstraße und das Rathausquartier.

Für das Quartier Bleichstraße wurde im Rahmen des ISEK ein Rahmenplan als Detailbetrachtung erarbeitet. Für den östlichen Bereich des Quartiers gibt es bereits Überlegungen das bestehende Gebäude zugunsten eines neuen Wohngebäudes abzutragen.

Für den Rahmenplan wurden drei Varianten entwickelt, die eine unterschiedliche bauliche Ausnutzung des Quartiers zugrunde legen. In einem Abstimmungsprozess wurden Vor- und Nachteile der Varianten abgewogen.

Ergebnis ist ein Entwurf für eine umfassende Stadtreparatur, die in mehreren Stufen umgesetzt werden kann. Neue Raumkanten und qualitätsvolle Stadträume insbesondere im Bereich der Vorzone des dort ansässigen Hotels sollen dem Stadtraum eine neue Identität geben. Stellplätze wurden im Straßenraum maßvoll eingestreut. Die Neubauprojekte sollen gemäß den Zielen des ISEK Tiefgaragen berücksichtigen.

(siehe Maßnahme C 4 Straßengestaltung Bleichstraße)

Bebauung Bleichstraße

Stellplätze Bleichstraße Ost

Gebäuderückseiten und Nebenanlagen

Maßnahmenplan

A 1 A - Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

C 1 C - Baumaßnahmen Aufwertung öffentlicher Raum / Erschließung

D 1 D - Baumaßnahmen Gebäude-bestand/private Flächen/Gemein-bedarfs- und Folgeeinrichtungen

E 1 E - Private Baumaßnahmen

Vorhandene Rahmenplanung

Potenzialflächen für städtebauliche Entwicklung

Potenzialflächen für die Aufwertung von Freiflächen

Private Baumaßnahmen in Umsetzung

Symbol "Grüner Ring"

N

50 m 100 m 200 m 300 m

5.3 Maßnahmenkatalog

A Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

Eine strukturierte und abgestimmte Vorplanung erleichtert die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen. Daher gilt es, Konzepte mit wegweisenden und einheitlichen Vorgaben zu erarbeiten.

Ziel der Maßnahmen ist es, einen Konsens hinsichtlich des anvisierten funktionalen und gestalterischen Stadtbildes zu Beginn des Stadterneuerungsprozesses festzulegen. Die Gestaltungskonzepte und Rahmenpläne dienen im Wesentlichen als Arbeitshilfe für die Verwaltung und den Gestaltungsbeirat. Ebenso können sich Bauwillige schon im Vorfeld über die Zielvorstellungen des Stadtbildes informieren und ihre Planung darauf abstimmen. Investoren können mit konkreten Zielvorstellungen angesprochen bzw. angeworben werden.

Maßnahmen:

- A 1 Aufstellung und Anpassung von Bebauungsplänen
- A 2 Übergeordnete Gestaltungskonzepte Innenstadt
  - A 2.1 Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt
  - A 2.2 Gestaltungskonzept Stadtmobiliar und Orientierungssteelen
  - A 2.3 Gestaltungskonzept Gebäude, Werbung, Außengastronomie
- A 3 Beleuchtungskonzept Innenstadt
- A 4 Spiellinie durch die Innenstadt
- A 5 Qualifizierungsverfahren zur gestalterischen Aufwertung der Bahnunterführungen Herzebrocker und Pixeler Straße
- A 6 Arch./Städteb. Wettbewerb zur Gestaltung Bahnhofvorplatz (Gebäude Potenzialfläche, Vorplatzgestaltung)
- A 7 Quartiersentwicklung Rathaus und Umfeld (Entwicklung in Stufen)
  - A 7.1 Machbarkeitsstudie Rathausquartier (Abwägung von Entwicklungs varianten)
  - A 7.2 Städtb./freiraumpl. Wettbewerb Rathausquartier
  - A 7.3 OPTIONAL: Architektonischer Wettbewerb Rathaus
- A 8 Quartiersentwicklung Schloßstraße (Entwicklung in Stufen)
  - A 8.1 Städtb./Freiraumpl. Wettbewerb Schloßstraße
  - A 8.2 OPTIONAL: Architektonischer Fassaden-Wettbewerb Parkhaus (nur bei Bedarf, Ergebnis Verkehrskonzept)
- A 9 Entwicklung der Potenzialfläche „Kolpingstraße/Pixeler Straße“
  - A 9.1 Rahmenplan „Einkaufen und Wohnen an der Kolpingstraße/Pixeler Straße“ inkl. Bereich Gemeindezentrum Clemenskirche
  - A 9.2 Wettbewerb „Potenzialfläche Kolpingstraße“ (Auslober: Investor)

A 10 Rahmenpläne Innenstadt

- A 10.1 Rahmenplan Nadelstraße
- A 10.2 Rahmenplan Bahnhofstraße
- A 10.3 Rahmenplan Herzebrocker Straße
- A 10.4 Rahmenplan Wilhelmstraße / Schulte-Möntingstraße

A 11 Konzept „Temporärer Wohnraum“

- A 11.1 Entwicklung eines Konzeptes zur dezentralen Unterbringung von temporärem Wohnraum (gesamtstädtisch)
- A 11.2 Untersuchung der Situation des temporären Wohnraums im Untersuchungsgebiet und beispielhafte Umsetzung der Erkenntnisse des gesamtstädtischen Konzeptes

B Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Stadterneuerungsprozesses müssen Maßnahmen gezielt vorangetrieben werden. Eine Beteiligung und Verknüpfung von allen Akteuren wie z.B. Verwaltung, Politik und Interessenvertretern ist grundlegend.

Des Weiteren ist eine gezielte und kontinuierliche Ansprache von Investoren, Eigentümern, Händlern sowie die Aktivierung von Bürgern und Vereinen wichtig, um eine Akzeptanz zu schaffen, den Prozess transparent zu gestalten und eine langfristige Übernahme/Pflege von Projekten zu erreichen.

Daher werden in Teil B einige Mitmach- und Integrationsprojekte sowie Instrumente für kleinere Starterprojekte aufgezeigt mit dem Ziel: Es geht los, es passiert etwas!

Maßnahmen:

B 1 City- und Quartiersmanagement (QM)

B 2 Umsetzung Glückspielstaatsvertrag, Reaktivierung der frei werdenenden Fläche für innenstadtrelevante Nutzungen

B 3 Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft ISG Innenstadt oder Teilbereiche

B 4 Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

B 5 Pilotprojekt „Wohnen in der Innenstadt“

B 6 Förderung alternativer Mobilität: Konzeption für ein erweitertes Car- und Bike-Sharing, Öffentlichkeitsarbeit

B 7 Garten der Kulturen

B 8 Projekt „Die Essbare Stadt“

B 9 Kunst im öffentlichen Raum

C Baumaßnahmen Aufwertung öffentlicher Raum / Erschließung

In Teil C sind alle baulichen Maßnahmen aufgelistet, die den öffentlichen Raum betreffen.

Maßnahmen:

C 1 Platzgestaltung Doktorplatz

C 2 Projekt „Grüner Ring“

- C 2.1 Straßenumbau Bahnhofstraße
- C 2.2 Umbau Kreuzung Süd Oelder Straße (K12) / Schloßstraße (K1)
- C 2.3 Umbau Kreuzung Nord Wilhelmstraße (L568) / Schlossstraße (K1) (inkl. Neubau Emsbrücke)
- C 2.4 Umbau Oelder Straße (K12)
- C 2.5 Ergänzende Gestaltung Wilhelmstraße (L568)
- C 2.6 Umbau Schloßstraße (K1)

C 3 Fußwegeverbindungen Kolpingstraße - Innenstadt, inkl. Querungshilfen Wilhelmstaße und Kolpingstraße

C 4 Straßengestaltung Bleichstraße

C 5 Straßengestaltung Schulte-Mönting-Straße

C 6 Umfeldgestaltung Drostenhof

C 7 Straßengestaltung Großer Wall (Nord)

C 8 Straßengestaltung Widumstraße

C 9 Straßengestaltung Andreasstraße

C 10 Aufwertung Bahnhofvorplatz (abhängig von Bebauung der Potenzialfläche)

C 11 Aufwertung Rathausquartier

- C 11.1 Aufwertung Rathausplatz (abhängig von Planungen Rathausquartier)
- C 11.2 Aufwertung Rathausumfeld (abhängig von Planungen Rathausquartier, inkl. Straßenraum, Spielplatz und Poket-Platz Nadelstraße)

C 12 Straßen-/Umfeldgestaltung Am Domhof

C 13 Straßengestaltung Fontainestraße

C 14 Straßengestaltung Am Stadtgraben

C 15 Straßengestaltung Berliner Straße

C 16 Standortüberprüfung Wohnmobilstellplätze (Am Werl, Neuanlage eines zweiten Platzes in der Nähe der Flora Westaflica) und Aufwertung Wohnmobilstellplatz Am Werl

C 17 Aufwertung Bahnunterführung Herzebrocker Straße (Vorbereitung A 5)

C 18 Aufwertung Bahnunterführung Pixeler Straße (Vorbereitung A 5)

Maßnahmen Parkraum

C 19 Dynamisches Parkleitsystem

C 20 Aufstockung Parkhaus Bahnhof

C 21 OPTIONAL: Neubau Tiefgarage, Parkhaus oder Parkplatz Schloßstraße (Ergebnis der Machbarkeitsstudie Maßnahme A 6.1)

D Baumaßnahmen Gebäudebestand/private Flächen/Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Teil D beinhaltet die baulichen Maßnahmen, die der Aufwertung von Gebäuden oder Gemeinbedarfseinrichtungen dienen.

Maßnahmen:

D 1 Haus- und Hofflächenprogramm (Aufwertung von Fassaden- und Hofflächen)

D 2 Aufwertung Außenanlagen Jugendzentrum Alte Emstorschule, Vorbereitung: Rahmenplan Jugendzentrum und Umfeld

D 3 Aufwertung Außenanlagen Wenneberschule, Vorbereitung: Rahmenplan Wenneberschule und Umfeld

E Private Baumaßnahmen

Aufgeführt sind die im ISEK benannten Entwicklungsprojekte, die durch private Investoren umgesetzt werden können.

Maßnahmen:

E 1 Kolpingstraße West (Einzelhandel/Wohnen)

E 2 Kolpingstraßestraße Ost/Pixeler Straße (Ein- und Mehrfamilienhäuser, Dienstleistung, Gewerbe)

E 3 Geschäftshaus Bahnhofvorplatz

E 4 Wohn- und Geschäftshaus „Rathausquartier“

E 5 Wohn- und Geschäftshaus „Pott-Hartwig“

E 6 Wohn- und Geschäftshäuser Bleichstraße (West, Mitte, Ost)

E 7 Wohn- und Geschäftshäuser Großer Wall

E 8 Wohn- und Geschäftshäuser Quartier Drostehof

E 9 Bestandsoptimierung nördl. Bahnhofstraße

E 10 Aufwertung Außenanlagen Gemeindezentrum Clemenskirche (i.V. mit C 3)

F Nachrichtlich: weitere Maßnahmen im Plangebiet

Der Vollständigkeit halber sind im Teil F die Aufwertungsmaßnahmen aufgelistet, die derzeit im Plangebiet durchgeführt werden bzw. die in naher Zukunft projektiert sind.

Maßnahmen:

F 1 Neugestaltung Rosengarten (Beginn 2018)

F 2 Neubau Fahrradweg nördlich der Bahn (Lückenschluss)

F 3 Ausbau Mobilitätsstation Bahnhof

F 4 Erarbeitung eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes

F 5 Umgestaltung Gartenanlage der alten Kanzlei (u.a. Parkplatz)

6. Umsetzungsstrategien

• Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan

Zusätzlich zum Maßnahmenkatalog wurde ein Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan aufgestellt, der je nach Bearbeitungsstand jährlich aktualisiert und kritisch geprüft werden muss. Die jeweils aktualisierte Aufstellung wird dieser Dokumentation als Anlage beigefügt. Der Kosten- und Finanzierungsplan kann zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes nur grobe Einschätzungen der zu erwartenden Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten geben und können daher nur als Orientierungswerte angesehen werden.

Da sich für die Innenstadt Rheda aufgrund des komplexen und vielschichtigen Handlungsbedarfs ein umfassender Maßnahmenkatalog ergeben hat, wurde der übliche -eher kurze- Umsetzungszeitraum erweitert. Die Maßnahmen sind in zwei Phasen aufgeteilt (Plandarstellung und Maßnahmeneinteilung siehe S. 104-105):

1. Phase: 2019 bis 2025 (7 Jahre)

2. Phase: 2026 bis 2032 (7 Jahre)

In der ersten Phase ist eine finanzielle Unterstützung durch verschiedene Förderprogramme vorgesehen. Die zweite Phase enthält im Wesentlichen bauliche Maßnahmen, für die im Vorfeld zum Teil umfassende vorbereitende Planungen erarbeitet und mit verschiedenen Akteuren wie dem Kreis Gütersloh und Straßen NRW abgestimmt werden müssen. Wie und in welchem Umfang Fördermittel und -programme zu dieser Zeit vakant sind, ist derzeit nicht abschätzbar. Die Einteilung der Maßnahmen stellt jedoch sicher, dass auch nach Abschluss der Phase 1 bereits deutliche Verbesserungen in der Innenstadt eintreten können.

Wichtige absehbare Quartiersentwicklungen wie das Impulsprojekt Kolpingstraße und Bleichstraße sollen vollständig in der ersten Phase abgewickelt werden. Des Weiteren ist vorgesehen, die grundlegenden vorbereitenden Planungen für private Investitionen in der ersten Phase zu erarbeiten. Impulse durch öff. Baumaßnahmen sollen durch die Aufwertung des Doktorplatzes, der Bahnhofstraße, Kreuzung Schloßstraße/Oelder Straße, die Aufwertung der Bahnunterführungen und die Neuordnung des öffentlichen Raums im Quartier Bleichstraße ausgelöst werden. Nicht zuletzt sind alle Aktivierungs- und Begleitungsmaßnamen der ersten Phase zugeordnet, um einen intensiven und sichtbaren Start in den Stadtumbauprozess einzuleiten, das bürgerschaftliches Engagement zu fördern und Informations- sowie Beteiligungsstrukturen aufzubauen und zu verstetigen.

Die derzeitge prognostizierte Einteilung der Maßnahmen in Phase 1 und 2 ist dem Maßnahmenplan zu entnehmen. Insgesamt ist der Maßnahmenplan ein flexibles und dynamisches Instrument. Es ist durchaus möglich, Maßnahmen der Phase 2 vorzuziehen, falls entsprechende Entwicklungen dies ermöglichen. Genauso können Maßnahmen, die derzeit Phase 1 zugeordnet sind zurückgestellt werden.

Vor der Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme ist es erforderlich - unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel - ins Detail gehende Planungen und dementsprechende Kostenschätzungen und -berechnungen aufzustellen.

Des Weiteren muss die zeitliche Abfolge der Maßnahmenbausteine jedes Jahr geprüft und angepasst werden. Bei einigen Maßnahmen sind Realisierungszeiträume schwer einzuschätzen, wie z.B. bei Maßnahmen, die von Eigentumsverhältnissen oder anderen Institutionen/Behörden abhängig sind. Die in der Zeitleiste genannten Zuordnungen sind derzeitige Zielvorstellungen.

Insgesamt ist es von besonderer Bedeutung, das Handlungsprogramm für die kommenden 7+7 Jahre konsequent und kontinuierlich anzugehen, da der umfassende Stadterneuerungsprozess eine intensive Bearbeitung erfordert, um bis 2032 alle Maßnahmen einzuleiten und bestenfalls abzuschließen.

Letztendlich ist es die Aufgabe des Rates der Stadt Rheda-Wiedenbrück jährlich über die geplante Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung des städtischen Haushaltes zu beraten und zu beschließen.

- **Kommunikation und Organisation**

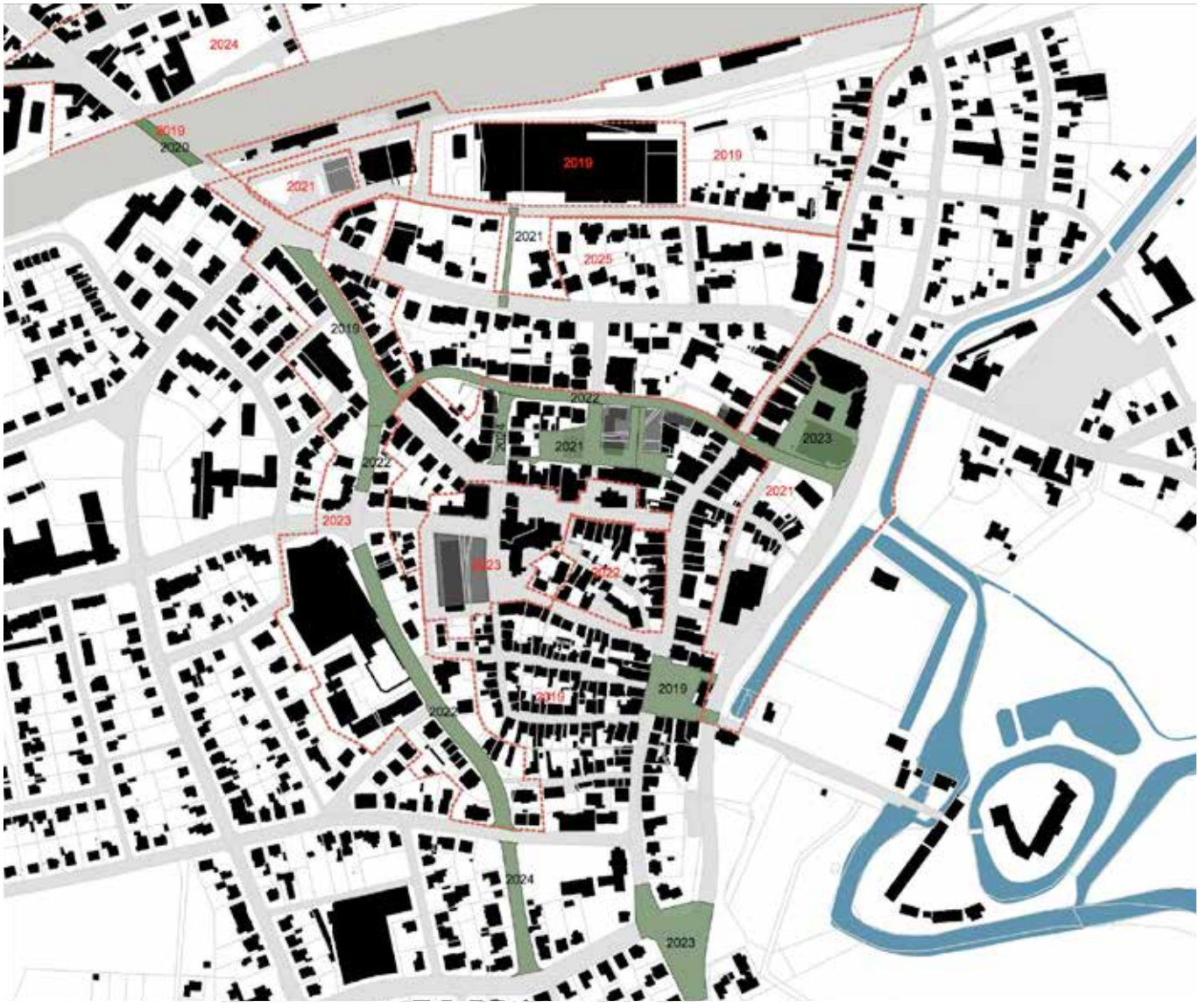
Um die zahlreichen Aufgaben des Maßnahmenkatalogs zu bewältigen, muss die Zusammenarbeit und vor allem die Kommunikation und Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, Institutionen, Bürgern und letztlich auch Investoren verstärkt, organisiert und koordiniert werden. Hierfür ist es empfehlenswert, eine zentrale Koordinationsstelle im Rahmen des City- und Quartiersmanagements einzurichten. Erste wichtige Bausteine, wie die Aufstellung von organisatorischen und kommunikativen Strukturen (z.B. die Einleitung der Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft) müssen konzentriert und unterstützt durch die Stadt und ggf. externe Berater gesteuert werden.

Die Verstetigung des mit dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept begonnenen Kommunikationsprozesses bildet eine wichtige Grundlage für die Aktivierung von privatem und öffentlichem Engagement und fördert die Identifikation mit den Maßnahmen und Planungszielen. Es werden aktivierende und begleitende Maßnahmen (Teil B) aufgeführt, die dazu genutzt werden sollen, öffentlichkeitswirksame Impulse auszulösen und die Bürger für den Stadterneuerungsprozess zu gewinnen.

Eine fortlaufende intensive Diskussion über Stadtentwicklung, Zentrumsfunktionen und Baukultur ist wichtig, um eine Identifikation mit den Maßnahmen zu erreichen, Informationen zu transportieren und die Bürger für die Stadt zu sensibilisieren. Aktionen und Veranstaltungen rund um laufende und fertiggestellte Maßnahmen sind wichtig, um Erfolge zu präsentieren und ein positives Bild zu erzeugen. Vor allem die Bautätigkeiten im Straßenraumbereich sind positiv zu begleiten, da diese Zeit für Händler, Dienstleister und Gastronomen sowie für die Kunden Unannehmlichkeiten bereiten kann.

Eine Möglichkeit, Projekte zu präsentieren, die mit Hilfe von Städtebaufördermitteln umgesetzt wurden, ist der „Tag der Städtebauförderung“, der jährlich stattfindet. Für den Erfahrungsaustausch mit anderen Städten und Gemeinden ist das „Netzwerk Innenstadt NRW“ hilfreich.

Phase I 2019-2025



- **Maßnahmen der Phase I 2019-2025**

A Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

A 1 Aufstellung und Anpassung von Bebauungsplänen

A 2 Übergeordnete Gestaltungskonzepte Innenstadt

- A 2.1 Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt
- A 2.2 Gestaltungskonzept Stadtmobiliar und Orientierungssteelen
- A 2.3 Gestaltungskonzept Gebäude, Werbung, Außengastronomie

A 3 Beleuchtungskonzept Innenstadt

A 4 Spiellinie durch die Innenstadt

A 5 Qualifizierungsverfahren zur gestalterischen Aufwertung der Bahnunterführungen Herzebrocker und Pixeler Straße

A 6 Arch./Städteb. Wettbewerb zur Gestaltung Bahnhofvorplatz (Gebäude Potenzialfläche, Vorplatzgestaltung)

A 7 Quartiersentwicklung Rathaus und Umfeld (Entwicklung in Stufen)

- A 7.1 Machbarkeitsstudie Rathausquartier (Abwägung von Entwicklungsvarianten)
- A 7.2 Städtb./freiraumpl. Wettbewerb Rathausquartier

A 8 Quartiersentwicklung Schloßstraße (Entwicklung in Stufen)

- A 8.1 Städtb./Freiraumpl. Wettbewerb Schloßstraße

A 9 Entwicklung der Potenzialfläche „Kolpingstraße/Pixeler Straße“

- A 9.1 Rahmenplan „Einkaufen und Wohnen an der Kolpingstraße/Pixeler Straße“ inkl. Bereich Gemeindezentrum Clemenskirche
- A 9.2 Wettbewerb „Potenzialfläche Kolpingstraße“ (Auslober: Investor)

A 10 Rahmenpläne Innenstadt

- A 10.1 Rahmenplan Nadelstraße
- A 10.2 Rahmenplan Bahnhofstraße
- A 10.3 Rahmenplan Herzebrocker Straße
- A 10.4 Rahmenplan Wilhelmstraße / Schulte-Möntingstraße

A 11 Konzept „Temporärer Wohnraum“

- A 11.1 Entwicklung eines Konzeptes zur dezentralen Unterbringung von temporärem Wohnraum (gesamtstädtisch)
- A 11.2 Untersuchung der Situation des temporären Wohnraums im Untersuchungsgebiet und beispielhafte Umsetzung der Erkenntnisse des gesamtstädtischen Konzeptes

B Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung

B 1 City- und Quartiersmanagement (QM)

B 2 Umsetzung Glückspielstaatsvertrag, Reaktivierung der frei werdenenden Fläche für innenstadtrelevante Nutzungen

B 3 Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft ISG Innenstadt oder Teilbereiche

B 4 Verfügungsfonds Attraktive Innenstadt

B 5 Pilotprojekt „Wohnen in der Innenstadt“

B 6 Förderung alternativer Mobilität: Konzeption für ein erweitertes Car- und Bike-Sharing, Öffentlichkeitsarbeit

B 7 Garten der Kulturen

B 8 Projekt „Die Essbare Stadt“

B 9 Kunst im öffentlichen Raum

C Baumaßnahmen Aufwertung öffentlicher Raum / Erschließung

C 1 Platzgestaltung Doktorplatz

C 2 Projekt „Grüner Ring“

- C 2.1 Straßenumbau Bahnhofstraße
- C 2.2 Umbau Kreuzung Süd Oelder Straße (K12) / Schloßstraße (K1)

C 3 Fußwegeverbindungen Kolpingstraße - Innenstadt, inkl. Querungshilfen Wilhelmstaße und Kolpingstraße

C 4 Straßengestaltung Bleichstraße

C 5 Straßengestaltung Schulte-Mönting-Straße

C 6 Umfeldgestaltung Drostenhof

C 7 Straßengestaltung Großer Wall (Nord)

C 16 Standortüberprüfung Wohnmobilstellplätze (Am Werl, Neuanlage eines zweiten Platzes in der Nähe der Flora Westaflica) und Aufwertung Wohnmobilstellplatz Am Werl

C 17 Aufwertung Bahnunterführung Herzebrocker Straße (Vorbereitung A 5)

C 18 Aufwertung Bahnunterführung Pixeler Straße (Vorbereitung A 5)

Maßnahmen Parkraum

C 19 Dynamisches Parkleitsystem

C 20 Aufstockung Parkhaus Bahnhof

D Baumaßnahmen Gebäudebestand/private Flächen/Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

D 1 Haus- und Hofflächenprogramm (Aufwertung von Fassaden- und Hofflächen)

Phase II 2026-2032

- **Maßnahmen der Phase II 2016-2032**

A Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

A 7.3 OPTIONAL: Architektonischer Wettbewerb Rathaus

A 8.2 OPTIONAL: Architektonischer Fassaden-Wettbewerb Parkhaus (nur bei Bedarf, Ergebnis Verkehrskonzept)

C Baumaßnahmen Aufwertung öffentlicher Raum / Erschließung

C 2 Projekt „Grüner Ring“

- C 2.3 Umbau Kreuzung Nord Wilhelmstraße (L568) / Schlossstraße (K1)
- C 2.4 Umbau Oelder Straße (K12)
- C 2.5 Ergänzende Gestaltung Wilhelmstraße (L568)
- C 2.6 Umbau Schloßstraße (K1)

C 8 Straßengestaltung Widumstraße

C 9 Straßengestaltung Andreasstraße

C 10 Aufwertung Bahnhofvorplatz (abhängig von Bebauung der Potenzialfläche)

C 11 Aufwertung Rathausquartier

- C 11.1 Aufwertung Rathausplatz (abhängig von Planungen Rathausquartier)
- C 11.2 Aufwertung Rathausumfeld (abhängig von Planungen Rathausquartier, inkl. Straßenraum, Spielplatz und Poket-Platz Nadelstraße)

C 12 Straßen-/Umfeldgestaltung Am Domhof

C 13 Straßengestaltung Fontainestraße

C 14 Straßengestaltung Am Stadtgraben

C 15 Straßengestaltung Berliner Straße

C 21 OPTIONAL: Neubau Tiefgarage, Parkhaus oder Parkplatz Schloßstraße (Ergebnis der Machbarkeitsstudie Maßnahme A 6.1)

D Baumaßnahmen Gebäudebestand / private Flächen / Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

D 2 Aufwertung Außenanlagen Jugendzentrum Alte Emstorschule, Vorbereitung: Rahmenplan Jugendzentrum und Umfeld

D 3 Aufwertung Außenanlagen Wenneberschule, Vorbereitung: Rahmenplan Wenneberschule und Umfeld

• Bauleitplanung

Zur Umsetzung bzw. planungsrechtlichen Sicherung ist es für einen Teil der Maßnahmen notwendig, diese mit kommunaler Planung zu begleiten. Sofern erforderlich, muss das vorhandene Planungsrecht angepasst werden. Das planungsrechtliche Instrument des Bebauungsplanes als Angebotsplanung ist Voraussetzung für die Realisierung und i. A. kein Durchführungsinstrument. Diese Aufgabe kommt eher den planungsrechtlichen Instrumenten des städtebaulichen Vertrages nach § 11 BauGB und der vorhabenbezogenen Planung mit ihrem Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB zu.

• Förderung

Städtebauförderung

Das Land Nordrhein-Westfalen stellt für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung in Städten und Gemeinden Städtebauförderungsmittel auf Grundlage der Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 zur Verfügung.

Für die geplante Entwicklung der Innenstadt Rheda trifft im Wesentlichen der Handlungs- und Förderschwerpunkt „Aktive Stadt- und Ortszentren“ (FöRL 2008, Teil III) zu.

Ziele des Programms sind:

- Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit (Arbeiten, Wohnen, Wirtschaft, Handel, Kultur und Bildung, Versorgung und Freizeit)
- Soziale Kohäsion (verschiedene Wohnformen für alle gesellschaftlichen Gruppen, Gemeinbedarfseinrichtungen für den sozialen Zusammenhalt)
- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, Raum für Aktivität und Orte zum Verweilen)
- Stadtbaukultur (Räumliche Vielfalt und Pflege des Stadtbildes)
- Stadtverträgliche Mobilität (Optimierung von Bahn-, Bus-, Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr, Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsräume)
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit (Einbeziehung der Bürger, Aktivierung aller Akteursgruppen und Verstetigung kooperativer Prozesse)

Die integrierte Entwicklung der Innenstädte ist dabei in eine übergreifende, ganzheitliche Entwicklungsstrategie einzubetten. Auf Grundlage des Konzeptes ist das Fördergebiet räumlich abzugrenzen. Förderungsgegenstand ist die Gesamtmaßnahme, aus denen in den Folgejahren einzelne Bausteine gefördert werden.

Weitere Fördermöglichkeiten

Städtebaufördermittel können jedoch nicht für alle im Maßnahmenkatalog aufgeführten Maßnahmen in Anspruch genommen werden.

Für verkehrliche Maßnahmen ist beispielsweise zu prüfen, ob eine Förderung nach den Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum (Förderrichtlinien Stadtverkehr) möglich ist. Das Land gewährt Zuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Gefördert werden unter anderem Maßnahmen, die geeignet sind, den motorisierten Verkehr zu vermeiden, Verkehre auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern, Verkehrswege des straßenbezogenen öffentlichen Nahverkehrs attraktiver zu gestalten, den Rad- und Fußgängerverkehr sicher zu führen und nicht vermeidbaren motorisierten Straßenverkehr umweltverträglich zu gestalten.

Im Einzelnen werden beispielsweise auch Verkehrs- und Parkleitsysteme, Haltestelleneinrichtungen des ÖPNV, Schulwegsicherungen und Radwege gefördert.

Maßnahmen, die auch im Klimaschutzkonzept verankert sind, können über entsprechende Programme aus diesem Bereich gefördert werden.

Weitere Programme, wie z.B. das Programm „Investitionspakt Soziale Integration im Quartier NRW“, werden jährlich aufgestellt. Grundlage für eine Förderung ist im Wesentlich die Einbettung der Maßnahme in einem ISEK.

Für die Unterstützung zur Erarbeitung von Konzepten unter Beteiligung von Schülern kann das Kids (Kammer in der Schule) Projekt der Architektenkammer NRW genutzt.

„Im Mittelpunkt jedes dieser Projekte steht ein bauliches Problem an der jeweiligen Schule, für das Schüler und Schülerinnen gemeinsam mit ihren Lehrern und unter fachlicher Begleitung eines Architekten bzw. einer Architektin Lösungen suchen, entwickeln und realisieren. Die Architektenkammer fungiert dabei als Initiator und Katalysator. Die eigentliche inhaltliche Arbeit erfolgt vor Ort in den Schulen im Unterricht oder in Projektwochen“ (Internetseite www.architektur-macht-schule.de).

Weitere Fördermöglichkeiten und Programme sind zu gegebener Zeit zu prüfen.

Schrägluftbild mit Blick von Osten auf Rheda

7. Schlussbemerkung

Mit der Erarbeitung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für die Innenstadt Rheda wurden die Ergebnisse der Planungen der letzten Jahre zusammengefasst und aktuell die Qualitäten und Potenziale, aber auch die Defizite und Problemschwerpunkte der Innenstadt in den Fokus genommen. Es wurde festgestellt, dass die historischen Strukturen mit Straßen, Wegen und Plätzen sowie den stadtbildprägenden Gebäuden und dem beeindruckenden Schloss ein starkes Rückgrat für künftige Entwicklungen bilden.

Rheda ist bis heute ein funktionierendes Mittelzentrum mit Kernfunktionen für die Bürger. Für die Zukunft ist es wichtig, Funktionen und Qualitäten zu erhalten und insbesondere zu stärken. Die analysierten Defizite sind Zeichen eines beginnenden Funktionsverlustes. Folgeerscheinungen sind Imageprobleme, Wegzug von Bewohnern, Schließung weiterer Läden und eine zunehmende Vernachlässigung der Bausubstanz. Hier gilt es frühzeitig nach Maßnahmen und Wegen zu suchen, mit denen die Probleme effektiv und nachhaltig gelöst werden können.

Mit dem Maßnahmenkonzept ist ein umfassendes Programm auf den Weg gebracht worden, welches integrierte Lösungsansätze aufzeigt. Der Maßnahmenkatalog zeigt die Aufgabenliste für die kommenden Jahre und sollte Schritt für Schritt abgearbeitet werden. Dabei spielen alle Maßnahmen - sowohl die organisatorischen wie auch die baulichen - eine wichtige Rolle im Gesamtverbund. Die Umsetzung der Maßnahmen ist jeweils vor dem Hintergrund finanzieller Möglichkeiten zu prüfen.

Die organisatorischen Maßnahmen dienen dazu, den begonnenen Kommunikationsprozess weiterzuführen und zu verstetigen. Dabei ist die Einbeziehung der betroffenen Akteure und letztlich aller Bürger wichtig, um die Identifikation mit den Zielen und Maßnahmen frühzeitig sicherzustellen. Mit der Planung „von unten“ unter fachlich qualifizierter Betreuung besteht für die Innenstadt die Chance, direkt vor Ort über anstehende Projekte zu diskutieren, Anregungen einfließen zu lassen und für die Umsetzung tatkräftige Unterstützung zu gewinnen.

Die Innenstadt des Stadtteils Rheda befindet sich am Anfang eines dringend erforderlichen umfassenden Stadterneuerungsprozesses. Dieser Prozess muss konsequent und kontinuierlich sowie nicht zuletzt mutig vorangetrieben werden, um am Ende ein nachhaltiges und qualitätsvolles Ergebnis zu erzielen!

WoltersPartner
im Oktober 2018

Teilnehmer des Lenkungskreises

Andrea Sandknoop	Sandknoop Mode für den Mann
Christiane Vogt	Bürgerinitiative Altstadt Rheda e.V.
Dirk Kamin	UWG
Dominik Geyer	Stadt- und Reginalplanung Dr. Jansen GmbH
Elisabeth Witte	CDU
Elke Leßmeier	Flora Westfalica
Friedrich Ludwig	Linke
Georg Effertz	BSUV Vorsitzender CDU
Heike Briese	Fürstlich zu Bentheim-Tecklenburgische Kanzlei
Henrika Küppers	CDU
Ina Bimberg	Bimberg Landschaftsarchitekten
Inga Linzel	Fachbereichsleiterin Stadtplanung/Bauordnung
Janina Plum	Foss & Haas GmbH
Kerstin Dengler	Abteilung Stadtplanung
Marco Rückel	Hotel Restaurant Reuter GmbH & Co. KG
Markus Roggenkamp	Bürgerinitiative Altstadt Rheda e.V.
Patrick Büker	FDP
Peter Berenbrinck	SPD
Peter Kliche	
Sarah Töws	Evangelische Versöhnungskirchengemeinde
Sonja Westermann	Buchhandlung Lesart
Stephan Pfeffer	Technischer Beigeordneter, Stadt Rheda-Wiedenbrück
Tanja Schrooten	Tischmann & Schrooten
Theo Mettenborg	Bürgermeister der Stadt Rheda-Wiedenbrück
Thomas Hengstebeck	Katholische Kirchengemeinde St. Clemens
Udo Dageroth	Lokale Agenda 21
Ulrich Gildemeister	Gildemeister Immobilien
Uwe Henkenjohann	CDU
Volker Brüggenjürgen	Grüne
Walter Hauer	Hauer Dipl.-Ing. Architekten BDA
Wolfgang A. Lewe	Heimatverein e.V.

Quellenverzeichnis

Bestandsaufnahme Stellplatznutzung in der Innenstadt Rheda, VSU Beratende Ingenieure, Herzogenrath 2018

Daten zu Bevölkerung und Wirtschaft, Landesdatenbank Information und Technik NRW, Geschäftsbereich Statistik, 01.01.2017 / 30.06.2017

Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Rheda-Wiedenbrück, Stadt und Handel, Dortmund 2017

Gefördertes Wohnen in Rheda-Wiedenbrück, Planersocietät – Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation, Dortmund 2008

Grünraumpotenzialanalyse, RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, 2018

Integriertes Klimaschutzkonzept, Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft, Essen 2012

Knotenpunkte Wilhelmstraße/Pixeler Straße, Wilhelmstraße/Schloßstraße, Gütersloher Straße/Neuenkirchener Straße, Verkehrsuntersuchung, Röver Beratende Ingenieure VBI, Gütersloh 2017

Masterplan 2020+, Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück 2010

Mobilitätskonzept Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück, nts Ingenieurgesellschaft mbH, Münster 2017

Potentialanalyse Grünentwicklung Rheda - Wiedenbrück, Machbarkeit Landesgartenschau 2023, Bimberg Landschaftsarchitekten, Iserlohn 2017

Vorstudie zur Landesgartenschau 2023, RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, 2017

Wohnraumstudie Stadt Rheda-Wiedenbrück, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Dortmund 2018

Stadt Rheda-Wiedenbrück:

- Daten zur Bevölkerung
- Diverse Bebauungspläne
- Historische Karten
- Liegenschaftskataster

Abbildungsverzeichnis

S. 4 Schrägluftbild mit Blick von Süden auf Rheda, Stadt Rheda-Wiedenbrück

S. 5 Foto Bürgermeister Theo Mettenborg, Stadt Rheda-Wiedenbrück

S. 9 Luftbild, Stadt Rheda-Wiedenbrück, bearbeitet Wolters Partner

S. 11 World Café im 1. Innenstadt-Forum, Stadt Rheda-Wiedenbrück

S. 16 Urkataster 1822, Stadt Rheda-Wiedenbrück

S. 20 Bevölkerungsprognose, IT.NRW, Berechnung und Darstellung Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Dortmund 2018

S. 22 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, IT.NRW, 30.6.2015

S. 23 Auszug aus dem Flächennutzungsplan (mit Änderungen, Stand 2009), Stadt Rheda-Wiedenbrück

S. 25 Entwicklungskonzept für den Schwerpunktbereich Rheda im Masterplan 2020+, Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück 2010

S. 26 Verkaufsflächenanhaltswerte für die anstehende Flächenentwicklung, Stadt und Handel, Dortmund 2017

S. 27 Räumliche Festlegung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadtzentrum Rheda (Zielkonzept), Stadt und Handel, Dortmund 2017

S. 28 Stellplatzbelegung der ausgewählten Stellplatzanlagen am Mittwoch Vormittag, Summe ohne Werlplatz, VSU, Herzogenrath 2018

S. 32 Mögliche Standorte für Wasserelemente, RMP, 2018

S. 32 Favorisiertes Ergebnis der Mehrfachbeauftragung zur Gestaltung des Doktorplatzes, B.S.L., 2018

S. 33 Beispiel Wasserspielelemente, RMP, 2018

S. 34 Entwurf Evangelisches Gemeindezentrum, schmersahl | biermann | prüßner

S. 34 Entwurf Bauvorhaben Seniorenzentrum St. Elisabeth und Umfeld, Schlattmeier Architekten

S. 108 Schrägluftbild mit Blick von Osten auf Rheda, Stadt Rheda-Wiedenbrück

Alle weiteren Abbildungen und Fotos: Wolters Partner, Coesfeld 2018

Anlagen

- Steckbriefe der Maßnahmen
- Pläne im A3-Format (Bestandsanalyse, Leitbilder, Maßnahmenplan)
- Kosten- und Finanzierungsplan (wird jährlich aktualisiert)

Impressum

Auftraggeber: **Stadt Rheda-Wiedenbrück**
Der Bürgermeister
Rathausplatz 13
33378 Rheda-Wiedenbrück
Telefon +49-0-5242-963-0
Telefax +49-0-5242-963-222
Email: info@rh-wd.de

Planung: **WoltersPartner**
Architekten & Stadtplaner GmbH

Michael Ahn
Markus Lampe
Carsten Lang

Bearbeitung:
Carsten Lang
Sonja Pack-Hast
Lena Bieber

Daruper Straße 15
48653 Coesfeld
Telefon +49-0-2541-9408-0
Telefax +49-0-2541-6088
info@wolterspartner.de
www.wolterspartner.de

Coesfeld, 30. Oktober 2018