



ISEK HISTORISCHER STADTKERN WIEDENBRÜCK +

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die zukunftsfähige und klimagerechte Transformation des historischen Stadtkerns von Wiedenbrück und seiner angrenzenden Stadträume

ISEK Historischer Stadtkern Wiedenbrück +

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die zukunftsfähige und klimagerechte Transformation des historischen Stadtkerns von Wiedenbrück und seiner angrenzenden Stadträume

Bearbeitung:

pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund
www.pesch-partner.de

in Zusammenarbeit mit:

Stadt Rheda-Wiedenbrück
Abteilung: Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
Rathausplatz 13
33378 Rheda-Wiedenbrück

Rheda-Wiedenbrück/Dortmund, August 2022

ISEK HISTORISCHER STADTKERN WIEDENBRÜCK +
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die zukunftsfähige und
klimagerechte Transformation des historischen Stadtkerns von Wiedenbrück
und seiner angrenzenden Stadträume

INHALT

Vorwort	06		
Teil A Einleitung	07		
Anlass und Aufgabe	07		
Integrierte Konzepte in der Stadtentwicklung ...	07		
Zukunftsaufgabe „Klimawandel und Klimaanpas- sung“	08		
Aufbau und Ablauf des ISEK	09		
Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	11		
Teil B Rahmenbedingungen	13		
Historische Entwicklung	13		
Planungsgeschichte	14		
Gesamträumliche Einordnung	15		
Vorhandene Gutachten und Instrumente	17		
Evaluierung des IHK von 2011	18		
Teil C Analyse	21		
Bevölkerungs- und Sozialstruktur	21		
Stadt- und Freiraum	23		
Nutzungsstruktur	28		
Soziale Infrastruktur	35		
Mobilität und Verkehr	39		
Stärken-Schwächen-Profil	44		
Teil D Beteiligungsformate	49		
Online-Beteiligung	50		
Akteur*innenfragebogen	53		
Marktstände	57		
Stadtspaziergang	58		
Akteur*innengespräche	61		
Bürger*innenforum und begleitende Online-Betei- ligung	64		
Ämterkonferenzen	65		
Integration der Beteiligungsergebnisse	65		
Teil E Handlungsprogramm	69		
Leitziele und räumliches Leitbild	69		
Handlungsfelder und Entwicklungsziele	72		
Maßnahmenprogramm	78		
Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplanung	92		
Tabellarische Maßnahmenübersicht	92		
Teil F Umsetzungsempfehlungen	96		
Schlüsselmaßnahmen und Durchführungsempfeh- lungen	96		
Baulich-räumliche Qualifizierung	98		
Nachhaltigkeitsgedanken	98		
Evaluierung und Erfolgskontrolle	99		
Partizipation und Kommunikation	99		
Ausblick	102		
Quellen- und Abbildungsverzeichnis	103		
Anhang	105		

Abkürzungsverzeichnis

IHK	Integriertes Handlungskonzept
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
n.Chr.	nach Christus
MIV	motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
qm	Quadratmeter
v.Chr.	vor Christus
z. B.	zum Beispiel

VORWORT



Liebe Bürgerinnen und Bürger,
sehr geehrte Leserinnen und Leser,

wir sind stolz auf unser historisches Erbe, das überall im Historischen Stadtkern Wiedenbrück sichtbar ist. Dieses Erbe wollen wir erhalten und ebenso behutsam wie nachhaltig weiterentwickeln – für und mit den Menschen, die hier leben. Dafür entwickeln wir gemeinsam mit allen Interessierten das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Historischer Stadtkern Wiedenbrück +.

Ziel ist es, die Zukunft Wiedenbrücks positiv zu gestalten und unsere Stadt noch lebenswerter zu machen. Um die vielfältigen Qualitäten zu erhalten und zu entwickeln, verbindet das ISEK zahlreiche Maßnahmen verschiedener Handlungsfelder sinnvoll miteinander. Neben dem Erhalt und Pflege der historischen Substanz unserer Innenstadt sind unter anderem der Klimaschutz, das Wohnen und die soziale Gemeinschaft Schwerpunkte des ISEKs. Geplant sind unter anderem die klimaresiliente Schulhofgestaltung der Ratsgymnasien I und II, die Aufwertung des Radwegenetzes oder der Ausbau des Klosters als Gemeindebedarfseinrichtung in Wiedenbrück.

Auf der Grundlage des integrierten Handlungskonzeptes von 2011 wurden zusammen mit vielen Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren an der Innenstadt interessierten Akteuren Probleme und Potenziale analysiert. Ich danke allen, die zum guten Gelingen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Stadtteil Wiedenbrück beigetragen haben. Mein besonderer Dank gilt den Rheda-Wiedenbrücker Bürgerinnen und Bürgern, die sich aktiv in den Planungsprozess eingebracht haben.

Lassen Sie uns gemeinsam unsere Innenstadt weiterentwickeln und die Herausforderungen angehen. Das ISEK zeigt gute Perspektiven für die weitere Entwicklung unserer Stadt auf. Ich lade Sie alle ganz herzlich ein, sich auch weiterhin intensiv an den Prozessen der Stadtentwicklung von Rheda-Wiedenbrück zu beteiligen und sich mit Ihren Wünschen, Vorstellungen und Hinweisen einzubringen.

Es grüßt Sie ganz herzlich
Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Theo Mettenborg". The signature is fluid and cursive, written in a professional style.

Theo Mettenborg
Bürgermeister

TEIL A | EINLEITUNG

Anlass und Aufgabe

Der demografische Wandel, veränderte ökonomische und soziale Rahmenbedingungen, der Klimawandel und auch die Digitalisierung stellen Städte und Gemeinden vor immer neue Herausforderungen. Allein mit einem charakteristischen Stadtprofil und der Gestaltung als urbaner Wirtschafts- und Wohnstandort wird die Zukunft nicht zu meistern sein. Ein stabiler lokaler Arbeitsmarkt, individuelle Wohnangebote und Freiräume, vielfältige soziale und kulturelle Einrichtungen, ein attraktives Stadtbild sowie ein breites, qualifiziertes Bildungs- und Versorgungsangebot sind wichtige Kriterien, um sowohl Bewohner*innen und Unternehmen als auch Gäste und Nutzer*innen langfristig an den Ort zu binden. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück ist von diesen Herausforderungen nicht ausgenommen. Vielfältige städtebauliche, soziale sowie ökologische und ökonomische Frage- und Problemstellungen zeigen an, dass auch Rheda-Wiedenbrück einem ständigen Wandel ausgesetzt ist. Insbesondere in den Stadtkernen von Rheda und Wiedenbrück deutet sich vermehrter Handlungsbedarf an.

Vor diesem Hintergrund setzt sich die Stadt Rheda-Wiedenbrück aktiv und vorausschauend mit der Weiterentwicklung der Stadt auseinander. Zahlreiche abgeschlossene und laufende Projekte, Planungen und Untersuchungen belegen, dass sowohl die Gesamtstadt als auch die Stadtkerne in Rheda und Wiedenbrück aus stadtplanerischer Perspektive in den zurückliegenden Jahren bereits eine besondere Aufmerksamkeit genossen. So liegen mit dem Masterplan 2020+ (2010), dem Integrierten Handlungskonzept für den historischen Stadtkern Wiedenbrück (2011), dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Rheda (2018) sowie weiteren Gutachten und Detailplanungen bereits zahlreiche Konzepte vor, die die Entwicklung der Gesamtstadt und insbesondere der Stadtkerne beschreiben. Vielfältige Maßnahmen zur Aufwertung der Stadtkerne in Rheda und Wiedenbrück wurden mit den Konzepten angestoßen oder bereits umgesetzt.

Doch diese positive Grundeinschätzung kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Herausforderungen an die Stadtkerne auch zukünftig bestehen werden und weiterhin Handlungsbedarf sowohl im städtebaulichen und freiräumlichen als auch im sozialen und infrastrukturellen Bereich erfordern. Dem Beispiel des aktuellen Konzepts für die Innenstadt von Rheda folgend, soll daher nun das bestehende Integrierte Handlungskonzept (IHK) für den historischen Stadtkern Wiedenbrück aus dem Jahr 2011 als Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) fortgeschrieben werden.

Ziel des ISEK ist es, sowohl aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen im Stadtkern von Wiedenbrück aufzuzeigen als auch die mit dem IHK skizzierten Maßnahmen zu reflektieren und dem heutigen Entwicklungsstand anzupassen. So sollen mit dem ISEK die bestehenden Vorhaben, Planungen, Leitbilder und Visionen den aktuellen und zukünftigen Problemstellungen gegenübergestellt und in einen sinnhaften und übergeordneten Zusammenhang gebracht werden. Es gilt, Handlungsstrategien für die Weiterentwicklung des Ortes aufzuzeigen und konkrete Handlungsempfehlungen für eine gezielte Umsetzung zu beschreiben. Die Ergebnisse des Masterplans 2020+ sowie des IHK bilden dabei die Grundlage der Ausarbeitung und sollen weiterverfolgt werden. Das ISEK führt damit den eingeschlagenen Weg der behutsamen Stadtentwicklung fort und zeigt daran abgeleitete Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne einer Gesamtperspektive für die zukünftige Entwicklung Wiedenbrücks auf.

Integrierte Konzepte in der Stadtentwicklung

Das ISEK gibt als langfristiges, informell angelegtes Planungsinstrument die Leitziele für die räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung Wiedenbrücks vor. Gleichberechtigt werden alle relevanten kommunalen Handlungsfelder und Akteure in die Planung einbezogen. Der mit diesem integrierten Ansatz zur Stadtentwicklung erreichte Interessen-

sausgleich soll eine tragfähige Konsensbasis zwischen Stadt, Bürger*innen und wirtschaftlichen Akteur*innen erzeugen.

Grundlegendes Merkmal Integrierter Städtebaulicher Entwicklungskonzepte ist somit die Einbeziehung aller relevanten Fachplanungen sowie die Ausarbeitung konkreter Entwicklungsmaßnahmen. Dies bedeutet, dass das ISEK alle Themen mit Bezug für die Entwicklung des historischen Stadtkerns von Wiedenbrück und seiner angrenzenden Stadträume einbindet, abwägt und konkrete Projektvorschläge unter Berücksichtigung von Umsetzungshorizont und Finanzierung liefert. Wesentliche Eigenschaft des ISEK ist es daher, soziale, ökonomische, ökologische, demografische, kulturelle, städtebauliche und viele weitere Themen der Stadtentwicklung zu bündeln und miteinander zu kombinieren. Die Stadt wird als Ganzes betrachtet und dessen Einbettung in die Region berücksichtigt.

Kern dieser Aufgabe ist es, die Öffentlichkeit (Bürger*innen, Expert*innen, Politik und Verwaltung, Vereine, Verbände u.a.) in die zukünftige Entwicklung einzubeziehen und damit die jeweiligen Interessen und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Auf diese Weise kann den vielfältigen Herausforderungen auf lokaler Ebene mit einem zwischen internen und externen Sichtweisen abgestimmten Handeln begegnet werden.

Wie alle städtebaulichen Rahmenplanungen stellt ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept ein informelles, also ein nicht direkt rechtswirksames, Planungsinstrument dar. Es bildet allerdings die Grundlage für weitere städtebauliche Planungen, wie beispielsweise Bebauungspläne, Ortssatzungen oder auch Objektplanungen für Frei- oder Verkehrsanlagen, und gibt einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen. Das Entwicklungskonzept ist darüber hinaus eine zwingend notwendige Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln von Bund und Land. So können umfangreiche Planungen unterstützt werden, die von der Stadt Rheda-Wiedenbrück allein finanziell nicht zu bewältigen wären.

Zukunfts Aufgabe „Klimawandel und Klimaanpassung“

Neben den bereits genannten Herausforderungen stellt insbesondere der Klimawandel eine zentrale Aufgabe für die Stadtentwicklung der Zukunft dar. Dies umfasst in erster Linie Maßnahmen zum Klimaschutz, also zur Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen. Darüber hinaus sind bei der Anpassung an den Klimawandel Strategien erforderlich, um die Folgen besonderer Ereignisse – wie Hitzeperioden und Starkregenereignissen – zu begrenzen und erträglich zu gestalten.

Wo Kommunen allein die Aufgaben nicht bewältigen können, ist die (auch finanzielle) Unterstützung von Bund und Ländern erforderlich. Der Städtebauförderung kommt daher bei der Entwicklung von Städten und Gemeinden hin zu nachhaltigen und resilienten Orten eine enorme Bedeutung zu. Die Wichtigkeit von Klima- und Grünmaßnahmen wird auch in den Fördervoraussetzungen deutlich:

„Um im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit die Stadtstrukturen klimagerecht zu gestalten, sind seit der Weitentwicklung 2020 Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel insbesondere durch Verbesserungen der grünen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns) Fördervoraussetzung und als Querschnittsaufgabe in allen drei Programmen förderfähig.“ (BMI: „Städtebauförderung 2021 – Informationen zu den Förderprogrammen“)

Städtebauliche Maßnahmen können wegen der veränderten und sich verändernden klimatischen Bedingungen nicht mehr ohne Klima- und Grünmaßnahmen auskommen. Einzelmaßnahmen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel sind daher Voraussetzung für die Förderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Dabei muss pro jährlichem Förderantrag mindestens eine derartige Maßnahme erfolgen.

Zu den Maßnahmen des Klimaschutzes, zur Anpassung an den Klimawandel und zur Verbesserung der grünen Infrastruktur gehören laut Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2021 beispielsweise:

- energetische Gebäudesanierungen,
- Bodenentsiegelungen,

- Flächenrecycling,
- eine klimafreundliche Mobilität,
- das Nutzen klimaschonender Baustoffe,
- das Schaffen, der Erhalt oder die Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen,
- die Vernetzung von Grün- und Freiflächen,
- die Begrünung von Bauwerksflächen oder
- die Erhöhung der Biodiversität.

Das ISEK für Wiedenbrück will sich aber nicht nur auf diese Einzelmaßnahmen konzentrieren, sondern sieht die vorgeschlagenen Entwicklungen zum Freiraum, zur Mobilität und zur baulich-funktionalen Gestaltung als wichtige Beiträge zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel.

Aufbau und Ablauf des ISEK

Der inhaltliche Aufbau des Konzeptes orientiert sich an dem Leitfaden „Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung“ (MWEBWV NRW 2012) und der „Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Handlungskonzepten“ des Landes NRW (MBWSV NRW 2016). Demnach gliedert sich das ISEK in fünf Abschnitte:

- Die Darstellung der historischen Entwicklung, der gesamtäumlichen Einordnung der Stadt Rheda-Wiedenbrück sowie die Betrachtung vorhandener planerischer Gutachten und Instrumente bilden die Grundlage des ISEK. Die Evaluation des Integrierten Handlungskonzeptes für den historischen Stadtkern Wiedenbrück nimmt dabei eine besondere Stellung ein (Teil B).
- Mit der Beschreibung des Untersuchungsgebietes wird die Grundlage des Entwicklungskonzeptes beschrieben. Sie umfasst neben einer Analyse der demografischen Entwicklung und der Siedlungs- und Nutzungsstruktur die detaillierte Betrachtung der Themen Mobilität sowie Grün- und Freiräume. Die Analyse beruht sowohl auf eigenen Untersuchungen als auch auf bereits vorliegenden Konzepten. Mit der Beschreibung der Stärken und Schwächen werden diese Themen bewertet und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung aufbereitet (Teil C).
- Anschließend werden die durchgeführten Beteiligungsschritte aufgezeigt. Die verschiedenen Aktionen nehmen eine Schlüsselfunktion innerhalb des Prozesses ein, da ihre Ergebnisse in die

Formulierung der Ziele und konkreten Handlungsvorschläge eingegangen sind (Teil D).

- Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Beteiligungsangebote werden Leitziele, Grundsätze und Kriterien der Entwicklung ausgearbeitet. Die Ziele sind verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet. Die Grundsätze geben einen Ausblick, wie sich Wiedenbrück zukünftig weiterentwickeln soll. Abschließend werden konkrete Entwicklungsziele und Maßnahmen abgeleitet. Die einzelnen Maßnahmen werden sowohl textlich als auch in Plänen dargestellt (Teil E).
- Abschließend werden Umsetzungsgrundsätze und -empfehlungen beschrieben. So zeigt das Konzept Empfehlungen auf, wie das ISEK zeitlich, organisatorisch und finanziell umgesetzt werden kann (Teil F).
- Im Anhang finden sich Dokumente, die der übersichtlichen Darstellung der Maßnahmen sowie der Zeit- und Finanzierungsplanung dienen.

Das ISEK für den historischen Stadtkern Wiedenbrücks und seine angrenzenden Stadträume soll als übergeordnetes Konzept das planerische Handeln für die nächsten Jahre leiten. Es dient als Diskussions- und Anschauungsmaterial und soll sowohl die Entscheidungsträger*innen aus Politik und Verwaltung als auch die breite Öffentlichkeit anregen, sich mit der örtlichen Entwicklung und ihren bestimmten Einflussfaktoren auseinanderzusetzen.

Der Arbeitsprozess war dabei in verschiedene Phasen gegliedert, die inhaltlich aufeinander aufbauten und damit die Inhalte des ISEK stetig vertieften. Die sukzessive Planung und die ständige Überprüfung und Anpassung der Ergebnisse stand somit im Vordergrund der Ausarbeitung. Der Bearbeitungsprozess war auf rund 1,5 Jahre ausgelegt, musste jedoch durch die Auswirkungen und Einschränkungen der Corona-Pandemie um etwa ein Jahr verlängert werden. Der Ablauf – insbesondere der Beteiligungsprozess – wurde diesen veränderten Rahmenbedingungen stetig angepasst. Insgesamt umfasste der Erarbeitungsprozess folgende Schritte:

In *Phase I* wurden die Grundlagen des Konzeptes erarbeitet. Eine Bestandsaufnahme und -analyse wurde durchgeführt und diente als Grundlage zur

PHASE I: GRUNDLAGEN UND ANALYSE



PHASE II: LEITBILD UND GRUNDSÄTZE



PHASE III: AKTUALISIERUNG BESTEHENDES IHK/PROJEKTE



CORONA-PANDEMIE



PHASE IV: HANDLUNGSPROGRAMM



PHASE V: HAUSHALTSPLANUNG UND ANTRAGSTELLUNG



Ablaufdiagramm ISEK Historischer Stadtkern Wiedenbrück+

Bewertung von Herausforderungen und Chancen der Entwicklung. Diese Analyse wurde durch die Beteiligung der Fachämter der Stadt Rheda-Wiedenbrück erweitert, um Inhalte und Erkenntnisse nachhaltig festzulegen. Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung waren damit sowohl durch den unvoreingenommenen Blick der Fachplaner*innen sowie durch die Perspektive der städtischen Akteure gekennzeichnet.

Aufbauend auf Phase I wurden in *Phase II* ein Planungsleitbild sowie Ziele und Grundsätze der Entwicklung formuliert. Handlungsfelder und Aufgabenschwerpunkte wurden skizziert und gemeinsam mit der breiten Öffentlichkeit sowie der Fachverwaltung diskutiert und geschärft. Hierzu wurde eine Online-Beteiligung mit Crowdmapping durchgeführt sowie ein Online-Fragebogen in Umlauf gebracht. Eine Ämterkonferenz diente der Konkretisierung der Grundsätze und Entwicklungsziele.

In *Phase III* wurden diese Ziele und Grundsätze vertieft sowie thematische und räumliche Schwerpunkte gebildet. Aufbauend auf einer Evaluierung der Projekte des IHK von 2011 wurden neue Maßnahmenvorschläge für die nachhaltige Entwicklung erarbeitet. Um die gesammelten Erkenntnisse mit interessierten Akteur*innen zu diskutieren und weitergehende Ideen in den Prozess einfließen zu lassen, wurde ein Stadtspaziergang durchgeführt und ein weiteres Crowdmapping angeboten. Die Erkenntnisse dienten der Überarbeitung der bisherigen Ergebnisse. Diese Ergebnisse wurden abschließend dem Ausschuss für Bau-, Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss der Stadt Rheda-Wiedenbrück vorgestellt, diskutiert und bildeten damit die Basis für die nächsten Arbeitsschritte.

Aufbauend auf drei zusätzlichen Akteursgesprächen und einem öffentlichen Bürger*innenforum wurde mit *Phase IV* das Handlungsprogramm ausgearbeitet. Die Teilkonzepte und Maßnahmenvorschläge wurden konkretisiert und zusammengefasst. Zusätzlich wurden Strategien und Instrumente der Umsetzung skizziert, die zu einer gezielten Umsetzung der Inhalte des ISEK beitragen sollen. Ein Termin mit der Bezirksregierung Detmold diente der frühzeitigen Abstimmung von Hindernissen und Anpassungsbedarfen hinsichtlich späterer Förderzugänge

und -möglichkeiten. Durch die weitere Beteiligung der Fachämter der Stadt Rheda-Wiedenbrück sowie einer weiteren Diskussion im Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück wurden die Inhalte gefestigt und abschließend festgelegt.

Mit der abschließenden *Phase V* wurden die Inhalte und Ergebnisse des ISEK mit der städtischen Haushaltsplanung abgestimmt. Letzte Inhalte wurden mit der Bezirksregierung Detmold diskutiert und final festgelegt. Im Rat der Stadt Rheda-Wiedenbrück wurde das ISEK Wiedenbrück schließlich beschlossen. Hierauf aufbauend konnte der Förderantrag über das Konzept und seine Inhalte erstellt und eingereicht werden. Von nun an bildet das ISEK die abgestimmte Grundlage der zukünftigen Entwicklung in Wiedenbrück.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Grundlage für ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept ist die Festlegung eines klar abgegrenzten Untersuchungsgebietes. Die Abgrenzung erfolgt unter funktionalen und zweckmäßigen Kriterien, welche eine gezielte Analyse sowie die Abgrenzung des Fördergebietes ermöglichen. Bei der Abgrenzung gilt es, vielfältige Zusammenhänge und Synergien sowie soziale, ökologische, ökonomische und städtebauliche Belange zu berücksichtigen.

Das ISEK für den historischen Stadtkern von Wiedenbrück baut auf den Inhalten des Masterplans 2020+ sowie des IHK aus dem Jahr 2011 auf und konkretisiert diese. Aufgrund dessen dient die Abgrenzung der früheren Konzepte als Grundlage für das Untersuchungsgebiet im Sinne des ISEK. Um allerdings den neuen Gegebenheiten und Handlungserfordernissen gerecht zu werden, wird der bisherige Untersuchungsraum geringfügig angepasst.

Kern des Gebietes ist der historische Stadtkern von Wiedenbrück. Dieser Kernbereich wird um einige angrenzende Stadträume erweitert, die im Hinblick auf die zukünftige gesamtäumliche Entwicklung eine zentrale Rolle spielen. Dazu zählt das Areal der Flora Westfalica mit dem angrenzenden Ratsgymnasium I und II, die vornehmlich gewerblich genutzte Fläche „Auf der Schanze“, die Uferbereiche

der Ems und Umflut einschließlich Reumont-Promenade sowie die Bereiche der historischen Stadteingänge. Die Gebietsabgrenzung wurde gewählt, um eine isolierte Betrachtung des historischen Stadtkerns zu vermeiden und gewährleisten zu können, dass das ISEK den Fokus auf eine Einbettung des Kernbereiches in die Gesamtstadt übernimmt.

Bestandteil des Gebiets ist somit der Bereich, der mit seiner intensiven, öffentlich wirksamen Ausstrahlung als Versorgungsschwerpunkt sowie wichtiger Wohn- und Geschäftsbereich besonderen Einfluss auf die Gestalt und Funktionsvielfalt Wiedenbrücks nimmt.



Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

TEIL B | RAHMENBEDINGUNGEN

Historische Entwicklung

Der Stadtteil Wiedenbrück stellt den südlichen Teil der Gesamtstadt Rheda-Wiedenbrück dar und wird im Wesentlichen durch den zentral gelegenen historischen Stadtkern geprägt. Die frühesten Spuren baulicher Anlagen gehen auf die im Jahre 785 n.Chr. gegründete Kirche St. Aegidius zurück, die Grundlage der städtischen Entwicklung von Wiedenbrück ist. Im Umfeld des Kirchenbaus entwickelte sich der Ort zu einem beachtlichen Gemeinwesen, welches im Jahre 952 n.Chr. erstmals Markt-, Münz- und Zollrechte durch Kaiser Otto I. erhielt. Der historische Name Witunbrucca – im Niederdeutschen Wembrügge – kann mit „eine beim Pfarrhof (Witum/Wedem) gelegene Brücke“ übersetzt werden, was die räumliche Lage des Ortes als bedeutenden Verkehrs- und Handelsweg zwischen Lippe und Weser hervorhebt.

Nachdem die Stadt im Jahre 1196 n.Chr. bereits das Stadtrecht zugesprochen bekam, erhielt diese mit dem Jahre 1231 n.Chr. zusätzlich den Status einer Civitas, einer halbautonomen Verwaltungseinheit, die durch die erhaltenen Fachwerks- und Ackerbürgerhäuser heute noch im Stadtgebiet sichtbar ist. Vorbild der städtebaulichen Entwicklung war die Stadt Osnabrück, zu der Wiedenbrück in der mittelalterlichen Hansezeit als sogenannte Beistadt zugehörig war. Im Jahre 1250 wurde erstmals die Burg Reckenberg als Exklave des Hochstifts Osnabrück genannt.

Durch das Anwachsen der Bevölkerung im 12. und in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts reichten die Siedlungsflächen rund um die St. Aegidius Kirche nicht mehr aus. Ab dem Jahre 1119 n.Chr. kam es daher zu einer ersten Erweiterung der Stadt. Zunächst durch Fürstbischof Gerhard von Oldenburg begonnen, stellte in den folgenden Jahrzehnten Fürstbischof Engelbert von Isenberg die erforderlichen Flächen zur Verfügung, deren Beplanung im Wesentlichen zur heutigen Struktur des historischen Stadtkerns geführt hat. Der die Stadt umfließende

Arm der Ems wurde in diesem Verlauf zugeschüttet und für die Neustadt eine künstliche Umflut geschaffen. Diese umfasste die verlängerte Lange Straße sowie das Lippstädter- und das Osttor, demnach also Altstadtbereiche, die heute noch eine wichtige Rolle in der Struktur der Stadt spielen. Durch den Emsbogen ergab sich für die Stadt ein natürlicher Schutz, der durch die Anlage von Wall und Mauern verstärkt wurde.

Um 1462 entstand in Wiedenbrück eine erste Stadtverfassung nach dem Vorbild Osnabrücks. Durch kirchlichen Einfluss wurden im Zuge des Bielefelder Rezess im Jahre 1565 die Grenzen zwischen dem Amt Reckenberg, zu welchem Wiedenbrück zählt, und dem benachbarten Rheda festgelegt, wodurch erstmals zwei selbständige Hoheitsbereiche anerkannt wurden. Im Jahr 1637 entstand in Wiedenbrück eines der ältesten Gymnasien der Region, das Gymnasium Marianum, Vorläufer des heutigen Ratsgymnasiums,

Während des 30-jährigen Kriegs litt Wiedenbrück mehrfach unter Besetzungen, Plünderungen und Zerstörungen. Am schlimmsten traf es die Stadt, als sie im Jahre 1647 von den Schweden erobert wurde. Die Festung wurde geschleift, die Wälle abgetragen und der Stadtgraben zugeschüttet. Kurz nach Beendigung des Kriegs wurde die Stadt im Jahre 1664 wieder erneut befestigt. 1685 verwüstete eine Feuersbrunst die Stadt. Mehr als 30 Häuser brannten ab. Einquartierungen, Kontributionsforderungen und Erpressungen während des 7-jährigen Krieges trieben Wiedenbrück in drückende Verschuldung. Um 1800 lebten nur noch etwa 1.800 Menschen in der Stadt und im unmittelbaren Umfeld.

In den folgenden Jahrzehnten war die Entwicklung Wiedenbrücks durch wechselnde Machtverhältnisse gekennzeichnet. Als Folge der Umwandlung des Hochstifts in das Fürstentum Osnabrück wurde Wiedenbrück 1802 vorerst Kur-Hannover zugeschlagen

und fiel im Jahre 1807 an das Königreich Westphalen. 1810 wurde das Amt Reckenberg mit Wiedenbrück nach dem Wiener Kongress an Preußen abgetreten und 1816 der neuen Provinz Westfalen zugeordnet. Damit trennte sich Wiedenbrück vom Bistum Osnabrück und die katholischen Gemeinden des ehemaligen Osnabrücker Amtes Reckenberg wurden dem Bistum Paderborn zugesprochen.

Mit Beginn der Industrialisierung veränderte sich das Bild der Stadt entscheidend. Der Anschluss an die Eisenbahnverbindung von Köln über Wiedenbrück nach Minden 1847 sowie 1887 nach Münster und Lippstadt begünstigte das wirtschaftliche Wachstum, sodass Wiedenbrück über seine historischen Grenzen hinaus anwuchs. Mit dieser Entwicklung nahm die Bevölkerung stark zu und führte zu

immer neuem Bedarf an Wohn- und Industrieflächen. Zahlreiche neue Wohngebiete wurden ausgewiesen und veränderten das historische Stadtbild.

Im Rahmen der Kommunalreform wurden die bisher selbstständigen Städte Rheda und Wiedenbrück am 1. Januar 1970 mit weiteren Gemeinden zur neuen Stadt Rheda-Wiedenbrück zusammengeschlossen. Im Jahre 1973 entstand der neue Kreis Gütersloh, dem die Stadt bis heute angehört.

Planungsgeschichte

Da Wiedenbrück durch eine starke Verkehrsüberlastung der schmalen Innenstadtstraßen, zugeparkte Parkplätze, störende Gewerbebetriebe im Stadtkern und Defizite im Waren- und Dienstleistungsangebot



Historische Entwicklung Wiedenbrücks (1822, 1914, 1958 und 2020)

geprägt war, veranlasste die Stadt Rheda-Wiedenbrück im Jahre 1972 eine vorbereitende Untersuchung im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes durchführen zu lassen. Auf Grundlage des durch die Landesentwicklungsgesellschaft ausgearbeiteten Konzeptes beschloss der Rat der Stadt die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets mit einer Gesamtfläche von rund 6 Hektar.

Grundlage für die Planung bildeten die Ergebnisse eines im selben Jahr durchgeführten Gutachterverfahrens, welches der Bielefelder Architekt Spengemann für sich entscheiden konnte. Spengemann wurde daraufhin mit der Ausarbeitung eines Bebauungsplans beauftragt.

Als Ergänzung des Bebauungsplans erhielt Spengemann zusätzlich den Auftrag zur Ausarbeitung eines Rahmenplans für den historischen Stadtkern. Die darin enthaltenen Planungsziele wurden durch weitere Bebauungspläne für Teilbereiche sowie städtebauliche Wettbewerbe und eine intensive Bauberatung ergänzt und mit Hilfe von Städtebaufördermitteln umgesetzt.

War die Sanierungspraxis der 1970er/80er-Jahre seinerzeit durch großflächige Abrisse und umfangreiche, insbesondere verkehrliche Umbauten geprägt, setzte in Wiedenbrück jedoch ein Umdenken ein. Anders als in Rheda kam daher die sogenannte „Flächensanierung“ nicht zum Tragen. In Wiedenbrück wurde viel eher der Entwicklungsansatz einer „erhaltenden Erneuerung“ angewandt, der sich mehr an der behutsamen Aktivierung sowie Sicherung und Weiterentwicklung der historischen Gebäude und Strukturen ausrichtet. Lag zu Beginn der Fokus noch auf dem Ausbau der Stadt zu einem Wirtschaftsschwerpunkt unter Schonung der vorhandenen Bausubstanz, stand in den 1990er-Jahren somit die Verbesserung der Wohnverhältnisse und des Wohnumfeldes im Vordergrund der Entwicklung.

Lange Zeit diente der Rahmenplan der Verwaltung als interne Leitlinie für alle planerischen Entscheidungen im Zusammenhang mit der historischen Altstadt in Wiedenbrück. Anfang des neuen Jahrtausends kamen dann aber Überlegungen auf, die damals angestoßene Entwicklung fortzuschreiben und

den neuen planerischen Gegebenheiten anzupassen. So wurden im Jahre 2010 die früheren Überlegungen weitergetragen und mit dem Masterplan 2020+ in einen gesamtstädtischen Kontext gehoben. Auf Grundlage des Entwicklungskonzepts wurde die Basis für Zielentscheidungen zur Weiterentwicklung der Gesamtstadt und der Stadtkerne in Rheda und Wiedenbrück geschaffen. Diese grundsätzlichen Überlegungen wurden im Jahre 2011 durch das IHK für den historischen Stadtkern Wiedenbrück konkretisiert und damit ein Rahmen geschaffen, in dem Stadtentwicklungsmaßnahmen zielgerichtet durchgeführt werden sollten.

Die Ergebnisse und Projekte des IHK basieren auf dem Erarbeitungsprozess zum Masterplan und auf weiteren Konzepten. Wie bei früheren Konzepten standen dabei die Förderung und Pflege des baukulturellen Erbes der historischen Altstadt sowie dessen Weiterentwicklung unter den Anforderungen sich ändernder gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen im Vordergrund. Angesichts der finanziellen Anforderungen der zukünftigen Stadtentwicklung wurde das IHK für den historischen Stadtkern formuliert, um den grundsätzlichen Zugang zur Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln aus dem Bereich „Städtebaulicher Denkmalschutz“ zu sichern. Aufbauend auf sechs übergeordneten Prämissen wurden mit dem IHK 22 konkrete Maßnahmen formuliert, von denen einige in den folgenden Jahren umgesetzt worden sind.

Masterplan und IHK bilden auch heute noch die Grundlage für Planungsentscheidungen in Rheda-Wiedenbrück. Um die mit den Konzepten angestoßene positive Entwicklung fortzuführen und das bisherige Maßnahmenprogramm an den heutigen Entwicklungsstand anzupassen, soll das IHK nun als I-SEK fortgeschrieben werden.

Gesamträumliche Einordnung

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück liegt im südlichen Teil des Landkreises Gütersloh und gehört zum Regierungsbezirk Detmold in Nordrhein-Westfalen. Nachbargemeinden sind nördlich gelegen Herzebrock-Clarholz und Gütersloh, im Osten Rietberg, südlich Langenberg und im Westen schließt sich der Kreis Warendorf mit der Gemeinde Oelde an. Die

nächstgrößeren Städte sind Gütersloh (circa 11 km Entfernung), Lippstadt (circa 20 km), Bielefeld und Paderborn (circa 35 km) sowie Hamm (circa 55 km).

Rheda-Wiedenbrück besteht aus den zwei Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück sowie den drei Ortsteilen Batenhorst, Lintel und St. Vit. Insgesamt leben rund 50.000 Einwohner*innen in Rheda-Wiedenbrück, womit die Stadt dem Gemeindetyp „Kleine Mittelstadt“ zugeordnet werden kann. Rheda und Wiedenbrück mit jeweils circa 22.000 Einwohner*innen stellen dabei die bevölkerungsreichsten Stadtteile dar.

Die Wirtschaftsgeschichte Rheda-Wiedenbrücks war bis ins 19. Jahrhundert durch Land- und Fortwirtschaft geprägt. Heute liegen die wirtschaftlichen Schwerpunkte Rheda-Wiedenbrücks in den Bereichen der Nahrungs- und Futtermittelherstellung, der Herstellung von Metallerzeugnissen, Kraftwagen und -teilen sowie Möbeln. Aus versorgungsstruktureller Sicht verfügt Rheda-Wiedenbrück für eine Stadt dieser Größe über ein vielfältiges und differenziertes Angebot im Bereich der Nahversorgung. Für die Stadt Rheda-Wiedenbrück ist dabei eine gute räumliche Ausstattung hinsichtlich strukturprägender Nahversorger zu erkennen.

Durch die Lage innerhalb der Tourismusregion Teutoburger Wald und die Lage an der Ems, spielt der



Räumliche Einordnung Rheda-Wiedenbrück

Tourismus für die Stadt Rheda-Wiedenbrück eine bedeutende Rolle. Mit rund 70.000 Übernachtungen im Jahr 2018 ist der Fremdenverkehr wichtiger Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor. Die wichtigsten touristischen Felder sind Radfahren und Wandern.

Die Anbindung an das überregionale Straßennetz erfolgt über die Autobahn A2 (Ruhrgebiet – Hannover – Berlin), welche die Stadt Rheda-Wiedenbrück in ost-westlicher Richtung durchquert. Zwei Autobahnanschlüsse stellen einen wichtigen Standortfaktor für die Entwicklung von Industrie und Gewerbe dar. Darüber hinaus ist die Stadt Ausgangspunkt für die Bundesstraßen B55 und B61. Die durch den Stadtteil Rheda verlaufende Bahnverbindung stellt die Hauptverbindung des Bahnverkehrs zwischen dem Ruhrgebiet und dem Rheinland im Südwesten sowie über Hannover nach Berlin im Nordosten dar. Der nächstgelegene Flughafen ist in rund 40 km Entfernung Paderborn-Lippstadt und mit Bahn und Auto in 45 bis 60 Minuten erreichbar. Die Flughäfen Münster/Osnabrück, Hannover und Dortmund liegen mit rund einer bis zwei Stunden Fahrzeit weiter entfernt.

Rheda-Wiedenbrück ist neben lokalen Radwegen auch an das überregionale und internationale Radwegenetz angebunden. Als innerörtliche Rad- und Fußwegeverbindung fungiert ein Weg auf einer stillgelegten Bahnstrecke zwischen Rheda und Lippstadt. Insgesamt führen die Strecken durch eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft am Fuß des Teutoburger Waldes im Übergang zur münsterländischen Parklandschaft, meist abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Naturräumlich ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück in die typische Kulturlandschaft der Emsandebene in der westfälischen Bucht eingebettet und sehr eng mit ihr verwoben. Der überwiegende Teil des Gemeindegebietes (rund 73 Prozent) wird daher als Landwirtschafts- und Waldfläche genutzt. Gebäude- und Freiflächen (rund 18 Prozent) sowie Verkehrsflächen (rund 9 Prozent) bilden die weiteren großen Flächennutzungen. Mit der Ems durchquert zudem ein Fluss das Stadtgebiet, der östlich der Stadt in Schloß Holte-Stukenbrock entspringt.

Bedeutende kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten befinden sich verteilt über das gesamte Gemeindegebiet. Von besonderer Bedeutung sind die beiden Ortskerne Rheda und Wiedenbrück, sowie das Schloss Rheda. Ortsprägend ist der historische Stadtkern von Wiedenbrück mit seinem mittelalterlichen Stadtgrundriss und einer großen Anzahl denkmalgeschützter Gebäude. Als freiräumliches Rückgrat zwischen den beiden Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück fungiert der Landschaftsraum der Ems, der im Zuge der Landesgartenschau im Jahre 1988 zur Flora-Westfalica gestaltet worden ist.

Vorhandene Gutachten und Instrumente

Das ISEK stützt sich auf vorhandene Gutachten und bereits erarbeitete Projekte. Diese werden in das Entwicklungskonzept mit einbezogen und vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen um weitere Aspekte ergänzt. Die zentralen Grundlagen sind nachfolgend dargestellt:

- der Masterplan 2020+ für Rheda-Wiedenbrück (2010)
- das Integrierte Handlungskonzept (IHK) für den Historischen Stadtkern Wiedenbrück (2011)
- das Klimaschutzkonzept für die Stadt Rheda-Wiedenbrück (2012)
- die Untersuchungen zum Verkehrskonzept Stadtkern Wiedenbrück (1990) sowie die aktualisierte Verkehrsuntersuchung Rheda-Wiedenbrück (2015)
- die Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts für die Stadt Rheda-Wiedenbrück (2017)
- das Mobilitätskonzept Radverkehr in der Stadt Rheda-Wiedenbrück (2017)
- die Wohnraumstudie für die Stadt Rheda-Wiedenbrück (2018)
- das Kommunalprofil von IT.NRW für die Stadt Rheda-Wiedenbrück (2019)
- der Konzeptentwurf zur Straßenraumgestaltung im historischen Stadtkern Wiedenbrück (2019)
- das Handbuch und die Modellstudie „Historie Weiterentwickeln“ für das Weiterdenken des historischen Stadtkerns von Wiedenbrück (2020) sowie diverse weitere Publikationen der Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen“

- verschiedene Teilkonzepte und Machbarkeitsstudien (z.B. für den Entwicklungsbereich „Auf der Schanze“ oder den Loher Wall, Konzept zur Straßenraumgestaltung)
- bestehende planungsrechtliche Instrumente (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne, Ortsatzungen etc.)

Die Ergebnisse der vorhandenen Gutachten, Studien und Konzepte werden bei der Erarbeitung des ISEK grundsätzlich beachtet. Insbesondere der Masterplan 2020+ als Entwicklungskonzept für die Gesamtstadt sowie das darauf aufbauende IHK für den historischen Stadtkern Wiedenbrück dienen als umfängliche Grundlage des Erarbeitungsprozesses. Um den sich wandelnden Rahmenbedingungen und Erfordernissen jedoch gerecht zu werden gilt es, die dort formulierten Ziele und Maßnahmen auf den Prüfstand zu stellen und den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen anzupassen. Die Fortschreibung des IHK als ISEK soll somit die angestoßene Entwicklung in Wiedenbrück auch in den nächsten Jahren fortführen. Die genaue Betrachtung und Bewertung der mit dem IHK skizzierten Maßnahmen ist dabei nötig, um Methoden und Inhalte zukünftiger Planungen vor dem Hintergrund der Erfahrungen der zurückliegenden Jahre neu zu justieren.

Evaluierung des IHK von 2011

Mit dem IHK für den historischen Stadtkern von Wiedenbrück aus dem Jahr 2011 wurden unter intensiver Einbeziehung verschiedener Akteure und der breiten Öffentlichkeit vielfältige Entwicklungsperspektiven erarbeitet. Das Handlungskonzept stellt aufbauend auf einer breiten Analyse die vorhandenen Funktionsverluste in städtebaulicher, sozialer, ökologischer und ökonomischer Hinsicht dar und überträgt sie in ein Maßnahmenprogramm. Insgesamt wurden 22 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 3,2 Millionen Euro entwickelt, mit denen städtebauliche Defizite behoben und eine Weiterentwicklung des historischen Stadtkerns in Wiedenbrück vorangetrieben werden sollten.

Das Konzept folgte dabei zwei übergeordneten Zielen, deren Anwendung unter Beachtung von sechs Prämissen erfolgen sollte. So standen die Bewahrung und die Stärkung des städtebaulichen Erbes im

Vordergrund. Es ging darum historische Strukturen, bestehend aus Stadtgrundriss, historischer Bausubstanz sowie prägenden Straßen- und Platzräumen, zu stärken und gezielt weiterzuentwickeln, ohne dabei Neuentwicklungen zu vermeiden. Andererseits lag ein wesentlicher Fokus auf der Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Wirtschaftsstandort und Kommunikationsbereich. Wiedenbrück sollte als vitaler und erlebbarer Stadtkern fungieren, der den Menschen offensteht und damit der Verödung der historischen Innenstadt entgegnet. Die Umsetzung der Ziele und Prämissen sollte dabei durch die frühzeitige Einbindung betroffener Akteur*innen begleitet werden.

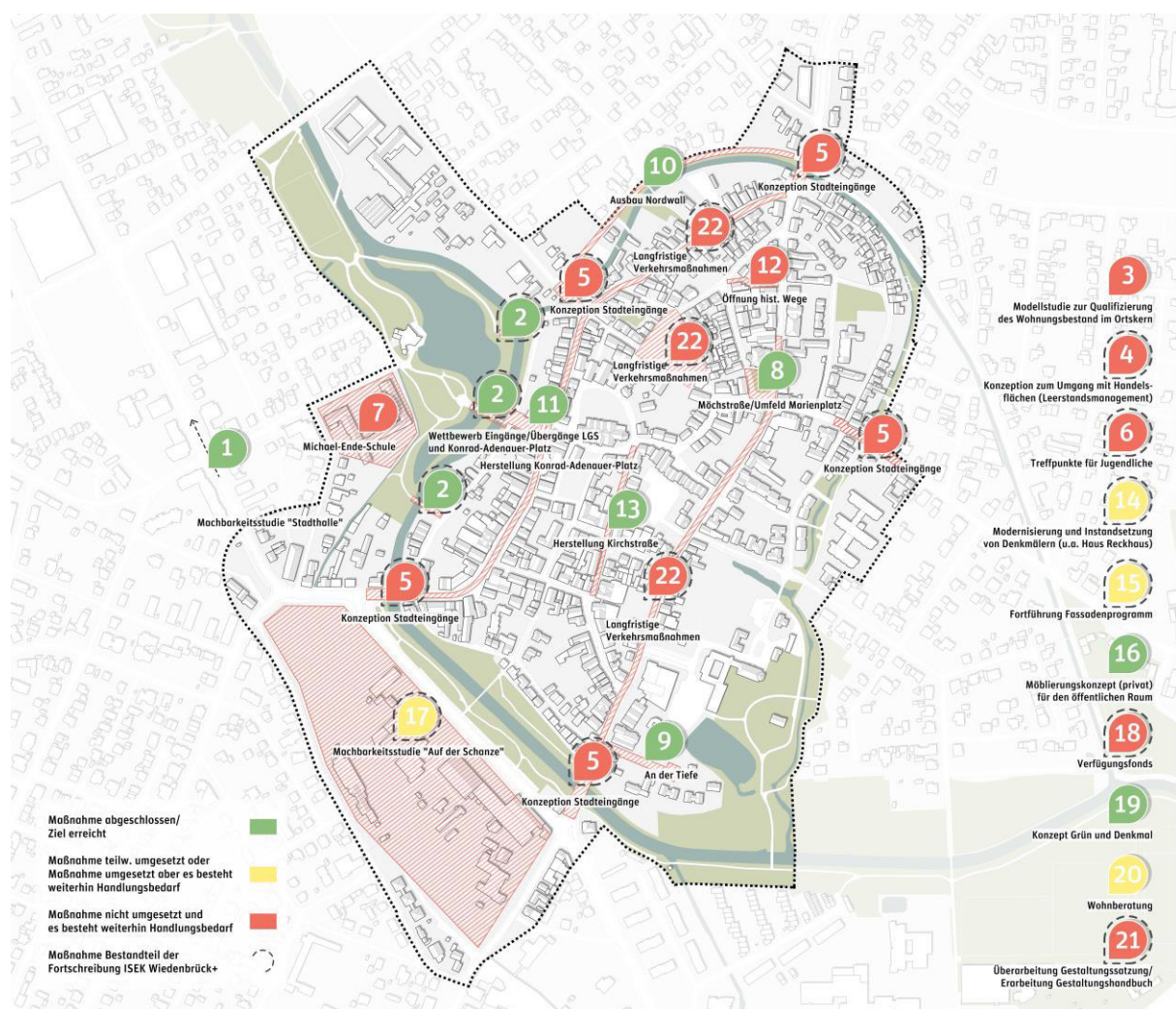
Aufbauend auf den übergeordneten Zielen wurden die vielfältigen Maßnahmen und Empfehlungen in den folgenden Jahren weitergedacht. Von den 22 Maßnahmen des IHK wurden acht umgesetzt und damit die Ziele vollends erfüllt. Weiterer Handlungsbedarf besteht bezüglich dieser Maßnahmen/Ziele nicht. Für fünf Maßnahmen besteht weitergehender Handlungsbedarf, obwohl sie umgesetzt oder teilweise umgesetzt wurden. Neun weitere Maßnahmen wurden nicht umgesetzt. Das IHK diente dabei als Rahmen der Entwicklung und Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln.

Bei den umgesetzten Maßnahmen handelt es sich in erster Linie um funktionale und gestalterische Umbauten von Straßen und Plätzen. Dies wurde beispielsweise durch Änderungen der Querschnitte, neue Pflasterungen oder Baumpflanzungen erreicht. Zu den umgesetzten Baumaßnahmen gehören die Mönchstraße sowie der angrenzende Marienplatz, die Wichernstraße, die Kirchstraße sowie die Straße An der Tiefe. Neugestaltet wurden außerdem der Nord- und der Mühlenwall. Hier wurden Pflastersteine in Bruchsteinoptik verwendet, wie sie an vielen Stellen des historischen Stadtkerns Wiedenbrücks zu finden sind. Darüber hinaus wurde ergänzende Bäume gepflanzt und moderne LED-Straßenlaternen eingebaut. Zur Sicherung eines harmonischen und abgestimmten Erscheinungsbilds wurde von Seiten der Stadt ein Flyer mit Gestaltungshinweisen für privates Mobiliar im öffentlichen Raum erarbeitet. Ergänzend dazu wurden Bäume und Sträucher im Stadtkern zurückgeschnitten und aufgewertet, um die sie umgebenden Denkmäler nicht

zu beeinträchtigen. Statt des gestalterischen Konzepts für die Übergänge zur Flora Westfalica wurde eine Mehrfachbeauftragung für die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes umgesetzt. Der inzwischen vollständig realisierte Platz zeichnet sich durch ein klares Raumkonzept mit attraktiven Beeten und Bepflanzungen sowie zahlreichen Sitzgelegenheiten aus. Mit der zugehörigen Emstreppe wurde zudem ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Erlebarmachung der Ems geschaffen. Insbesondere der direkte Zugang zur Ems und die Möglichkeit zum Verweilen und Austauschen auf den Stufen der Emstreppe bilden einen gelungenen Übergang zwischen Flora Westfalica und Stadtkern. Darüber hinaus wurde auch die Machbarkeitsstudie für die kürzlich eröffnete Stadthalle durch das IHK umgesetzt.

Weitere Maßnahmen wurden umgesetzt oder bisher nur teilweise umgesetzt, aber es besteht weiterhin

Handlungsbedarf. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen im Bereich der Stadtbildpflege, wie die Modernisierung und Instandsetzung von Denkmälern. So wurden beispielsweise gestalterische und substanzuelle Maßnahmen am historischen Rathaus sowie am Haus Reckhaus umgesetzt, Maßnahmen an weiteren Denkmälern sollen folgen. Ebenso wurden alle Mittel des Fassadenprogramms abgerufen und vielfältige gestalterische Maßnahmen an privaten Gebäuden angestoßen. Da es aber weiterhin vereinzelte Gebäude und Grundstücke mit dringendem Aufwertungsbedarf gibt, besteht die Notwendigkeit nach einer Fortführung des Programms. Für den Bereich Auf der Schanze südlich des historischen Stadtkerns wurde zwar eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, diese konnte bislang aber aufgrund der vielfältigen Eigentumsverhältnisse nicht weiterverfolgt werden, sodass noch immer Handlungsbedarf besteht. Das Ziel zur Entwicklung des Stan-



Evaluierung von Maßnahmen aus dem IHK (2011)

dortes soll einen der Schwerpunkte der Fortschreibung bilden. Zudem wurde eine Wohnberatung zur Stärkung der Wohnqualität und des Wohnumfeldes durch die AWO angestoßen. Die gesammelten Erkenntnisse und positiven Auswirkungen der Beratung sollen durch die Fortführung des Angebots auch zukünftig verstetigt werden.

Trotz des großen Engagements von Stadtverwaltung und Bürgerschaft konnten nicht alle Maßnahmen umgesetzt werden. Zu den nicht begonnenen Maßnahmen zählen unter anderem die Etablierung eines Verfügungsfonds und die Schaffung von Treffpunkten für Jugendliche. Ebenso wurden die Maßnahmen "Konzeption zu den Stadteingängen" und "Modellstudien zum Wohnungsbestand" bisher nicht umgesetzt. Die dafür veranschlagten Mittel wurden zur Umsetzung eines barrierefreien Zugangs zum historischen Rathaus mit Aufzugsanlage genutzt. Auch die Überarbeitung der bestehenden Gestaltungssatzung bzw. die Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs blieben bisher unbearbeitet. Zudem wurden die langfristig angedachten Verkehrsmaßnahmen, wie beispielsweise der Umbau der Lange Straße und der Wasserstraße sowie des Büschers Platzes, bisher nicht realisiert. Ein Grund dafür ist, dass der Ringschluss zwischen Süd- und Ostring noch nicht realisiert werden konnte. Zur Entlastung der Straßen im Stadtkern vom Durchgangsverkehr wird die Schaffung dieser Umgehungsstraße bzw. des Lückenschlusses angestrebt, um potentielle Entwicklungen im Stadtkern zu ermöglichen. Der Ringschluss wird somit weiterhin plane-

risch verfolgt (derzeit im Planfeststellungsverfahren). Zudem ist die im IHK geplante Umnutzung der ehemals leerstehenden Michael-Ende-Schule hinfällig, da diese inzwischen durch das Ratsgymnasium als Unterstufenhaus mitgenutzt wird.

Das IHK für den historischen Ortskern Wiedenbrück führte aufbauend auf den umgesetzten Maßnahmen weitere städtebauliche und sozialraum-orientierten Aspekte auf, um den historischen Stadtkern Wiedenbrücks instand zu setzen, aufzuwerten und weiterzuentwickeln. Dies entspricht dem Ansatz, die Maßnahmen untereinander und miteinander zu koordinieren. Aufgrund dessen war bei der Realisierung der Maßnahmen die Koordination und Kooperation verschiedener Fachbereiche innerhalb der Verwaltung aber auch verschiedener Akteur*innen vor Ort erforderlich. Aufgabe der Stadt Rheda-Wiedenbrück war es dabei, die von Planungen Betroffenen mit einzubeziehen und zur Übernahme von Verantwortung für ihre Immobilien, ihre Geschäfte oder ihr Wohnumfeld zu motivieren.

Dieser ganzheitliche Ansatz wird mit dem ISEK für den historischen Stadtkern Wiedenbrück weiterverfolgt. Aufgrund dessen wird mit dem ISEK auch auf die gemeinsam im Prozess zur Erstellung des IHK erarbeiteten Maßnahmen zurückgegriffen. So werden im Rahmen der Erarbeitung sowohl die nicht vollständig umgesetzten als auch die nicht begonnenen Projekte aus dem IHK von 2011 untersucht, neu bewertet und – soweit dies sinnvoll erscheint – als Maßnahmen in das neue Konzept aufgenommen.

TEIL C | ANALYSE

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Eine vielfältige Stadt wird durch seine Bewohner*innen belebt. Aus diesem Grund ist es für eine auf die Zukunft gerichtete Stadtentwicklung wichtig, auf veränderte Entwicklungsdynamiken der Bevölkerungs- und Sozialstruktur zu reagieren und entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Gerade im Hinblick auf den demographischen Wandel gilt es herauszustellen, welche Auswirkungen dieser für die Kommunen und somit auch für die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat.

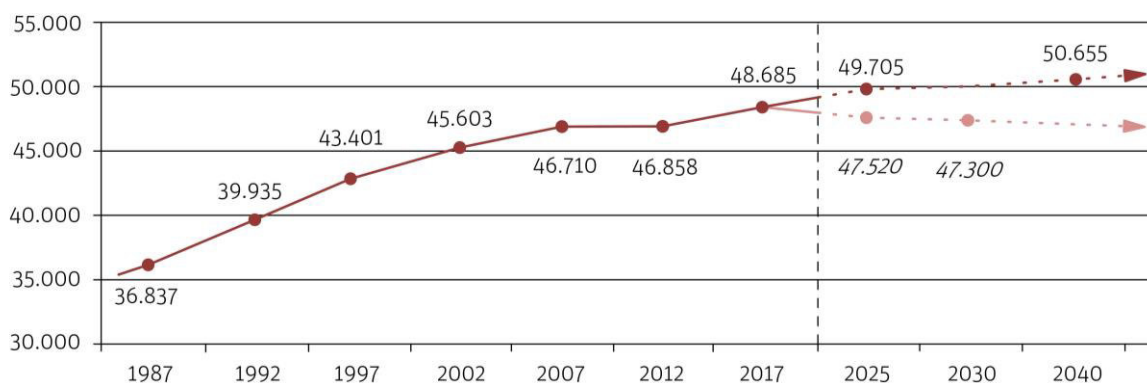
Wird die Bevölkerungsentwicklung der Stadt insgesamt und im Vergleich zum Kreis Gütersloh und dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW) betrachtet, zeigt sich, dass Rheda-Wiedenbrück seit Ende der 1980er-Jahre ein deutlich höheres prozentuales Wachstum aufweisen kann, als das Land NRW oder auch vergleichbare Gemeinden des Typs kleine Mittelstadt. In absoluten Zahlen hat sich die Bevölkerungszahl seit dem Jahr 1987 von 36.837 Einwohnern auf 48.644 Einwohnern im Jahr 2019 erhöht, was einem Zuwachs von rund 32 Prozent entspricht. Die Entwicklung ist konstant positiv, erfährt in den Jahren zwischen 2007 bis 2012 jedoch leichte Einbußen.

Da sich der demographische Wandel in den meisten Kommunen unter anderem in einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Vergleich Lebendgeborener zu Verstorbenen pro Jahr) ausdrückt, können positive Bevölkerungsentwicklungen in den meisten Städten und Regionen nur noch durch Gewinne aus der Zuwanderung erklärt werden. Für Rheda-Wiedenbrück bedeutet dies konkret, dass mehr Einwohner*innen verstorben als geboren bzw. zugewandert als abgewandert sind. Da die Konzentration auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung kaum als wirksamer familienpolitischer Faktor auf der Ebene der Gemeinden betrachtet werden kann, um dem demographischen Wandel entgegenzuwirken, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass den Wanderungssalden eine höhere Bedeutung für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung zukommt. Wird eine entsprechende Betrachtung für die Jahre 2011 bis 2017 vorgenommen, fällt dahingehend auf, dass ein konstanter Überschuss an zugewanderten Personen vorlag, welcher im Jahr 2015 mit 892 Personen seinen Höhepunkt hatte, jedoch im Jahr 2017 wieder leicht abnahm.

Die Altersstruktur weicht von den vergleichbaren Werten in NRW ab. Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass die Altersgruppen bis 50 Jahre in

Bevölkerungsentwicklung und -prognose

eigene Darstellung nach IT.NRW 2019 und Website Bertelsmann Stiftung



Bevölkerungsentwicklung und -prognose Rheda-Wiedenbrück (1987 – 2040)

Rheda-Wiedenbrück leicht stärker als im Landesdurchschnitt oder den vergleichbaren Mittelstädten vertreten sind, wobei die Gruppe der 25-50-Jährigen mit rund 33 Prozent den größten Anteil hat. Im Hinblick auf die Altersgruppen über 50 Jahre fällt auf, dass diese anders als im Landesdurchschnitt und mit Blick auf vergleichbare Mittelstädte weniger stark vertreten sind. Gemäß der Modellrechnung des Landes NRW wird sich die Verteilung der Altersgruppen in Rheda-Wiedenbrück gemäß dem allgemeinen Trend des demographischen Wandels dahingehend verschieben, dass sich der Anteil über 65-jähriger Einwohner*innen erhöht, während alle anderen Altersgruppen kontinuierlich in ihrer Anzahl abnehmen, wodurch das Durchschnittsalter weiter steigen wird. Innerhalb des Untersuchungsgebiets Innenstadt leben laut städtischer Untersuchung aktuell 2.112 Personen, davon 1.561 mit deutscher Staatsbürgerschaft sowie 410 Personen aus dem europäischen und 141 aus dem restlichen Ausland. Die Altersgruppen 25 bis 39 sowie 40 bis 59 sind in der Innenstadt am stärksten vertreten.

Im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerungszahlen zeichnet sich ein ähnliches, wenn auch unterschiedliches Bild ab, je nachdem welche Prognose als Grundlage der Betrachtung herangezogen wird. Wird der Modellrechnung des Landes NRW gefolgt, wächst die Bevölkerung bis zum Jahr 2040 um rund 4 Prozent weiter auf 50.566 Einwohner an. Nach einer Prognose der Bertelsmann Stiftung hingegen wird die Bevölkerung bis zu diesem Zeitpunkt um 1 Prozent auf insgesamt 47.985 Einwohner schrumpfen. Auch wenn unterschiedliche Prognosen vorliegen, kann dennoch ein negativer natürlicher Saldo auf den Bevölkerungsrückgang bzw. schwächer werdenden Zuwachs als Ursache angeführt werden, der je nachdem wie sich das zukünftige Wanderungsverhalten entwickelt, die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück prägen wird.

Die Sozialstruktur der Bevölkerung kann als stabil bezeichnet werden. Dazu wurden Indikatoren wie der Arbeitslosenanteil sowie die Kaufkraft der Haushalte entsprechend dem Jahr 2017 herangezogen. Der Arbeitslosenanteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten fällt mit 6,4 Prozent zwar geringfügig höher als im Kreis Gütersloh (5,8 Prozent) aus,

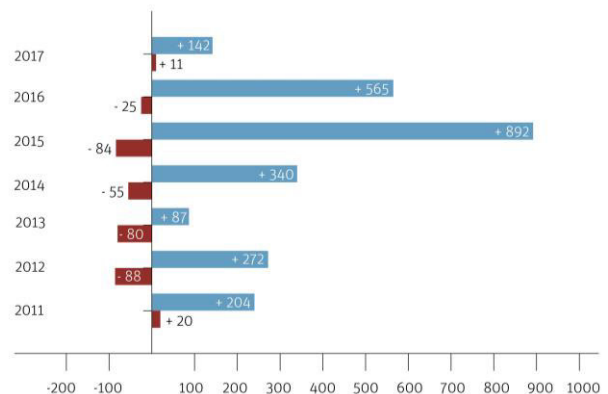
liegt dennoch aber deutlich unter dem NRW-Landesdurchschnitt von 9,6 Prozent. Insgesamt besteht mit jeweils rund 20.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und am Arbeitsort ein ausgewogenes Verhältnis.

Im Zusammenhang mit der Erwerbstätigkeit der Bevölkerung fällt zudem auf, dass das Pendlersaldo mit minus 0,7 Prozent nicht nur negativ ist, sondern im Vergleich zum Kreis (plus 8,1 Prozent) deutlich abweicht. Das bedeutet, dass mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus der Gemeinde auspendeln, als aus anderen Gemeinden einpendeln. Die Kaufkraft der Haushalte in Rheda-Wiedenbrück kann mit 52.146 Euro pro Haushalt als gehoben betrachtet werden, wenn auch im Vergleich zum Kreis (54.406 Euro) geringer bzw. zum Land NRW (49,710 Euro) sogar höher ausfallend.

Bevölkerungsentwicklung 2011- 2017

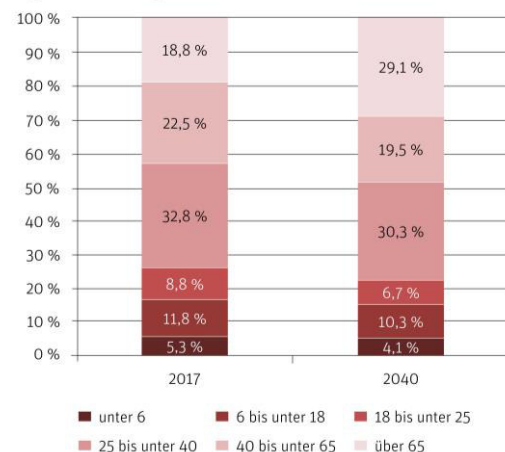
Überschuss der Geborenen/Gestorbenen ■
 Überschuss der Zu-/Fortgezogenen ■

eigene Darstellung nach IT.NRW 2019



Bevölkerungsentwicklung und -prognose nach Altersgruppen

eigene Darstellung nach IT.NRW 2019



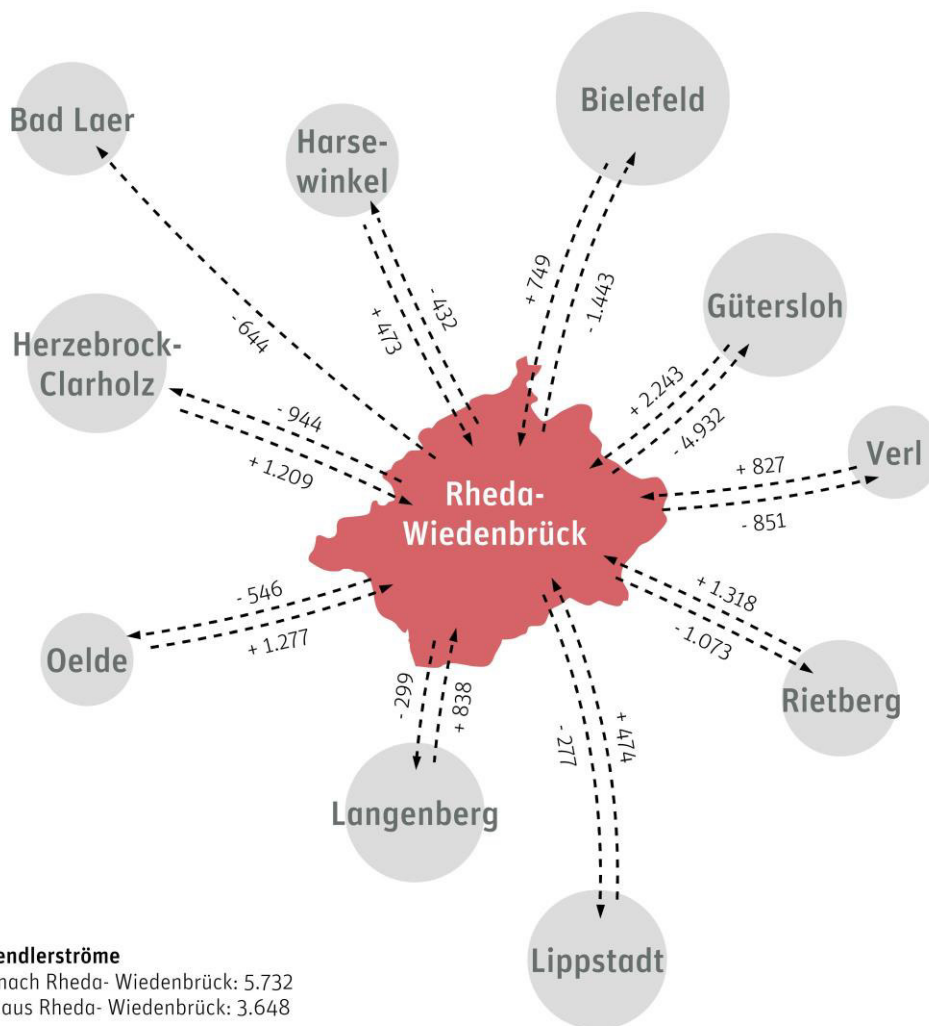
Stadt- und Freiraum

Siedlungsstruktur. Wiedenbrück wird in seiner Grundstruktur wesentlich durch den historisch gewachsenen Stadtkern geprägt, der sich im typischen, ringartig angelegten Straßenverlauf widerspiegelt. So erinnern die Straßen Nord-, Osten-, Aegidien-, Mühlen-, Loher oder Langenbrücker Torwall an die ehemalige Befestigungsanlage der damaligen Stadt. Die genannten Straßen bilden mit der Ems und der Umflut auch heute noch das Rückgrat des Ortes. So sind die Spuren der mittelalterlichen Stadt durch die historische Wallanlage auch heute noch klar ablesbar. Stadträumliche und funktionale Mitte Wiedenbrücks ist die St. Aegidius Kirche mit den sie umgebenden Markt und Kirchplatz.

Die innerstädtischen Bereiche weisen eine stark verdichtete Bebauungsstruktur auf, die sich deutlich von der umliegenden, aufgelockerten Bebauung der angrenzenden Wohngebiete außerhalb der früheren

Wallanlage sowie den Bereich um das Amt Reckenberg unterscheiden. Diese Bereiche sind Ergebnis späterer Entwicklungen und stehen dem kleinteiligen Zentrum hinsichtlich ihrer Struktur, Dichte und Maßstab gegenüber.

Bis auf einige Hauptverbindungsstraßen, wie die Lange Straße, die Wasserstraße und die Marien-/Ostenstraße, wird der Aufbau durch die für eine mittelalterliche Stadt typischen schmalen Straßen definiert. Die meistens geschlossenen Straßenräume ergeben im Zusammenspiel mit der Bebauung klare Raumkanten mit spannungsreichen Raumabfolgen und verleihen dem Stadtkern einen eigenständigen Charakter. Prägend ist der Bestand an schmalen, oftmals gleich breiten Flurstücken und damit die vielgestaltige Abfolge der Straßenfassaden.



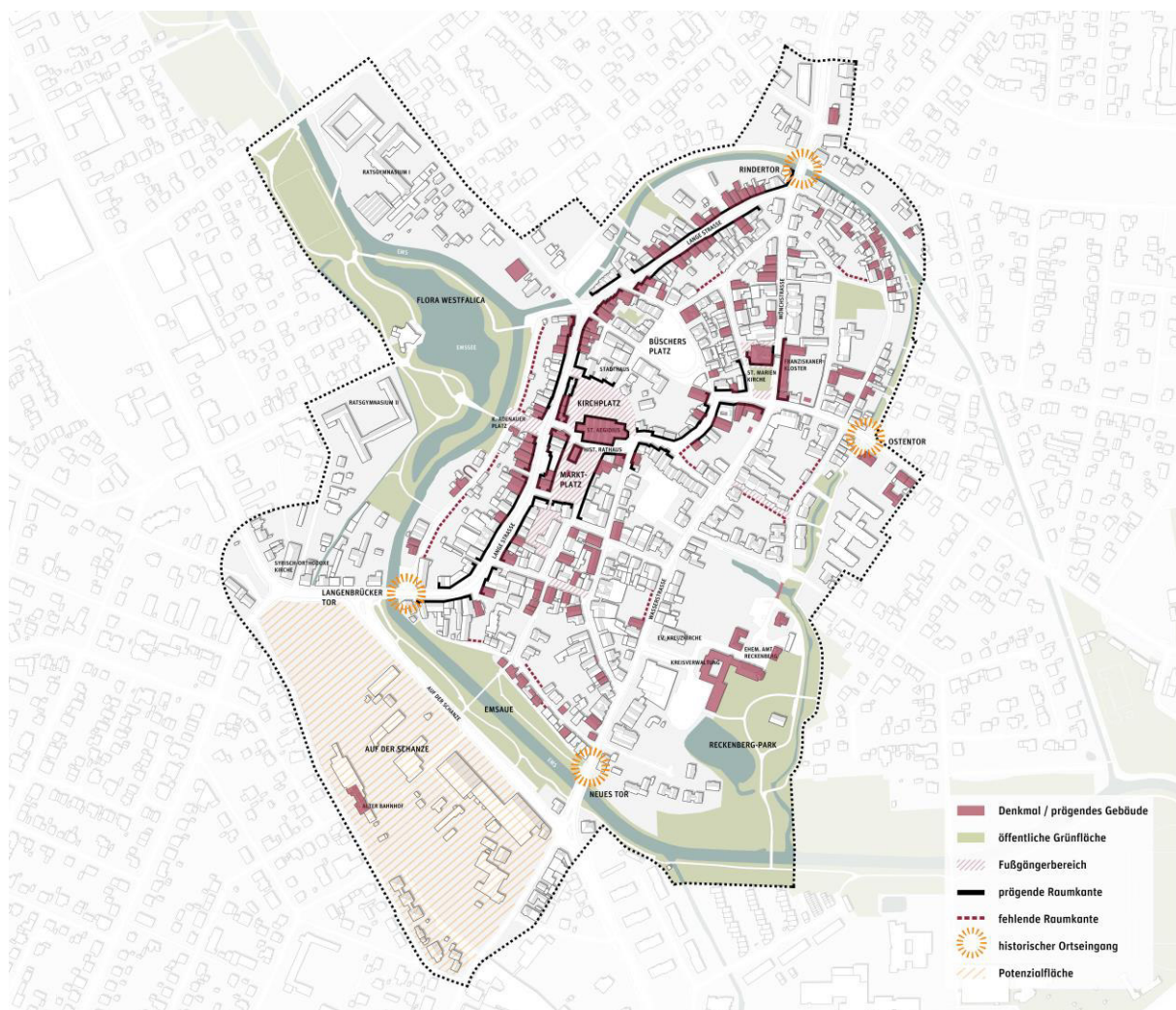
Pendlerströme Rheda-Wiedenbrück

Historisch überliefert sind vier Stadteingänge, die aus Richtung Bielefeld, Rheda, Rietberg und Lipstadt zu passieren waren, um nach Wiedenbrück zu gelangen. Heutzutage sind das Rindertor, das Neue Tor, das Ostentor und das Langenbrücker Tor nicht mehr vorhanden. Die Zufahrten zum historischen Stadtkern liegen jedoch noch immer an den gleichen Stellen.

Stadtbild. Durch den stadtplanerischen Ansatz der behutsamen Erneuerung zeichnet sich der historische Stadtkern in Wiedenbrück wesentlich durch seinen hohen Bestand an Baudenkmalern und erhaltenswerten Gebäuden aus, die Ausdruck der Geschichte der Stadt sind. So ist der Innenstadtbereich wesentlich durch die orts- und regionstypischen Fachwerk-Dielenhäuser – auch Ackerbürgerhäuser genannt – mit rotem Satteldach geprägt. Insbesondere im Bereich der Lange Straße sind die Fassaden

dieser Häuser aufwendig mit Schnitzereien verziert und mit niederdeutschen oder lateinischen Inschriften versehen. Insgesamt befinden sich rund 150 Baudenkmalern im Untersuchungsgebiet. Die bedeutendsten Denkmäler und prägendsten Gebäude sind die St. Aegidius Kirche, das historische Rathaus, die St. Marien-Kirche mit angeschlossenen Franziskanerkloster sowie das Amt Reckenberg, welches als Amtssitz der Bischöfe von Osnabrück eingerichtet wurde.

Demgegenüber wird das Stadtbild im Ortskern auch durch modernere Bauten ergänzt. Insbesondere Neubauten aus den 1960- und 1970er-Jahren weisen durch eine andere Material- und Formensprache eine ortsuntypische Architektur auf, obgleich sich diese vielfach in Maßstab und Gliederung angepasst haben und im Wesentlichen gut in die



Analyse Stadtraum

Exkurs: Die Bedeutung öffentlicher Räume in der Stadtentwicklung

Der öffentliche Raum: Ausgangslage und Herausforderungen

Der öffentliche Raum gilt als Gerüst und Gliederungselement einer jeden Stadt und wird als zentrales Element der europäischen Stadt bewertet. Er bietet die Möglichkeit für Vernetzung, Orientierung, Kommunikation und Austausch und stellt damit einen entscheidenden Faktor bei der Bewertung der Lebensqualität dar. Dabei stellt sich jedoch die Frage, inwieweit er dieser Funktion in Zeiten wandelnder Wertesysteme und Lebensformen noch gerecht werden kann.

Bei der Betrachtung der unterschiedlichen Nutzungsweisen und Aneignungsmöglichkeiten kristallisieren sich fünf zentrale Funktionen öffentlicher Räume heraus. Die fünf Funktionen sind wichtige Elemente bei der Bewertung öffentlicher Räume und bedeutende Entscheidungsmerkmale bei der Entwicklung zukunftsfähiger Konzepte. Diese Funktionen umfassen: a) die identitätsstiftende Funktion als Träger von Erinnerungen und Geschichte b) die soziale Funktion durch verschiedenste Sozialisations- und Aneignungsprozesse im öffentlichen Raum c) die ökologische Funktion d) die ökonomische Funktion als weicher und harter Standortfaktor, Ansiedlungsgrund für Unternehmen oder auch Marketingaspekt sowie e) die politische Funktion aufgrund der politischen Nutzung dieser Räume.¹

Funktionen öffentlicher Räume

Bezüglich dieser fünf Leitfunktionen bestehen spezifische Herausforderungen, welche gegenwärtig diskutiert werden. So wird beispielsweise die Digitalisierung seit vielen Jahren erörtert, denn Kritiker nehmen seit Ende der 1990er Jahre die zunehmenden digitalen Technologien als Bedrohung des öffentlichen Raumes mit seiner identitätsstiftenden Funktion wahr und sehen die öffentlichen Räume, durch die Verlagerung ursprünglich im öffentlichen Raum stattfindender Nutzungen in private Räume, in Gefahr.²

Auch der anhaltende demographische Wandel als elementare Veränderung der Zusammensetzung der Gesellschaft hat großen Einfluss auf die Wertigkeit öffentlicher Räume. Um der sozialen Bedeutung dieser gerecht werden zu können, müssen diese gegenwärtigen Herausforderungen der Gesellschaft gemeistert werden, um öffentliche Räume für alle Nutzergruppen bereitstellen zu können.³

Die Bedeutung der ökologischen Funktion öffentlicher Räume wächst aufgrund der durch den Klimawandel veränderten Entwicklungen. Der anhaltende Temperaturanstieg, lange Hitzewellen und damit in Verbindung stehende Trockenperioden sowie Extremwetterereignisse sind nur einige Beispiele für die Auswirkungen des Klimawandels. Bei der Betrachtung bisheriger Auswirkungen wird deutlich, dass insbesondere (Innen-) Städte von den Folgen des Klimawandels betroffen sind. Die physische Form der Städte und die Gestaltung der öffentlichen Räume sind somit eng mit der Intensität der Auswirkungen verwoben.⁴

Die ökonomische Funktion öffentlicher Räume steht gegenwärtig vor der Herausforderung unterschiedlich ausgeprägter Privatisierungs- und Festivalisierungstendenzen. Kritiker sehen in Privatisierungsprozessen den Verlust öffentlicher Flächen, die Geltung von Privatrecht vor öffentlichem Recht, die zunehmende Videoüberwachung sowie die Reglementierung von Nutzungsmöglichkeiten. Auch die Privatisierungstendenzen durch die Vergabe von Sondernutzungsrechten für Außengastronomie oder Warenausleger werden in zunehmendem Maße kritisch bewertet.⁵

¹ vgl. rha 2009: 15 f.

² vgl. Berding 2016: 20

³ vgl. Mäding 2010: 105

⁴ vgl. Drlik u. Licka 2010: 45 f.

⁵ vgl. Hammer 2016: 62

Neben den beschriebenen direkten ökonomischen Herausforderungen der Städte wird die Bedeutung öffentlicher Räume verstärkt als weicher Standortfaktor wahrgenommen. Aufgrund erheblicher Funktionsverluste in Innenstädten und Ortskernen wird versucht, durch die Etablierung einer steigenden Eventkultur den Innenstädten und Ortskernen durch eine angepasste Gestaltung der öffentlichen Räume eine ergänzende Nutzung zu verleihen und neue Anwohner und Besucher anzuziehen.⁶

Hinsichtlich der politischen Funktion öffentlicher Räume verdeutlichen gegenwärtige Entwicklungen, wie wichtig der öffentliche Raum als Ort der Meinungsäußerung ist und die politische Funktion an Bedeutung gewinnt. Die Zahl der Demonstrationen hat in den vergangenen Jahren rapide zugenommen. Alleine im Jahr 2017 fanden in Berlin rund 5.000 Demonstrationen statt, was eine durchschnittliche Zahl von 13 Demonstrationen pro Tag ergibt.

Zukunftsaufgaben bei der Gestaltung öffentlicher Räume

Bei der Betrachtung öffentlicher Räume speziell in Innenstädten werden weitere Funktionen deutlich, da sie dort eine wichtige Stellung einnehmen. Aufgrund besonderer räumlicher Merkmale und Funktionen von Innenstädten, wie der großen Bevölkerungs- und Bebauungsdichte, der bereits historisch vorherrschenden Versorgungsfunktion und nicht zuletzt der kleinklimatischen Herausforderungen, übernimmt der öffentliche Raum in diesen Stadtbereichen wichtige Aufgaben, welche in keinem anderen Teil der Stadt in dieser Dimension auftreten. Funktionsverluste durch wegbrechende Handelsstrukturen, die Zunahme von Leerständen, die weitreichenden Folgen des Klimawandels oder auch die stabile Autofixierung machen eine Neupositionierung der Innenstädte und Ortskerne mit ihren öffentlichen Räumen notwendig. Es müssen neue Anreize und Standortqualitäten geschaffen werden, um sich dauerhaft zu positionieren. Hierbei kann der öffentliche Raum einen wesentlichen Erfolgsfaktor bilden, um neue Wege zu gehen und alte Anschauungen zu überdenken. Die Bewusstmachung der engen Zusammenhänge zwischen der Stadtentwicklung und der Gestaltung öffentlicher Räume stellt eine Chance dar, welche es zu nutzen gilt.⁷

⁶ vgl. Holm 2016: 4

⁷ vgl. Stepper 2015: 28 f. und 157 f.

historische Struktur einfügen. Beispiele hierfür sind die Bebauung entlang der Beckerpassage und das Stadthaus am Kirchplatz, die sich in ihrer Ausformung an der historischen Bebauung orientieren. Charakteristisch für die Qualität des Stadtbildes ist damit das Zusammenspiel von Gebäuden aus unterschiedlichen Bauepochen. So bilden unterschiedliche Gestaltungsmerkmale und Typologien entlang der Straßenfassaden eine abwechslungsreiche Abfolge, die beispielhaft für die historische und jüngere Entwicklung von Wiedenbrück steht.

Die Bebauung im Stadtkern ist überwiegend homogen und größtenteils durch eine Bauweise mit zwei bis vier Vollgeschossen geprägt. Innerhalb des historischen Kerns ist die Ausrichtung der Gebäude sehr unterschiedlich. Überwiegen im historischen Stadtkern giebelständige Gebäude, sind es im Bereich der neueren Quartiere traufständige Häuser. Einen besonderen, geschlossenen Eindruck macht die Bebauung entlang der Lange Straße, Klingelbrink, Mönchstraße, Birnstraße und Gänsemarkt sowie am Markt und Kirchplatz.

Insgesamt weist der Wiedenbrücker Stadtkern einen überwiegend intakten Gebäudebestand auf. Dennoch finden sich vereinzelt Häuser mit Aufwertungsbedarf bei Fassaden, Vorgärten oder Hofflächen. Mitunter lassen sich zudem Baulücken bzw. Nachverdichtungspotentiale ausmachen, die sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen befinden.

Grün-, Freiräume und Gewässer. Der Stadtraum in Wiedenbrück ist durch abwechslungsreiche Raumfolgen aus Plätzen, Straßen und Grünflächen geprägt. Charakteristisch ist der Bereich der historischen Wallanlagen, der als Grüngürtel bestehend aus Ems, Emsauen und Umflut den historischen Stadtkern umschließt.

Die Ems bildet das freiräumliche Rückgrat Rheda-Wiedenbrücks. Sie verbindet die Stadtteile Rheda und Wiedenbrück miteinander und ermöglicht eine schnelle Erreichbarkeit der vielfältigen Landschaftsräume, die Wiedenbrück umgeben. Entlang des Flusslaufs bestehen verschiedene Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Im Rahmen der Landesgartenschau entstand an der Ems im Jahre 1988 westlich

des historischen Stadtkerns das Gelände der heutigen Flora Westfalica. Die Flora Westfalica dient mit ihren renaturierten Auen- und Flusslandschaften, Spielplätzen, Gastronomie, Natur- und Lehrpfaden als Naherholungsgebiet. Sie beginnt im Stadtteil Wiedenbrück mit dem Emssee und endet in Rheda mit dem Schlossgelände und dem Rosengarten. In dem Nebeneinander von gärtnerisch und naturbelassenen Bereichen bestehen Biotope für unterschiedliche Tier- und Pflanzenarten. Die Auenbereiche übernehmen darüber hinaus auch eine wichtige stadtklimatische Funktion, da diese Feuchtigkeit in die Atmosphäre abgeben und somit für ein ausgeglichenes Klima in der Stadt sorgen. Weiterhin bieten diese Räume im Falle von Starkregenereignissen zusätzlichen Retentionsraum.

Mit dem Reckenberg-Park im Osten des Untersuchungsgebietes befindet sich ein weiterer Naherholungsraum in direkter Nähe zum historischen Stadtkern. Der Park verbindet das Amt Reckenberg mit der Ems und seinen Auen. Der Park mit seinem alten Baumbestand ist dem Kreishaus Wiedenbrück angeschlossen und daher im Eigentum des Kreises Gütersloh. Im Zuge einer Restaurierung wurde der Park in den letzten Jahren aufwendig neugestaltet und über eine neue Brückenverbindung an die Reumont-Promenade und damit an den Emsweg angeschlossen. Kleinere Plätze, etwa im Bereich des Nonnenwall und entlang der Reumont-Promenade, ergänzen das Freiraumangebot und schaffen zusätzliche wohnortnahe Spiel-, Sport- und Verweilangebote. Sportangebote befinden sich insbesondere entlang der Ems und der Flora Westfalica, auf einer Fläche am Nonnenwall sowie auf den Schulhöfen des Ratsgymnasiums I und II. Mit dem Sportzentrum Burg sowie dem Jahnstadion bestehen zwei weitere Anlaufstellen für verschiedene sportliche Aktivitäten in räumlicher Nähe zum Stadtkern.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es fünf öffentliche Spielplätze. Die beiden Spielplätze entlang der südlichen Emsaue weisen aus gestalterischer und funktionaler Sicht die größten Defizite auf. Für die Anlage am Neuenpfortner Wall ist eine Umgestaltung in Vorbereitung, für den Spielplatz an der Reumont-Promenade bietet sich ebenfalls eine Neugestaltung an. Auch der kleine Spielplatz im Hinterhof des Wohnblocks Himmelreiche/Lange Straße

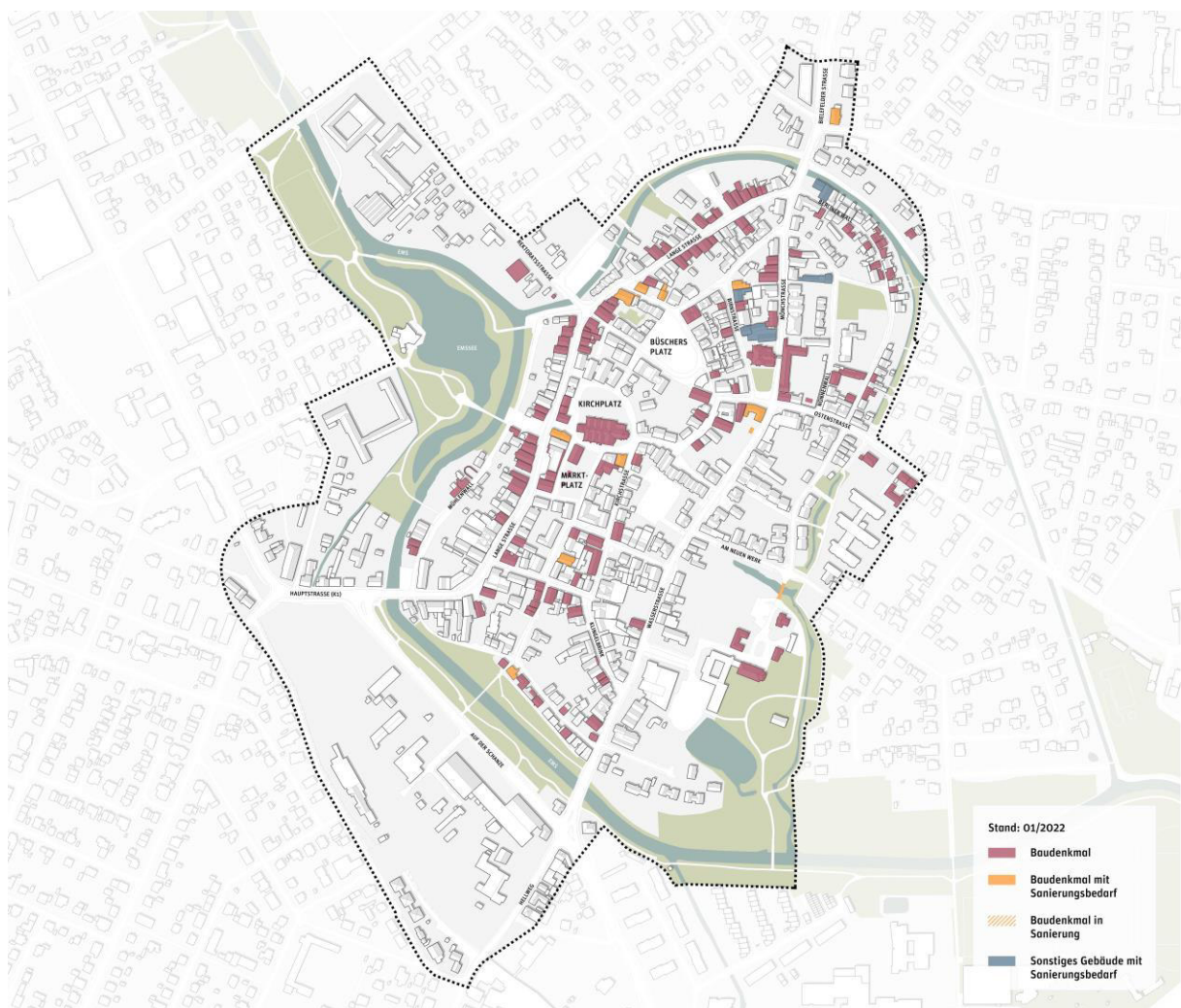
zeigt Aufwertungsbedarf. Die große Anlage zwischen Nonnen- und Ostenwall ist in gutem Zustand, hier gibt es aber noch Flächenreserven für ein Ausbau des Angebots. Der in die Flora Westfalica integrierte Wasserspielplatz stellt ein attraktives Angebot dar und zeigt keinen Aufwertungsbedarf.

Neben den Grünflächen bestimmt vor allem das historische Straßensystem mit seinen eng verwinkelten Altstadtstraßen und öffentlichen Plätzen den Wiedererkennungs- und Identifikationswert Wiedenbrücks. Den Mittelpunkt stellt die Kirche St. Aegidius dar, welche das historische Zentrum markiert. Die Kirche verbindet den nördlichen Kirchplatz, den südlichen Markt und westlich den neu gestalteten Konrad-Adenauer-Platz, welcher gleichzeitig auch den westlichen Ortseingang darstellt. Dieser Bereich mit den beiden Plätzen ist das freiräumliche und

funktionale Zentrum Wiedenbrücks. Hier finden vielfältige Veranstaltungen, wie beispielsweise der Wochenmarkt oder der über die Grenzen Wiedenbrücks bekannte Christkindlmarkt, statt.

Nutzungsstruktur

Wohnen und Wohnumfeld. Rheda-Wiedenbrück ist ein wichtiger Wohnstandort. Die Wohnfunktion in den Stadtkernen spielt dabei jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Sie sind vor allem durch eine Mischnutzung gekennzeichnet, die sich vielfach in einem Mix aus Wohnen und Betrieb bzw. Verkaufsraum in einem Gebäude oder auf einem Grundstück zeigt. Ein Großteil der Gebäude im Stadtkern Wiedenbrücks wird daher in den Obergeschossen zum Wohnen genutzt. Reine Wohngebäude befinden sich über den gesamten Stadtkern verteilt. Eine Konzentration reiner Wohngebäude zeigt sich insbesondere



Analyse Gebäude, Denkmäler und erhaltenswerte Bausubstanz

im nordöstlichen Bereich entlang der Straßen Berliner Wall, Nonnenwall, Mönchstraße und Birnstraße. Zusammenhängende reine oder allgemeine Wohngebiete befinden sich im Umfeld des historischen Stadtkerns. Sie sind durch eine deutlich geringere Dichte geprägt. Überwiegender Bautypus sind freistehende Ein- und Zweifamilien- sowie Mehrfamilienhäuser.

Im direkten Ortskern gibt es aufgrund der historisch bedingten Parzellenstruktur nur kleine Grundstücke, in den reinen Wohngebieten bestehen großzügigere Grundstücke. Aufgrund der dichten Stadtstruktur bieten sich nur an wenigen Stellen Nachverdichtungspotentiale in Baulücken oder auf unbebauten Grundstücken, die im Sinne einer Innenentwicklung genutzt werden können.

Die demografische Entwicklung ist eng verknüpft mit der Haushaltsentwicklung und der Entwicklung des Wohnungsmarkts. Der Anstieg der Bevölkerung der letzten Jahrzehnte hat auch einen Anstieg der Zahl der Wohnungen in Rheda-Wiedenbrück zur Folge gehabt. So ist die Zahl der Wohnungen von knapp 14.000 Wohnungen im Jahr 1990 über rund 19.500 im Jahr 2008 und circa 21.000 im Jahr 2016 auf etwa 22.000 im Jahr 2019 angewachsen. Mit etwa 16.000 Wohnungen haben dabei fast zwei Drittel aller Wohnungen vier oder mehr Räume.

Eine deutliche Verringerung der durchschnittlichen Personenzahl je Wohnung ist in Rheda-Wiedenbrück wie auch bundesweit zu beobachten. Diese Verringerung bewirkt zum einen eine Verkleinerung der Haushalte und führt zum anderen zu einem steigenden Wohnflächenbedarf. Dafür verantwortlich sind Trends, wie die Abkehr von der Großfamilie, die wachsende Zahl von Familien mit nur einem Kind, ein steigender Anteil von Alleinerziehenden und Singles sowie das zunehmende Alter der Bevölkerung.

Aufgrund dieser Tendenzen müssen laut einer Wohnraumstudie in Rheda-Wiedenbrück bis zum Jahr 2035 je nach Berechnung und Prognose zwischen 2.800 und 3.350 neue Wohneinheiten geschaffen werden. Von der Gesamtzahl ist davon auszugehen, dass 1.230 bis 1.530 Wohneinheiten im Ein- und Zweifamilienhausbau und 1.480 bis 1.710 Wohneinheiten auf den Mehrfamilienhausbau

entfallen. In der Standortverteilung ist davon auszugehen, dass die Geschosswohnungen in Form neuer Mehrfamilienhäuser überwiegend zentral, vielfach in Form von Baulückenschließungen, und Ein- und Zweifamilienhäuser in Neubaugebieten realisiert werden.

Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück weist als Einzelhandelsstandort durch die nächstliegenden Oberzentren Bielefeld und Paderborn sowie zusätzlich durch die benachbarten Mittelzentren ein starkes Wettbewerbsumfeld auf. Die Stadt ist geprägt durch das geteilte Siedlungsgebiet mit den Stadtkernen Rheda und Wiedenbrück, deren zentrale Versorgungsbereiche jeweils gleichrangig anzusehen sind. Der Stadtkern Wiedenbrücks erfüllt die Funktion eines Innenstadtzentrums mit hoher Zentralität und übernimmt damit sowohl Versorgungsfunktionen für auswärtige Gäste als auch die ortseigene Bevölkerung.

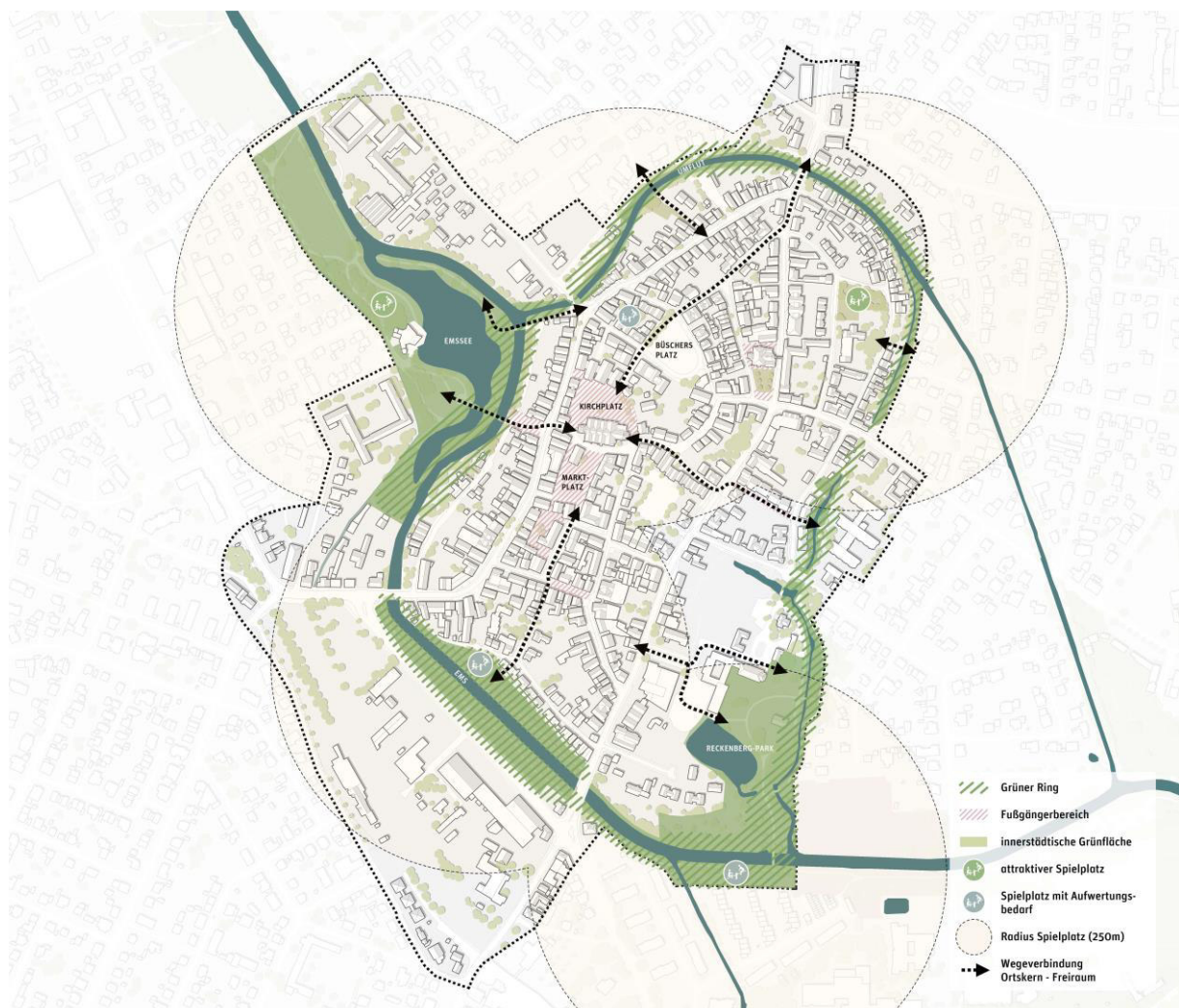
Im Einzelhandel prägt eine Vielzahl von inhabergeführten, hochwertigen Einzelhandelsgeschäften das Bild im Zentrum von Wiedenbrück. Filialanbieter*innen finden sich nur vereinzelt. Das Innenstadtzentrum Wiedenbrück weist rund 37 Prozent der Betriebe der Gesamtstadt auf, verfügt jedoch nur über rund 11 Prozent der gesamtstädtischen Verkaufsfläche, was auf die Kleinteiligkeit der Ladenlokale innerhalb des historischen Stadtkerns zurückzuführen ist. Aufgrund der kleinteiligen Bebauungsstruktur ist für großflächige Einzelhändler kaum Raum zur Verfügung. Knapp drei Viertel aller Betriebe verfügt lediglich über eine Ladengröße von unter 100 qm. Im Verhältnis zu ähnlich gelagerten Zentren der Umgebung weist Wiedenbrück eine hohe Angebotsdichte mit einer großen Angebotsvielfalt auf. Auffällig ist dabei das große Angebot hochwertiger Waren. Der Großteil des Umsatzes wird durch Güter des kurzfristigen Bedarfs abgedeckt, wobei insbesondere dem innerstädtischen Leitsortiment der Bekleidung eine hohe Bedeutung zukommt.

Der zentrale Versorgungsbereich erstreckt sich zwischen Wasserstraße und Lange Straße und wird nach Norden und Süden durch die Ems und Umflut begrenzt. Die wichtigsten Geschäftsbereiche sind die befahrbare Lange Straße und die Straße Klingelbrink sowie in den Nebenlagen die Wichernstraße,

die Beckerpassage, Marienstraße und die Kirchstraße. In diesem Bereich sind mit den Drogeriefachmarkt Rossmann, dem Sportgeschäft Intersport Wien, dem Spielwarenladen Spielkistenwelt sowie dem Optiker und Hörakustiker Krane die wesentlichen Frequenzbringer des Stadtkerns verortet. Der fußläufige Versorgungsbereich beschränkt sich auf den Kirchplatz, den Marktplatz und in Teilen die Straße Klingelbrink. Darüber hinaus befinden sich mit dem Markt- und dem Kirchplatz bedeutende Freiräume in der Hauptlage, die durch ihr ergänzendes Dienstleistungs- und Gastronomieangebot das vielfältige Angebot Wiedenbrücks ergänzen. Die daran angeschlossenen Bereiche sind als Nebenlage mit deutlich geringerer Einzelhandelsdichte und Passantenfrequenz zu verstehen. Ergänzt wird das vorhandene Einzelhandelsangebot durch ein vielfältiges gastronomisches Angebot. Derartige Betriebe sind vor allem an den öffentlichen Plätzen, aber

auch über die gesamte Innenstadt verteilt anzutreffen.

Leerstände sind vereinzelt zu erkennen und verteilen sich über den gesamten Versorgungsbereich. Hierbei ist in den letzten Jahren jedoch ein deutlicher Negativtrend im Wiedenbrücker Stadtkern zu erkennen, der durch die Auswirkungen der Coronapandemie verschärft wurde. Im Vergleich zur letzten Einzelhandelsbestandserhebung aus 2015, hat sich die Anzahl an leerstehenden Ladenlokalen zum Oktober 2020 mehr als verdreifacht. Im Vergleich zur vorherigen Leerstandserhebung aus August 2007, bei der die Hauptlagen sogar keine Leerstände und somit eine stabile Einzelhandels- und Vermietungssituation aufwiesen, wird der Negativtrend besonders deutlich. Auffällig sind insbesondere die Leerstände an den prägenden Plätzen und Straßen, wie am Markt oder der Lange Straße. Bei ihnen handelt es sich um kleinteilige Ladenlokale, großflächige



Analyse Grün-, Freiräume und Gewässer

Exkurs: Aktuelle Entwicklungen im innerstädtischen Einzelhandel

Die Innenstadt unter Druck – Allgemeine Rahmenbedingungen

Der Warenaustausch und die Versorgung mit Gütern hat für Innenstädte seit jeher eine Leitfunktion. Der stetige Wandel in der Handelslandschaft hat sich in den vergangenen Jahrzehnten jedoch deutlich auf die Zentrenstruktur ausgewirkt. Bis in die Nachkriegszeit stellten die Innenstädte – insbesondere in Klein- und Mittelstädten – noch unangefochten die wichtigsten Handelsstandorte dar. Im Zuge der verstärkten Motorisierung entstanden in Deutschland ab den 1960er-Jahren allerdings zahlreiche autokundenorientierte Konkurrenzstandorte an Ausfallstraßen oder in Gewerbegebieten auf der „grünen Wiese“.⁸ Hier siedelten sich zunächst Supermärkte, SB-Warenhäuser oder Einkaufszentren und später auch Discounter und Fachmärkte an. Zusätzlich entwickelte sich mit dem Katalogversandhandel in der Nachkriegszeit auch ein nicht-stationäres Einzelhandelsangebot. Durch die verstärkte Konkurrenz hat sich das Bild vieler Innenstädte deutlich gewandelt. Sortimente wie Lebensmittel, Möbel oder Bau- und Handwerksbedarf sind vielerorts nahezu oder vollständig aus den Zentren verschwunden. Gleichzeitig ist im gesamten Einzelhandel seit mehreren Jahrzehnten eine deutliche Filialisierung festzustellen. Kleine inhabergeführte Geschäfte werden dabei oftmals durch Filialbetriebe großer Anbieter verdrängt.⁹

Während sich einige Innenstädte im Konkurrenzdruck behaupten konnten, hat der Strukturwandel in sehr vielen Orten zu einer Leerstandsproblematik geführt. Die leerstehenden Ladenlokale beeinträchtigen in vielen Fällen die Attraktivität und das Image der Handelslagen und führen oftmals zu noch mehr Leerstand. Diese Abwärtsspirale wird auch als „trading-down-Effekt“ bezeichnet.⁹

Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen

Die wichtigsten aktuellen Trends stellen das fortlaufende Wachstum und die Etablierung des Internethandels dar. Mittlerweile zählt jeder zweite Konsument zur Gruppe der „selektiven Online-Shopper“, die je nach Produkt zwischen Onlinehandel und dem stationären Handel wechseln. In einigen typischen Segmenten hat sich der Online-Handel bereits fest etabliert. So wurden 2018 fast ein Drittel des bundesweiten Umsatzes in den Bereichen Bekleidung und Haushaltselektronik im Internet getätigt. Der Online-Handel befindet sich weiter auf Wachstumskurs und nimmt neue Sortimente, wie Lebensmittel und Getränke, in den Fokus, während sich innerstädtische Handelsformate zunehmend unter Druck befinden. Die Vorteile des Online-Handels liegen auf der Hand. Neben der bequemen Bestellung und Lieferung liegen die Vorzüge vor allem in der sehr großen Auswahl an Waren, die von innerstädtischen Anbietern kaum zu realisieren ist.¹⁰

Aus den genannten Entwicklungen ergeben sich großen Herausforderungen für den innerstädtischen Einzelhandel. Insbesondere betrieblicher Einzelhandel ist durch Zuwächse im Online-Handel stark bedroht. Dies liegt nicht zuletzt an der zunehmenden Verstärkung des Einzelhandels. Die räumliche Konzentration von Verkaufsstandorten nimmt zu und insbesondere periphere Regionen leiden. Vor allem für ältere Menschen kann dies einen stark eingeschränkten Zugang zu wichtigen Versorgungsfunktionen bedeuten.¹¹ Weiterhin ist zu erkennen, dass vor allem große Warenhäuser oder mittelständische und charakteristische Fachgeschäfte mit der Angebotsvielfalt des Online-Handels nicht mithalten können. Infolge sinkender Marktanteile müssen sie deshalb schließen oder werden durch Einzelhandelsketten oder Filialisten verdrängt.

Zukunftsweisende Konzepte – Neue Chancen für Handel und Innenstädte

Um den genannten Entwicklungen zu begegnen, ist es notwendig, neue Konzepte für die Zukunft des innerstädtischen Handels zu entwickeln. Lösungsansätze betreffen vor allem den Lebensmittelhandel und transportintensive Produkte und Waren, die vor Ort probiert werden. Mehr als früher wird das Einkaufen dabei zu einem Erlebnis,

⁸ vgl. Uttke 2009: 39

⁹ vgl. StadtBauKultur NRW 2019: 5 ff.

¹⁰ vgl. MWIDE NRW 2019: 7 ff. und 45-60

bei dem Kunden eine hohe Service-Orientierung in Form von Beratung und erweiterten Dienstleistungen erwarten. Die Verknüpfung verschiedener Vertriebs- und Verkaufskanäle, auch im Sinne der Verknüpfung der Vorteile von Online- und Offlinewelt, wird deswegen als zentrale Chance für lokalen Einzelhandel gesehen. Dieser Trend funktioniert dabei in beide Richtungen. Immer mehr Online-Händler eröffnen Filialen, in denen Kunden die Produkte vor Ort anschauen und anschließend im Internet bestellen können.⁹ Eine weitere Entwicklung ist der anhaltende Trend vom Massenkonsum hin zum Einkauf von nachhaltigeren Waren, der vor allem dem lokalen inhabergeführten Handel in die Hände spielt. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf handwerklich gefertigten Produkten aus lokaler Produktion.¹¹ Warenhäuser werden in Zukunft immer weniger Orte sein, die ausschließlich zum Verkauf von Waren konzipiert sind. Der Trend geht vielmehr zu Angeboten, die gleichzeitig Ort der Begegnung sind, Atmosphäre schaffen und gezielt unterschiedliche Lebensstile ansprechen. Neue Geschäftskonzepte, wie die sogenannten „Convenience-Stores“ (z.B. REWE to go), die speziell auf die Lebenssituation der Kunden zugeschnitten, sind hierfür ein Beispiel.^{10 11}

Kommunale Steuerung und Nachnutzungskonzepte

Trotz der Veränderungen im Einzelhandel ist eine lokale, gut erreichbare und adäquate Versorgung mit Gütern wichtiger denn je. Neue Handelskonzepte sind für die Entwicklung zwar unverzichtbar, der zentralen Steuerungsfunktion durch die Kommunen kommt jedoch ebenfalls eine bedeutende Rolle zu. In der Regel geht es dabei um das Erkennen von Stärken, Aufwertungspotentialen und das „Gesundshrumpfen“ von Innenstädten. Zunehmend gehört es zur Aufgabe der Kommunen, eine Gesamtbetrachtung der Innenstadt anzustreben. Integrierte Maßnahmen, wie Einzelhandelskonzepte oder die Etablierung eines City- bzw. Leerstandsmanagements, bekommen daher zukünftig einen immer größeren Stellenwert.^{10 11}

Innerstädtisches Einkaufen wird in Zukunft vor allem ein Erlebniseinkauf sein. Den Kommunen kommt daher die Aufgabe zu, attraktive Innenstädte zu erhalten und auszubauen. Hierbei spielt die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums sowie die Herrichtung von qualitativollen Orten für soziale Interaktion und Kommunikation eine zentrale Rolle. Auch eine ansprechende Architektur und die Existenz einer vielfältigen Gastronomie- und Kulturlandschaft sind wichtige Bausteine für einen funktionierenden Einzelhandel. Eine große Bedeutung haben in diesem Zusammenhang lokale Netzwerke und Wertschöpfungsketten. Gewerbetreibende können gemeinsame Aktionen initiieren und so ein spezialisiertes Angebot schaffen.^{9 12} Mancherorts sind neben dem Ausbleiben von Kundenschaft auch zu hohe Ladenmieten ein Problem für den stagnierenden Einzelhandel. In diesen Fällen kann die Kommune ebenfalls steuernd eingreifend und Finanzierungshilfen oder auch eine Begrenzung der Mietpreise auf politischer Ebene anstreben. Zudem können Gewerbetreibende über Instrumente, wie z.B. Verfügungsfonds, dazu aufgerufen werden, sich an einer Finanzierung von Maßnahmen der Stadtgestaltung zu beteiligen. Auf diese Weise können aufwertende und belebende Maßnahmen finanziert werden, die zusätzlich gesicherten Einnahmen gewährleisten können.¹³

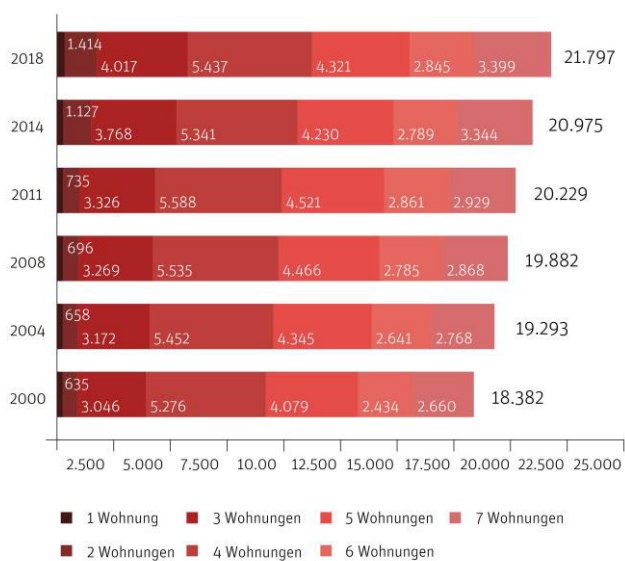
Sollten Schließungen oder die Verlagerung von Einzelhandelsstandorten unvermeidbar sein, ist auch ein aktiver Umgang mit Leerständen und Funktionsverlusten in den Innenstädten gefragt. An dieser Stelle bietet sich insbesondere für Klein- und Mittelstädte die Chance, durch Nachnutzungskonzepte und Umnutzungen steuernd einzugreifen. Dabei ist es wichtig anzuerkennen, dass eine funktionale Neuausrichtung ehemaliger Geschäftsstraßen kein Schuldeingeständnis für bisherige, erfolglose Einzelhandelskonzepte ist. Vielmehr ist es eine Anerkennung realer Gegebenheiten und eine Chance zur Nutzung neuer Potentiale.¹²

¹¹ vgl. KPMG AG 2016: 13-21, und 65 ff.

¹² StadtBauKultur NRW 2019 (2): 28-29

¹³ vgl. BBSR 2017: 9

Anteil Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen von 2000-2018
eigene Darstellung nach IT.NRW



Anteil Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen (2000 – 2018)
Rheda-Wiedenbrück

Leerstände sind nicht zu verzeichnen. Dank des „Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen“ des Landes konnte bereits ein deutlich positiver Beitrag zur Bekämpfung der Leerstände geleistet werden. Teils seit Jahren leerstehende Immobilien konnten hierdurch inzwischen einer neuen Nutzung zugefügt werden. Südlich des historischen Stadtkerns besteht im Bereich „Auf der Schanze“ eine Gemengelage, die sich aus verschiedenen Gewerbebetrieben sowie vereinzelt Gastronomie- Handels- und Wohnnutzungen zusammensetzt.

Tourismus. Aufgrund der Lage innerhalb der Tourismusregion Teutoburger Wald und an der Ems sowie aufgrund der zahlreichen architektonisch herausragenden Ensembles und Einzelgebäuden spielt der Tourismus für die Stadt Rheda-Wiedenbrück eine große Rolle. Neben Bauten wie dem Rhedaer Schloss stellt insbesondere der Charme der historischen Altstadt Wiedenbrücks eine große touristische Stärke dar. So erzeugen die kleinteilige historische Bebauungsstruktur, die verwinkelten Altstadtstraßen sowie der kompakte Stadtgrundriss mit vielen attraktiven Platzsituationen einen intimen Charakter, der Wiedenbrück eine hohe Anziehungskraft und Aufenthaltsqualität verleiht. Unterstützt wird

dies durch die große Anzahl an kleinen, hochwertigen und inhabergeführten Läden und Gastronomiebetrieben. Nicht zuletzt die direkte Anbindung an die Ems und die Parkanlagen der Flora Westfalica verleihen dem Stadtkern einen besonderen Charme.

Die wichtigsten touristischen Felder Rheda-Wiedenbrücks sind der Rad-, Wander- und Tagestourismus. Die Stadt ist über zahlreiche Wege an das überregionale und internationale Radwegenetz angebunden. Mit dem Europa-Radweg R1, dem Ems-Radweg, der 100-Schlösser-Route, der BahnRadRoute Hellweg-Weser, der Landesgartenschau-Route sowie weiteren regionalen und lokalen Routen führen mehrere bedeutende Radwanderwege durch den Stadtkern Wiedenbrücks. Nicht zuletzt locken auch die zahlreichen, regional und teilweise sogar überregional bekannten Veranstaltungen, wie die Herbstkirmes oder der Christkindlmarkt, viele Besucher*innen nach Rheda-Wiedenbrück. Als zentrale Anlaufstelle für Besucher*innen dient die Touristeninformation am Rathausplatz im Stadtteil Rheda.

In der gesamten Stadt und auch in der Wiedenbrücker Innenstadt gibt es eine Vielzahl an Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen sowie gastronomischen Angebote, die die vielfältigen Bedürfnisse der Anwohner*innen und Gäste abdecken. Für jüngere Altersgruppen spielt das Jugendgästehaus innerhalb des ehemaligen Franziskanerklosters eine wichtige Rolle. Es bietet Platz für 30 Übernachtungsgäste und wird sowohl für Schulreisen als auch für nationale und internationale Jugendbegegnungen genutzt. Durch die Lage Wiedenbrücks an einem der deutschen Jakobswege sind die Räumlichkeiten auch nach Aufgabe des Klosters für Pilgerreisen interessant.

Vereinsleben. Das kulturelle und soziale Leben der Stadt ist geprägt durch zahlreiche Sport- und Freizeitvereine. Mitgliederstärkster Verein ist der Stadtsportverbund Rheda-Wiedenbrück e.V., der alle 42 örtlichen Sportvereine mit rund 12.700 Mitglieder*innen vertritt. Zu den zahlreichen Freizeitvereinen zählen unter anderem diverse Chöre und andere Musikvereine, Fußballfanclubs, Schützenvereine, Karnevalsvereine oder auch Kleingartenvereine. Auch für Jugendliche existieren spezielle Angebote, wie das Jugendrotkreuz, die Jugendfeuerwehr, Jugendchöre oder der Jugendkulturring. Weiterhin

dem Wiedenbrücker Schützenfest, dem Reckenbergfest und dem Krammarkt noch zahlreiche weitere Veranstaltungen angeboten. Auch die Flora Westfalica GmbH veranstaltet auf ihrem Gelände mehrere Events, wie ein internationales Kulturfest, ein Open Air oder das Feuerwerksevent „Feuer und Flamme“.

Darüber hinaus existieren in Rheda-Wiedenbrück mehrere Veranstaltungsräume. Insbesondere für größere Events, wie Konzerte, Theater, Comedy oder Messen, stehen mit dem A2 Forum und der neuen Stadthalle zwei gut ausgerüstete Veranstaltungsorte zur Verfügung. Die Stadthalle wurde im Jahr 2020 eröffnet und bewusst mittig zwischen den Ortskernen von Rheda und Wiedenbrück positioniert. Darüber hinaus gibt es mit der Orangerie oder der Werkstatt Bleichhäuschen in Rheda sowie Räumen im Stadthaus und dem historischen Rathaus in Wiedenbrück spezielle Räume für kleinere Kulturveranstaltungen. Für den Ortsteil Wiedenbrück spielt auch das ehemalige Kloster Wiedenbrück eine zunehmende Rolle. Seit der Aufgabe durch den Franziskanerordner etabliert die Genossenschaft Kloster Wiedenbrück eG die Einrichtung als soziale Begegnungsstätte für die Stadtgesellschaft. Das Kloster öffnet sich seitdem als bürgerchaftlicher sowie kultureller Ort und bietet verschiedene Angebote für alle Generationen. Im Gebäude finden Veranstaltungen, Ausstellungen, Seminare, Konzerte oder auch Lesungen statt. Mit einer kleinen Bibliothek, dem Klostergarten und dem Jugendgästehaus wird zudem die Vielfältigkeit des Ortes unterstrichen. Trotz der genannten Angebote fehlt in Wiedenbrück laut Aussagen vieler Akteur*innen und Bürger*innen ein zentral gelegener, barrierefreier Veranstaltungsraum in mittlerer Größe.

Soziale Infrastruktur

Ergänzend zu den vielfältigen Einzelhandels- und Dienstleistungs- und Wohnnutzungen ist der historische Stadtkern Wiedenbrücks auch Standort zahlreicher Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. So befinden sich in Wiedenbrück insgesamt sechs städtische Schulen, davon drei Grundschulen, eine Realschule, eine Gesamtschule und ein Gymnasium, sowie drei Schulen in Trägerschaft des Kreises Gütersloh. Innerhalb des Untersuchungsgebiets liegt das

städtische Ratsgymnasium mit seinen beiden Standorten. Am Hauptstandort an der Rektoratsstraße werden rund 500 Schüler*innen in den Jahrgängen 7 bis 13 unterrichtet, im Ratsgymnasium II an der Paul-Schmitz-Straße rund 180 Schüler*innen in den Jahrgängen 5 und 6. Die Schulen sind insgesamt in einem guten Zustand, partieller Aufwertungsbedarf findet sich allerdings bei einigen Teilbereichen der Schulhöfe, insbesondere beim Ratsgymnasium II.

Von den drei Jugendhäusern in der Gesamtstadt befindet sich mit dem kirchlich betriebenen Aegidius-Haus eines innerhalb des Untersuchungsgebiets. Das Gebäude liegt zwischen Kirchplatz und Büschers Platz und bietet sowohl einen offenen Treffpunkt als auch zahlreiche Aktivitäten an. Innerhalb des gesamten Stadtgebiets gibt es 23 Kindertagesstätten, von denen sich jedoch nur der Marienkindergarten und die AWO KiTa/Familienzentrum „Am Emssee“ innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden. Der Marienkindergarten liegt am Nonnenwall und ist der katholischen Kirchengemeinde St. Aegidius zugeordnet. Zusätzlich werden im benachbarten Klostergebäude Räume für die Kindertagespflege angemietet. Im Falle des durch das Land NRW prognostizierten Bevölkerungsanstiegs werden voraussichtlich zusätzliche Kapazitäten der Kinderbetreuung innerhalb des Stadtkerns notwendig.

Neben den genannten Angeboten für Kinder und Jugendliche gibt es in der Wiedenbrücker Innenstadt mehrere Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung. Im historischen Rathaus am Marktplatz befindet sich mit dem Bürgerbüro eine Außenstelle der im Ortsteil Rheda angesiedelten Stadtverwaltung, an der Oststraße liegt zudem das Amtsgericht. Im Amt Reckenberg hat darüber hinaus die Kreisverwaltung Gütersloh eine Außenstelle. Im zentral am Kirchplatz gelegenen Stadthaus sind zudem die Volkshochschule und die Stadtbücherei angesiedelt.

Von großer Bedeutung für den Stadtkern sind auch die kirchlichen Nutzungen, durch die die Stadtgeschichte und -entwicklung über Jahrhunderte geprägt wurde. An erster Stelle steht hier die katholische Gemeinde St. Aegidius mit dem zentral zwischen Markt und Kirchplatz gelegenen Kirchgebäude sowie dem nördlich angrenzenden Gemeindezentrum, in dem sich ergänzende Angebote, wie

das Jugendhaus oder der Eine-Welt-Laden, befinden. Angegliedert an die Gemeinde sind zudem Einrichtungen, wie das Altenwohnheim St. Aegidius oder die bereits erwähnte Kindertageseinrichtung St. Marien am Nonnenwall. Auch das 1644 begründete Franziskanerkloster prägte bis zur Aufgabe im Jahr 2020 über viele Jahrhunderte die Geschichte und das Leben der Stadt. Die Anlage besteht aus mehreren Gebäuden an Mönch- und Ostenstraße sowie einer großen Gartenanlage Richtung Nonnenwall.

Die benachbarte Kirche St. Marien war ursprünglich Teil des Klosters und durch den – über die Mönchstraße führenden – „Patersbogen“ mit dem Komplex verbunden. Die Kirche wird bereits seit vielen Jahren durch die Pfarrei St. Aegidius geführt, dies soll auch in Zukunft beibehalten werden. Neben den katholischen Einrichtungen existieren innerhalb der Wiedenbrücker Innenstadt auch die evangelische Versöhnungs-Kirchengemeinde an der Wasserstraße sowie die syrisch-orthodoxe Kirche an der Hauptstraße.

Exkurs: Besonderheiten zur Entwicklung des ehemaligen Franziskanerklosters in Wiedenbrück

Das Klosterareal ist etwas ganz Besonderes für die Innenstadt von Wiedenbrück

Im Jahr 2019 war das Klosterareal, mit dem Entschluss der Franziskaner den Standort aufzugeben, von Leerstand bedroht. Ein stadtbildprägendes Denkmal, ein ebenfalls denkmalgeschützter, wunderschöner Garten und eine 375-jährige Tradition drohten für die Innenstadt verloren zu gehen.

Sehr schnell entwickelte sich daraufhin aus der Bürgerschaft heraus die Idee das Kloster zu retten: als Ort von und für die Stadtgesellschaft. Am 20.01.2020 gründete sich die Kloster Wiedenbrück eG als eingetragene Genossenschaft mit inzwischen über 900 Mitgliedern und 90 engagierten Ehrenamtlichen, die sich in 9 Teams einbringen. Aktuell finden in den ehemaligen Räumen der Franziskaner Veranstaltungen aller Art statt, zu denen jedermann willkommen ist. Darüber hinaus werden (Büro-)Räume dauerhaft zur Nutzung an Vereine, wie den NABU oder die Rheuma-Liga weitergegeben und auch Anfragen für temporäre Nutzungen für Seminare, Tagungen oder Besprechungen können mit dem vorhandenen Raumangebot zufrieden gestellt werden.

Im Profil der Kloster Wiedenbrück eG werden diese Angebote unter verschiedene Schwerpunkte zusammengefasst:

- Bereitstellung von alltagsoffenen Möglichkeitsräumen
- Angebot eigener Veranstaltungen für/ von lokalen Akteuren und (Laien-) Künstler*innen
- Kultur- und Bildungsveranstaltungen von Partnern und Dritten
- Anlaufstelle für verschiedene Träger aus den Bereichen Soziales, Umwelt, Integration, ...
- Langfristige Überlassung von Räumen an ausgewählte Organisationen
- Begegnung und Gemeinschaft im Jugendgästehaus

Aktuell ist der Durchführung verschiedener Kultur- und Bildungsveranstaltungen eine Grenze gesetzt, die in der Kapazität der bestehenden Räume begründet liegt. In andere Räume im städtischen Umfeld auszuweichen, ist kaum möglich, da in dieser Größenordnung kaum öffentliche (Veranstaltungs-) Räume vorhanden sind. Damit der Schwerpunkt „Veranstaltungen“ jedoch die beabsichtigte Rolle im Leben der Klostersgenossenschaft spielen kann, sollen unter dem Dach zwei multifunktionale Räume, die für eine Personenanzahl von 50 -200 Menschen geeignet sind, ausgebaut werden.

Gemeinsame Ziele zwischen der Entwicklung des Klosters und ISEK Wiedenbrück

Die Maßnahme C15 „Umnutzung des Klosters ...“ hilft der Kloster Wiedenbrück eG ihre im Profil benannten Angebote durchführen zu können. Die Kloster Wiedenbrück eG trägt durch ihre gemeinnützige Tätigkeit insgesamt wesentlich zur Erreichung von 5 Leitzielen (6,1,3,8, 4) und 2 Handlungsfelder des vorliegenden ISEKs bei. Der Umsetzung der Maßnahme wird eine hohe Priorität beigemessen.

Auszug aus dem Profil des Klosters Wiedenbrück:

*„Ob Menschen sich begegnen und sich gemeinsam engagieren, hängt in hohem Maße von attraktiven, leicht zugänglichen Orten und passgenauen Gelegenheiten für ihr Engagement ab. Das Kloster Wiedenbrück als offener, thematisch vielfältiger Engagement-Ort ermöglicht allen Bürger*innen der Stadt aktive Teilhabe. Dadurch trägt es bei zur Vernetzung und zu demokratischem Miteinander. Das Kloster stärkt so die Stadtgesellschaft und eine aktive intakte Gemeinschaft (ISEK Leitziel 6).*

Das große Interesse der bereits mehr als 900 Mitglieder der neuen Genossenschaft zeigt, dass die Menschen die denkmalgeschützte Klosteranlage als Ort des historischen Erbes erhalten wollen. Durch die Fokussierung auf hiesige Akteure bei der Gestaltung des Kultur- und Bildungsangebotes stärkt das Kloster die lokale Identität (ISEK Leitziel 1).

*Der Klostergarten ist ein offener, grüner Raum mitten in der Stadt. Er ist ein Ort für gemeinsames, nachhaltiges Gärtnern und Imkern. Zudem steht der Garten zu jeder Jahreszeit den lokalen Organisationen, den Bürger*innen und den Gästen der Stadt für Veranstaltungen, Begegnung und zur Erholung offen. Er kann auch als Ort für Umweltbildung genutzt werden. (ISEK Leitziel 3).*

Das Kloster ist zudem ein touristisches Ziel und stärkt die Stadt als ein Freizeitstandort. Das Gästehaus des Klosters ist eine sehr nachgefragte Gruppenunterkunft im Kreis Gütersloh. Die Erfahrungen der Jahre 2020 und 2021 zeigen, dass das Kloster und der Klostergarten zunehmend auch Anziehungspunkte für auswärtige Gäste sind (ISEK Leitziel 8).“

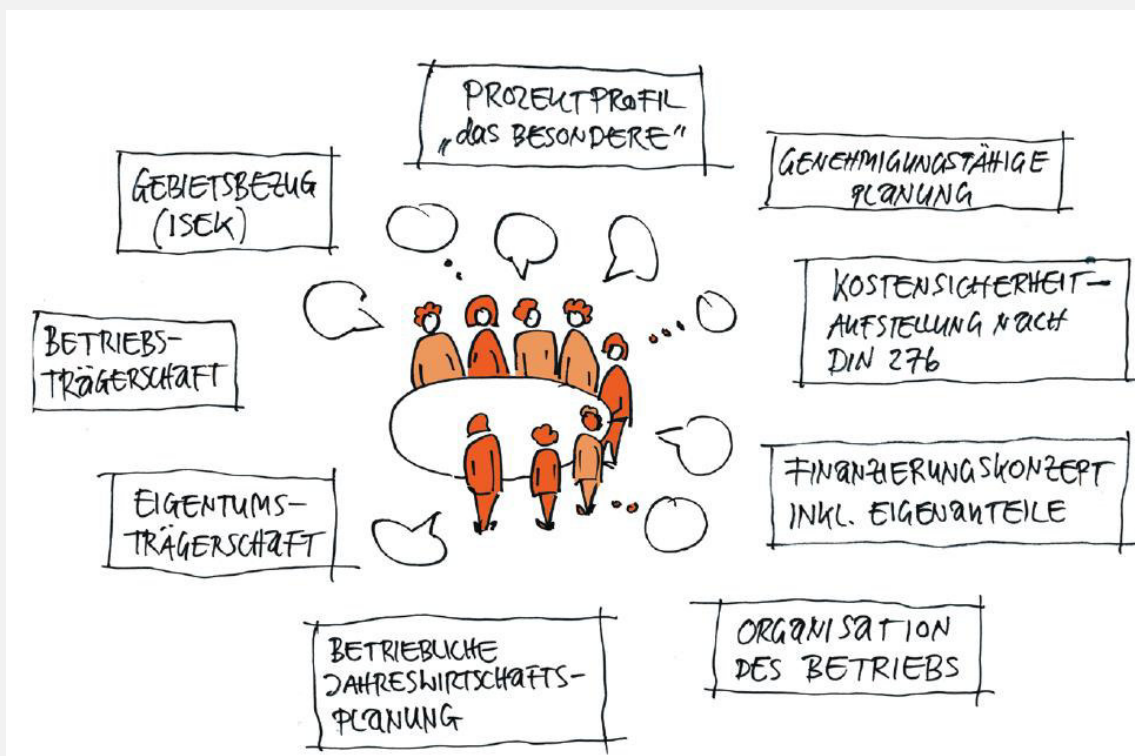
Besondere Bedeutung zur Erreichung des Gesamtziels kommt der Kloster Wiedenbrück eG durch den Beitrag zu Ziel 6 zu: Stärkung einer aktiven und intakten Gemeinschaft für alle Altersgruppen. Im räumlichen Leitbild ist das Klosterareal ebenfalls als ein Entwicklungsschwerpunkt dargestellt. Mit der neuen Nutzung im Kloster entsteht im nordöstlichen Bereich eine neue Anlaufstelle mit belebender Wirkung auf die gesamte Innenstadt.

Der Weg zur Städtebauförderung

Der Zugang zur Städtebauförderung erfolgt für die Maßnahme C 15.1 über die Förderziffer 11.3 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen der Städtebauförderrichtlinie 2008. Grundsätzlich können Dritte anstelle der Kommune Aufgaben zur Stärkung des Gemeinwohls sowie den Betrieb von Gemeinbedarfseinrichtungen und öffentlichen Begegnungsstätten übernehmen. Bestimmte Voraussetzungen sind einzuhalten. Unter anderem muss die öffentliche Zugänglichkeit für jedermann gesichert sein, der Anteil öffentlicher Nutzung überwiegen und es muss nachgewiesen werden, dass der Betrieb wirtschaftlich dauerhaft bestehen kann.

Initiative ergreifen

„Initiative ergreifen“ unterstützt durch die Agentur „startklar“ Projekte, die bürgerschaftliches Engagement und Stadterneuerung wirksam miteinander verknüpfen. Das Programm wendet sich an bürgerschaftliche Projektträger, wie die Kloster Wiedenbrück eG, aber auch an Kommunen, die neue Wege in der Kooperation mit ihren Bürgern suchen. Es wird getragen vom Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung (MHKBG) des Landes Nordrhein-Westfalen. Initiative ergreifen“ ist eine Möglichkeit für die Kloster Wiedenbrück eG in die Gunst von Mitteln der Städtebauförderung (Investitionsförderung) zu gelangen und gleichzeitig Unterstützung für den Betrieb und die Ausrichtung der Genossenschaft zu erhalten. Seit 2019 wird die Kloster Wiedenbrück eG von startklar begleitet, beraten und unterstützt.



Überschriften, die mit Inhalten gefüllt werden müssen, als Basis für den Qualifizierungsprozess.

Eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Qualifikation im Prozess von „Initiative ergreifen“ ist eine gute Zusammenarbeit zwischen Kommune und dem Projektträger. Entsprechend wurde im Februar 2021 vom HFA eine Absichtserklärung mit folgenden wesentlichen Inhalten beschlossen (V-47-2021):

- Gemeinsame Ziele zum Erhalt des Klosters
- Vereinbarung einer gemeinsamen ergebnisoffenen, partizipativen Projektentwicklung
- Teilnahme an einem Lenkungskreis
- Stadt übernimmt Pflicht zur Abwicklung der Städtebauförderung.
- Stadt verpflichtet sich mindestens 10% der Projektkosten zu tragen.

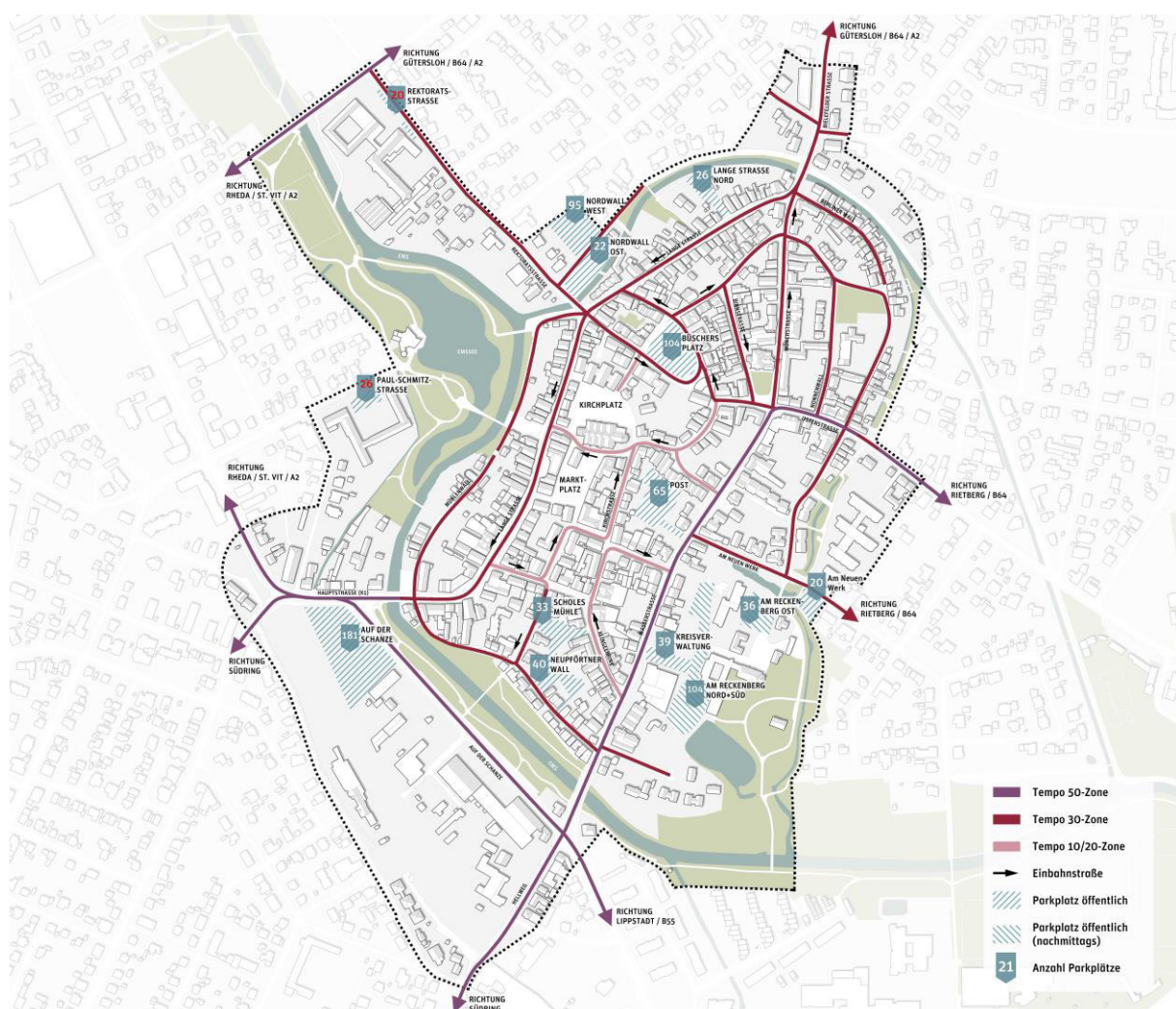
Als nächster wichtiger Meilenstein steht der Qualifizierungsprozess mit Ministerium und Beirat an.

Mobilität und Verkehr

Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz.

Mit der Anbindung an die Autobahn A2 ist die Stadt an die benachbarten Gemeinden und das Ruhrgebiet und das Rheinland in südwestlicher sowie Hannover in nordöstlicher Richtung angeschlossen. Zusammen mit den Bundesstraßen B61 und B64 stellen diese übergeordneten Straßen einen bedeutenden Standortfaktor für die Ansiedelung von Gewerbe und Industrie dar. Sowohl die Autobahn als auch die Bundesstraßen sind vom historischen Ortskern nur rund zwei Kilometer entfernt und dadurch in wenigen Minuten erreichbar.

Das Untersuchungsgebiet des historischen Stadtkerns wird aufgrund des mittelalterlichen Stadtgrundrisses von einer Ringerschließung geprägt. Eine Ausnahme stellt dabei der südliche Innenstadtbereich um das Amt Reckenberg dar. Aufgrund des mittelalterlichen Straßensystems, welches überwiegend aus engeren Straßenräumen besteht, bilden die Wasser- und die Lange Straße das verkehrliche Rückgrat für den motorisierten Individualverkehr. Über diese wird die innerörtliche Anbindung an die außerhalb der ehemaligen Wallanlagen liegenden Stadtbereiche und die überregionalen Anschlussstellen gewährleistet, was aber zu einer starken verkehrlichen Belastung und Emissionen entlang dieser



Analyse motorisierter Individualverkehr und Straßennetz

Exkurs: Aktuelle Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität

Ausgangslage – das Auto als dominierendes Verkehrsmittel

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts hat das Automobil den Verkehr in den Städten geprägt. In der Nachkriegszeit und den folgenden Jahrzehnten ist die Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und vielen anderen Ländern überwiegend auf die Anforderungen des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs ausgelegt worden. Durch die allgegenwärtige Klimaschutz-Debatte ist die Forderung nach einer Verkehrswende hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln in den Fokus gerückt. Der motorisierte Verkehr ist etwa für ein Sechstel aller CO²-Emissionen in Deutschland verantwortlich¹⁴ und daher eine wichtige Stellschraube bei der Reduzierung von Treibhausgasen. Darüber hinaus werden auch Aspekte, wie der Platzverbrauch oder die direkte Luftbelastung diskutiert. Trotz aller Diskussionen ist der PKW in Deutschland weiterhin unangefochten das wichtigste Verkehrsmittel. Seit 2002 liegt der Anteil dieses Verkehrsträgers an allen zurückgelegten Wegen konstant bei rund 50 Prozent.¹⁵ Zukünftig ist daher mehr denn je auszuloten, wie ein angemessenes Verhältnis zwischen den Bedürfnissen des Straßenverkehrs und den in Städten lebenden Menschen aussehen kann.

Trendwende in der Mobilität durch umweltfreundlichere Verkehrsträger

Entsprechend der genannten Rahmenbedingungen gewinnen alternative Verkehrsträger an Bedeutung. Eine zentrale Funktion hat hierbei der öffentliche Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn, U- oder S-Bahn. Viele Kommunen verfügen für diese Verkehrsträger bereits über ein gut ausgebautes Netz, das jedoch besser ausgenutzt und optimiert werden kann. Hierbei können ein intelligentes Verkehrsmanagement und die Nutzung neuer Technologien zur Effizienzsteigerung beitragen. Ein weiterer Ansatzpunkt ist eine verbesserte Preispolitik, die beispielsweise Autofahrer dazu bewegen kann, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen¹⁶. Eine wichtige Rolle spielt auch die verbesserte Erreichbarkeit von übergeordneten Mobilitätsstandorten auf der so genannten „letzten Meile“ und die damit einhergehende Flexibilisierung des ÖPNV. Klassischerweise ist hier das eigene Fahrrad, E-Bike oder auch ein Fahrrad-Verleihsystem zu nennen. Auch die seit Mitte 2019 in Deutschland zugelassenen Elektro-Roller dienen oft zur Überbrückung kurzer Distanzen. Hier bleibt jedoch abzuwarten, ob diese den Verkehr tatsächlich nachhaltig reduzieren können, oder eher ein zusätzliches Hindernis im Stadtverkehr darstellen. Weitere Möglichkeiten zur Erweiterung des ÖPNV stellen individuelle Fahrdienstleister dar, die mit (autonomen) Mini-Bussen individuelle Routen abfahren oder als Sammeltaxis fungieren. Insbesondere für Klein- und Mittelstädte sowie den Überlandverkehr könnten individuell fahrende Busse eine sinnvolle Möglichkeit zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Personenverkehrs darstellen.¹⁷

Neben der Nutzung dieser neuen Mobilitätskonzepte im ÖPNV wird insbesondere der Ausbau der Fahrradinfrastruktur als gute Möglichkeit gesehen, bestehende Verkehrsprobleme zu lösen. Das Zurücklegen von Wegen mit dem Fahrrad gilt als umweltfreundliche, gesunde und schnelle Möglichkeit innerstädtische Ziele zu erreichen. Durch die Etablierung von E-Bikes und Pedelcs hat sich der Aktionsradius des Radverkehrs deutlich erhöht. Das Rad ist somit im Pendlerverkehr zwischen Städten und Umland auch auf längeren Strecken zu einer echten Alternative zum PKW geworden. Wichtig für die Steigerung des Radverkehrs ist ein attraktives Netz durchgehender Radwege mit ausreichend breiten Radfahrspuren (unter Umständen auch auf Kosten des Platzes für PKW). Dies umfasst neben dem normalen straßenbegleitenden Netz auch übergeordnete Verbindungen mit möglichst wenigen Kreuzungen (Fahrradautobahnen oder Radschnellwege) sowie grüne Routen entlang von Parks oder Grünanlagen. Darüber hinaus ist auch die Einrichtung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur ein zentrales Thema. Als Beispiele können ausreichende und überdachte Fahrrad-Abstellplätze, Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen, Servicestationen oder Winterdienste genannt werden¹⁸.

¹⁴ vgl. Umweltbundesamt 2019

¹⁵ vgl. BMVI 2019: 3 ff.

¹⁶ vgl. Roland Berger 2019: 4

¹⁷ vgl. HEAG 2012: 28 ff.

¹⁸ vgl. Gehl 2016: 25 und 211 ff.

Ergänzend ist auch die Infrastruktur für Fußgänger von Relevanz für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung. Aktuell wird hier die partielle Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Aufenthaltsflächen sowie allgemein die Neuentdeckung des Straßenraums als Ort der Begegnung, der neben der verkehrlichen auch eine soziale und kulturelle Funktion hat, diskutiert. Sind öffentliche Räume attraktiv gestaltet und ausreichend breite Gehwege und Straßenquerungen vorhanden, werden Menschen animiert, Wege zu Fuß anstatt mit dem Auto zurückzulegen. Durch die zusätzliche Belebung tragen sie so zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl im Straßenraum bei.¹⁹

Neue Perspektiven für den PKW-Verkehr

Auch wenn die angesprochenen Möglichkeiten vielfältige Alternativen zum Autoverkehr darstellen, wird auf den PKW auf absehbare Zeit nicht verzichtet werden können. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen ein flächendeckender ÖPNV aufgrund der geringeren Auslastung zu teuer ist, bleibt das Auto auch in Zukunft voraussichtlich das zentrale Verkehrsmittel. Umso wichtiger wird es in Zukunft sein, die Vorteile des MIV zu nutzen und gleichzeitig die entstehenden Nachteile zu reduzieren. Ein Baustein ist hier der Ausbau der Infrastruktur für PKW mit nachhaltigen Antriebstechnologien. Auf diese Weise kann nicht nur der Ausstoß an Treibhausgasen, sondern auch der Lärm und die Schadstoffbelastung für den Menschen reduziert werden. Die Schaffung eines ausreichenden Angebots an Ladestationen oder Wasserstofftankstellen bildet eine zentrale Grundlage für den Mobilitätswandel. Ein wesentliches Problem der PKW-Nutzung ist darüber hinaus die geringere Auslastung des Verkehrsmittels. Viele Menschen nutzen ihren PKW nur wenige Minuten am Tag. Durch den Ausbau an Car-Sharing-Angeboten kann die Anzahl der zumeist ungenutzten Autos deutlich reduziert werden¹ Auch beim MIV sind die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement Bereiche, in denen viel Potential für die Zukunft steckt. So kann beispielsweise durch den weiteren Ausbau von Park+Ride-Systemen, insbesondere im ländlichen Raum, die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs sichergestellt werden. Dies hat vor allem für Berufspendler eine große Bedeutung. Nicht zuletzt wird auch das Thema des autonomen Fahrens die Mobilität mittel- bis langfristig verändern. Schon heute sind PKW in der Lage, auf bestimmten Strecken teilautomatisiert im Straßenverkehr zu fahren. In Zukunft ist es denkbar, dass Fahrzeuge die Insassen selbständig an ihrem Wunschort abholen und absetzen. Auch die Sicherheit im Straßenverkehr kann – bei entsprechender Technik – zunehmen, da menschliches Versagen als Gefahrenquelle im Straßenverkehr wegfällt.

Mobilität in der Quartiersentwicklung

Die Mobilität spielt auch bei der Entwicklung von zukunftsfähigen Wohnquartieren eine entscheidende Rolle. Bei vielen neuen Wohngebieten mit mittlerer oder hoher Dichte wird inzwischen bewusst auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gesetzt. Es wird oftmals von einem reduzierten Stellplatzschlüssel ausgegangen und auf Parkmöglichkeiten für jedes Grundstück verzichtet. Die Autos werden stattdessen in Sammelstallanlagen am Rand der Quartiere untergebracht. Die Lebensqualität der Bewohner kann auf diese Weise durch den Entfall von Lärm, Luftbelastung und Sicherheitsrisiken deutlich gesteigert werden. Voraussetzung für autoarme Konzepte ist eine gute Versorgungsinfrastruktur vor Ort sowie eine gute Erreichbarkeit über den ÖPNV. An zentral gelegenen Mobilitätsstationen kann der Zugang zu verschiedensten Verkehrsträgern gebündelt werden.

Von der auto- zur mobilitätsgerechten Stadt

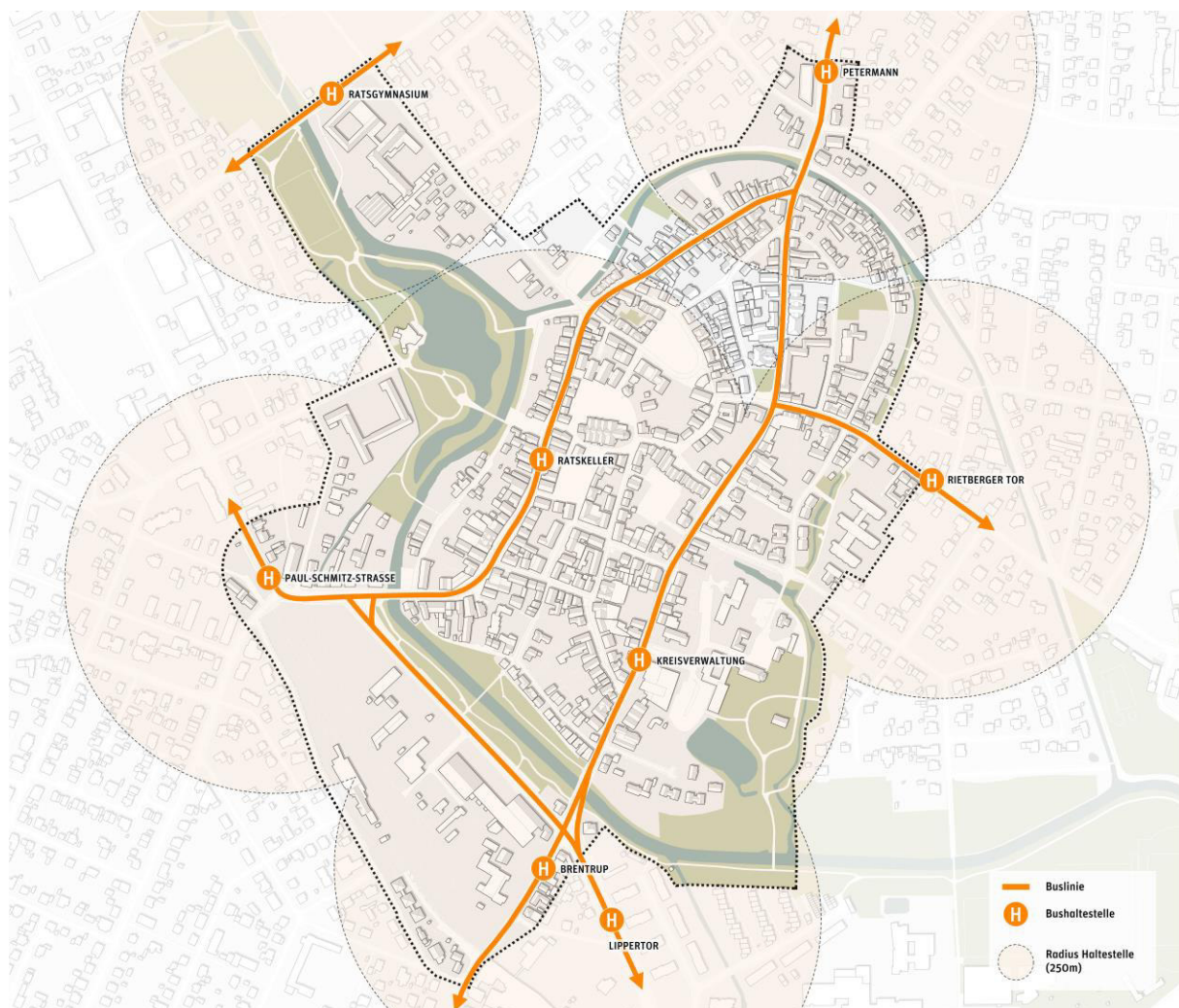
Insgesamt kann sowohl in der gesellschaftlichen Debatte als auch in den Planungen von Staat und Kommunen ein Umdenken weg von einer rein autogerechten Verkehrsplanung festgestellt werden. Die Trendwende im Verkehr kann letztlich auch als ein Ende des klassischen Modal-Split bezeichnet werden, bei dem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

¹⁹ vgl. Gehl 2016: 190

Verkehrswege führt. Um den Stadtkern vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird seit einigen Jahren eine Umgehungsstraße und damit ein Lückenschluss zwischen Süd- und Oststring diskutiert. Die weiteren Straßen im Untersuchungsraum dienen der örtlichen Erschließung, sind aufgrund der engen Straßenräume aber oftmals als Einbahnstraßen ausgerichtet, wodurch die Orientierung insbesondere ortsfremder Verkehrsteilnehmer*innen erschwert wird.

Insgesamt zeigt sich deutlich, dass der Straßenraum vor allem durch den PKW und zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer*innen dominiert wird, obwohl ein Großteil der Straßen als Tempo 30- oder sogar Tempo 10/20-Zonen ausgestaltet sind. Vielfach liegt jedoch keine klare Zonierung des öffentlichen Raumes vor.

Im Stadtkern besteht eine Vielzahl an sowohl kostenfreien als auch kostenpflichtige öffentlichen Stellplatzanlagen. Diese verteilen sich über den gesamten Untersuchungsraum. Die größten Stellplatzanlagen befinden sich an der Straße „Auf der Schanze“ (181 Stellplätze), am Büschers Platz (104 Stellplätze) und am Nordwall (117 Stellplätze). Darüber hinaus besteht am Amt Reckenberg eine zusätzliche große Stellplatzanlage (179 Stellplätze), die jedoch vormittags den Mitarbeiter*innen der Kreisverwaltung vorbehalten sind. Entlang der Straßen findet eine Bewirtschaftung mit Parkscheiben und begrenzter Parkdauer statt. Darüber hinaus bieten auch einige Geschäfte Parkmöglichkeiten für ihre Kund*innen an. Die großen Parkplatzflächen befinden sich im Bereich der Stadtkerneinfahrten. Die Anzahl an Stellplätzen kann als ausreichend angesehen werden. Somit handelt es sich nicht um ein Mengenproblem bei der Stellplatzsituation, sondern



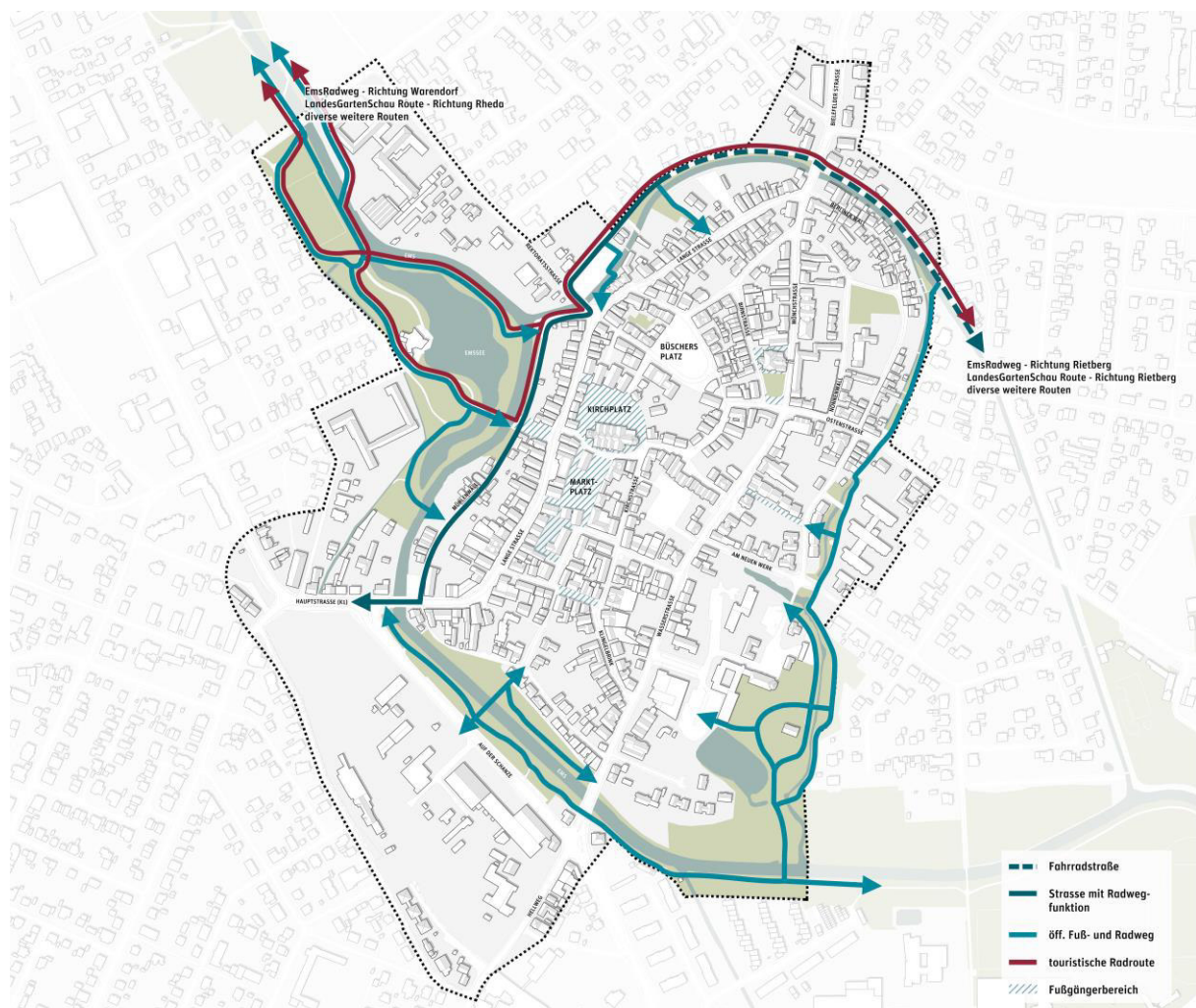
Analyse öffentlicher Verkehr

vielmehr um ein Verteilungsproblem der Angebote im Stadtkern von Wiedenbrück.

Öffentlicher Verkehr. Der öffentliche Personennahverkehr wird im Bereich des regionalen Busverkehrs durch die Transev Ostwestfalen GmbH/Teutoburger Wald Verkehr betrieben. Insgesamt bestehen mehrere Buslinien, die die Stadtteile untereinander sowie die Anbindung an die umliegenden Gemeinden gewährleisten. Ergänzt wird dieses Angebot durch zwei Taxibusse. Die Haltestellen sind über den gesamten Untersuchungsbereich verteilt, sodass eine Erreichbarkeit innerhalb einer Distanz von 250 Metern gesichert ist. Eine Ausnahme bildet ein kleiner Bereich im Norden des Untersuchungsraums, der nicht durch diesen Radius abgedeckt ist. Ergänzend dazu gibt es seit 2016 am Bahnhof in Rheda eine Bedarfshaltestelle des Fernbusunternehmens FlixBus auf der Strecke Amsterdam-Kassel. Zusätzlich zum Busverkehr stellt die durch den Stadtteil

Rheda verlaufende Bahnverbindung die Hauptverbindung des Bahnverkehrs zwischen dem Ruhrgebiet und dem Rheinland im Südwesten sowie über Hannover nach Berlin im Nordosten dar. Der Anschluss erfolgt über den Bahnhof in Rheda nördlich des Stadtzentrums in rund 4 Kilometern Entfernung zum Stadtkern Wiedenbrück. Neben dem Personenverkehr erfolgt über diese Strecke auch ein hoher Anteil an Güterverkehr, wodurch diese tags und nachts im gleichen Umfang frequentiert wird.

Fuß- und Radverkehr. Rheda-Wiedenbrück ist neben lokalen Radwegen auch an das überregionale und internationale Radwegenetz angebunden. Mit dem Europa-Radweg R1, dem Ems-Radweg, der 100-Schlösser-Route, der BahnRadRoute Hellweg-Weser, der Landesgartenschau-Route sowie weiteren regionalen und lokalen Routen passieren mehrere bedeutende Radwanderwege den Stadtkern Wiedenbrücks. Für die Raumentwicklung bedeut-



Analyse Fuß- und Radverkehr

sam war, dass die ehemals durch Wiedenbrück führende Bahnstrecke Richtung Paderborn und Lipstadt in wesentlichen Abschnitten stillgelegt und als Radwegeverbindung vom Bahnhof Rheda nach Wiedenbrück umgenutzt worden ist. Insgesamt führen die Strecken durch eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft am Fuß des Teutoburger Waldes im Übergang zur münsterländischen Parklandschaft, meist entlang der Ems und Umflut und damit abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Im Hinblick auf den innerörtlichen Radverkehr zeigt sich ein etwas anders Bild. Bis auf die Fahrradstraßen entlang des Nord- und Aegidienwalls weist das Radwegesystem im Stadtkern Defizite auf: kein durchgängiges Radwegesystem, fehlende Querverbindungen, Gegenverkehr bei Einbahnstraßen und teilweise unzureichende Abstellmöglichkeiten erschweren den Radverkehr.

Einer der wichtigsten Bausteine für einen attraktiven historischen Stadtkern ist dessen fußläufige Erreich- und Passierbarkeit. Die Mobilität des Fußverkehrs innerhalb der mittelalterlichen Strukturen in Form von verwinkelten engen Straßen und kurzen Wegeverbindungen sind maßgeblich für die wahrnehmbare Qualität des Stadtraumes. In Wiedenbrück kann dieses Potential nur in Teilen genutzt werden, da der motorisierte Individualverkehr sehr dominant im öffentlichen Raum vertreten ist. Das kleinteilige Fußwegesystem im Stadtkern zeichnet sich vor allem durch straßenbegleitende Wege mit vereinzelt Engpässen aus. Zwar liegt mit der Lange Straße ein zentraler Versorgungsbereich mit viel Einzelhandel vor, jedoch kann dieser vom fußläufigen Verkehr aufgrund der Erschließung als Hauptverkehrsstraße nur unzureichend genutzt werden. Hinzukommt, dass durch das weit verbreitete Kopfsteinpflaster zwar der historische Charakter der Innenstadt gewahrt wird, die Barrierefreiheit dadurch jedoch deutlich eingeschränkt wird. Eine besondere Qualität in Bezug auf den Fußverkehr bilden die historischen Wallanlagen und die Freiräume entlang der Ems und der Umflut sowie am Amt Reckenberg.

Stärken-Schwächen-Profil

Stärken. Der Stadtkern Wiedenbrücks ist durch seine homogene Raumstruktur geprägt. Diese zeichnet sich trotz vieler Bauten aus der Nachkriegszeit durch seine zusammenhängende und stadtbildprägende historische Bausubstanz aus. Der noch immer deutlich ablesbare historische Stadtgrundriss und die weitestgehend gefassten Straßenräumen zeugen von der Geschichte des Ortes und machen den Stadtkern lebendig.

Begünstigt durch einen behutsamen stadtplanerischen Ansatz zeichnet sich der Stadtkern durch eine große Anzahl an denkmalgeschützten und erhaltenswerten Gebäuden aus. Insbesondere im Bereich der Lange Straße ergibt sich eine außergewöhnliche städtebauliche Struktur, die Wiedenbrück bis heute einen unverwechselbaren Charakter verleiht. Das Ensemble an Markt und Kirchplatz bestehend aus St. Aegidius Kirche, altem Rathaus und den die Plätze fassenden Gebäuden bildet dabei die räumliche Mitte und fungiert als Attraktions- und Merkpunkt innerhalb des Ortes. Prägende und historisch wertvolle Gebäude, wie das Amt Reckenberg, das ehemalige Franziskanerkloster oder das Stadthaus, beschreiben den hohen Wiedererkennungswert und stehen für das vielfältige baukulturelle Erbe Wiedenbrücks. Diese Vielfältigkeit ist mit ein Grund dafür, dass es eine hohe Identifikation der Bürger*innen mit ihrem Wohnort gibt.

Durch die historische Stadtstruktur Wiedenbrücks ergibt sich ein abwechslungsreiches System aus bebauten und unbebauten Flächen, die den Charakter des Ortes maßgeblich bestimmen. Ems und Umflut bilden das freiräumliche Rückgrat Wiedenbrücks. Sie fassen den Stadtkern, bilden Aufenthaltsqualitäten aus und erfüllen darüber hinaus positive klein-klimatische Effekte. Das Areal der Flora Westfalica mit seinen umfänglichen Erholungs-, Verweil- und Bewegungsangeboten ist ein beliebtes Ausflugsziel und bietet ein großes Naherholungsangebot. Der neu gestaltete Konrad-Adenauer-Platz mit der angeschlossenen Emstreppe bindet den Fluss bewusst ein und macht ihn erlebbar. Mit dem Markt, dem Kirchplatz, dem Reckenberg-Park sowie einigen kleinteiligen Freiräumen im Stadtkern bestehen zudem weitere Freiräume, die das Stadtbild prägen

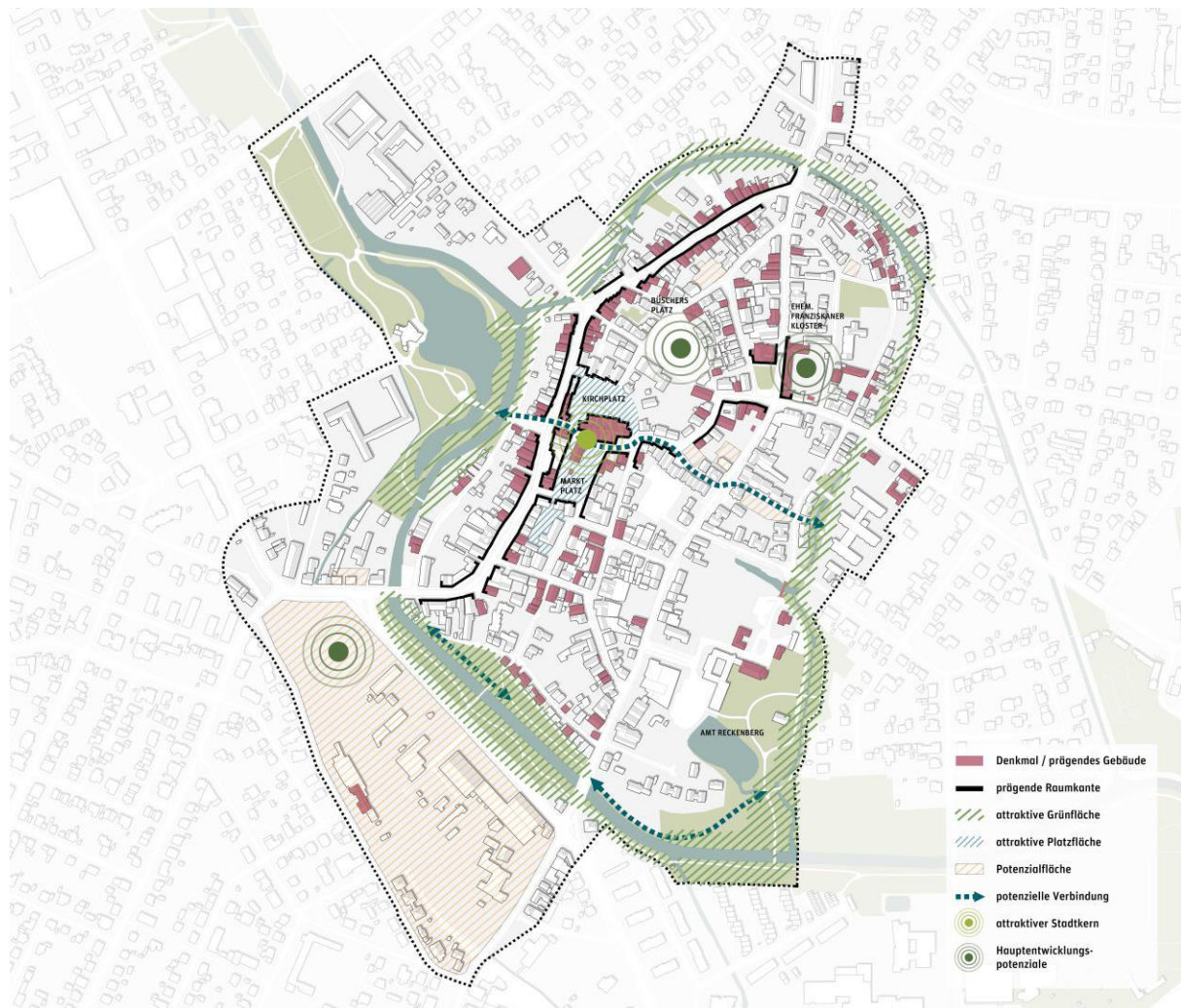
und wichtigen Funktionen als Treffpunkt und Veranstaltungsfläche bieten. Die umfangreichen und gepflegten Grün- und Freiräume unterstützen in diesem Sinne das attraktive Stadtbild.

Durch seine naturräumliche Lage an der Ems und am Rande des Teutoburger Walds ist Wiedenbrück gut in die Region eingebunden und mit ihr verwoben. Durch die Nähe zum ländlich geprägten Raum gestaltet sich die den Ort umgebende Landschaft als sehr reizvoll und bietet eine Vielzahl an abwechslungsreichen Grün- und Freiräumen.

Als Innenstadtzentrum und zentraler Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort bietet der Stadtkern Wiedenbrück ein umfangreiches Nahversorgungsangebot. Der Branchenmix ist dabei sehr vielfältig und bezüglich des angebotenen Sortiments als attraktiv zu bewerten. Speziell im Bereich der Lange Straße,

der Straße Klingelbrink und am Markt wird dies durch die vielen kleinteiligen, oftmals inhabergeführten Anbieter*innen sowie eine Vielzahl an Gewerbe-, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten deutlich.

Ergänzt wird das Einzelhandelsangebot durch das vielfältige gastronomische Angebot. Derartige Betriebe befinden sich vor allem an den öffentlichen Plätzen und beleben somit den Stadtkern. Innerörtliche Potentialflächen bieten darüber hinaus die Möglichkeit weitere Nutzungen und Wohnbauflächen auszuweisen und somit die Vielfalt im Stadtkern auszubauen. Insbesondere das Areal „Auf der Schanze“ stellt eine bedeutende Entwicklungsfläche dar, die in zentraler und damit attraktiver Lage einer potenziellen Konversion zur Verfügung steht.



Stärken und Potentiale

Zusätzlich zu den einzelhandelsrelevanten Nutzungen steigern Dienstleistungs- und Gastronomieangebote die Attraktivität des Stadtkerns Wiedenbrück. Die Nähe zwischen Handel, Dienstleistung und Gastronomie ist dabei als bedeutender Standortvorteil zu verstehen. Insbesondere das ehemalige Franziskanerkloster prägte bis zur Aufgabe im Jahr 2020 über viele Jahrhunderte die Geschichte und das Leben der Stadt. Die durch die Kloster Wiedenbrück eG etablierten Angebote ergänzen heute schon die Vielfältigkeit im Stadtkern und bieten darüber hinaus weitere Potentiale zur Nutzungsergänzung. Darüber hinaus übernimmt der Stadtkern eine wichtige Funktion als Wohnstandort. Kurze Wege, das abwechslungsreiche Freiraumangebot und die direkte Nähe zu den Versorgungsangeboten wirken hierbei positiv auf den Ort ein. Auch die gut ausgebaute soziale Infrastruktur, mit Kitas, Ratsgymnasium I und II sowie ergänzenden Einrichtungen, stärkt die Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit in Wiedenbrück. Das große Bürgerengagement und intakte Vereinsleben mit vielen kulturellen und sozialen Veranstaltungen vor allem in den Bereichen der Händlerschaft, Brauchtum, Musik und Sport bilden ein wichtiges Merkmal Wiedenbrücks und bestimmen maßgeblich das tägliche Leben der Bewohner*innen.

Die Bedeutung als Wohn- und Versorgungsstandort wird durch eine sehr gute Erreichbarkeit unterstützt. Über die Bundesstraßen B61 und B64 sowie ferner die A2 ist Wiedenbrück an das überörtliche Straßennetz angebunden. Wasserstraße und Lange Straße bilden das verkehrliche Rückgrat Wiedenbrücks und gewährleisten die innerörtliche Anbindung. Mit der angedachten Umgehungsstraße bzw. dem Lückenschluss zwischen Süd- und Ostring wird die örtliche Mobilität weiter ausgebaut und bietet darüber hinaus die Möglichkeit, die heute stark befahrenen Straßen im Stadtkern vom Durchgangsverkehr zu entlasten und gestalterisch aufzuwerten. Stellplätze sind in ausreichender Anzahl vorhanden, diese verteilen sich über den gesamten Stadtkern und sind bis auf wenige Ausnahmen sehr gut in den räumlichen Kontext integriert. Die gute Erreichbarkeit wird durch ein gut ausgebautes Radwanderwegenetz sowie ein ausreichendes ÖPNV-Angebot ergänzt. So

passieren viele lokale und überregionale Radwanderwege sowie verschiedene Buslinien den Stadtkern.

Schwächen. Trotz der vielfältigen Stärken finden sich einige gestalterische und funktionale Defizite im Wiedenbrücker Stadtkern. Insbesondere bezüglich der Gestaltung des historischen Stadtbildes und der Freiräume besteht Bedarf zur Aufwertung und Weiterentwicklung. So beeinträchtigen aufwertungsbedürftige Straßenräume und Platzflächen mit zusätzlichem Gestaltungspotential, wie die Wasserstraße oder die Bereiche der Stadteingänge, das Stadtbild. Auch sanierungs- und modernisierungsbedürftige oder sogar leerstehende Gebäude beeinflussen das Stadtbild negativ.

Im historischen Kontext des Stadtkerns bewirken oftmals unpassende Gestaltungen von Um- und Neubauten, die Anbringung unpassender Werbeanlagen an Gebäuden sowie die teils unzureichende Gestaltung privater Freiflächen ein uneinheitliches Stadtbild. Beeinträchtigt wird die Aufenthaltsqualität somit durch das Fehlen eines einheitlichen Gestaltungs- und Möblierungskonzepts für den öffentlichen Raum und für die Außengastronomie. Insgesamt wird so die Aufenthalts- und Gestaltqualität des Stadtkerns gemindert.

Auch die Erreichbarkeit der Freiräume und Anziehungspunkte sowie deren Vernetzung untereinander wirkt verbesserungswürdig. Zwar wurde insbesondere mit dem Konrad-Adenauer-Platz ein attraktiver Übergang zwischen Stadtkern und Flora-Westfalica geschaffen, doch sind die Ems sowie in Teilen auch die Umflut als innerstädtischer Landschaftsraum nur an wenigen Stellen zugänglich und damit nicht vollends erlebbar. So gibt es keine direkten Zugänge, nur an wenigen Stellen sind Blickbeziehungen möglich. Dieser Eindruck wird durch die mangelnde Gestaltung der rückwärtig an die Ems und Umflut grenzenden Gebäude, insbesondere im Bereich des Loher Walls und des Langenbrücker Torwalls, verstärkt. Intensiviert wird dieser Eindruck durch die Vielzahl verschiedener Möblierungselemente und verwendeten Materialien im öffentlichen Raum sowie teils unpassende Gestaltungen, die in einigen Bereichen ein unharmonisches Gesamtbild bewirken und damit den Wiedererkennungswert der

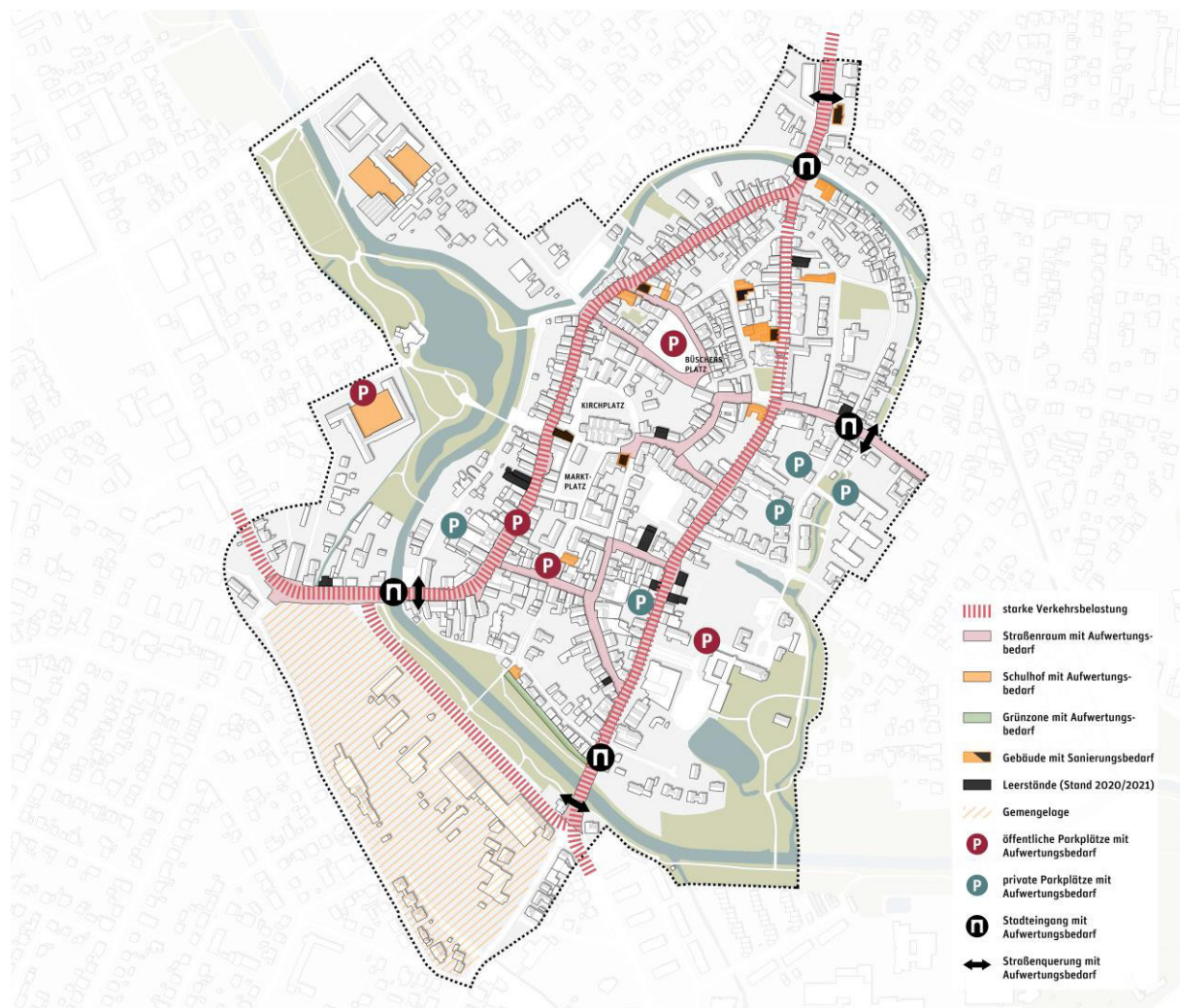
öffentlichen Räume beeinträchtigen. Zudem fehlen teilweise Sitz- und Spielmöglichkeiten, wodurch die Aufenthalts- und Gestaltqualität zusätzlich beeinträchtigt wird. Insbesondere die Spielplätze Loher Wall, Emsaue/Reumont-Promenade und Lange Straße/Himmelreich zeigen Aufwertungsbedarf.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades im historischen Stadtkern besteht darüber hinaus nur ein geringer Anteil an öffentlichen Grünflächen, was sich negativ auf das Kleinklima auswirkt. Insgesamt zeigt der Stadtkern verstärkten Bedarf zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Maßnahmen zur Begrünung, zur Versickerung oder zur Vermeidung von Hitzeinseln sind kaum erkennbar.

Die Wahrnehmung des Ortskerns wird in besonderem Maße durch die Lange Straße, die Wasserstraße und die Straße Auf der Schanze beeinflusst.

Sie werden städtebaulich wie verkehrlich als deutliche Zäsur wahrgenommen. Sowohl ihre Barrierewirkung als auch die aufkommenden Verkehrsbelastungen und -emissionen beeinträchtigen den Stadtkern. In diesem Zusammenhang ist deren Straßenraumgestaltung sowohl aus gestalterischer als auch funktionaler Betrachtung verbesserungswürdig. Insbesondere bezüglich des Straßenquerschnitts wird deutlich, dass Fuß- und Radwege nur unzureichend ausgestattet und größtenteils nicht barrierefrei sind. Gehwege sind in weiten Teilen trotz großen Verkehrsaufkommens abschnittsweise sehr schmal bemessen und werden zudem durch verschiedene Hindernisse beeinträchtigt. Markierungen für Radfahrbereiche, wie beispielsweise Schutzstreifen, fehlen gänzlich.

In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass sowohl die übergeordneten Eingangssituationen nach



Schwächen und Herausforderungen

Wiedenbrück als auch die vier überlieferten Eingänge in den historischen Stadtkern nur schwer ablesbar sind. Die Zufahrten zum historischen Stadtkern liegen noch immer an den gleichen Stellen, wurden bislang jedoch nicht als Städteingänge ausgebildet und lassen Nutzer*innen den Übergang zum historischen Stadtkern nicht wahrnehmen. Die identitätsstiftende Prägung des Ortes wird dadurch benachteiligt.

Dies wird insbesondere im Bereich der Hauptstraße/Auf der Schanze deutlich. Das Areal markiert in direkter Nähe zum historischen Stadtkern und zur Ems den Ein- bzw. Übergang zwischen Rheda, den umliegenden Wohngebieten sowie dem historischen Stadtkern. Die Gemengelage weist deutliche gestalterische und funktionale Defizite auf und wird damit seiner Lage im Stadtgefüge nicht gerecht. Bestehende Entwicklungskonzepte für das Areal bestehen, konnten bis heute aber aufgrund der vielfältigen Eigentümer*innenstruktur nicht umgesetzt werden.

Als Schwäche stellt sich darüber hinaus das unübersichtliche Verkehrssystem mit einer Vielzahl von Parkplätzen und teils nachteiliger Fuß- und Radverkehrssituation dar. Insbesondere in den Bereichen zwischen Wasser- und Lange Straße sowie am Amt Reckenberg fehlen Regeln für Räume und Verkehrsteilnehmer*innen, wodurch das Auto sehr dominant wirkt. Darüber hinaus bedingt das große Angebot an Parkplätzen, dass das kleinteilige Stadtbild aufgebrochen wird und das Auto sehr dominant erscheint. Zudem sind die großflächigen Parkplätze teilweise mangelhaft gestaltet. Insbesondere wird dies am Büschers Platz deutlich. Der großflächige Platz samt Stellplatzanlage bricht den historischen Stadtgrundriss auf, ist städtebaulich wenig integriert und weist daher funktionale und gestalterische Defizite bezüglich der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit auf.

Insgesamt verfügt Wiedenbrück über eine gute Anbindung an das überregionale Radwanderwegenetz. Diese erfolgt insbesondere über den Ringweg bzw. die ehemaligen Wallanlagen entlang der Ems und der Umflut mit Fahrradstraßen, bietet jedoch keine Wegeverbindung über den Markt. So bestehen teil-

weise noch Lücken in der kleinräumigen Erschließung des Stadtkerns per Fuß und mit dem Rad, insbesondere entlang der Ems im Bereich des Langenbücker Torwalls und des Loher Walls sowie innerhalb des Stadtkerns als fehlende Querverbindungen in ost-westlicher Richtung. Zusätzlich wird die Barrierefreiheit des kleinteiligen Fußwegesystems teilweise durch das Kopfsteinpflaster, insbesondere auf dem Markt, deutlich eingeschränkt.

Nachhaltige Mobilitätsangebote nehmen nur eine untergeordnete Rolle in Wiedenbrück ein. So weist das ÖPNV-Angebot Verbesserungspotential, insbesondere bezüglich der Taktung der Busse zu Randzeiten, auf. Straßenbegleitende Radwege bestehen nur wenige und auch die Angebote für E-Mobilität sind deutlich ausbaufähig.

Innerhalb der Nutzungsstruktur zeigen sich geringfügige Defizite bezüglich der Versorgungs- und Wohnqualität. Als Schwäche wird hierbei das Fehlen eines Vollsortimenters in direkter Nähe zum historischen Stadtkern gesehen. Zudem wird die Vernetzung der ansässigen Dienstleistungs-, Handels- und Gastronomiebetriebe untereinander als verbesserungswürdig beschrieben. Funktionale Mängel bestehen in der Verknüpfung der Haupt- mit der Nebenlage. Auch die vorhandenen Leerstände stören das Stadtgefüge. So wirken sich die Leerstände, insbesondere an den prägenden Straßen und Plätzen, wie am Markt 3 und 13 sowie der Lange Straße 42, besonders negativ auf die Nutzungsstruktur und das Stadtbild aus.

Bezüglich der Bedeutung als Wohnstandort werden vor allem das fehlende Wohnangebot für besondere Nachfragegruppen, wie Senior*innen oder 1- bis 2-Personenhaushalte, bemängelt. Trotz des sehr vielfältigen und intakten Vereinslebens sind in Wiedenbrück Probleme bezüglich des sozialen Lebens auszumachen. So ist vor allem das Fehlen von Treffpunkten und Bewegungsangeboten für Senior*innen und Jugendliche zu nennen.

TEIL D | BETEILIGUNGSFORMATE

Bei der Erarbeitung von Integrierten Handlungskonzepten spielt – insbesondere bei Innenstädten – eine gute Kommunikation sowie intensive Beteiligung eine wichtige Rolle. Dies umfasst sowohl die Einbeziehung der breiten Öffentlichkeit sowie von verschiedenen Akteur*innen und anderen Entscheidungsträger*innen. Durch diese Vorgehensweise können Planungsprozesse besser auf die Bedürfnisse der Betroffenen ausgerichtet werden. Auf diese Weise lassen sich nicht nur Konflikte bei der späteren Umsetzung vermeiden, sondern auch die Akzeptanz und die Mitwirkungsbereitschaft langfristig fördern.

Die umfassende Mitwirkung der Öffentlichkeit bildete somit eine wichtige Grundlage für die Erstellung des vorliegenden Entwicklungskonzeptes. Nur so war gewährleistet, dass alle relevanten Themen und Ideen in allen Phasen des Prozesses Eingang in die Planung fanden. Der Beteiligungsprozess umfasste folgende Bausteine:

- Crowdmapping I: Im Zeitraum vom 24. Juli bis 31. August 2020 hatten die Bürger*innen Gelegenheit, über eine Online-Plattform Lieblingsorte, Handlungsbedarfe und Ideen in einer digitalen Karte zu markieren und zu diskutieren.
- Ergänzend zur Online-Beteiligung konnten die Bürger*innen am 15. und 18. August 2020 sowie am 25. und 28. September 2021 auf dem Wiedenbrücker Wochenmarkt Ideen und Anregungen persönlich formulieren und mit den Vertreter*innen der Stadt Rheda-Wiedenbrück diskutieren. Alle Anmerkungen wurden auf Karteikarten notiert.
- Am 20. August 2020 waren die Bürger*innen zudem eingeladen, ihre Ideen und Hinweise persönlich bei einem geführten Stadtspaziergang zu äußern. Während des Spaziergangs wurden örtliche Stärken und Schwächen thematisiert und Projektideen diskutiert.
- Um das Expertenwissen lokaler Akteur*innen aus den Bereichen Handel, Gastronomie, Kultur, Bildung, Vereine etc. in den Prozess einfließen zu lassen, wurden Fragebögen ausgefüllt und bis Oktober 2020 bei der Stadt eingereicht.
- Zur intensiven Abstimmung der Maßnahmenvorschläge wurden am 02., 08. und 15. Juni 2021 drei Akteur*innengespräche zu den Themen „Stadtbild und Gestaltung“, „Mobilität und Infrastruktur“ sowie „Gemeinschaft, Zusammenhalt, Funktionsvielfalt und Versorgung“ durchgeführt.
- Am 30. September 2021 folgte ein öffentliches Bürger*innenforum. Mit der Veranstaltung wurden die gesammelten Ergebnisse des Prozesses sowie konkrete Maßnahmenvorschläge vorgestellt und diskutiert.
- Prozessbegleitend hatten die Bürger*innen die Gelegenheit, Hinweise und Rückfragen über den Internetauftritt der Stadt Rheda-Wiedenbrück an die entsprechenden Ansprechpersonen zu richten sowie sich über den Stand des Bearbeitungsprozesses zu informieren.
- Um das ISEK über den gesamten Bearbeitungszeitraum an eng mit den Entscheidungsträger*innen abzustimmen, gab es mehrere Abstimmungstermine mit der Politik. Den Auftakt bildete eine Präsentation und Billigung der Ergebnisse von Analyse und Leitbilddiskussion. Am 22.04.2021 fand eine Videokonferenz statt, bei dem Vertreter*innen der verschiedenen Parteien über den aktuellen Arbeitsstand informiert wurden. Am 05.05.22 sowie in einer Sondersitzung am 23.06.22 wurden im Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung der ISEK Entwurf und die konkretisierten Maßnahmenentwürfe vorgestellt und beraten. Zum Abschluss ist eine Vorstellung im Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung sowie im Rat der Stadt Rheda-Wiedenbrück vorgesehen.
- Zu verschiedenen Zeitpunkten des Prozesses wurden Abstimmungstermine bezüglich der Organisation, des Vorgehens und der Umsetzung mit der Verwaltung sowie den Fachämtern der Stadt Rheda-Wiedenbrück durchgeführt. Neben den regulären Terminen sind hier insbesondere die Ämterkonferenzen am 10.01.2020 sowie am 15.11.2021 zu nennen, bei denen Vertreter*innen

der einzelnen Fachämter ihre Anliegen einbringen konnten. Darüber hinaus fand am 22.03.2022 eine Vorstellung und Diskussion der Maßnahmen im Verwaltungsvorstand statt.

Die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsformate lieferten weitgehende Informationen und waren wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes. So flossen die vielen Anregungen und Ideen der verschiedenen Akteur*innen in den Bearbeitungsprozess mit ein und dienen zusammen mit den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Stärken-Schwächen-Analyse als Grundlage für die Erstellung der Leitziele, Handlungsfelder und konkreten Maßnahmen.

Die folgenden Abschnitte geben eine Zusammenfassung der Ergebnisse aus den einzelnen Beteiligungsformaten. Aufgrund des umfangreichen Beteiligungsangebots können hier nicht alle einzelnen genannten Punkte aufgeführt werden. Im Anhang zum ISEK befindet sich daher zu jedem Beteiligungsformat ein detailliertes Protokoll, in dem alle einzelnen Anmerkungen der Teilnehmenden zu finden sind.

Online-Beteiligung

Bei der Online-Beteiligung wurden rund 80 Anmerkungen geliefert, die hier gekürzt und thematisch geordnet wiedergegeben werden. Neben der Möglichkeit, eigene Kommentare zu geben und zu verorten, konnten auch Beiträge von Anderen kommentiert werden.

Im Themenbereich *Funktionsvielfalt und Versorgung* gab es den Wunsch nach einer zentral gelegenen Sportstätte für Jung und Alt im Bereich Auf der Schanze. Sportflächen und Kursräume, in die sich auch Vereine einmieten könnten, würden eine große Bandbreite an Sportangeboten ermöglichen und damit sehr viele Leute ansprechen. Die "Emsinsel" böte sich für die Installation einer Großleinwand an. Dort könnten z.B. Open-Air-Kino, Public Viewing für Sportveranstaltungen oder ein kleines Feuerwerk stattfinden. Ein weiterer Vorschlag war die Einrichtung von Wohnmobil-Stellplätzen in der Emsaue, da die Wohnmobil-Branche boomt und viele Menschen inzwischen Urlaub in Deutschland machen. Auch eine schöne gastronomische Einrichtung (z.B.

Biergarten) für den Reckenberg-Park wurde vorgeschlagen.

Für das Themenfeld *Gemeinschaft und Zusammenhalt* wurde vorgeschlagen, dass mit der gemeinnützigen Genossenschaft Kloster Wiedenbrück eG gemeinsam daran gearbeitet wird, das Kloster mit dem Garten und dem Jugendgästehaus zu einem offenen Ort für alle Bürger*innen umzubauen. Hier solle ein Raum für Kultur und Bildung, zur Begegnung und Besinnung, als Treffpunkt für Vereine und Initiativen und als Ziel für Gäste entstehen.

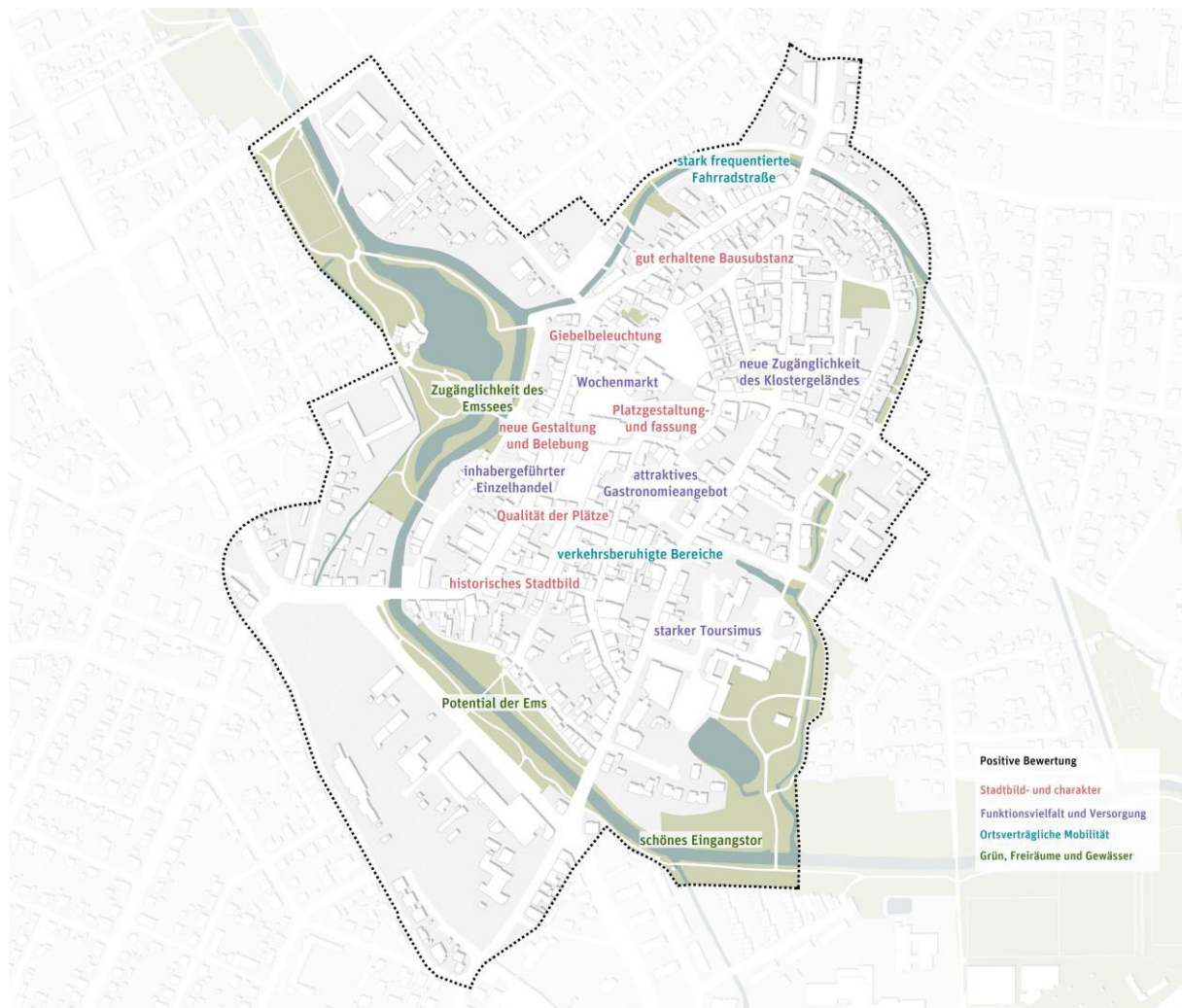
Im Themenbereich *Grün-, Freiflächen und Gewässer* wurde angemerkt, dass es mehr Sensibilisierung für den Wert der alten Bäume für die Aufenthaltsqualität und das innerstädtische Klima geben sollte. Die vorhandenen Straßenbäume sollten besser gepflegt und fehlende Bäume nachgepflanzt werden. Aus Sicht der Bürger*innen hat die Grünanlage am Lohr Wall zwar grundsätzlich viel Qualität, macht aber aktuell einen verwahten Eindruck. Gelobt wurde hingegen der Ems-Abschnitt von der Wasserstraße bis zum Stadtholz, welcher ein ideales Eingangstor für Wiedenbrück darstellt. Der grüne Ring um die Innenstadt sollte in Teilabschnitten ergänzt, stärker bepflanzt und um weitere Spielplätze ergänzt werden. Sowohl an der Ems als auch an der Umflut wurden zudem bessere Zugänge und Sitzmöglichkeiten (z. B. für Angler) gewünscht.

Wie bei den anderen Beteiligungsformaten zeigte sich auch in der Online-Beteiligung ein sehr großes Interesse am Themenbereich der *ortsverträglichen Mobilität*. Auffällig war dabei, dass einzelne Straßenabschnitte oder Kreuzungsbereiche von sehr vielen Bürger*innen als Problembereiche wahrgenommen wurden. Ein Hauptkritikpunkt war in diesem Zusammenhang die fehlende Barrierefreiheit im zentralen Bereich, insbesondere beim Markt und Kirchplatz. Das Kopfsteinpflaster in der Altstadt wurde als eine Zumutung für Nutzer*innen von Rollstühlen und Rollatoren und als unkomfortabel für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beschrieben. Um den Charme der historischen Innenstadt zu erhalten, sollten aber nur einzelne Wege über die Plätze im Belag verändert werden. Grundsätzlich sollten alle Gehwege auf ihre Benutzerfreundlichkeit überprüft werden. Darüber hinaus wurde auch

ein barrierefreier Zugang zu Geschäften und Gastronomiebetrieben, vor allem am Markt, angeregt. Beklagt wurde zudem die Verkehrssituation in der Langen Straße, da die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sehr oft nicht eingehalten wird. Der Wunsch wäre zu sensibilisieren oder häufiger zu kontrollieren. Um die Situation für Radfahrer*innen in der Langen Straße zu verbessern, wurde eine Freigabe für den Radverkehr in die Gegenrichtung der Einbahnstraße oder eine Ausweisung als Fahrradstraße vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde kontrovers diskutiert.

Als ein weiteres großes Problemfeld erschienen die Kreuzungspunkte des Fuß- und Radverkehrs um die Innenstadt mit den Hauptverkehrsstraßen. Dies zeigt sich an den zahlreichen Anmerkungen zu den Bereichen Nordwall/Bielefelder Straße, Mühlenwall/Lange Straße und vor allem im Bereich Wasserstraße/Loher Wall. In allen Bereichen wurde von Konflikten zwischen dem Autoverkehr und dem Rad- und Fußverkehr gesprochen. Als Lösung wurde hier

der Vorrang von Radfahrer*innen gegenüber dem motorisierten Verkehr vorgeschlagen, der an den jeweiligen Stellen auch eindeutig markiert und beschildert werden müsse. Dies könne in Form von Ampelanlagen aber auch durch Fahrradstraßen oder Querungshilfen geschehen. Im Bereich der Wasserstraße müsse zusätzlich an mehreren Stellen auch das bestehende Hochbord verändert werden. Aus Sicht der Bürger*innen ist auch der weitere Verlauf der Wasserstraße Richtung Norden nicht fahrradgerecht und entspricht in Gestaltung und Aufenthaltsqualität eher einer Durchgangsstraße als einer Innenstadtstraße. Weiterhin wurde die Qualität der Wichernstraße zwischen Kirch- und Wasserstraße bemängelt, da die monotone Gestaltung der Straße nicht zur wertvollen Bebauung passe. Darüber hinaus wurde auch die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität der benachbarten Kirchstraße zwischen Drogeriemarkt und der Kreuzung mit der Wichernstraße kritisiert, die vor allem durch zu viele parkende Autos beeinträchtigt wird. Gleiches gilt für die Beckerpassage. Hier wurde eine Verlegung des



Für das Themenfeld *Stadtbild und -charakter* gab es den Wunsch nach einer Anbringung von einheitlichen Hinweisschildern zu Sehenswürdigkeiten und Aufenthaltsmöglichkeiten innerhalb der Altstadt. Hier könnten beispielsweise auch auf das Amt Reckenberg und den Reckenberg-Park hingewiesen werden. Die App "Stadtführung Rheda-Wiedenbrück" könne mit der iBeacon Technologie ausgebaut werden, über die dann verschiedene Angebote von Gastronomen an die Kund*innen vermittelt werden können. Für das Fachwerkhaus am Markt 13 wurde eine schnelle Instandsetzung sowie eine Nutzung durch Gastronomie oder Einzelhandel gewünscht, sofern dies mit Hinblick auf den Eigentümer*innen möglich ist. Allgemein wurde der Wunsch geäußert, die Attraktivität für eine Verweildauer in der Innenstadt zu erhöhen. Die kleine rückwärtige Platzfläche südlich des Markts sollte besser nutzbar gemacht werden, eventuell durch eine bessere Verbindung zum Markt. Auch über eine Ansiedlung von attraktiven Geschäften oder Gastronomen sollte in diesem Bereich nachgedacht werden. Ein weiterer Vorschlag betraf den Werbeturm am Langenbrücker Tor. Hier wurde vorgeschlagen, den vorhandene Gerüsturm durch eine bessere und attraktivere Konstruktion zu ersetzen, möglicherweise auch mit der Unterstützung von Sponsoren.

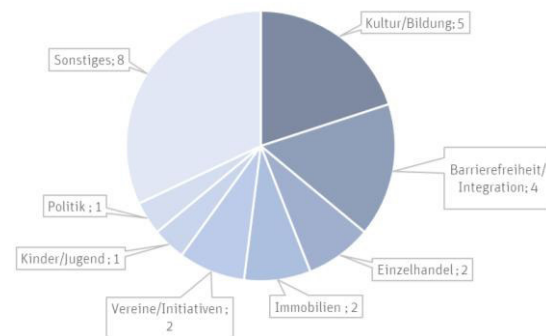
Akteur*innenfragebogen

Eine weitere wichtige Zielgruppe im Beteiligungsverfahren stellten die örtlichen Akteur*innen dar, für die ein umfangreicher Fragebogen erarbeitet wurde, der sich aus allgemeinen Fragen, Bewertungen des aktuellen Zustands und Fragen zur zukünftigen Entwicklung der Innenstadt zusammensetzte. Die Bestandsbewertung erfolgte zu verschiedenen Themenfeldern, bei denen auch Schulnoten vergeben werden konnten.

Im Juni 2020 wurden insgesamt 73 Personen per Brief oder E-Mail angeschrieben, von denen 22 einen ausgefüllten Bogen einreichten. Die Akteur*innen kamen überwiegend aus den Bereichen Kultur und Bildung (bspw. Flora Westfalica, Kloster Wiedenbrück eG) sowie Barrierefreiheit und Integration. Auch die Bereiche Einzelhandel, Immobilien sowie Vereine und Initiativen waren mehrfach vertreten.

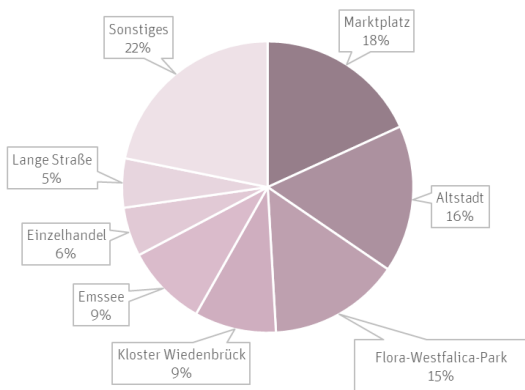
Weitere Teilnehmer*innen kamen aus den Bereichen Politik sowie Kinder und Jugendliche. Eine genaue Übersicht der Zusammensetzung findet sich in der folgenden Grafik, die Gesamtzahl von 25 Nennungen resultiert aus Mehrfachangaben.

Welchem Themenbereich würden Sie sich zuordnen?

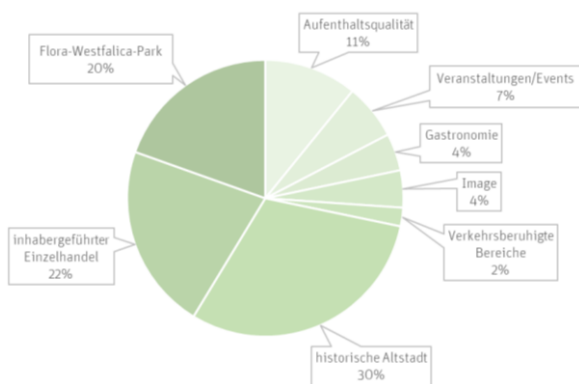


Zu Beginn des *allgemeinen Teils* wurden die Akteur*innen nach drei Stichworten befragt, die die Innenstadt am besten charakterisieren. Am häufigsten wurden hier die Historie bzw. das historische Stadtbild genannt, am zweithäufigsten das inhabergeführte und attraktive Einzelhandelsangebot. Auch Begriffe wie „schön“, „pittoresk“, „gemütlich“ und „überschaubar“ fielen hierbei mehrfach. Weiterhin wurde das vorherrschende Fachwerk von vielen Teilnehmer*innen als charakteristisch für die Innenstadt benannt. Insgesamt überwogen bei dieser Einschätzung positive Begriffe die negative Aspekte. Auf die Frage nach Orten, die man Besucher*innen in Wiedenbrück zeigt, wurden in erster Linie der Markt sowie die historische Bebauung in der Altstadt genannt. Auch die Flora Westfalica und der Emssee mit Emsaue wurden häufig angeführt. Weitere genannte Ziele waren das Kloster, die Lange Straße oder der Kirchplatz. Bei der konkreten Frage nach den Stärken der Wiedenbrücker Innenstadt wurden erneut zuerst die historische Altstadt, der Einzelhandel und die Flora Westfalica genannt. Weitere Nennungen bezogen sich auf die Aufenthaltsqualität, Veranstaltungen und Gastronomie. Als größte Schwächen sahen die Teilnehmer*innen die Leerstände, die Verkehrsbelastung durch PKW, das ÖPNV-Angebot und die mangelnde Barrierefreiheit. Auch das ausbaubare Nahversorgungs- und Wohnungsangebot sowie die Beschilderung wurden mehrfach als Schwächen benannt.

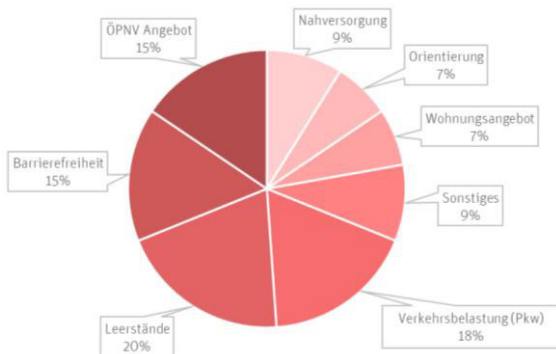
Was zeigen Sie einem Besucher, der zum ersten mal nach Wiedenbrück kommt?



Was sind Ihrer Meinung nach die besonderen Stärken der Innenstadt Wiedenbrücks?



Was sind Ihrer Meinung nach die besonderen Schwächen der Innenstadt Wiedenbrücks?



Bei der Bewertung des aktuellen Zustands wurde zuerst nach dem Themenbereich *Stadt- und -charakter* gefragt. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird von den Akteur*innen hierbei sehr unterschiedlich beurteilt. Während die Qualität der Plätze mit einer Durchschnittsnote von 1,9 bewertet wird, erhält der Straßenraum nur eine Durchschnittsnote von 3,3. Grund dafür ist aus Sicht der Befragten die starke Verkehrsbelastung im Straßenraum. Die Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum werden bezüglich der Qualität mit 2,5 und bezüglich

der Quantität mit 2,9 bewertet. Bemängelt werden hier vor allem unbequeme und ungepflegte Bänke. Auch die allgemeine Sauberkeit der Innenstadt bekommt mit einer Schulnote von 2,8 nur eine durchschnittliche Bewertung. Als Problembereiche werden hier überquellende Mülleimer und zu viele weggeworfene Zigaretten genannt. Etwas positiver fällt die Bewertung der Beleuchtung des öffentlichen Raums aus, hier ist die Durchschnittsnote eine 2,4. Die Giebelbeleuchtung wird positiv hervorgehoben, bemängelt wird hingegen das fehlende Beleuchtungskonzept. Die Erkennbarkeit und Ausschilde- rung der Stadteingänge bekommen hingegen nur eine 3,0 als Durchschnittsnote. Das Angebot an Wohnraum schneidet mit 3,9 noch schlechter ab. Die Akteur*innen bemängeln hierbei steigende Preise und das rückläufige Angebot. Es wird allerdings auch angemerkt, dass es kaum innerstädtische Flächenreserven für Wohnungsneubau gibt. Auch die Geschäftsleerstände werden mit einer Durchschnittsnote von 3,6 unterdurchschnittlich bewertet. Aus Sicht der Teilnehmenden wirken sich diese negativ auf die Innenstadt aus und könnten in Zukunft noch problematischer werden.

Weiterhin wurden die Akteur*innen auch zum Themenbereich *Funktionsvielfalt und Versorgung* befragt. Die Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs wurden von den Teilnehmer*innen dabei überwiegend positiv bewertet. Die quantitative Ausstattung bekam eine Durchschnittsnote von 2,6, die Qualität der Einkaufsmöglichkeiten wurde sogar mit 1,9 bewertet. Das Fehlen eines Vollsortimenters im Untersuchungsbereich wird somit von den Akteur*innen überwiegend nicht bemängelt, da die inhabergeführten Geschäfte und die Märkte am Innenstadtrand ein ausreichendes Angebot schaffen. Die Einkaufsmöglichkeiten des spezialisierten Bedarfs (z.B. Bekleidung, Deko) erhält ähnliche Bewertungen, hier wird die Quantität mit 2,4 und die Qualität mit 2,0 bewertet. Die Öffnungszeiten erhalten mit 2,5 eine leicht überdurchschnittliche Bewertung. Deutlich positiver wird hingegen der Wochenmarkt gesehen. Er erhält eine Bewertung von 1,6 für das Angebot sowie eine 1,8 für die Öffnungszeit und wird als fester Bestandteil von Innenstadt und Handel gesehen. Die Quantität der Gastronomieangebot wird mit 2,0 als gut eingeschätzt, auch die Qualität

erhält mit einer 2,3 eine überdurchschnittliche Bewertung. Das kulturelle Angebot wird hinsichtlich Qualität und Quantität mit 2,4 bewertet. In diesem Themenfeld wird insbesondere die neue Stadthalle als guter Veranstaltungsort hervorgehoben.

Deutlich schlechtere Bewertungen zeigen sich im Themenbereich *ortsverträgliche Mobilität*. Das Angebot und die Auffindbarkeit von Parkplätzen für PKW erhält mit einer Schulnote von 3,6 eine unterdurchschnittliche Bewertung. Noch schlechter wird das Angebot an E-Ladestationen bewertet, hier ist aus Sicht der Akteur*innen die Anzahl zu gering und die Ausschilderung zu verbessern. Auch das ÖPNV-Angebot erhält insgesamt nur unterdurchschnittliche Bewertungen. So wird die Anzahl der Haltestellen von den Akteur*innen nur mit 4,0 und die Taktung sogar nur mit 4,3 bewertet. Im Detail wird die Busanbindung zu den Schulen und einzelnen Ortsteilen bemängelt, aus Sicht einzelner Teilnehmer*innen sind sogar die gesamte Linienführung und die Haltestellen zu überdenken. In ähnlicher Weise wird die Fahrradfreundlichkeit der Innenstadt bewertet. Insgesamt erhält die Wiedenbrücker Innenstadt hierfür die Gesamtnote 3,5. Einzelne Aspekte, wie die Abstellmöglichkeiten, die Beschilderung oder die Lademöglichkeiten für E-Bikes, werden schlechter bewertet. Mehrere Stellen im Ort werden als Gefahrenpunkte für Radfahrer*innen identifiziert. Noch schlechter wird die Verkehrsbelastung durch PKW beurteilt, für die insgesamt eine Schulnote von 4,3 vergeben wird. Vor allem die hohe und seit Jahren steigende Belastung der Langen Straße und der Wasserstraße wird von den Akteur*innen kritisiert. Eine komplett autofreie Innenstadt wird allerdings auch nicht als Lösung gesehen. Die Fußgänger*innenfreundlichkeit erhält eine Durchschnittsnote von 3,3. Von den Teilnehmer*innen werden hierbei vor allem die verkehrsberuhigten Bereiche positiv hervorgehoben. Als großes Problem der Innenstadt wird die Barrierefreiheit angesehen, die mit einer 4,6 die schlechteste Benotung aller Themen erhält. Aus Sicht der Akteur*innen stören sowohl das Kopfsteinpflaster im Bereich von Markt, Kirchplatz und einigen Nebenstraßen als auch die zu starke Nutzung von Gehwegen für Werbung und Warenauslagen für Geschäfte.

Der Themenbereich *Grün-, Freiräume und Gewässer* wird von den Akteur*innen positiver bewertet als das Thema Mobilität. Insgesamt erhalten die Grün- und Freiflächen eine Bewertung von 3,2. Die Durchgrünung des öffentlichen Verkehrsraums sehen die Teilnehmenden allerdings kritischer, hier werden vor allem die mangelnde Bepflanzung von Parkplätzen und Straßen beanstandet. Auch die Pflege von Grünanlagen kann verbessert werden. Aus Sicht der Akteur*innen ist die Qualität der Spielplätze sehr unterschiedlich. So gibt es sowohl attraktive Anlagen wie am Emssee, aber auch Plätze mit deutlichem Aufwertungsbedarf. Die Quantität wird insgesamt nur mit 3,6 bewertet. Auch die Erlebbarkeit der Gewässer wird sehr unterschiedlich wahrgenommen. Während die Zugänglichkeit des Emssees über die neue Treppenanlage eine gute Bewertung erhält, wird die Erlebbarkeit der Ems nur als durchschnittlich angesehen.

Im Themenbereich *Sonstiges* konnten die Akteur*innen darüber hinaus die Angebote für bestimmte Personengruppen bewerten. Hierbei bekam das Angebot für junge Familien eine Note von 3,2, das Angebot für Senioren nur eine 4,2. Am schlechtesten wurden die Angebote für Jugendliche und Menschen mit Behinderungen bewertet, hier wurde eine Durchschnittsnote von 4,5 verteilt.

Im Fragenbereich zur zukünftigen Entwicklung Wiedenbrücks wurde zu Beginn nach den *Orten mit Zukunftspotential* gefragt. Aus Sicht der Akteur*innen besteht das größte Potential beim Franziskanerkloster und beim Markt. Auch der Bereich „Auf der Schanze“, der Büschers Platz, der Bereich des Amts Reckenberg sowie die Emsaue bieten Entwicklungspotentiale.

Die Akteur*innen wurden darüber hinaus befragt, welche konkreten *Maßnahmen für einen attraktiven Stadtkern* nötig sind. Hierbei gab es ein großes Bündel an Vorschlägen, die sich aber vielfach thematisch ergänzten. Von mehreren Teilnehmer*innen wurde die Stärkung des Handels- und Gastronomiestandorts als wichtig erachtet. Um dies zu erreichen, wurden Maßnahmen wie die Förderung der Kneipenszene, eine Ansiedlung von mehr hochwertigen Gastronomiebetrieben oder die Beseitigung bzw. Umnutzung von Leerständen genannt. Bei der

Außergastronomie sollte auf der Wahrung eines „ordentlichen“ Stadtbilds geachtet werden, beispielsweise mit Unterstützung einer Gestaltungssatzung. Auch der Ausbau von kulturellen und künstlerischen Angeboten, wie Kulturfesten, Ideenwettbewerben und Festivals können zur Belebung der Innenstadt beitragen. Zur Stärkung des Tourismus werden ein entsprechender Infopoint, ein touristisches Leitsystem sowie digitale Veranstaltungskündigungen vorgeschlagen. Weiterhin wurde von mehreren Akteur*innen eine Reduzierung des Autoverkehrs und eine zeitgleiche Stärkung von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und von ÖPNV gefordert. Dieses Thema wurde insgesamt sehr kontrovers gesehen, andere Teilnehmer*innen konnten sich hier eine Reduzierung des PKW-Verkehrs nicht vorstellen. Verkehrliche Planungen sollten aus Sicht der Mehrheit unbedingt in Kooperation mit den örtlichen Akteur*innen stattfinden, um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Im öffentlichen Raum ist aus Sicht mehrerer Akteur*innen vor allem die Barrierefreiheit zu verbessern. Es sollte außerdem mehr nicht-kommerzielle Begegnungsorte (wie bspw. das Kloster) geben. Mehrfach wurde auch das Problem des innerstädtischen Wohnraums angesprochen. Hier könnten generationsübergreifende Wohnprojekte oder neue, bezahlbare Wohnungen für Familien Abhilfe schaffen.

Die Frage nach den *Potentialen für Wiedenbrücks Zukunft* wurden in erster Linie mit einem attraktiven Handels- und Gastronomieangebot sowie mit einem starken Tourismus (insbesondere Tagestourist*innen, Kurzurlauber*innen und Wohnmobilität*innen) beantwortet. Eine Stärkung dieser Punkte kann nach Meinung der Akteur*innen nur gelingen, wenn das ansprechende Stadtbild des historischen Kerns erhalten bleibt. Hierzu zählen sowohl eine gut erhaltene Bausubstanz als auch gut gestaltete Straßen-, Platz- und Freiräume. Das Handelsangebot sollte sich auf anspruchsvollen, inhabergeführten Einzelhandel konzentrieren, da die üblichen Handelsketten auf Tourist*innen kaum Reiz ausüben. Weiterhin wurde angeregt, Wiedenbrück als „Schlemmerstadt“ zu etablieren. Auch die Umnutzung des Franziskanerklosters zu einem Raum für gelebte Inklusion oder die Etablierung einer Hochschule bzw. von Bildungszentren wurden als Potentiale benannt.

Darüber hinaus bietet aus Sicht mehrerer Teilnehmer*innen auch die Stärkung des Wohnstandorts Potentiale für eine zukünftige Entwicklung. Hierfür müssen entsprechende Wohn-, Bildungs-, Kultur- und ÖPNV-Angebote geschaffen oder verbessert werden.

Die Akteur*innen wurden auch zu den möglichen *Risiken für Wiedenbrücks Zukunft* befragt. Hierbei zeigte sich deutlich, dass die große Mehrheit das rückläufige Einzelhandelsangebot und den daraus resultierenden Leerstand als das Hauptproblem der Innenstadt ansehen. Auch der Verfall alter Bausubstanz, die Nutzung von Handelsflächen durch unattraktive Geschäfte und Gastronomiebetriebe, die berufsbedingte Abwanderung junger Menschen sowie hohe Grundstücks- und Mietpreise wurden als Risiken gesehen. Mehrfach wurde auch der zunehmende PKW-Verkehr genannt, der z. B. aus einem schlechten ÖPNV-Angebot sowie einer generellen Überschätzung des Autos resultiert. Eine komplett autofreie Innenstadt wurde aus Sicht einzelner Akteur*innen aber ebenso als Risiko für die Wiedenbrücker Zukunft bewertet.

Abschließend konnten die Teilnehmer*innen angeben, was es für einen *Mangel an konkreten Angeboten* im Stadtkern gibt. Bei dieser Frage gab es erneut eine sehr große Bandbreite an Vorschlägen, die sich allerdings zu verschiedenen Themenfeldern zusammenfassen lassen. Im Bereich des Handels wurden sowohl ein Supermarkt bzw. ein Lebensmittelgeschäft, aber auch Spezialangebote wie Geschäfte für Jugendliche gewünscht. Auch im gastronomischen Bereich werden sich mehr interessante individuelle Angebote gewünscht, wie ein vegetarisches/veganes Restaurant, eine Oldiemusikkneipe oder eine Kneipe bzw. ein Club für junge Menschen. Generell wird ein Mangel an speziellen Angeboten und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und Senior*innen gesehen. Im Bereich Mobilität wird neben Rufbussen und Sammeltaxis auch eine schlüssige Radverkehrsplanung, ein Ausbau der Nahmobilität und kostenfreie Parkplätze gefordert. Weitere Ideen waren die Schaffung einer Tourismusinformation sowie mehr Veranstaltungen und kulturelle Angebote.

Marktstände

Ergänzend zur Online-Beteiligung wurde die Möglichkeit zur Teilnahme und Meinungsäußerung auf dem Markt ermöglicht. Hierdurch sollten insbesondere Personen angesprochen werden, die das Onlineangebot der Stadt oder die Presse kaum verfolgen. Die Marktstände fanden am 15. und 18.08.2020 vor dem Stadtpaziergang sowie am 25. und 28.09.2021 vor dem Bürger*innenforum statt. Bei den Ständen wurden verschiedenste Ideen und Hinweise im direkten Austausch eingebracht und diskutiert. Die Anmerkungen wurden mithilfe von Karteikarten auf Stellwänden festgehalten.

Beim Themenfeld *Funktionsvielfalt und Versorgung* wurde mehrfach bemängelt, dass ein negativer Eindruck durch Leerstand und Baulücken entsteht. Aus diesem Grund wurden Anreize und Nutzungskonzepte gegen den Leerstand gefordert, insbesondere für Denkmäler. Auch die attraktivere Gestaltung des Wochenmarkts wurde mehrfach gewünscht und eine Verknüpfung mit dem Einzelhandel vorgeschlagen. Ein weiterer „Konsumtempel“ und ein weiterer großer Lebensmittelmarkt in Wiedenbrück ist aus Sicht der Bürger*innen nicht erwünscht. Gleichzeitig wird das Fehlen eines Lebensmittelangebots in der Innenstadt bemängelt und eine lokalbasierte zentrale Markthalle für Wiedenbrück angeregt. Gewünscht wurden darüber hinaus eine Kombination von Nahversorgern und Wohnen in den oberen Geschossen sowie bezahlbare Mieten für Gewerbe und Arztpraxen. Zur Erweiterung des innerstädtischen Angebots wurde angeregt, eine Fachhochschule anzusiedeln.

Für das Thema *Gemeinschaft und Zusammenhalt* wurden Kulturangebote, Gastronomie und Treffpunkte mit Sitzgruppen speziell für junge Leute gefordert. Als Vorbild für offene Kulturangebote wurde die „Kulturgemeinschaft Dreiecksplatz“ in der Nachbarstadt Gütersloh angeführt. Insgesamt wurden fehlende Angebote und Treffpunkte für Senior*innen bemängelt. Hier wurden insbesondere sportliche und kulturelle Angebote für „junge“ Senior*innen und Gastronomieangebote mit Kaffee, Kuchen und Mittagstisch gefordert. Es wurde auch der Wunsch nach mehr altersgerechtem Wohnraum geäußert. Den Bewohner*innen fehlt eine gemeinsame Identität und sie wünschen sich eine Aufbruchstimmung

wie bei der Landesgartenschau von 1988 sowie gewachsene Nachbarschaften.

Beim Bereich *Grün-, Freiflächen und Gewässer* wurde mehrfach der Wunsch nach mehr Bäumen in der Stadt und einer einheitlichen Gestaltung der Straßenbeete geäußert. Die Bepflanzungen sollen dem Charakter der Altstadt entsprechen. Zudem wird ein Potential darin gesehen, dass Bürger*innen die Stadt bei Baumpflanzungen und bei der Pflege unterstützen. Gleichzeitig sollten Schottergärten verboten und eine Baumschutzsatzung beschlossen werden. Auch die gewissenhafte Pflege der Grünflächen in Verbindung mit einem Grünflächenkonzept wurde angeregt. Bei der Planung neuer Projekte wird auf den Pflegeaufwand sowie die Anpassung an Klimafolgen, wie Starkregenereignisse und Hochwasser, hingewiesen. Die südliche Ems wurde von den Bürger*innen als Potential gesehen und sollte erlebbarer gestaltet werden.

Auch bei den Marktständen wurde die *ortsverträgliche Mobilität* intensiv diskutiert. Hierbei wurde der Zustand der Bürgersteige bemängelt, da diese oft abgesackt seien und eine hohe Rutschgefahr bei Regen und Eis zeigen. Vielfach wurde auch die fehlende Barrierefreiheit des Kopfsteinpflasters, insbesondere für Rollatoren, bemängelt. Ein weiterer Kritikpunkt war die geringe Fahrradfreundlichkeit. Hier wurde angemerkt, dass Fahrradstreifen kein Ersatz für Fahrradwege darstellen und keine Durchgängigkeit für den Radverkehr durch die Innenstadt besteht. Mehrfach wurde der Wunsch nach zentralen, sicheren und überdachten Radabstellanlagen geäußert. Weiterhin fehlen Leihradangebote an den touristischen Punkten der Stadt. Als Sicherheitsmängel wurden Wege östlich des Sportplatzes, die sich Radfahrer*innen und Fußgänger*innen teilen, sowie die Kreuzung Wasserstraße/Lippstädter Straße benannt. Als Lösungsvorschlag wurde von einzelnen Personen vorgebracht, dass die Lange Straße zur Fahrradstraße umgewidmet und Einbahnstraßen für Radverkehr freigegeben werden können. Diese Vorschläge wurden von anderen Teilnehmer*innen allerdings kritisch beurteilt. Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen bestehen unter anderem aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des MIV, fehlender Fahrradampeln und fehlender Radverbindungen abseits der Hauptstraßen. Die

Lautstärke des Autoverkehrs auf der Lange Straße wurden beanstandet und es wurden technische Maßnahmen zur Temporegulierung angeregt. Das Verkehrsaufkommen auf der Wasserstraße wurde als zu hoch wahrgenommen. Bezüglich des ÖPNV gab es mehrfach den Wunsch nach einem Ausbau und einer Verbesserung der Taktung. Um familienfreundlichere Aufenthaltsorte zu schaffen, sollte es mehr autofreie Bereiche geben, eine vollständige Sperrung für Autos wurde allerdings abgelehnt. Der Parkplatz Auf der Schanze soll für Großveranstaltungen erhalten bleiben.

Beim Themenfeld *Stadtbild und -charakter* wurde mehrfach das Gebäude Markt 13 als Problemfall benannt. Auch das Haus Hemmelmann sollte aus Sicht der Bürger*innen wieder genutzt werden. Für die Zukunft wird eine bessere Gestaltung der Stadteingänge und die Erstellung eines Beleuchtungskonzeptes gewünscht. Fehlende Bänke rund um den Markt und Kirchplatz wurden bemängelt. Als negativ wurden weiterhin die große Anzahl an Werbetafeln und mangelhafte Pflege der Bepflanzung der Rietberger-/Wasserstraße empfunden. Aus Sicht der Bürger*innen sind viele Neubauten im Stadtkern eher unansehnlich. Für zukünftige Vorhaben wurde daher der Wunsch nach einer Orientierung an den Bestandshöhen, auf die gestalterische Integration in die Umgebung sowie einen generellen hohen Anspruch an die Gestaltung geäußert.

Stadtspaziergang

Im Zuge des weiteren Prozesses fand am 20. August 2020 ein Stadtspaziergang in Wiedenbrück statt, um die Ergebnisse der ersten Online-Beteiligung und der Marktstände zu vertiefen. Ziel war es, mit den Bürger*innen direkt in Kontakt zu treten und die Problempunkte sowie Lösungsmöglichkeiten vor Ort zu diskutieren. Der Spaziergang führte die Teilnehmenden entlang von Entwicklungsschwerpunkten im Stadtkern. Während der Rundgänge wurden kurze Beiträge, Anmerkungen und Ideen zu prägenden Orten und Themen eingebracht und dokumentiert. Insgesamt kamen zum Termin rd. 35 Personen, aus diesem Grund wurden die Teilnehmer*innen in zwei Gruppen aufgeteilt, die der gleichen Route folgten.

Als erste Station des Stadtspaziergangs wurde der *Kirchplatz* begangen. Die Platzgestaltung und -fassung wurde überwiegend positiv beurteilt, allerdings fehlt es aus Sicht der Teilnehmer*innen an einer Belebung des Platzes, beispielsweise durch Möblierung. Zur Notwendigkeit des Parkens auf dem Platz gibt es unterschiedliche Meinungen, da einerseits eine gute Erreichbarkeit von Kirche und Markt gewährleistet werden soll, andererseits aber auch die Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt begrüßt wird. Es wurde die Anregung geäußert, dass der Parkraum klar gekennzeichnet und auf eine Seite des Platzes beschränkt werden sollte. Das Lichtkonzept des Kirchplatzes ist aus Sicht einiger Teilnehmer*innen veraltet und nicht nachhaltig.

Für den *Büschers Platz* wurde vom Großteil der Teilnehmenden die Funktion als Parkplatz grundsätzlich als relevant angesehen. Eine vollständige Bebauung des Platzes wird abgelehnt, um die Nutzung als Parkplatz und Veranstaltungsort zu erhalten. Eine partielle Reduzierung von Stellplätzen und Umnutzung von Teilbereichen des Platzes konnten sich die Teilnehmer*innen aber durchaus vorstellen, wenn über ein Verkehrsgutachten die ausreichende Parkplatzversorgung in der Innenstadt nachgewiesen wird. Das Angebot an sicheren und attraktiven Fahrradstellplätzen soll ausgebaut werden. Denkbar ist die Errichtung eines Fahrradparkhauses auf dem Büschers Platz, um Wiedenbrück auch für Fahrradtouristen zu attraktiveren. Auch eine Tiefgaragenlösung für PKW und Fahrräder sollte geprüft werden.

Bei der Begehung des Gartens des *ehemaligen Franziskanerklosters* stellte sich die Genossenschaft Kloster Wiedenbrück eG vor, die die Anlage als „Kulturinsel“ weiterführt und bereits mehrere Einzelprojekte angestoßen hat. Bis auf einzelne Räume liegt bereits ein umfangreiches Nachnutzungskonzept vor. Eine partielle Öffnung des Gartens für die Öffentlichkeit und eine mögliche Förderung im



*Impressionen Stadtpaziergang, Bürger*innenforum und Marktstände*

Rahmen des ISEK sind zu klären. Von der Klostersgenossenschaft wurde eine Vernetzung mit weiteren Maßnahmen des ISEK begrüßt. Insgesamt äußerten sich die Teilnehmer*innen sehr positiv über die bislang unzugängliche Anlage sowie die Pläne der Genossenschaft.

Im Bereich des *Rindertors* wurde vor allem die Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich der Bielefelder Straße/Varenseller Straße/Breite Straße als problematisch beschrieben. Die Errichtung eines Kreisverkehrs und eine Veränderung des Straßenquerschnitts zugunsten des Fuß- und Radverkehrs könnte aus Sicht der Teilnehmer*innen Abhilfe schaffen. Konsens herrschte darüber, dass der Bereich als Eingangssituation in die historische Altstadt besser herausgearbeitet werden muss. Es wurde vorgeschlagen, den Fuß- und Radweg entlang des alten Walls deutlicher hervorzuheben oder ein Hinweisschild aufzustellen. Kontrovers wurde hingegen der Vorschlag eines Wiederaufbaus des historischen Stadttors diskutiert. Das nördlich gelegene Gebäude Bielefelder Straße 6 wird aufgrund des schlechten Zustands als negativ wahrgenommen. Von einzelnen Teilnehmer*innen wurde angefragt, das Gebäude trotz Denkmalschutzes abzureißen.

Die kürzlich fertiggestellte Fahrradstraße am *Nordwall* wurde von den Bürger*innen mit großer Mehrheit als gelungen und sehr gut frequentiert bewertet. Es besteht der Wunsch, dieses Konzept auch auf andere Orte, wie z.B. den Ägiedienwall, zu übertragen, um einen Ringschluss zu erreichen. Bemängelt wurde lediglich die Unübersichtlichkeit der Kreuzung mit der Cäcilienstraße. Hier könnte ein Verkehrsspiegel Abhilfe schaffen. Für den Parkplatz am südlichen Ende des Nordwalls wurde eine Aufstockung zu einem Parkdeck vorgeschlagen, um mehr Parkplätze zu schaffen und damit andere Standorte zu entlasten.

Der neugestaltete *Konrad-Adenauer-Platz* wurde von der Mehrheit der Teilnehmer*innen hinsichtlich der Gestaltung und der Belebtheit gelobt. Als einzige Verbesserungsmöglichkeiten wurden die Erweiterung der Fahrradstellmöglichkeiten sowie mehr Ladesäulen für E-Bikes vorgebracht. Bei der angren-

zenden Langen Straße wurde hingegen die Pflasterung des Gehwegs kritisiert, die zwar optisch ansprechend, aber nicht barrierefrei sei.

Das Langenbrücker Tor und der benachbarte Bereich *„Auf der Schanze“* stellen aus Sicht der Teilnehmer*innen keine qualitätvolle oder repräsentative Eingangssituation zur Innenstadt dar. Hier wurde dringender Handlungsbedarf bei der Fahrradführung und der Gestaltung des Straßenquerschnitts gesehen. Zur Lösung wurde die Errichtung eines Kreisverkehrs zu Entschärfung der Kreuzungssituation vorgeschlagen. Ein weiterer Wunsch war die Stärkung des vorhandenen Grünzugs. Weiterhin wurde die Verlegung der Straße *„Auf der Schanze“* auf die andere Seite des Parkplatzes vorgeschlagen, der Grünstreifen könne so dem Emsgürtel zugeschlagen werden. Kritik gab es am bisherigen Vorgehen der Stadt im Bereich *„Auf der Schanze“*, da das große Flächenpotential seit Jahren nicht genutzt werde. Der dort vorhandene Parkplatz ist aus Sicht der Teilnehmer*innen jedoch wichtig für Veranstaltungen, wie die Kirmes oder den Christkindlmarkt sowie für die Beschäftigten in der Innenstadt, und sollte daher nicht überbaut werden.

Der Bereich der *Emsauen* stellt aus Sicht der Bürger*innen weniger ein Aufenthalts- als ein Durchgangsraum dar. Dies liege zum einen am Lärm, welcher durch die Straße verursacht werde und zum anderen an der mangelnden Qualität des Mobiliars. Über die zukünftige Gestaltung wurde kontrovers diskutiert. Während sich einige Teilnehmer*innen eine vollständige und hochwertige Umgestaltung wünschen, regten andere eine Belassung des Status Quo an, da der Bereich ohnehin kaum genutzt werde. Einigkeit herrschte darüber, dass das Radverkehrsnetz entlang der Emsauen zu verbessern ist. Weiterhin wurde vereinzelt Kritik an der baulichen Substanz der angrenzenden Gebäude am Neupförtner Wall geäußert.

Das *Neuenpfortner Tor* wurde von der großen Mehrheit als mangelhaft gestalteter Stadteingang angesehen. Das größte Problem an dieser Stelle sei vor allem der umständliche und unübersichtliche Verlauf des Radweges. Die Querung der Wasserstraße könnte durch eine Mittelinsel erleichtert werden. Als Lösung wurde auch der Bau eines Radweges unter

der Emsbrücke vorgeschlagen. Ebenfalls wurde die trennende Wirkung der Wasserstraße für den Verlauf der Grünzone entlang der Ems bemängelt.

Im Bereich des *Amts Reckenberg* wurde die schlechte Anbindung an den Rest der Altstadt von den Bürger*innen hervorgehoben. Eine Idee zur besseren Eingliederung ist die Aufstellung von „Alltagsmenschen“, um Menschen auf das Gelände zu leiten. Auf der südlichen Seite des Sparkassen-Parkplatzes wurde von einzelnen Teilnehmer*innen ein befestigter Fußweg gewünscht. Dieser würde neben der Sicherheit für ältere Menschen auch zu einer besseren Verbindung zwischen der Wasserstraße und dem Park hinter der Kreisverwaltung beitragen. Kritik wurde an der bestehenden Beleuchtung im Park hinter der Kreisverwaltung geübt. Als Idee für den Bereich wurde angemerkt, dass ein modellhafter Park für ältere Menschen eingerichtet werden könnte, welcher nicht in Konkurrenz, sondern in Ergänzung zu den bestehenden Grünflächen steht.

Eine *Ost-West-Verbindung* sei für Fahrradfahrer*innen interessant, da sie bis jetzt gänzlich fehle. Die vorgeschlagenen Wege werden bisher eher wenig genutzt, da sie wie Privatwege wirken. Vor allem im Bereich der Beckerpassage sollte die Straße autofrei werden, da es bis jetzt keine Trennung von Straße und Gehweg beziehungsweise Fahrradweg gibt.

Am *Marktplatz* wurde die vorgeschlagene Sperrung der Straße „Markt“ kontrovers diskutiert. Grundsätzlich wurde die Idee einer durchgängigen Fußgängerzone zwischen Markt und Kirchplatz mit alternativer Verkehrsführung (z.B. über die Kirchstraße) von einigen Teilnehmern begrüßt. Hierzu wurde angemerkt, dass der jetzige Gehweg entlang der Kirche zu schmal sei. Als Kritikpunkt am Vorschlag wurde allerdings hervorgebracht, dass die Straße für die anliegenden Funktionen und insbesondere für Besucher*innen von großer Bedeutung sei. Generell gab es von mehreren Bürger*innen Kritik an der zu geringen Anzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Auch die fehlende Barrierefreiheit des Kopfsteinpflasters und der Bürgersteige am Platz werden bemängelt. Eine kontroverse Diskussion gab es über den innerstädtischen Autoverkehr.

Viele Teilnehmer*innen bewerteten den PKW-Verkehr negativ, er ist jedoch für die meisten nur teilweise wegzudenken und nur in Verbindung mit einer Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation anpassbar.

Akteur*innengespräche

Die umfangreiche und intensive Beteiligung der Akteur*innen war im gesamten ISEK-Prozess ein zentrales Anliegen der Stadt. Um neben den bereits beschriebenen Fragebögen auch die Möglichkeit eines direkten Austauschs zu geben, wurden zusätzlich themenbezogene Gespräche per Videokonferenz mit den örtlichen Akteur*innen durchgeführt. Insgesamt fanden drei Termine statt, und zwar zum Thema „Stadtbild und Gestaltung“ am 02. Juni 2021, zum Thema „Mobilität und Infrastruktur“ am 08. Juni 2021, sowie zu „Gemeinschaft und Zusammenhalt“ und „Funktionsvielfalt und Versorgung“ am 15. Juni 2021. Eingeladen wurden alle 73 Personen, an die auch bereits die Fragebögen versendet wurden. Im Schnitt nahmen rd. 20 Personen pro Termin teil. Bei allen Terminen wurde zu Beginn das vorläufige Maßnahmenpaket durch das Planungsbüro vorgestellt, um eine Grundlage für die Diskussion an konkreten Projekten zu schaffen.

Inhaltlicher Auftakt bildete das Themenfeld „*Stadtbild und Gestaltung*“, in dessen Rahmen eine Vielzahl an stadtgestalterischen Maßnahmen diskutiert wurde. Ein wichtiges Thema war die Verkehrsführung der Langen Straße und der Erhalt der innstädtischen Parkmöglichkeiten. Ein Großteil der Beteiligten sprach sich für die Förderung des Radverkehrs über den Mühlenwall und die Ergänzung von zusätzlichen zentralen Abstellanlagen aus. Neben der Langen Straße stand die Umgestaltung der Wasserstraße durch Begrünung und Sitzmöglichkeiten im Fokus der Diskussion. Dabei gilt es im gesamten Stadtkern einen Mittelweg zwischen einem „steinernen“ mittelalterlichen Stadtkern und einer angepassten Grüngestaltung zu finden. Kleine Beete oder Blumenkübel sowie Neupflanzungen von Bäumen können dabei zu einer grüneren Innenstadt führen. Diese können durch Eigeninitiative von den Bewohner*innen gestaltet und gepflegt werden. Wichtig ist es, die verschiedenen Grünzonen zu vernetzen und die Gestaltung der Emsaue und Umflut mit einzubinden.

Die Stadteingänge bilden einen festen Bestandteil der städtischen Identität und sollten als städtebauliche Entrees hervorgehoben werden. Interessant wäre die Bespielung jedes Eingangstors durch eine andere Nutzung. Eine Rekonstruktion der Stadttore wird dabei abgelehnt. Stattdessen sollen die Tore markiert, auf die Historie hingewiesen und die generelle optische Aufwertung der Eingangssituationen erzielt werden. Die Gestaltung der Stadteingänge sollte durch eine angemessene Beschilderung der Innenstadt anhand von Hinweistafeln und Orientierungstelen unterstützt werden.

Zur Belebung der Innenstadt spielen unterschiedliche Nutzungen aber auch die Gestaltung des öffentlichen Raums eine wichtige Rolle. Ein Branchenmix mit unterschiedlichen Dienstleistungen und Einzelhandelsangeboten, aber auch nichtkommerziellen Angeboten kann Chancen für die vorhandenen Leerstände bieten. Bei der Gestaltung der öffentlichen Räume wurde hervorgehoben, dass Elemente, die die Aktivität der Menschen fördern, die Innenstadt beleben. Dies könnten z.B. Spielelemente für Kinder und Erwachsenen aber auch temporäres Stadtmobiliar zum Sitzen und Spielen sein.

Das zweite Akteur*innengespräch bezog sich auf die Themen „*Mobilität und Infrastruktur*“. Dabei wurde ausführlich die Bedeutung der innerstädtischen PKW-Stellplätze diskutiert, da diese für den ansässigen Einzelhandel überlebenswichtig sind, jedoch eine Störung des historischen Stadtbildes, der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen bedeuten. Insgesamt wurde der PKW-Verkehr in der Innenstadt sehr kontrovers diskutiert. Während sich einige Akteur*innen eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs vorstellen konnten, wurde dies von Anderen grundsätzlich abgelehnt. Insbesondere die Vertreter*innen des Einzelhandels merkten an, dass viele Kund*innen auf das Auto angewiesen sind und innerstädtische Parkplätze die Wiedenbrücker Innenstadt in der Konkurrenz zum Online-Handel stärken. Um alternative Verkehrsmittel zu fördern, soll der Radverkehr ausgebaut und gestärkt werden. Ziel ist ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr, sowie eine zukunftsfähige Entwicklung der innerstädtischen Straßen. Eine mögliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs ist die Etablierung

einer Ost-West-Verbindung durch die Stadtmitte. Darüber hinaus merkten einzelne Teilnehmer*innen an, dass die Wasserstraße und die Lange Straße eine Überarbeitung des Straßenquerschnitts und eine Geschwindigkeitsreduzierung benötigen. Die Wasserstraße könnte zu einer Fahrradstraße umgestaltet werden. Ergänzend wurde angemerkt, dass die Abstell- und Ladeinfrastruktur für Fahrräder ergänzt werden sollte. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für Passant*innen und Tourist*innen durch eine erweiterte Beschilderung von wichtigen Zielen und Wegen durch die Innenstadt. Ergänzend wird sich eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, insbesondere zum Bahnhof in Rheda, gewünscht.

Im Rahmen des dritten Akteur*innengesprächs wurden die Themen „*Gemeinschaft und Zusammenhalt*“ und „*Funktionsvielfalt und Versorgung*“ behandelt. Zentrale Akteurin für eine aktive Gemeinschaft und die Stärkung der Stadtgesellschaft könne aus Sicht der Teilnehmer*innen die Kloster Wiedenbrück eG bilden, welche eine immer größer werdende Nachfrage nach nicht-kommerziellen Angeboten verzeichnet. Dies führt zu einer verstärkten sozialen und kulturellen Flächennachfrage, sodass über eine Erweiterung des Angebots an passenden Räumlichkeiten nachgedacht werden sollte.

Um im Sinne der Funktionsvielfalt die Nutzung des öffentlichen Raums zu fördern, wurde vorgeschlagen im Bereich der Fußgängerzonen und Plätze Wasserelemente zu integrieren. Im Zuge der Umgestaltung der innerstädtischen Plätze sollte darauf geachtet werden, dass der Büschers Platz nicht neben dem Markt und Kirchplatz zu einem Platz „zweiter Klasse“ wird. Die Funktionsvielfalt der öffentlichen Räume umfasst auch die Integration von Aufenthaltsflächen für Kinder und Jugendliche. Ein möglicher Ort ist der Schulhof, welcher umgestaltet und außerhalb des Schulbetriebes für unterschiedliche Nutzer*innen zu Verfügung stehen könnte. Dabei ist es wichtig auf mögliche Konfliktpotentiale mit Anwohner*innen zu achten.

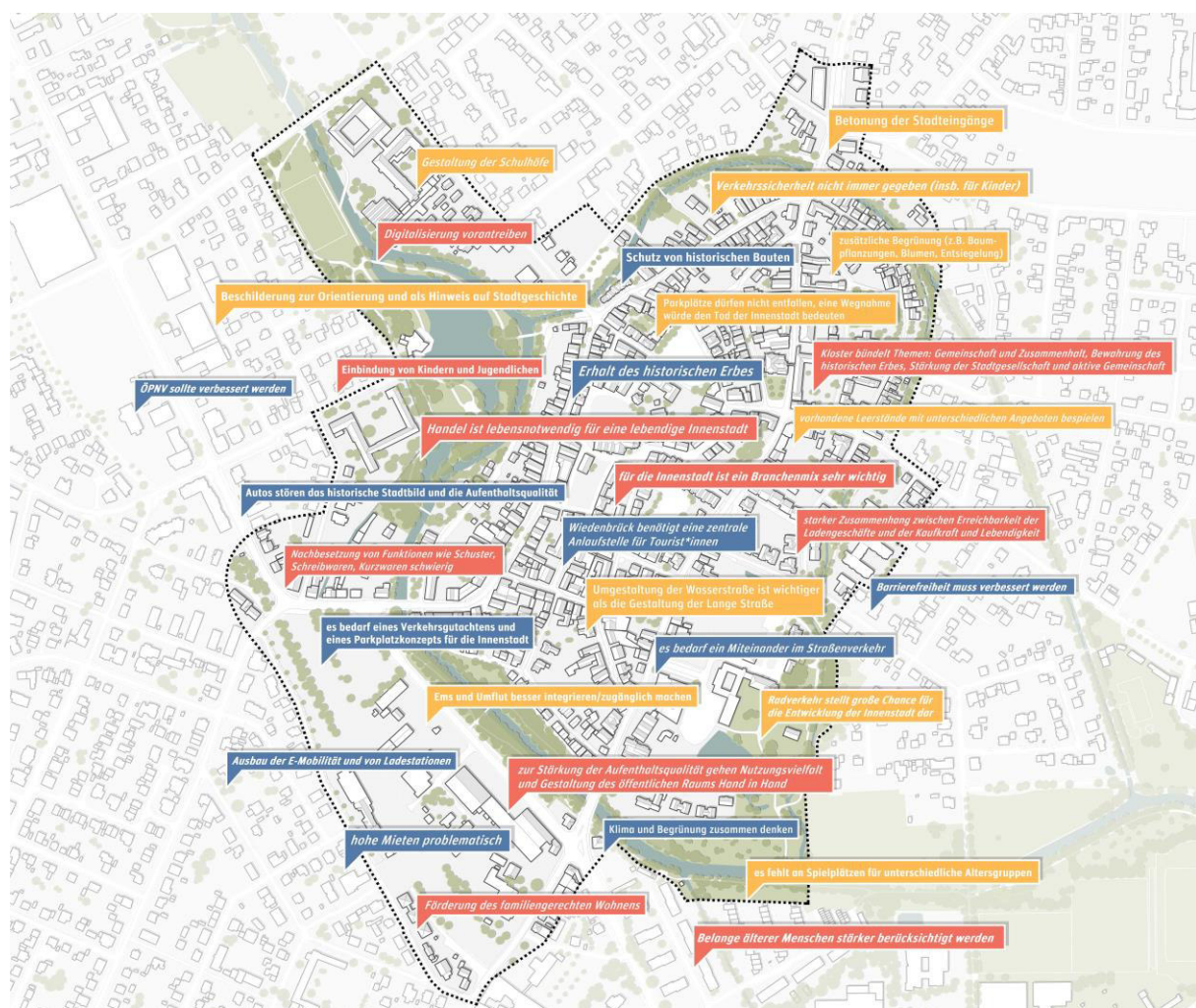
Für das Haus Hemmelmann wurden unterschiedliche Nutzungsvorschläge angebracht. Um den historischen Wert des Gebäudes hervorzuheben, wurde vorgeschlagen eine Anlaufstelle für Tourist*innen

oder an das Stadtmuseum angegliederte Nutzungen zu etablieren.

Insgesamt spielt der Wunsch nach einer Stärkung des Wohnraums in der Wiedenbrücker Innenstadt eine wichtige Rolle. Der Fokus liegt hier auf familiengerechtem Wohnraum mit großzügigen Wohnungsschnitten und Gartenflächen und dem Generationswechsel bei historischen Immobilien. Neben Wohnnutzungen unterstützen Handel, Gewerbe und Dienstleistungen die Vielfalt der Wiedenbrücker Innenstadt. Problematisch sind aus Sicht mehrerer Teilnehmer*innen jedoch steigende Mieten, welche die Etablierung von Kunsthandwerk, Start-Ups oder Anbieter*innen von Spezialsortimenten erschweren. Außerdem ziehen außerhalb der historischen Innenstadt verortete Handelsnutzungen die Kund*innen aus dem Stadtzentrum und sorgen für zunehmenden Leerstand. Bei der Planung von neuen Einzelhandelsstandorten muss deshalb der Altstadtbereich mitgedacht und in den Fokus gerückt werden.

Als schwierig wird zudem die Nachbesetzung von Dienstleistungen, wie einer Schusterei, Schreibwaren und Kurzwaren gesehen, die die Funktionsvielfalt in der Innenstadt steigern könnten.

Einen weiteren Diskussionspunkt bildete der Umgang mit historischen Gebäuden und Neubauten. Die Gebäude prägen das Stadtbild und seien für die Identität des Ortes von großer Bedeutung. Für Leerstände oder sanierungsbedürftige historische Gebäude bedarf es daher Nachnutzungskonzepte und Anreize für eine Instandsetzung. Angemerkt wurde zudem, dass durch den Fokus auf die örtliche Fachwerkarchitektur andere Bauepochen vernachlässigt werden. In dem Zusammenhang wurde der Wunsch geäußert, einen stärkeren Schutz von historischen Bauten außerhalb des Fachwerks und eine Integration von Neubauten zu ermöglichen.



Zusammenfassung Akteur*innengespräche

Bürger*innenforum und begleitende Online-Beteiligung

Auf die Beteiligung der Akteur*innen folgte zwischen dem 24.07 und dem 31.08.2021 eine erneute Onlinebeteiligung sowie ein öffentliches Bürger*innenforum. Dieses fand am 30.09.2021 in der Aula des Ratsgymnasiums statt und wurde von rd. 65 Teilnehmer*innen besucht.

Schwerpunkt des Termins war die Diskussion von Maßnahmenvorschlägen, die im Vorfeld erarbeitet wurden und vielfach auf Anregungen seitens der Bürgerschaft und der Akteur*innen aus den vorangegangenen Beteiligungsschritten basierten. Um thematische Schwerpunkte zu setzen und die Diskussion zu erleichtern, wurden für den Diskussions teil vier Kleingruppen zu den Themen „Stadt bild und Gestaltung“, „Mobilität und Infrastruktur“, „Funktionsvielfalt und Versorgung“ sowie „Gemeinschaft und Zusammenarbeit“ gebildet.

Ein übergeordnetes Thema war die *Gestaltung des Stadtbildes* und die *Denkmalpflege*. Das historische Erbe Wiedenbrücks spiele eine wichtige Rolle für die Identität der Stadt und insbesondere Gebäude aus der Jahrhundertwende, die Backsteinbauten und die Künstlerhäuser der Wiedenbrücker Schule wurden von den Bürger*innen als erhaltens- und schützenswert angesehen. Die Besonderheiten und Denkmalkwerte des historischen Stadtkerns gelte es zu stärken, gleichzeitig schaffe der Fokus auf die Fachwerkarchitektur eine Art unerwünschtes Freilichtmuseum. Die Teilnehmenden diskutierten außerdem über das Zusammenspiel zwischen historischer und neuzeitlicher Gebäudearchitektur, worin eine große qualitative Diskrepanz bestünde. Es wurden einheitliche Gestaltungsregeln für Gebäude, Außengastronomie und Werbeanlagen gefordert sowie die Förderung von Umgestaltungsvorhaben. Insbesondere bei zukünftigen Bauvorhaben solle Alt und Neu verbunden werden.

Ein weiteres Thema war die *Gestaltung des öffentlichen Raumes*. Die Teilnehmenden bemängelte fehlende Räume, die durch alle Generationen nutzbar seien. Der Stadtraum solle für alle Bürger*innen verschiedener Altersgruppen erlebbar sein. Wiedenbrücks Stadtkern sei nicht barrierefrei und es fehlen an einigen Orten Sitzbänke. Insbesondere für ältere

Menschen sei dieser Aspekt von besonderer Bedeutung. Das vorhandene Stadtmobiliar gelte es zu ergänzen, z.B. durch weitere Bänke und Beleuchtung und die Neupflanzung von Bäumen. Wasserelemente seien eine gute Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität durch gestalterische Maßnahmen zu steigern. Parkende PKW wurden als Belastung des öffentlichen Raumes identifiziert und eine Tiefgarage unter dem Büschers Platz vorgeschlagen. Standorte zum Verweilen machten den öffentlichen Raum erlebbar und bisher nicht betrachtete, ungenutzte Standorte, wie z.B. der Platz der ehemaligen Rats herrenwiese, sollten entsprechend umgestaltet werden. Die Teilnehmenden waren sich einig, dass zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität die Gestaltung des öffentlichen Raumes und das Stadtbild Hand in Hand gehen müssen.

Ebenfalls wurde die *Gestaltung von Straßen* diskutiert. Die Bürger*innen betonten die Herausforderung, dass die Straßenräume verschiedenen Nutzungen gerecht werden müssen. Aufenthaltsqualität, Mobilität für alle, Handel und Gastronomie müssten in Einklang gebracht werden. Die Gestaltung der Straßenräume solle eine klare Hierarchie ablesbar machen und es solle eine Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen geben. Gleichzeitig solle es auch ein Miteinander im Straßenverkehr geben. Die Diskussion um die mögliche Reduzierung von Parkplätzen auf der Langen Straße und der Wasserstraße wurde kontrovers geführt. Während derartige Lösungen teilweise begrüßt wurden, sah die Mehrheit der Teilnehmer*innen die Gefahr, dass dies zu einer Kaufkraftverminderung und zu einer Schwächung der Innenstadt führen könne. Eine Umgestaltung der beiden Straßen sei auch ohne massive Veränderungen des ruhenden Verkehrs möglich, eine Ausweisung als Fahrradstraße sei nicht sinnvoll, da es zu Einbußen der anliegenden Einzelhändler kommen könne. Gleichzeitig wurde der Durchgangsverkehr als störend empfunden. Durch den Lückenschluss des Südrings würde eine deutliche Verkehrsentslastung erwartet, welche bei der Umgestaltung Beachtung finden solle. Zum Thema Radverkehr wurde eine Führung über den Mühlenwall und zur Unterbringung von Stellplätzen eine Tiefgarage unter dem Büschers Platz vorgeschlagen. Abschließend wurde ein Verkehrskonzept

gefordert, welches die Verkehrs- und Parkplatzsituation näher beleuchtet.

Bei der Diskussion um den *Markt und Kirchplatz* wurde der Erhalt der Lebendigkeit der Plätze hervorgehoben. Die unterschiedlichen Nutzungen, die bisher auf den beiden Plätzen stattfinden dürften durch eine Umgestaltung nicht beeinträchtigt werden. Die beiden Plätze sollten einheitlich gestaltet werden, um deren Zusammengehörigkeit zu betonen. Die Sichtachsen vom und zum Platz wurden als Qualität erkannt und sollten betont werden. Für die Steigerung der Aufenthaltsqualität der Plätze wurden transportable Pflanzkübel als mobile Grünelemente vorgeschlagen. Diese würden die Nutzbarkeit der Plätze zu Veranstaltungszwecken nicht einschränken.

Thematisiert wurden zudem die Aspekte *Grünflächen/Begrünung und Wasser*. Zur Stärkung des Stadtbildes und zur Verbesserung des Mikroklimas in der Stadt wurden eine zusätzliche Begrünung z.B. durch Pflanzungen von Bäumen und Blumen und die Entsiegelung von Flächen vorgeschlagen. Gleichzeitig wurde betont, dass die Pflege der Grünflächen zu verstetigen sei. Der Grünring um den historischen Stadtkern entlang der Ems und Umflut wurde als Potential erkannt, in den die Gewässerstrukturen jedoch besser integriert und zugänglicher gemacht werden sollten. Die Idee mobiler Grünelemente wurde begrüßt. Die Teilnehmenden wünschten sich außerdem die Möglichkeit sogenannte Baumpatenschaften für Bäume oder Beete übernehmen zu können, wie es in anderen Städten bereits möglich sei. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück könne die Beete anlegen und die Bürger*innen übernehmen die Pflege. Ein Schild zur Kennzeichnung der Beete sei denkbar.

Zusätzlich wurden Ideen zur *Lebendigkeit des Stadtkerns* gesammelt. Das Thema wurde insbesondere im Zusammenhang mit dem Thema des Einzelhandels diskutiert. Handel sei lebensnotwendig für eine lebendige Innenstadt. Eine Vielzahl an Angeboten z.B. durch Einzelhandelsläden, Gewerbe und Ärzten solle die Innenstadt beleben. In diesem Zusammenhang wurden fehlende Räume, die allen Generationen zur Nutzung offenstehen bemängelt.

Stadtgestaltung wurde als Grundlage für die qualitative Entwicklung der Innenstadt identifiziert.

Abschließend stand die Umsetzung großer Projekte im Zentrum der Diskussion. Insbesondere die Entwicklung „Auf der Schanze“ wurde hervorgehoben. Es bestünden gute Konzepte, die es weiterzuentwickeln gelte. Es zeigte sich das Gefühl der Bürger*innen, dass große Projekte wie dieses oftmals unbeachtet blieben. Für neue Projekte allgemein gelte diese „weit zu denken“, das hieße langfristig und vorausschauend bezüglich der Bedarfe und Handlungserfordernisse. Nur so könne Wiedenbrück nachhaltig weiterentwickelt werden.

Ämterkonferenzen

Zur erfolgreichen Umsetzung des ISEK ist die verwaltungsinterne Zusammenarbeit von besonderer Bedeutung. Zu diesem Zweck wurden zwei interne Ämterkonferenzen durchgeführt. Während bei der ersten Ämterkonferenz am 10.01.2020 eher allgemeine Bedarfe abgefragt wurden, ging es beim zweiten Termin am 15.11.2021 um die Diskussion der konkreten Maßnahmenentwürfe. Teilgenommen haben Mitarbeiter*innen aus den verschiedenen Fachämtern der Stadtverwaltung, wie Immobilienmanagement, Soziales und Bürgerservice, Jugend, Bildung und Sport sowie Stadtplanung/Bauordnung und Tiefbau. Ergänzend nahmen auch Akteur*innen von Flora Westfalica GmbH, der „Lokalen Agenda“ sowie der Wirtschaftsförderung teil. Die Ergebnisse und Diskussionen der Konferenzen sind stets in die Erarbeitung des ISEK eingeflossen.

Integration der Beteiligungsergebnisse

Die genannten Beteiligungsformate sind von großer Bedeutung für das ISEK. Durch sie kann die große Sach- und Ortskenntnis der Beteiligten für den Planungsprozess genutzt und eine Planung vorbereitet werden, die auch die Bedürfnisse der Betroffenen beachtet. Unabhängig von den Beteiligungsformaten zeigte sich bezüglich der diskutierten Themenfelder eine weitgehende Übereinstimmung der Einschätzungen aus der Bürgerschaft mit denen der beteiligten Planer*innen aus der Stadtverwaltung und dem Planungsbüro. Vielfach konnten die in der Analyse gewonnen Erkenntnisse durch detaillierte

Informationen und Einschätzungen ergänzt werden. Vereinzelt gab es selbstverständlich auch Meinungen von Bürger*innen, die der Einschätzung der Planer*innen widersprachen.

In diesem Abschnitt soll aufgezeigt werden, wie die Anregungen aus dem Beteiligungsprozess in die weitere Erarbeitung des ISEK eingeflossen sind und welche Projekte und Maßnahmen hieraus entwickelt wurden. Zur besseren Übersicht geschieht das nach einer thematischen Sortierung. Aufgrund der sehr umfangreichen Beteiligung kann hier nicht auf jede einzelne Anmerkung eingegangen werden, es werden aber alle zentralen und vielfach genannten Themen aufgegriffen.

Stadtraum und Denkmalpflege. Dem vielfach geäußerten Wunsch nach einem Erhalt der attraktiven historischen Bausubstanz sowie den Anregungen zur Sicherung einer hohen Gestaltungsqualität bei Neubauten soll mit einer *Gestaltungssatzung und -handbuch* Rechnung getragen. Auch die angesprochenen Vorgaben zur Sicherung einer hohen Qualität beim Gastronomiemobiliar können über diese Maßnahme umgesetzt werden. Über die Satzung hinaus sollen das *Haus-, Hof- und Fassadenprogramm* neu aufgelegt werden. Die zahlreichen Anregungen zum Erhalt von historischen Bauten werden durch eine Maßnahme zur *Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden* berücksichtigt. Der vielfach vorgetragenen Kritik an der Gestaltung des öffentlichen Raums und den unattraktiven Stadteingängen soll mit einem *Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum und die Stadteingänge* begegnet werden. Während der Ausarbeitung können alle Vorschläge aus der Bürgerschaft intensiv geprüft und anschließend umgesetzt werden. Mit verschiedenen *Entwicklungsverfahren für den Bereich „Auf der Schanze“* sollen zudem die Ideen zur gestalterischen und funktionalen Entwicklung des großflächigen, innerstädtischen Areals berücksichtigt werden.

Grün-, Freiräume und Gewässer. Die zahlreichen detaillierten Anmerkungen zur Gestaltung der Freiräume werden bei möglichen Straßenumbauten und Platzgestaltungen berücksichtigt. Die formulierten Probleme werden somit als Bestandteil möglicher Aufgabenstellung begriffen. Dies betrifft beispiels-

weise Anmerkungen zu Zugangsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, der Schaffung von Aneignungsräumen oder der Verbesserung des Stadtmobiliars. Bei den wichtigen zentralen Freiräumen soll dabei, wie durch die Teilnehmenden angeregt, die Gestalt- und Funktionsfähigkeit erhalten und gestärkt werden. Hierzu sollen vorbereitende *Qualifizierungsverfahren* durchgeführt und darauf aufbauend die *Gestaltung und Aufwertung von Kirchplatz, Büschers Platz und Markt* vorangetrieben werden. Der Idee zur Ausweitung des Stadtgrüns und Verbesserung des Stadtklimas soll durch ein Konzept für *Innerstädtische Baumpflanzungen* Rechnung getragen werden.

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur. Beim Thema der ortsverträglichen Mobilität zeigten sich grundsätzlich viele Übereinstimmungen zwischen den Meinungen der Bürgerschaft und der Analyse des Planungsbüros. So wurde die Dominanz des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs sowie die zu geringe Beachtung des Umweltverbundes in vielen Anmerkungen benannt. Gleichzeitig ist aus der Beteiligung (insbesondere der Akteur*innen) aber auch ablesbar, dass eine mögliche Reduzierung des PKW-Verkehrs (speziell des Parksuchverkehrs) und eine partielle Veränderung des Parkplatzangebotes nicht zu Lasten von Handel, Gastronomie und Tourismus gehen darf. Aus diesem Grund soll zuallererst ein übergreifendes *Verkehrskonzept* für die Innenstadt erstellt werden, das diese Aspekte beachtet und gegeneinander abwägt. Ein Gesamtkonzept ist auch deshalb notwendig, weil jede Einzelmaßnahme Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem hat. Beim Thema der Mobilität gab es sehr viele Hinweise aus der Bürgerschaft, die bei der konkreten Planung und Umsetzung von Projekten nützlich sein können. So sollen die Anmerkungen zur Barrierefreiheit oder den Standorten für Fahrradabstellanlagen in alle konkreten Einzelmaßnahmen einfließen, beispielsweise in die *Aufwertung des Kirchplatzes, der Gestaltung und Aufwertung von Markt und Wasserstraße* sowie die *Gestaltung und Neuordnung des Büschers Platz*. Es wurde die Einrichtung einer durchgängigen Fußgängerzone inklusive der daraus resultierenden Sperrung der Straße „Markt“ angeregt, die aber aufgrund vieler gegenläufiger Anregungen zunächst nicht weiterverfolgt wird. Sollten sich im Zuge der Erarbeitung des Verkehrsgutachtens sinnvolle Möglichkeiten zur Umleitung der

PKW-Verkehre und eine Verträglichkeit für Handel, Gastronomie und Tourismus ergeben, kann die ursprüngliche Idee unter Beteiligung der entsprechenden Akteur*innen ggf. wieder aufgegriffen werden. Gleiches gilt für die Veränderung des Parkplatzangebots auf dem Büschers Platz oder entlang der zentral gelegenen Straßen, wie beispielsweise der Langen Straße. Die vielfältigen Anmerkungen zum Thema des Radverkehrs münden in der *Aufwertung des Radwegenetzes* sowie dem *Innenstadtring Radverkehr*. Auch die zahlreichen Beiträge zur geringen Verkehrssicherheit an den Stadteingängen fließen in die ISEK-Maßnahmen ein, hier soll insbesondere die *Aufwertung der Stadteingänge bei Langenbrücker Tor/Lange Straße* Abhilfe schaffen. Der von den Akteur*innen angeregte Ausbau der Elektromobilität soll bei verschiedenen Umbauprojekten von Straßen und Plätzen integriert werden.

Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit. Die zahlreichen Kommentare zum Thema Handel und Leerstand seitens der Bürgerschaft zeigen einen deutlichen Handlungsbedarf in diesem Bereich. Insbesondere die Benennung von Leerständen als größtem Zukunftsrisiko seitens der Akteur*innen rücken das Thema stärker in den Fokus, als es durch die Planer*innen in der Analyse wahrgenommen

wurde. Aus diesem Grund bekommt ein Stadtteil*management* sowie die Einrichtung eines *Verfügungsfonds* eine große Bedeutung. Die zahlreichen Wünsche aus der Bürgerschaft zu einem qualitätvollem und individuellerem Einzelhandels- und Gastronomieangebot sollen hierbei berücksichtigt werden. Gleiches gilt für die *Entwicklungsverfahren „Auf der Schanze“*. Die *Umnutzung des Klosters* wird aufbauend auf den vielen Anmerkungen der Teilnehmenden als großes Potential zur funktionalen Ergänzung des Stadtkerns verstanden. Das Gebäude soll enger Abstimmung mit der Kloster Wiedenbrück eG zu einer Gemeinbedarfseinrichtung ausgebaut werden.

Gemeinschaft und Zusammenhalt. Auch im Themenfeld Gemeinschaft und Zusammenarbeit wurden zahlreiche Ideen der Bürger*innen berücksichtigt. So soll sich der vielfach geäußerte Wunsch nach mehr *Aktivitätszonen für Jugendliche* widerspiegeln. Auch ist eine konkrete Planung in enger Kooperation mit Vertretern der Zielgruppe angedacht. Ebenso soll dem vielfach geäußerten Wunsch nach *Fortlaufenden Beteiligungsformaten* im ISEK Rechnung getragen werden. Ziel soll es sein, die Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit als festen Bestandteil der zukünftigen Entwicklung in Wiedenbrück zu verstehen.

TEIL E | HANDLUNGSPROGRAMM

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Evaluation sowie die Auswertung der verschiedenen Beteiligungsformate zeigen deutliche Handlungserfordernisse aber auch Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtkern von Wiedenbrück auf. Auf dieser Grundlage umfasst das ISEK eine Vielzahl untereinander abgestimmter Projekte, mit denen der Stadtkern integriert weiterentwickelt werden soll. So ergibt sich ein System aus übergeordneten Leitzielen, zentralen Handlungsfeldern und konkreten Maßnahmen, welches einen umfangreichen Überblick über die zukünftige Entwicklung des Stadtkerns aufzeigt.

Die ausgearbeiteten Ziele, Grundsätze und Entwicklungsmaßnahmen bauen auf den mit dem Masterplan 2020+ formulierten Leitlinien für die räumliche Entwicklung der Gesamtstadt Rheda-Wiedenbrück sowie den Leitlinien und Handlungsempfehlungen des IHK Wiedenbrück aus dem Jahr 2011 auf. Insgesamt werden damit die räumlichen Potentiale Wiedenbrücks erkannt, herausgearbeitet und gestärkt. Die Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen sind dabei nicht als starre Elemente, sondern als Eckpfeiler der Entwicklung zu verstehen, die stetig auf ihre Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst werden müssen.

Leitziele und räumliches Leitbild

Mit der Ausarbeitung des ISEK gilt es, einen Rahmen für die Weiterentwicklung des Stadtkerns von Wiedenbrück aufzuzeigen. Aus diesem Grund werden übergeordnete Ziele und Grundsätze für die räumliche Siedlungsentwicklung formuliert. Sie bilden Ortsspezifika ab und entsprechen damit den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung sozialer, ökonomischer und ökologischer Belange. Die Querschnittsthemen Chancengleichheit, demografischer Wandel sowie Nachhaltigkeit und Klimaschutz werden im Rahmen aller Themen betrachtet und fließen so in die Ausarbeitung der Ziele und Handlungsfelder mit ein.

Bewahrung des historischen baukulturellen Erbes. Der historische Stadtkern Wiedenbrücks ist wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen und kulturellen Erbes der Stadt und Region. Aus diesem Grund bildet sein Erhalt und seine behutsame Erneuerung den Kern des ISEK.

Der Grundriss Wiedenbrücks mit seiner historischen Bausubstanz stellt eine wertvolle Grundlage für die gezielte städtebauliche Weiterentwicklung dar. Dabei gilt es jedoch nicht, vorhandene Qualitäten und Strukturen lediglich zu bewahren. Vielmehr müssen sie gemeinsam weiterentwickelt und um neue Akzente ergänzt werden können. So geht es darum, vorhandene Potentiale zu erkennen und daraus Synergien zwischen Alt und Neu bei der Entwicklung des Wiedenbrücker Stadtkerns herzustellen. Die Orientierung an den historischen städtebaulichen Strukturen liefert hierbei erste Ideen, Ansätze und Vorgaben für zukünftige planerische Konzepte. So gilt es, eine Entwicklung an der Schnittstelle zwischen Historie und Gegenwart aufzuzeigen, um den wachsenden Herausforderungen, denen sich Wiedenbrück aktuell gegenübersteht, zukunftsfähig zu begegnen.

Erhalt und klimagerechte Weiterentwicklung des Stadtbildes und -charakters. Das Stadtbild nimmt entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität von Städten und Gemeinden und erfüllt dabei sowohl ästhetische, ökologische, ökonomische als auch soziale Aspekte. Insbesondere in historischen Stadt- und Ortskernen bestimmt das Bild einer Stadt dessen Charakter maßgeblich.

Aus diesem Grund gilt es den historischen Stadtgrundriss und die vorhandenen, gewachsenen Strukturen Wiedenbrücks zu bewahren. Vorhandene Gebäude, Freiräume, Straßen und Raumbezüge dienen als Orientierung für eine klimagerechte Weiterentwicklung des Stadtkerns. Eine besondere Stellung nimmt die historische Bausubstanz ein. Sie gilt es zu schützen und zu pflegen, um den Charakter des historischen Stadtkerns zu erhalten.

Die Möglichkeit, die allgemeine und persönliche Geschichte am Ort festzumachen, hängt dabei entscheidend davon ab, den Ort mit historischer Bedeutung besetzen zu können. Es ermöglicht die Vergewärtigung der und das Nachdenken über die Vergangenheit. Die Ausrichtung des ISEK steht daher in engem Zusammenhang mit der Bewahrung von Identität und Charakter des Ortes. Auf diese Weise kann das städtebauliche und kulturelle Erbe Wiedenbrücks bewahrt und zukünftigen Generationen überliefert werden.

Gestaltung attraktiver, zukunftsfähiger und urbaner Frei- und Grünräume. Der öffentliche Raum bildet als Gerüst und Gliederungselement eines jeden Ortes und wird als zentrales Element der europäischen Stadt bewertet. Er bietet die Möglichkeit zur Vernetzung, Orientierung, Kommunikation und Austausch und stellt damit einen entscheidenden Faktor bei der Bewertung der Lebensqualität dar. Seine Gestaltung ist damit wichtiger Baustein bei der Entwicklung des Stadtkerns in Wiedenbrück.

Der Stadtkern wird maßgeblich durch die abwechslungsreiche Raumfolge aus Straßen, Plätzen und Grünräumen geprägt. Um die Naherholungsfunktion der Grün- und Freiräume zu stärken, sind deren Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualitäten zu erhalten und falls nötig zu verbessern. Auch ist ihre Vernetzung untereinander zu stärken. Die klimagerechte Aufwertung und Belebung der zentralen öffentlichen Räume stehen dabei im Vordergrund der Entwicklung. So wird den Frei- und Grünräumen eine deutlich größere Bedeutung als attraktiver und nachhaltiger Natur- und Erholungsraum sowie als verbindendes Element innerhalb des Stadtkerns zuteil.

Erhalt und Weiterentwicklung der Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit. Der Wiedenbrücker Stadtkern ist zentraler Versorgungsbereich sowie wichtiger Wirtschafts-, Bildungs- und Freizeitstandort. Dementsprechend zeichnet er sich durch eine große Nutzungsvielfalt mit einer Vielzahl inhabergeführter Einzelhändler, Dienstleister und Gastonomen aus, die den Ort in besonderer Weise prägt.

Der Fokus der Entwicklung liegt daher auf der Stärkung und Weiterentwicklung eines vitalen und funktionsgemischten Stadtkerns. Durch den Erhalt und den Ausbau vorhandener Infrastruktur-, Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen wird der Stadtkern gestärkt und als zentraler Mittel- und Treffpunkt sowie Versorgungsbereich erkennbar gemacht. Auch gilt es, die gut ausgebaute soziale Infrastruktur aufrecht zu erhalten und zu stärken. Die zentralen Nutzungen richten sich an den zukünftigen Anforderungen aus.

Sicherung als attraktiver und zukunftsfähiger Wohnstandort. In den letzten Jahrzehnten lässt sich verstärkter Zuzug von Menschen in die Innenstädte und Stadtkerne feststellen. Dabei sind es nicht nur die traditionellen Interessenten, sondern verstärkt auch junge Familien mit Kindern oder Menschen im mittleren Alter, die die Vorteile des urbanen Lebens mit seinen kurzen Wegen, der umfassenden Versorgung und den neuen Möglichkeiten zur persönlichen Entfaltung immer mehr zu schätzen wissen.

Im Sinne der Weiterentwicklung des Stadtkerns in Wiedenbrück ist es daher nötig, eine Verbindung zwischen den historischen Gegebenheiten und den aktuellen (Wohn-)Trends aufzuzeigen, um daraus Ideen für die Zukunft zu entwickeln. So behält die große Bedeutung der Wohnfunktion im Stadtkern Wiedenbrücks für alle Nachfragegruppen einen hohen Stellenwert und wird um neue Angebote für bisher unterrepräsentierte Gruppen ergänzt. Wohnungs- und Wohnumfeldqualitäten werden verbessert und den neuen Anforderungen angepasst. Ziel ist es, neue Haushaltsformen, individualisierte Lebensstile und differenzierte Wohnvorstellungen sowie attraktive und flexible Wohnangebote zu ermöglichen. Der historische Wohnungsbestand nimmt dabei eine gesonderte Stellung ein, den es zu sichern und behutsam zu erneuern gilt.

Stärkung einer aktiven und intakten Gemeinschaft für alle Altersgruppen. Die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist wichtige Voraussetzung für eine intakte städtische Gemeinschaft. So bezieht sich das Miteinander im stadtplanerischen Sinne auf die Schaffung von Möglichkeitsräumen. Bürger und sonstige Akteure in Wiedenbrück benötigen Räume zum Austausch, zum

Verweilen und zur Bewegung und müssen ebenso an Entscheidungsprozessen mitwirken können. Die frühzeitige Einbeziehung der direkt betroffenen Akteure an Planungs- und Entscheidungsprozessen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmen des ISEK nimmt diesbezüglich eine besondere Stellung ein.

Ausbau der orts- und klimaverträglichen Mobilität. Seit Mitte des letzten Jahrhunderts hat das Auto den Verkehr in den Städten geprägt. Wie in Wiedenbrück ist in vielen anderen Städten die Verkehrsinfrastruktur in der Nachkriegszeit und den folgenden Jahrzehnten auf die Anforderungen des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs ausgelegt worden. Durch die allgegenwärtige Debatte zu Klimawandel und Klimaschutz ist die Forderung nach einer Verkehrswende hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wieder stark in den Fokus gerückt und erfordert ein Umdenken bei zukünftigen planerischen Konzepten.

Ziel des ISEK ist es daher, den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr weiter zu stärken, um eine auf die Nutzer*innen angepasste und nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Hierfür müssen einzelne Wegeverbindungen ausgebaut oder ergänzt werden. Der Autoverkehr bleibt weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität. Insgesamt bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer*innen gegeben. Falls nötig, werden wichtige fußläufige Verbindungen und Straßen aufgewertet und den zukünftigen Erfordernissen angepasst. Sanierungsbedürftige Straßen werden so gestaltet, dass sie dem Stadtbild dienen und den historischen Charakter Wiedenbrücks widerspiegeln.

Stärkung als touristisches Ziel und Freizeitstandort. Der Tourismus hat sich in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Viele freizeitbezogene Infrastrukturmaßnahmen wurden umgesetzt und Angebote für Übernachtungs- und Tagesgäste kreiert. Die Entwicklungschancen des Tourismus liegen dabei nicht nur darin begründet, dass er ökonomische Effekte bewirkt, sondern auch die Standortattraktivität stärkt und

die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Besucher*innen, die Bevölkerung und die ansässigen Gewerbetreibenden erhöht.

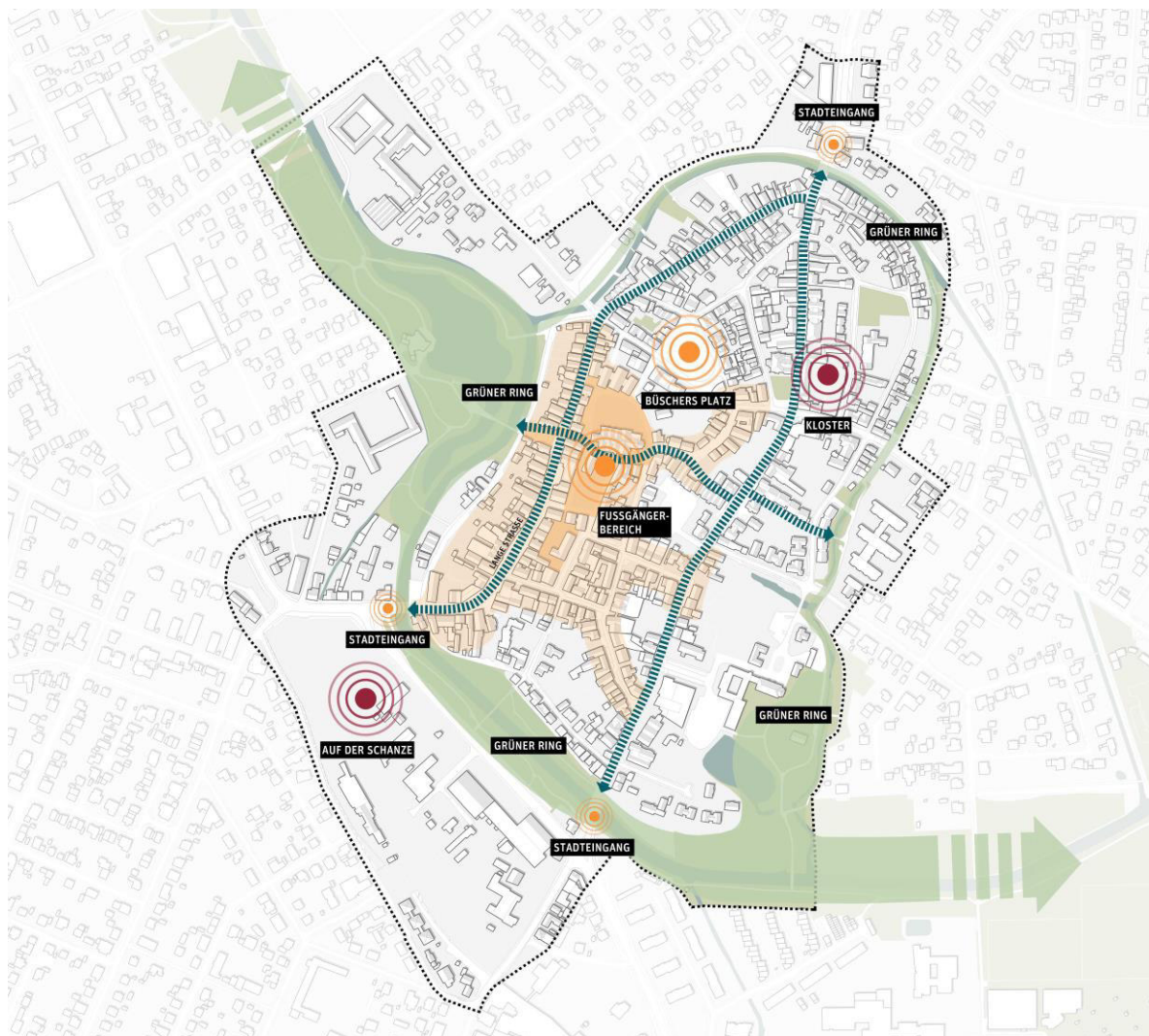
Hierauf aufbauend gilt es, die Bedeutung des Tourismus in Wiedenbrück zu stärken. Im Sinne einer erlebbaren Stadt werden touristische und freizeitbezogene Angebote erhalten, ausgebaut und besser miteinander vernetzt. Die Etablierung neuer Aktivitäten und Veranstaltungen kann neue Gäste anziehen und die Gemeinschaft stärken.

Anpassung an die Folgen des Klimawandels und Reduzierung von Treibhausgasen. Der Klimawandel verändert unsere Umwelt. Insbesondere in städtisch geprägten Umgebungen ergeben sich daraus Folgen für die Wohn-, Arbeits- und Lebensbedingungen der dort lebenden Menschen. Als Folgen der Klimaänderung treten verschiedene Wetterextreme, wie die Zunahme heftiger Stürme, extreme Trockenheit oder Überschwemmungen infolge von starkem und andauerndem Regen auf.

Es steht also außer Frage, dass als Antwort auf die Folgen des Klimawandels auch in Wiedenbrück neue, zukunftsfähige Lösungen gefunden werden müssen, welche die Siedlungs-, Verkehrs- und Gebäudeinfrastruktur ausreichend auf diese vorbereiten. Ziel ist es daher, durch vorausschauende Maßnahmen zum Klimaschutz (Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen) und zur Klimaanpassung (Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels) beizutragen, um eine nachhaltige Stadtentwicklung in Wiedenbrück zu begünstigen. Themen wie Flächeneinsparungen und -effizienz, Begrünungsmaßnahmen oder nachhaltiges Wassermanagement nehmen dabei eine zentrale Rolle ein.

Räumliches Leitbild. Räumliche Leitbilder dienen dazu, die wichtigsten Leitziele räumlich darzustellen. Hierdurch kann die angestrebte städtebauliche Entwicklung des Stadtkerns plakativ und einfach verständlich abgebildet werden.

Für die Innenstadt von Wiedenbrück wird eine Stärkung des bereits vorhandenen Grünen Rings um die Innenstadt angestrebt. Die vorhandenen Radverkehrsverbindungen in Nord-Süd-Richtung werden



Räumliches Leitbild

ausgebaut und um eine zusätzliche Ost-West-Verbindung ergänzt. Das ehemalige Kloster und die Fläche Auf der Schanze werden als bedeutende innerstädtische Potenzialflächen weiterentwickelt. Mit Markt, Kirchplatz und Büschers Platz werden die drei wichtigsten öffentliche Räume aufgewertet, auch die Stadteingänge werden gestärkt. Nach Möglichkeit werden der Kirchplatz, der Markt und der südlich angrenzende Bereich der Ratsherrenwiese zu einem größtenteils zusammenhängenden und attraktiven Bereich entwickelt.

Handlungsfelder und Entwicklungsziele

Aufbauend auf den Leitzielen werden insgesamt fünf thematische Handlungsfelder gebildet, denen jeweils spezifische Entwicklungsziele zugeordnet sind. Die Ziele bilden die wichtigsten Schwerpunkte zur Ausgestaltung der Handlungsfelder ab und zeigen darüber hinaus auf, welche zentralen Aufgaben

im jeweiligen Handlungsfeld bearbeitet werden. Die Handlungsfelder bauen auf den Themenfeldern der Analyse und des IHK von 2011 auf. Sie stellen thematisch zusammengefasste Bereiche dar, in denen die Stärken herausgearbeitet und Schwächen behoben werden.

A – Stadtbild und -charakter. Das Zusammenspiel aus historischer Bausubstanz und ansprechend gestalteten öffentlichen Räumen stellt eine besondere Qualität des Stadtkerns in Wiedenbrück dar. Die historischen Strukturen vermitteln Überschaubarkeit und eine harmonische Atmosphäre, ferner lassen die vielen Denkmäler und erhaltenswerten Gebäude eine ortstypische Bauweise erkennen. In Summe verleihen sie dem Stadtkern ein unverwechselbares Stadtbild und eine eigene Identität. Ziel ist es daher, Stadtbild und -charakter zu erhalten, zu pflegen und

behutsam weiterzuentwickeln. Der Stadtkern Wiedenbrücks soll als eigenständiger Siedlungskörper erhalten werden und seinen historischen Charakter bewahren.

Die historische, stadtbildprägende Bausubstanz dient dabei als Orientierung und liefert Ansätze und Vorgaben für zukünftige planerische Konzepte. So gilt es, sanierungsbedürftige Denkmäler zu modernisieren oder instand zu setzen, Um- oder Neubauten harmonisch in das Stadtbild zu integrieren und Lücken im Stadtgrundriss so zu schließen, dass sie den historischen Stadtgrundriss nicht stören. Neben kleineren Baulücken, die die Möglichkeit bieten ergänzende Verkaufsflächen im Einzelhandel oder ein differenziertes Wohnangebot zu ermöglichen, bietet insbesondere die Potentialfläche „Auf der Schanze“ eine große Chance das Stadtbild sinnvoll weiterzuentwickeln und die bestehende Funktionsvielfalt zu ergänzen.

Einen besonderen Stellenwert bezüglich der Erreichbarkeit und Außenwirkung nehmen die Stadteingänge ein. Die Zufahrten zum Stadtkern liegen noch immer an den historischen Standorten und prägen den Stadtgrundriss. Weitere neuzeitliche Eingänge sind hinzugekommen. Insgesamt wurden sie jedoch nicht als Stadteingänge ausgebildet und lassen den Übergang zum Stadtkern Wiedenbrücks nicht ablesen. Ziel ist es daher, die Stadteingänge durch eine angepasste Gestaltung zu markieren, um so eine angemessene Überleitung in den historischen Kern zu gewährleisten.

Voraussetzung für diese Entwicklungen ist es, den Wert der historischen Stadt anschaulich zu vermitteln, um somit den Blick für die bedeutende Baukultur in Wiedenbrück zu stärken. Die Mitgliedschaft Wiedenbrücks in der Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadt- und Ortskerne NRW“, die Modellstudie „Historie weiterentwickeln“ sowie die bestehenden planerischen Instrumente, wie beispielsweise die Gestaltungssatzung oder das Fassadenprogramm, sind in diesem Zusammenhang wichtige Bausteine, die es fortzuführen und gegebenenfalls auszubauen gilt.

Entwicklungsziele im Handlungsfeld A – Stadtbild und -charakter:

- Bewahrung der historischen Qualitäten und Gestaltungsmerkmale
- aktive und klimagerechte Gestaltung des Stadtbildes
- Stärkung der baulichen Identität und Außenwahrnehmung
- Erhalt und Erneuerung der prägender Bausubstanz
- Vermittlung von Baukultur
- klimagerechte Innenentwicklung und Entwicklung von Potentialflächen

B – Grün-, Freiräume und Gewässer. Die vorhandenen Grün- und Freiräume bieten besondere freiräumliche Qualitäten, die es zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt. Im Fokus steht daher die klimagerechte Aufwertung und Belebung zentraler Platz- und Straßenräume. Auf diese Weise wird das Stadtbild gestärkt sowie die Aufmerksamkeit des Stadtkerns erhöht. Der Stadtkern wird dabei auch zukünftig als Treffpunkt dienen und soziale Aufgaben übernehmen. In Kombination mit der Aufwertung öffentlicher Räume kann somit nicht nur die Aufenthaltsqualität gesteigert und der Stadtkern belebt, sondern auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung erzielt werden.

Den Gestaltungen im öffentlichen Raum ist dabei ein einheitliches Gestaltungskonzept zu Grunde zu legen, welches sowohl den historischen Kontext als auch die Funktionsfähigkeit der Freiräume berücksichtigt. Ziel ist es, die Attraktivität und Nutzbarkeit der Freiräume dauerhaft zu erhalten und weiterzuentwickeln. Ausgewählte Umbauten der letzten Jahre können dabei als positive Gestaltungsbeispiele dienen. Die Durchgrünung der Innenstadt durch ein innerstädtisches Pflanzprogramm spielt dabei eine wichtige Rolle. Als zentrale Freiräume nehmen dabei der Markt- und der Kirchplatz eine besondere Stellung ein. Sie gilt es durch eine angepasste und stadtbildgerechte Gestaltung aufzuwerten und deren Funktionsvielfalt zu stärken. Dort gilt es, neue Treffpunkte für verschiedene Generationen anzubieten, die alle sozialen Gruppen zusammenbringen und ein abwechslungsreiches Angebot für eine aktive Gemeinschaft schaffen.

Im privaten Bereich wird durch die Förderrichtlinie für den Historischen Stadtkern Wiedenbrück die

bzw. eines Lückenschlusses zwischen Süd- und Ost-ring weiterhin planerisch verfolgt. Durch den Ringschluss kann der Stadtkern umfahren werden und somit potentielle Entwicklungen im Stadtkern ermöglichen. Die Neugestaltung der Straßen sowie die Neuordnung und Organisation der Parkmöglichkeiten im Stadtkern mindert die deutliche Wahrnehmung der parkenden Autos.

Neben der Neugestaltung und Sanierung einzelner Straßen gilt es ebenso, barrierefreie Fuß- und Radwege sowie den Erhalt und Ausbau des ÖPNV-Angebots planerisch zu verfolgen. Ziel ist es, den Umweltverbund aus Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV zu stärken. Hierfür soll langfristig ein Angebot für Radfahrer*innen entstehen, dass attraktiver ist als das Angebot für den PKW-Verkehr und so zum Umstieg anregt (siehe Grafik vordere Seite). Im Zuge der Maßnahmen sollen heute mindergenutzte oder gestaltete Wegebeziehungen aufgewertet werden, um wichtige alltägliche, touristische und freizeitbezogene Ziele besser miteinander zu vernetzen und die prägenden Freiräume und Landschaftsbereiche anzubinden. Hierzu zählt die Aufwertung der Verbindung entlang der südlichen Ems sowie die Schaffung einer attraktiven Verbindung in Ost-West-Richtung des Stadtkerns über den Markt.

Entwicklungsziele im Handlungsfeld C – Ortsverträgliche Mobilität:

- Stärkung des Umweltverbundes
- Reduzierung von verkehrsbedingten Treibhausgasen
- Optimierung wichtiger Verbindungen sowie Ausbau kurzer Wege
- funktionale Aufwertung von Straßen und Wegen
- nicht störende Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Schaffung von Barrierearmut
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung des Parksuchverkehrs

D – Funktionsvielfalt und Versorgung. Der Stadtkern von Wiedenbrück bietet ein abwechslungsreiches Angebot an Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen. Ziel ist es daher, Händler, Gastronomen und Dienstleister sowie die vorhandenen sozialen Angebote zu stärken und an den Ort zu binden. So

gilt es, möglichen Funktionsverlusten entgegenzuwirken und Konkurrenzsituationen zu vermeiden.

Das bereits gut ausgebaute Nahversorgungsangebot wird erhalten und falls nötig ergänzt. Insbesondere die räumliche Nähe und Mischung der verschiedenen Nutzungen und Funktionen gilt es zu stärken, um einen lebendigen Stadtkern zu ermöglichen und die Funktionsvielfalt und damit die Versorgungssicherheit zu bewahren. Die behutsame Ausweitung neuer Angebote kann den bestehenden Besatz sinnvoll ergänzen und weiterhin eine angemessene Nutzungsmischung erzeugen. Das aktuelle Einzelhandelskonzept zeigt hierbei bereits wichtige Leitlinien zur Erreichung dieser Ziele auf. Diese gilt es zukünftig bewusst und unter Beteiligung der betroffenen Akteure umzusetzen. Die Einrichtung eines Stadtteilmanagements sowie eines Verfügungsfonds kann hierbei unterstützend einwirken.

Auch die bestehende soziale Infrastruktur mit Schulen, Kitas sowie Pflege- und Versorgungseinrichtungen wird erhalten und gestärkt. Mithilfe geeigneter Nachnutzungskonzepte wird Leerständen vorgebeugt, das bestehende Angebot sinnvoll ergänzt und eine angemessene Nutzungsmischung verfolgt. So können durch die Entwicklung von Brachflächen und Leerständen weitere Nahversorgungs- und Wohnangebote im Stadtkern ermöglicht werden.

Bei neuer Wohnbebauung wird auf das historische Stadtbild und vorhandene Landschaftselemente Rücksicht genommen, wodurch sie ihren eigenen Charakter aus dem Ort heraus bestimmen können. Die Anpassung des Wohnungsbestandes an die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes wird somit zunehmend an Bedeutung gewinnen.

In diesem Punkt wird es auch darauf ankommen, Eigentümer*innen der Immobilien zu begleiten und zu fördern. Ziel ist es, zeitgemäße Lösungen für kostengünstiges und qualitätsvolles senioren- und/oder familiengerechtes Wohnen in der Innenstadt zu ermöglichen, um somit das Wohnen dauerhaft im historischen Stadtkern von Wiedenbrück zu sichern.

Entwicklungsziele im Handlungsfeld D – Funktionsvielfalt und Versorgung:

- Erhalt und Weiterentwicklung von Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen
- Stärkung des Tourismus
- Stärkung der Wohnfunktion
- Stärkung des Handels- und Dienstleistungsstandortes
- Umnutzung von Leerständen
- Verbesserung öffentlicher Einrichtungen bei Barrierefreiheit und Digitalisierung

E – Gemeinschaft und Zusammenarbeit. Das soziale Leben Wiedenbrücks ist geprägt durch eine starke Gemeinschaft und ein aktives Vereinsleben, welches es zu stärken und weiterzuentwickeln gilt. Die nutzungsoffene Gestaltung des öffentlichen Raums soll neue Treffpunkte für verschiedene soziale Gruppen und Generationen ermöglichen. Durch verbesserte Möglichkeiten der Kommunikation und Kooperation wird die örtliche Gemeinschaft gestärkt und die Zusammenarbeit gefördert.

Ziel ist es daher, die direkt betroffenen Akteure an der Umsetzung des ISEK zu beteiligen und über den Entwicklungsstand zu informieren. Im Wesentlichen ist der Erfolg der Realisierung damit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Akteure abhängig. Als zentraler Baustein geht somit ein intensiver Steuerung- und Ablaufprozess mit der Entwicklung einher, der im Sinne eines Projekt- und Umsetzungsmanagements gesteuert werden soll. Die Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Experten aus verschiedenen Bereichen des städtischen Lebens ist damit als fester Bestandteil der Umsetzung zu begreifen.

Darüber hinaus nimmt die Bündelung und Stärkung der gemeinschaftlichen Tätigkeiten eine wichtige

Rolle bei der Weiterentwicklung Wiedenbrücks ein. Damit zielt das ISEK auf die bedarfsgerechte Weiterentwicklung und Bündelung der vorhandenen sozialen und kulturellen Angebote ab. So sollen beispielsweise die schulkulturelle Bildung, Integration und Jugendarbeit gefördert und das gemeinschaftliche Miteinander gestärkt werden. Die Vielfalt und Kreativität der vorhandenen Angebote bilden die Grundlage, auf der die Aktivitäten weiter konkretisiert und gegebenenfalls gebündelt werden können.

Einen wichtigen Baustein stellt in diesem Zusammenhang das Kloster Wiedenbrück dar. Als unabhängiger Treffpunkt und Begegnungsstätte öffnet sich die Einrichtung bereits als bürgerschaftlicher sowie kultureller Ort und kann im Sinne eines integrativen Treffpunktes auch Begegnungs- und Veranstaltungsräume für weitere Vereine, Institutionen, Verbände und damit für alle Bürger in der Stadt Rheda-Wiedenbrück anbieten.

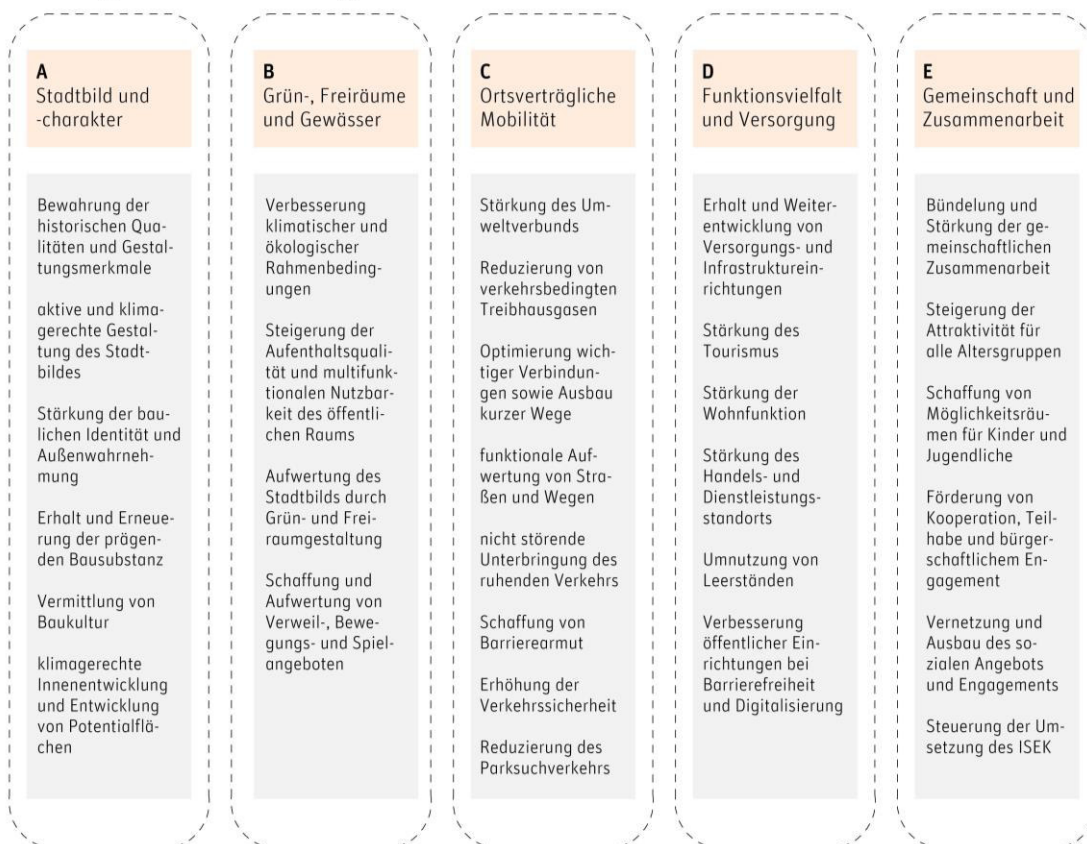
Entwicklungsziele im Handlungsfeld E – Gemeinschaft und Zusammenarbeit:

- Bündelung und Stärkung der gemeinschaftlichen Zusammenarbeit
- Steigerung der Attraktivität für alle Altersgruppen
- Schaffung von Möglichkeitsräumen für Kinder und Jugendliche
- Förderung von Kooperation, Teilhabe und bürgerschaftlichem Engagement
- Vernetzung und Ausbau des sozialen Angebots und Engagements
- Steuerung der Umsetzung des ISEK

Leitziele



Handlungsfelder + Entwicklungsziele



Maßnahmenprogramm

Abgeleitet aus den übergeordneten Leitzielen, Handlungsfeldern und Entwicklungszielen werden Maßnahmen entwickelt, die zur Weiterentwicklung des Stadtkerns in Wiedenbrück beitragen sollen. Die Maßnahmen zeigen konkrete Entwicklungsmöglichkeiten aus den beschriebenen Handlungsbereichen auf und stellen sie in einen übergeordneten Zusammenhang. Diese integrierte Betrachtungsweise stellt sicher, dass die Maßnahmen untereinander koordiniert statt isoliert betrachtet werden.

Die Maßnahmen leiten sich aus der Stärken-Schwächen-Analyse, den durchgeführten Beteiligungsformaten sowie den gemeinsam im Prozess zur Erstellung des IHK von 2011 erarbeiteten Projekten ab. Sie spiegeln somit das Meinungsbild von Bürger*innen, Expert*innen, der Verwaltung und den politischen Gremien wieder. Mit den aktuellen Projektvorschlägen bietet sich somit die Möglichkeit, das bisherige Maßnahmenprogramm dem heutigen Entwicklungsstand anzupassen.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen detailliert beschrieben. Die Maßnahmen werden den Kategorien „A – Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte“, „B – Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung“ sowie „C – Baumaßnahmen“ zugeordnet. Im Anhang befinden sich Projektblätter, welche die Maßnahmen in übersichtlicher Form zusammenfassen. Die tabellarische Übersicht der Projektblätter stellt die mit dem Einzelprojekt in Verbindung stehenden Ziele, die wichtigsten Akteure und Träger, erkennbare Realisierungshemmnisse sowie Kosten, den Umsetzungszeitraum und Finanzierungsmöglichkeiten dar. Der Maßnahmenkatalog bildet die Grundlage für das planerische Handeln der nächsten Jahre und muss, sobald sich Rahmenbedingungen ändern, den neuen Erfordernisse angepasst werden.

Phase I

A – Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

- A01 Erstellung des ISEKs
- A02 Gestaltungssatzung und -handbuch
- A03 Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt

A04 Qualifizierungsverfahren Stadtplätze (Markt, Kirch- und Büschers Platz)

B – Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung

- B01 Stadtteilmanagement
- B02 Fortlaufende Beteiligungsformate
- B03 Verfügungsfonds
- B04 Neuauflage Haus-, Hof- und Fassadenprogramm

C – Baumaßnahmen

- C01 Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden
- C02 Klimaresiliente Schulhofgestaltung Ratsgymnasium I und II
- C03.1 Umnutzung des Klosters zu einer Gemeinbedarfseinrichtung – Multifunktionsräume
- C04 Aufwertung Radwegenetz
- C05 Innenstadtring Fuß- und Radverkehr
- C06 Innerstädtische Baumpflanzungen
- C07 Aktivitätszonen für Jugendliche
- C08 Aufwertung von Spielplätzen

Phase II

A – Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

- A05 Gestaltungskonzept öffentlicher Raum und Stadteingänge
- A06.1 Entwicklungsverfahren „Auf der Schanze“ – Masterplan Gesamtgebiet
- A06.2 Entwicklungsverfahren „Auf der Schanze“ – Qualifizierungsverfahren Stadteingang
- A06.3 Entwicklungsverfahren „Auf der Schanze“ – Qualifizierungsverfahren Städtebau

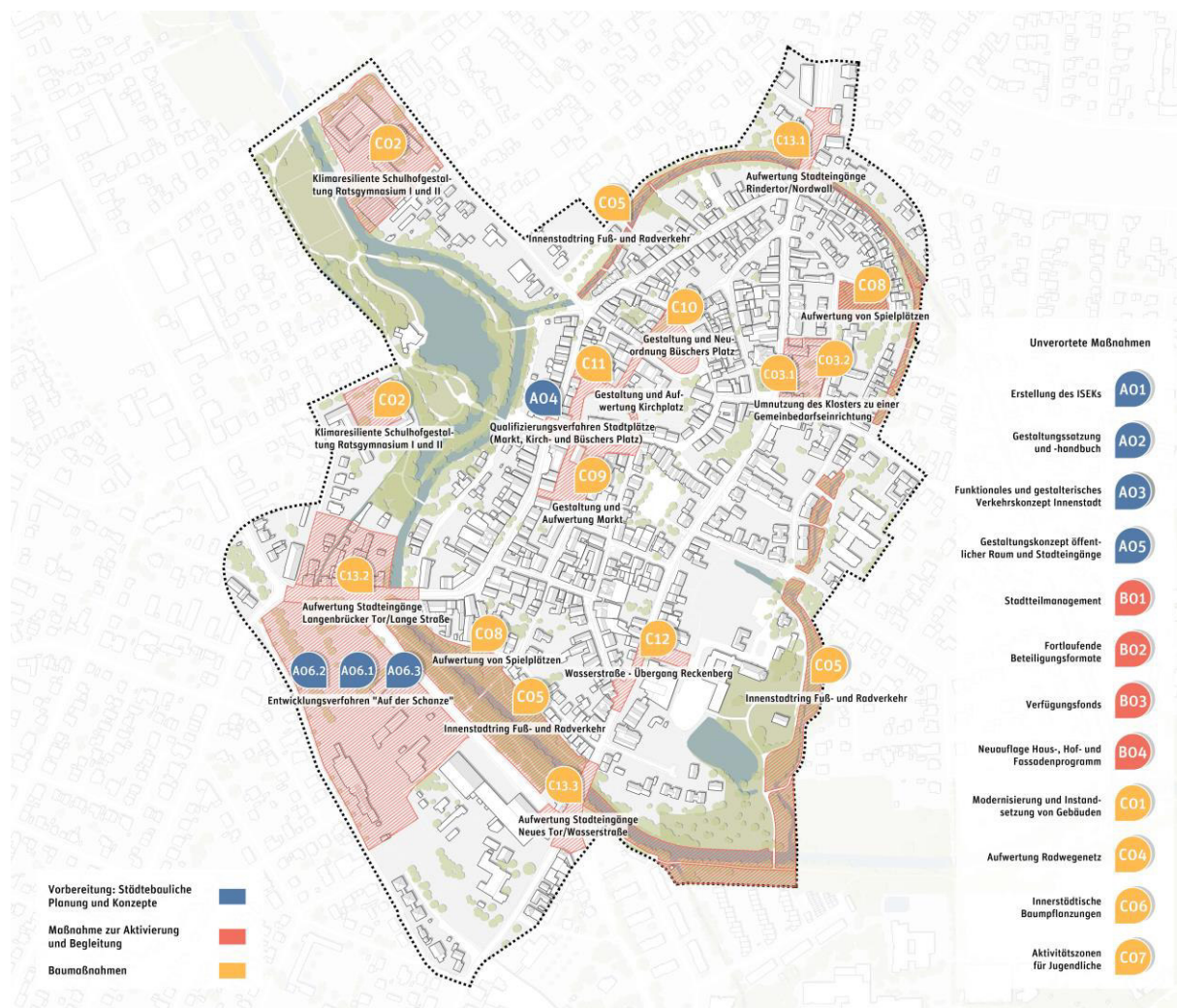
B – Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung

- B01 Stadtteilmanagement
- B02 Fortlaufende Beteiligungsformate
- B03 Verfügungsfonds
- B04 Neuauflage Haus-, Hof- und Fassadenprogramm

C – Baumaßnahmen

- C01 Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden
- C03.2 Umnutzung des Klosters zu einer Gemeinbedarfseinrichtung – Klostergarten
- C04 Aufwertung Radwegenetz

- C06 Innerstädtische Baumpflanzungen
- C08 Aufwertung von Spielplätzen
- C09 Gestaltung und Aufwertung Markt
- C10 Gestaltung und Neuordnung Büschers Platz
- C11 Gestaltung und Aufwertung Kirchplatz
- C12 Wasserstraße – Übergang Reckenberg
- C13.1 Gestaltung und Aufwertung Stadteingänge – Rindertor/Nordwall
- C13.2 Gestaltung und Aufwertung Stadteingänge – Langenbrücker Tor/Lange Straße
- C13.3 Gestaltung und Aufwertung Stadteingänge – Neues Tor/Wasserstraße



Maßnahmenverortung

Maßnahmen Phase I

A – Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

A01 Erstellung des ISEKs. Die Erarbeitung des hier vorliegenden ISEK soll rückwirkend durch die Städtebauförderung als vorbereitende Maßnahme gefördert werden.

A02 Gestaltungssatzung und -handbuch. Die vorhandene Gestaltungssatzung aus dem Jahr 1988 hat sich in den vergangenen Jahrzehnten beim Erhalt der baulichen Struktur im historischen Stadtkern bewährt, sollte aber in einzelnen Aspekten detailliert und an neue Rahmenbedingungen sowie aktuelle rechtliche Vorgaben angepasst werden. Dies betrifft beispielsweise die Regulierung von Werbeanlagen, Dachgauben oder technischen Geräten wie Antennen. Zu überdenken ist hierbei auch der Umgang mit den klimaschutzrelevanten Themen Wärmedämmung und Solarenergienutzung, die zukünftig sehr wahrscheinlich auch in historischen Stadtkernen an Bedeutung gewinnen werden. Neben der Überarbeitung der bestehenden Festsetzungen ist auch zu prüfen, wieweit moderne Architekturstile und Gestaltungselemente im historischen Kontext zugelassen und geregelt werden können.

Darüber hinaus soll zur besseren Vermittlung sowie zur Begründung der Satzung ein Gestaltungshandbuch erarbeitet werden. Dieses umfasst neben der Analyse des Ortsbildes und der Gestaltungsmerkmale von verschiedenen Gebäudetypen in erster Linie eine Erläuterung der Festsetzungen der Gestaltungssatzung anhand von Grafiken, Beispielbildern und Texten. Ähnliche Handbücher haben sich in vielen anderen Städten – insbesondere bei der Beratung von Bauherren – bereits vielfach bewährt. In Wiedenbrück kann das Handbuch auch bei Beratungen zur geplanten Neuauflage des Haus-, Hof- und Fassadenprogramms (BO4) unterstützen. Bei der Erarbeitung sollte die Studie „Historie weiterentwickeln“ berücksichtigt werden.

Die Überarbeitung der Satzung und das Gestaltungshandbuch waren ursprünglich auch als Maßnahme im IHK Wiedenbrück 2011 vorgesehen, konnten aber unter anderem aus personellen Gründen

nicht umgesetzt werden. Es wird empfohlen, die Maßnahme 2023 bis 2024 umzusetzen.

A03 Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt. Wie die Analyse und die Beteiligungen gezeigt haben, gibt es innerhalb des Wiedenbrücker Stadtkerns mehrere Straßen mit gestalterischen und funktionalen Schwächen. Hierbei sind in erster Linie die hohen Verkehrsbelastungen zu bestimmten Uhrzeiten, die starke Auslastung einzelner Parkplätze, der Parksuchverkehr aber auch die unterdimensionierten bzw. schlecht gesicherten Räume für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu nennen. Da Änderungen an einzelnen Abschnitten immer auch Auswirkungen auf das gesamte Straßensystem haben, soll ein umfassendes Verkehrskonzept nach zeitgemäßen und zukunftsweisenden Kriterien für die gesamte Innenstadt erarbeitet werden. Hierbei sind verschiedene Anforderungen wie der Umwelt- und Klimaschutz, aber auch die Erreichbarkeit der innerstädtischen Nutzungen (Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) in Einklang zu bringen, um eine ortsverträgliche Mobilität zu erschaffen. Themen des Konzepts sind die Organisation des fließenden und ruhenden Autoverkehrs, die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, die Sicherstellung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sowie die gestalterische Aufwertung des Straßenbilds und der vorhandenen Stellplatzanlagen. Zu berücksichtigen sind bei der Erstellung des Konzeptes sowohl vorhandene infrastrukturelle Bindungen (z.B. anstehende Erneuerungen der Kanalisation) sowie aktuelle Trends nachhaltiger Mobilität (z. B. Carsharing, Ladeinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten für verschiedene Formen der E-Mobilität). Das Konzept dient auch dazu, die im ISEK angedachten verkehrlichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen und Durchführbarkeit zu prüfen.

Darüber hinaus soll das Konzept auch Aussagen zur Gestaltung von Straßenräumen liefern, um eine hochwertige und einheitliche Gestaltung für die gesamte Innenstadt zu sichern. Im Konzept soll eine Hierarchisierung und Typisierung von Straßen ausgearbeitet und eine Vorauswahl an geeigneten Bodenmaterialien, Raumaufteilungen und Möblierungselementen getroffen werden. Hierbei kann auf den Konzeptentwurf „Straßenraumgestaltung im

historischen Stadtkern Wiedenbrück“ zurückgegriffen werden. Auch die ausreichende Beleuchtung des öffentlichen Raums sowie die Inszenierung wichtiger Orte und Gebäude spielen eine wichtige Rolle. Darüber hinaus wurde in den Beteiligungsverfahren mehrfach angeregt, stärkeren Fokus auf eine durchgängige und hochwertige Bepflanzung und Begrünung zu legen. Das Konzept soll als Grundlage für alle zukünftigen Straßenplanungen dienen. Neben den Aspekten einer möglichst barrierearmen Gestaltung sollen auch der Klimaschutz sowie die Anpassungen an die Auswirkungen des Klimawandels besonders berücksichtigt werden. Aus diesem Grund wird hoher Wert auf energiesparende Beleuchtung durch LEDs, auf klimaresiliente Bepflanzungen sowie auf Elemente zum Umgang mit Starkregenereignissen gelegt.

Es wird empfohlen, die Maßnahme kurzfristig umzusetzen, um möglichst frühzeitig gesicherte verkehrsplanerische und gestalterische Aussagen für darauffolgende Straßengestaltungen sowie Vorhaben bezüglich des ruhenden Verkehrs zu schaffen. Das Konzept sollte auf das aktuell in Erstellung befindliche gesamtstädtische Mobilitätskonzept zurückgreifen. Darüber hinaus wird bei der Erarbeitung eine enge Rückkopplung mit wichtigen Innenstadtakeuren aus den Bereichen Verkehr, Handel und Umwelt bzw. Klimaschutz empfohlen. Öffentliche Beteiligungsangebote für die gesamte Bürgerschaft sind durchzuführen.

A04 Qualifizierungsverfahren Stadtplätze

(Markt, Kirch- und Büschers Platz). Der Markt und der Kirchplatz bilden das Herz Wiedenbrücks. Als zentral gelegene Plätze erfüllen sie vielfältige Funktionen und tragen maßgeblich zum attraktiven Erscheinungsbild des historischen Stadtkerns bei. Beide Plätze weisen dabei unterschiedliche Charaktere auf. Der Markt wird ganzjährig durch die angrenzenden öffentlichen, gewerblichen und gastronomischen Nutzungen sowie verschiedene Veranstaltungen und Feste (z.B. den beliebten Christkindmarkt) stark frequentiert. Demgegenüber finden sich am Kirchplatz nur wenige öffentlich wirksame Erdgeschossnutzungen, so dass der Platz an den meisten Tagen eher unbelebt und ruhig wirkt. Die Lage auf dem ehemaligen, zur Kirche gehörenden Friedhof und die Eigentumsituation schränken

die Gestaltungsmöglichkeiten der Fläche zusätzlich ein. Aktuell stellt sich der Platz als größtenteils gleichmäßig gepflasterte Fläche dar, auf der häufig PKW ungeordnet parken.

Neben Markt und Kirchplatz bildet auch der Büschers Platz einen prägnanten Freiraum und wichtigen verkehrlichen Knotenpunkt im Wiedenbrücker Stadtkern. Aufgrund der nahezu vollständigen Nutzung als Parkplatz sowie seiner aktuellen Gestaltung ist der Platz allerdings eher unattraktiv. Darüber hinaus kann er auch aus verkehrlicher Sicht die steigenden Anforderungen an zukunftsweisende Mobilitätsformen nur bedingt leisten. Aus diesem Grund sollen Ideen entwickelt werden, wie der Platz umgestaltet werden könnte.

Um den Wiedenbrücker Stadtkern funktional und städtebaulich aufzuwerten, ist eine Umgestaltung und Anpassung der drei genannten Plätze von großer Bedeutung. Hierfür soll ein freiräumliches Qualifizierungsverfahren in Form eines Wettbewerbs oder einer Mehrfachbeauftragung durchgeführt werden, bei dem Fachplanungsbüros ihre Gestaltungsvorschläge einreichen. Zu den übergeordneten Zielen des Qualifizierungsverfahrens gehört die Verbesserung der Gestaltung, Erlebbarkeit und Zugänglichkeit der Platzflächen. Angedacht ist eine Aufwertung der Plätze, die den unterschiedlichen Charakteren der Flächen Rechnung trägt. Eine zentrale Herausforderung bei der Verbesserung der Barrierefreiheit wird der Umgang mit dem historischen Kopfsteinpflaster. Neue Verweil- und Funktionsbereiche sollen die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der Plätze erhöhen. Um eine ideale Anbindung an den neu gestalteten Konrad-Adenauer-Platz zu gewährleisten, wird der Abschnitt der Langen Straße zwischen dem Platz und der Straße „Markt“ mit ins Plangebiet einbezogen. Bezüglich des Klimaschutzes sollte auf die Verwendung von energiesparender LED-Beleuchtung sowie Elemente zum Umgang mit Starkregenereignissen geachtet werden.

Mögliche verkehrliche Auswirkungen der Platzumbauten sollen im Vorfeld des Qualifizierungsverfahrens durch das funktionale und gestalterische Verkehrskonzept Innenstadt (A03) untersucht werden. Dies betrifft insbesondere den Büschers Platz, der ggf. durch den Umbau in einen zukunftsweisenden Mobilitätsdrehschwerpunkt für die Wiedenbrücker Innen-

stadt verwandelt werden soll. Hierfür ist die Führung und Organisation des fahrenden und ruhenden Verkehrs, die Möglichkeit eines Fahrradparkhauses, einer Mobilstation, Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Autos sowie Carsharing-Angeboten oder evtl. die Schaffung einer Tiefgarage zu prüfen. Die Belange und Platzansprüche der Kirmes sind in der Planung zwingend zu beachten.

Es wird eine Umsetzung zwischen 2025 und 2026 empfohlen, um einerseits ausreichend früh eine planerische Grundlage für die Umgestaltung der Plätze zu schaffen, andererseits aber die Ergebnisse des funktionalen und gestalterischen Verkehrskonzepts abwarten zu können. Aufgrund der hohen Bedeutung der Plätze für die gesamte Stadt bietet sich eine umfangreiche Beteiligung von Akteur*innen und Bürger*innen an.

B – Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung

B01 Stadtteilmanagement. Im Rahmen der geplanten zukünftigen Umsetzung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts übernimmt das Stadtteilmanagement die Rolle eines Bindegliedes zwischen der Stadt und privaten Akteuren und dient zur Lenkung und Begleitung der Maßnahmen. Durch ein möglichst niedrigschwelliges Angebot an Informationen und Beratung sollen Beteiligung, Teilhabe und gemeinschaftliche Zusammenarbeit in der Innenstadt gefördert werden. Darüber hinaus übernimmt das Management auch die gesamte Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Umsetzung des ISEK. Hierzu können neben der Organisation von Veranstaltungen und Aktionen auch die Erarbeitung von Flyern und Broschüren zählen.

Neben dem aktiven Standortmarketing gehört in gewissem Rahmen auch das Leerstands- und Umnutzungsmanagements zu den Aufgaben des Stadtteilmanagements. Die Bewahrung des attraktiven Besatzes in den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung ist aufgrund des starken Wettbewerbs nicht länger selbstverständlich. Insbesondere Mittelstädte wie Rheda-Wiedenbrück leiden unter der starken Konkurrenz durch benachbarte Großstädte und durch Online-Anbieter. Aus diesem Grund müssen Händlerschaft und Stadt gemeinsam Konzepte für die weitere attraktive Besetzung der

innerstädtischen Geschäftslagen unter Berücksichtigung der Erfordernisse des historischen Gebäudebestandes erarbeiten. Leerstand soll so weit wie möglich verhindert, nachgenutzt, oder mit kreativen Ideen überbrückt werden. Mögliche Lösungsansätze sind die Zusammenlegung von mehreren kleinen zu marktgerechten größeren Ladenlokalen, die Umnutzung zu neuen gewerblichen Nutzungsformen (z. B. Coworking-Spaces) oder die Etablierung von neuen Einzelhandelsangeboten (z. B. Unverpacktladen). Somit soll negativen Entwicklungen und dem Einsetzen eines „Trading-Down-Effekts“ entgegengewirkt werden. Über ein Leerstands- und Umnutzungsmanagement und die Entwicklung einer Konzeption zur besseren Nutzung kann die Situation im Zusammenspiel mit den Eigentümer*innen und Gewerbetreibenden entschärft werden.

Zusätzlich soll das Management auch schwerpunktmäßig bei der Umsetzung des Haus-, Hof- und Fassadenprogramms sowie des Verfügungsfonds unterstützen. Über Beratungsleistungen hinaus, dient es somit als Anlaufstelle für Rückfragen bei der konkreten Umsetzung und der Beantragung von Fördermöglichkeiten.

Aufgrund der negativen, durch die Corona-Epidemie beschleunigten, Entwicklung des stationären Einzelhandels und dem Ende 2023 auslaufenden „Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen“ wird eine kurzfristige Umsetzung empfohlen, um „Trading-Down-Effekten“ möglichst früh entgegenzuwirken. Darüber hinaus ist auch eine Begleitung der ISEK-Maßnahmen durch das Management von Beginn an sinnvoll. Die Maßnahme ist auf den vollen Zeitraum von Phase I angelegt.

B02 Fortlaufende Beteiligungsformate. Der Umsetzungsprozess von integrierten Stadtentwicklungskonzepten ist immer dann erfolgreich, wenn er unter größtmöglicher Mitwirkung der lokalen Bürgerschaft stattfindet. Aus diesem Grund sollen über den gesamten Prozess Möglichkeiten zur aktiven Partizipation gewährleistet werden. Neben der Steigerung der Akzeptanz, beispielsweise durch fortlaufende Information über den Umsetzungsstand oder die gemeinschaftliche Erarbeitung von Evaluationskriterien, kann dies auch zu einer langfristigen För-

derung des lokalen Engagements und Zusammenhalts auch über den Planungs- und Umsetzungszeitraum hinaus führen. Die fortlaufenden Beteiligungsformate sind in enger Abstimmung mit dem Stadtteilmanagement (BO1) durchzuführen, denkbar ist auch eine vollständige Übertragung an diese Stelle.

Es wird empfohlen, die Maßnahme über den vollen Zeitraum von Phase I durchzuführen. Hierdurch kann die Mitwirkung der Bürgerschaft von Beginn an und über den gesamten Umsetzungszeitraum garantiert werden.

BO3 Verfügungsfonds. Zur Stärkung des historischen Stadtkerns von Wiedenbrück sollen gemeinsame Maßnahmen von Stadt und Privaten initiiert werden. Hierfür wird ein gemeinschaftlicher Fonds geschaffen, in den die Stadt sowie private Akteur*innen, wie Händler*innen, Gastronom*innen oder Eigentümer*innen, jeweils zur Hälfte einzahlen. Durch den Fonds können beispielsweise Veranstaltungen, Marketing, die Erweiterung des Wochenmarkts und touristische Projekte, aber auch partielle Verschönerungen, Kunstobjekte, Sitzgelegenheiten, Begrünungen und Beleuchtungen finanziell unterstützt werden. Über die genaue Verwendung der Mittel soll ein Gremium/Beirat entscheiden, der sich aus Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Bürger*innen, Einzelhändler*innen und Eigentümer*innen zusammensetzt.

Der Verfügungsfonds wurde bereits im IHK 2011 als Maßnahme vorgesehen, allerdings bislang nicht realisiert. Die Maßnahme ist auf den vollen Zeitraum von Phase I angelegt.

BO4 Neuaufgabe Haus-, Hof- und Fassadenprogramm. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück gewährte in den vergangenen Jahren mit Unterstützung von Bund und Land umfangreiche Zuwendungen für bauliche Maßnahmen zur Herrichtung von Gebäuden und zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Im Rahmen dieses sogenannten „Haus-, Hof- und Fassadenprogramms“ in den vergangenen fünf Jahren rd. 112.500 € an Förderung ausgezahlt, dies entspricht einer durchschnittlichen Summe von rd. 22.500 € pro Jahr. Die Förderung hat sich bei zahlreichen Bauten bewährt und zu einer deutlichen Aufwertung des Stadtbildes beigetragen. Aufgrund

dieser positiven Erfahrungen und eines erkennbaren Handlungsbedarfs bei einzelnen Gebäuden soll das Programm auch in Zukunft fortgesetzt werden. Für den neuen Förderzeitraum wird aufgrund der Steigerung bei Baukosten ein leicht erhöhter Kostenansatz von 25.000 € pro Jahr gewählt. Inklusiv des privaten Anteils ergibt sich für die Maßnahme somit eine Gesamtsumme von 50.000 € pro Jahr.

Ziel des Programms ist es, die gestalterische Qualität von Fassaden, Dächern und Freiflächen unter Berücksichtigung des historischen Ortsbilds von Wiedenbrück zu verbessern. Förderfähig ist in erster Linie das Aufwerten von Fassaden und Dächern, also beispielsweise das Verputzen und Streichen von Wänden und Fenstern oder Dachdeckerarbeiten. Auch für Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen kann Förderung beantragt werden. Das Programm ist auf die Instandsetzung und Aufwertung der sichtbaren Bereiche von privaten Gebäuden zugeschnitten, umfassende bauliche oder energetische Sanierungen werden hingegen nicht unterstützt. Bei der konkreten Planung und Realisierung der Umbauten sind die Vorgaben aus Gestaltungssatzung sowie -handbuch zu beachten.

Wegen der hohen Bedeutung eines intakten Ortsbilds für die Innenstadt Wiedenbrücks ist eine Laufzeit über die gesamte Phase I vorgesehen.

C – Baumaßnahmen

CO1 Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden. Innerhalb der Wiedenbrücker Altstadt gibt es mehrere historische und in der Mehrzahl auch denkmalgeschützte Gebäude mit Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfen, die über einfache Aufwertungen im Rahmen des Haus-, Hof- und Fassadenprogramms hinausreichen. Mit Unterstützung der Unteren Denkmalbehörde wurde bereits eine Liste mit Gebäuden erstellt, die städtebauliche Mängel aufweisen und deren Sanierung zur Aufwertung des Stadtbildes beitragen würden. Sanierungswillige Eigentümer sollen auf ihrem Weg zur Instandsetzung und Sanierung unterstützt werden. Eine finanzielle Unterstützung mit bis zu 25 % der Gesamtkosten ist bei der Modernisierung und Instandsetzung denkbar.

Ziel ist es, drohende Leerstände oder sogar Abrisse von historischen Bauten zu vermeiden. Zu den möglichen Erhaltungsmaßnahmen zählen die grundlegende Renovierung bzw. Sanierung der Fassaden, die Erneuerung der Fenster und Türen mit höchstmöglicher Wärmedämmung oder die Innendämmung der Außenfassade. Auch grundlegende Arbeiten an der Tragstruktur der Gebäude sind denkbar. Darüber hinaus ist bei leerstehenden oder untergenutzten Gebäuden auch die Anpassung an neue Nutzungen ein wichtiges Thema. Dies betrifft beispielsweise das stadthistorisch wertvolle Haus Hemmelmann, dessen Modernisierung und Instandsetzung kurzfristig als erstes Objekt über die Maßnahme angestoßen werden sollte. Bei der Planung sind die Vorgaben aus Gestaltungssatzung sowie Handbuch zu beachten, darüber hinaus kann auch die Studie „Historie weiterentwickeln“ als Hilfe herangezogen werden.

Die Maßnahme war bereits mit dem IHK 2011 angestoßen. So wurde durch die Maßnahme beispielsweise das Haus Reckhaus modernisiert und instandgesetzt. Der Handlungsbedarf besteht aktuell jedoch weiter. Es wird eine Laufzeit über die gesamte Phase I vorgesehen.

CO2 Klimaresiliente Schulhofgestaltung Ratsgymnasium I und II. Die beiden Schulstandorte des Ratsgymnasiums verfügen aktuell zwar über Schulhöfe in ausreichender Größe, diese weisen aber partiell gestalterische und funktionale Mängel auf. Aus diesem Grund sollen die Schulhöfe zukünftig umgestaltet werden.

Für beide Schulhöfe liegen bereits Ideenskizzen zur klimaresilienten Aufwertung vor, welche bei der Umsetzung berücksichtigt werden sollen. Aufbauend auf diesen Ideen sollen für das Ratsgymnasium I partielle Begrünungen, Entsiegelungen sowie neue Verweil- und Spielmöglichkeiten geschaffen werden. Für die vollständig asphaltierte Fläche des nördlichen Schulhofs des Ratsgymnasiums II wird hingegen eine großflächige Neugestaltung vorgeschlagen. Dies umfasst eine Entsiegelung von Teilflächen, eine Neugestaltung des restlichen Bodenbelags, neue Bepflanzungen sowie verbesserte Aufenthalts- und Spielangebote.

Beide Schulhöfe sollen weiterhin auch außerhalb der Schulzeiten auch der Nachbarschaft zur Verfügung stehen. Um die Planungen ideal auf die Bedürfnisse aller Nutzergruppen zuzuschneiden, ist eine umfangreiche Einbindung von Schüler-, Eltern- und Lehrerschaft sowie der Nachbarschaft und ggf. auch des Fördervereins geplant. Zur Umsetzung sind die Jahre 2024 bis 2025 vorgesehen.

CO3.1 Umnutzung des Klosters zu einer Gemeinbedarfseinrichtung – Multifunktionsräume. Das ehemalige Franziskanerkloster bietet aufgrund seines hohen historischen und architektonischen Wertes großes Potential für einen positiven Entwicklungsimpuls im Wiedenbrücker Stadtkern. Die Kloster Wiedenbrück eG plant in enger Kooperation mit der Stadt eine Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten und den dazu notwendigen barrierefreien Umbau der Erschließung, durch die sich das ehemalige Kloster als neues kulturelles, touristisches und soziales Zentrum im Stadtkern etablieren soll. Die geplanten Einzelmaßnahmen beziehen sich dabei sowohl auf Umbauten am Gebäude als auch im Bereich des Klostersgartens. Eine detaillierte Erläuterung zum Hintergrund des Projekts findet sich im Exkurs auf Seite XY.

Als wichtigste Teilmaßnahme des Klosterumbaus sollen Umbauten innerhalb des Gebäudes durchgeführt werden. Die beiden im Dachgeschoss geplanten Veranstaltungsräume mit 105 m² und 210 m² sollen die in der Analyse und in den verschiedenen Beteiligungsformaten beschriebene Lücke im innerstädtischen Raumangebot für kleine bis mittelgroße Veranstaltungen füllen. Um einen barrierefreien und sicheren Zugang zu den Räumen zu ermöglichen, ist der Einbau eines Aufzugs im Haupttreppenhaus sowie die Ertüchtigung eines zweiten Treppenhauses aus Brandschutzgründen vorgesehen. Zusätzlich sollen die Toilettenanlagen im 1. OG barrierefrei umgestaltet werden. Durch die Umgestaltung des Eingangsbereichs im Erdgeschoss soll ein barrierefreier, komfortabler und einladender Zugang zur gesamten Anlage ermöglicht werden.

Für die geplante Maßnahme wird eine kurzfristige Realisierung zwischen 2024 und 2025 angestrebt. Die angegebenen Kosten basieren auf einer Kostenschätzung durch die Kloster Wiedenbrück eG, die wiederum auf einem Vorentwurf basiert. Es sollen

baldmöglichst weitere Fachplanungen beauftragt werden, eine Kostenberechnung auf Grundlage einer Entwurfs- oder Ausführungsplanung soll spätestens im Herbst 2023 vorliegen.

CO4 Aufwertung Radwegenetz. Zur Aufwertung des gesamtstädtischen Radwegenetzes sind die vorhandenen Radwege instand zu setzen und teilweise auszubauen sowie fehlende Radwege und Schutzstreifen zu ergänzen. Denkbar ist auch eine partielle Ausweisung bestehender Straßen als Fahrradstraße. Auch das Angebot an sicheren und möglichst überdachten und ggf. abschließbaren Radabstellanlagen an zentralen Punkten für Bewohner*innen und Tourist*innen soll ausgebaut werden, dies wurde bei der Beteiligung mehrfach angemerkt. Darüber hinaus sollen die aktuellen Trends bezüglich nachhaltiger Fahrradmobilität und insbesondere der wachsende Anteil an E-Bikes bei allen Planungen beachtet werden.

Um den Anteil des Radverkehrs am modal split zu erhöhen, sind vor allem solche Verbindungen zu stärken, die die Radfahrer*innen auf kürzestem und bequemstem Weg zu den wichtigen innerstädtischen Zielen leiten oder sie durch die Innenstadt führen. In Nord-Süd-Richtung sind dies in erster Linie die Wasserstraße und die Lange Straße. In West-Ost-Richtung gibt es in der Innenstadt hingegen keine attraktive und klar ausgewiesene Verbindung für den Radverkehr. Das Konzept sieht vor, eine derartige Verbindung vom Konrad-Adenauer-Platz über die Marienstraße und die Beckerpassage zu führen und so die Anbindung der östlichen Ortsteile an die Emsaue bzw. Flora Westfalica zu verbessern. Alternativ sind auch andere Verbindungsoptionen im funktionalen und gestalterischen Verkehrskonzept Innenstadt (AO3) zu prüfen. Durch die Verbindung kann sowohl der innerörtliche Radverkehr als auch der touristische Radverkehr gestärkt werden. Zur Verdeutlichung der Verbindung sind entsprechende Beschilderung aufzustellen und darüber hinaus auch Markierungen und Straßenquerungen, insbesondere über die Wasserstraße, zu verbessern.

CO5 Innenstadtring Fuß- und Radverkehr. Als wichtige Maßnahme zur Stärkung des innerörtlichen Fuß- und Radverkehrs ist die Einrichtung eines

durchgängigen, attraktiven und ringförmigen kombinierten Fuß- und Radwegs entlang der Emsaue und der Umflut vorgesehen. Als Vorbild dient die Münsteraner Promenade. Teile dieses Innenstadtrings sind bereits vorhanden, insgesamt ist das Wegesystem aber nicht einheitlich befestigt und auch nicht durchgängig ausgeschildert. Problemfelder sind aktuell auch die Straßenquerungen, insbesondere an den Stadteingängen. Hier sind in Verbindung mit Maßnahme AO3 bauliche Lösungen in Form von Markierungen, Aufpflasterungen oder Ampelanlagen zu finden. Der Innenstadtring kann die Orientierung sowohl für Tourist*innen als für ortsansässige Bürger*innen deutlich verbessern. Es wird angestrebt, den Anteil des Radverkehrs am modal split durch die kombinierten Maßnahmen CO4 und CO5 deutlich zu erhöhen und somit einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten.

Die Umsetzung der Maßnahme soll zwischen 2026 und 2027 erfolgen.

CO6 Innerstädtische Baumpflanzungen. Als eigenständige Maßnahme zur Verbesserung der klimatischen und ökologischen Rahmenbedingungen sollen innerhalb des Planungsgebiets rd. 35 neue Bäume gepflanzt werden. Darüber hinaus wird mit der Maßnahme auch dem – in der Beteiligung vielfach geäußerten – Wunsch nach mehr Bepflanzung, Rechnung getragen. Mögliche Standorte hierfür sind die öffentlichen Grünflächen und Spielplätze, aber auch öffentliche Straßen und Plätze. Die geplanten Baumneupflanzungen in den separaten Umbaumaßnahmen für Straßen und Plätze werden hierbei nicht mit eingerechnet. Die Pflanzungen der Bäume kann entweder durch den städtischen Bauhof oder möglicherweise auch in gemeinschaftlichen Pflanzaktionen mit der Bürgerschaft Wiedenbrücks erfolgen. Bei den Baumpflanzungen werden im Vorfeld Aspekte/Möglichkeiten des Schwammstadtprinzips geprüft. Die konkrete Anzahl der Bäume ist vom Anteil der Bäume im Schwammstadtprinzip abhängig.

Zur Umsetzung ist ein Zeitraum zwischen 2025 und 2028 vorgesehen.

C07 Aktivitätszonen für Jugendliche. Innerhalb des historischen Stadtkerns gibt es nach wie vor einen großen Bedarf an Treffpunkten im öffentlichen Raum, die speziell auf die Belange von Jugendlichen zugeschnitten sind. Der Wunsch nach zusätzlichen Angeboten wurde auch im Beteiligungsverfahren mehrfach geäußert. Die Stadt hat im IHK von 2011 bereits ein entsprechendes Projekt vorgesehen, das bislang allerdings nicht umgesetzt werden konnte. Im ISEK Historischer Stadtkern Wiedenbrück+ wird das Projekt wieder aufgegriffen. Im Rahmen der Maßnahme B02 ist eine umfangreiche Beteiligung der Jugendlichen vorgesehen, im Anschluss daran soll ein speziell ausgerichtetes Angebot im öffentlichen Raum geplant und realisiert werden.

Da für die Maßnahme bislang noch keine detaillierten Planungen vorliegen, wird eine Pauschalsumme als Kostenschätzung angegeben. Aufgrund der vorangestellten intensiven Beteiligungsphase wird von einer Realisierung in 2025 ausgegangen.

C08 Aufwertung von Spielplätzen. Wie die Analyse und auch die Beteiligung gezeigt haben, gibt es bei Teilen der innerstädtischen Spielplätze einen Aufwertungsbedarf. Die Maßnahme C08 sieht vor, den ehemaligen Spielplatz am Loher Wall neu zu errichten. Ausreichende Freiflächen sind dort vorhanden und eine Planung liegt bereits vor. Für die Spielplätze im Blockinnenbereich Katthagen/Lichtestraße sowie am Emsufer auf Höhe der Reumont-Promenade wird langfristig (vrsl. In Phase II) eine grundlegende Erneuerung vorgeschlagen. Dies umfasst sowohl einen partiellen Austausch des Mobiliars als auch eine Neuordnung der Flächen und eine stärkere Begrünung im Sinne des Klimaschutzes. Die neuen Spielgeräte sollen möglichst barrierefrei ausgeführt werden und somit auch Kindern mit Behinderungen einen möglichst einfachen Zugang ermöglichen.

Die Umsetzung soll kurzfristig im Jahr 2023 erfolgen.

Maßnahmen Phase II

A – Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte

A05 Gestaltungskonzept öffentlicher Raum und Stadteingänge. Der öffentliche Raum wird stark durch die Möblierung und Bepflanzung sowie die Oberflächenmaterialien von Straßen, Plätzen und Wegen geprägt. Zur Möblierung zählen neben Sitzgelegenheiten, Mülleimern, Beleuchtungen, Spielgeräten und Fahrradständern auch touristische Hinweisschilder. Um die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität in der Innenstadt zu verbessern, wird ein Gestaltungskonzept für die öffentlichen Räume erarbeitet. Dieses soll eine hochwertige und einheitliche Gestaltung sichern, die aber gleichzeitig die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Teilräume berücksichtigt. Im Konzept soll eine Hierarchisierung und Typisierung von Plätzen und Straßen ausgearbeitet und eine Vorauswahl an geeigneten Bodenmaterialien, Raumaufteilungen und Möblierungselementen getroffen werden. Hierbei kann auf den Konzeptentwurf „Straßenraumgestaltung im historischen Stadtkern Wiedenbrück“ zurückgegriffen werden. Auch die ausreichende Beleuchtung des öffentlichen Raums sowie die Inszenierung wichtiger Orte und Gebäude spielen eine wichtige Rolle. Darüber hinaus wurde in den Beteiligungsverfahren mehrfach angeregt, stärkeren Fokus auf eine durchgängige und hochwertige Bepflanzung und Begrünung zu legen. Das Konzept soll als Grundlage für alle zukünftigen Planungen im öffentlichen Raum dienen. Neben den Aspekten einer möglichst barrierearmen Gestaltung sollen auch der Klimaschutz sowie die Anpassungen an die Auswirkungen des Klimawandels besonders berücksichtigt werden. Aus diesem Grund wird hoher Wert auf energiesparende Beleuchtung durch LEDs, auf klimaresiliente Bepflanzungen sowie auf Elemente zum Umgang mit Starkregenereignissen gelegt.

Eine Sonderstellung im Gestaltungskonzept nehmen die Stadteingänge ein. Hierzu zählen der Zugang im Norden (Rindertor), im Südwesten (Langenbrücker Tor) und im Südosten (Neuenpfortner Tor). Sowohl die Analyse als auch die verschiedenen Beteiligungsformate haben gezeigt, dass die Zufahrtsbereiche zum Stadtkern verschiedene verkehrliche Probleme aufweisen und darüber hinaus auch ge-

stalterisch keine adäquaten „Tore“ zur Altstadt darstellen. Dies kann beispielsweise durch Stelen, Hinweisschilder, Lichtinstallationen oder sonstige Markierungen behoben werden. Bezüglich der verkehrlichen Probleme soll im Konzept aufgezeigt werden, wie die Stadteingänge durch Zebrastreifen, Ampeln, Aufpflasterungen oder ähnliches verbessert werden können.

Im IHK Wiedenbrück 2011 waren bereits ähnliche Projekte vorgesehen. Die Konzeption der Stadteingänge wurde über einen Änderungsbescheid in eine Mehrfachbeauftragung zur Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes umgewandelt. Das Möblierungskonzept für den öffentlichen Raum wurde umgesetzt, bezieht sich allerdings nur auf private Möblierungen der Gastronomen des Marktplatzes. Innerhalb des ISEKs ist die Umsetzung zu Beginn der Phase II vorgesehen.

A06.1 Entwicklungsverfahren „Auf der Schanze“ – Masterplan Gesamtgebiet. Die Entwicklung des innenstadtnahen Gewerbestandorts „Auf der Schanze“ hin zu einem attraktiven Wohn- und Dienstleistungsstandort wird von der Stadt Rheda-Wiedenbrück seit mehreren Jahren verfolgt, konnte aber bislang nicht umgesetzt werden. Der ursprüngliche, aus einem 2003 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangene, Entwurf konnte nicht umgesetzt werden, u.a. da er eine Verlegung der Kreisstraße 1 erforderlich gemacht hätte. In einer Machbarkeitsstudie wurden 2015 alternative Bebauungsoptionen in verschiedenen Teilabschnitten geprüft. Bei der Studie handelte es sich um eine Maßnahme aus dem IHK Wiedenbrück 2011. Die Vorschläge wurden wegen langfristiger Nutzungsansprüche einzelner Nutzer*innen im südlichen Teilbereich sowie Eigentumswechseln im nördlichen Areal bislang nicht realisiert. Aufgrund des absehbaren Entfallens der regionalplanerischen Sicherung der ehemaligen Bahntrasse und des entsprechenden Grunderwerbs sowie der Entwicklungsbereitschaft einzelner privater Eigentümer*innen, ergibt sich für die Stadt nun die Chance, eine Transformation des Gebiets voranzutreiben.

Für die Entwicklung des Gebiets wird ein dreiphasiges Entwicklungsverfahren vorgeschlagen. In der ersten Phase wird aufbauend auf der bestehenden

Machbarkeitsstudie, dem laufenden Bebauungsplanverfahren Nr. 434 ‚Auf der Schanze‘ und den neuen Gegebenheiten ein städtebaulicher Masterplan für das Gesamtgebiet erarbeitet. Dort werden für die einzelnen Teilbereiche verschiedene, grundlegende Nutzungs- und Bauoptionen geprüft und die Vor- und Nachteile dieser Varianten erläutert. Zentrale Themen des Konzepts sind die Anordnungen der verschiedenen Nutzungsbausteine, die Verlegung bzw. Umgestaltung des nördlichen Parkplatzes, die Schaffung von alternativen Standorten für das Karnevalsfest sowie die Untergliederung in sinnvolle Realisierungsabschnitte. Darüber hinaus werden selbstverständlich auch die Fragestellungen einer klimaresilienten Stadt- und Freiraumplanung, von zukunftsweisenden Wohnformen sowie von klimaschonenden Gebäude- und Mobilitätskonzepten im Masterplan eine wichtige Rolle spielen. Die bereits in der Politik diskutierte Idee einer Mobilstation im nördlichen Kreuzungsbereich wird in die Planung integriert. In das Planungsgebiet soll zusätzlich zum bisherigen Plangebiet innerhalb von Kreisstraße 1 und Heinrich-Püts-Straße, auch ein Teilgebiet nördlich der Hauptstraße miteinbezogen werden.

Eine Umsetzung der Maßnahme zu Beginn von Phase II wird empfohlen, um möglichst frühzeitig eine planerische Grundlage für die beiden anschließenden Qualifizierungsverfahren zu schaffen.

A06.2 Entwicklungsverfahren „Auf der Schanze“ – Qualifizierungsverfahren Stadteingang. Aufbauend auf den Ergebnissen der Maßnahme A06.1 soll für den nördlichen Abschnitt der Kreisstraße 1, also den Kreuzungsbereichen von Hauptstraße, Lange Straße, Lüternweg und „Auf der Schanze“ ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt werden. Hierbei sind sowohl ein geregeltes Wettbewerbsverfahren als auch eine Mehrfachbeauftragung denkbar. Der Fokus des Verfahrens liegt darin, eine freiräumlich-gestalterische sowie verkehrstechnische Lösung für die in der Analyse beschriebenen Probleme dieses Bereiches zu finden. Hierdurch sollen die Rahmenbedingungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen verbessert und die Funktion als Stadteingang gestärkt werden. Auch die bereits bei A06.1 beschriebene Mobilstation ist zu berücksichtigen.

Denkbar ist auch, die in A06.1 vorgeschlagenen Bauoptionen hinsichtlich ihrer Eignung als Rahmung des Stadteingangs in diesem Verfahren vertiefend prüfen zu lassen.

Aufgrund des vorgeschalteten Verfahrens für A06.1 ist für die Maßnahme A06.2 erst eine Umsetzung zwischen 2030 und 2031 realistisch.

A06.3 Entwicklungsverfahren „Auf der Schanze“ – Qualifizierungsverfahren Städtebau. Zusätzlich zu A06.1 sind ein oder mehrere städtebauliche Qualifizierungsverfahren in Form von Wettbewerbsverfahren oder Mehrfachbeauftragungen vorgesehen. Aufbauend auf den grundsätzlichen Vorgaben des Masterplans sollen hierdurch hochwertige und vertiefte städtebauliche Lösungen für einzelne Teilbereiche gefunden werden, die im Anschluss realisiert werden können. Denkbar sind hier beispielsweise separate Verfahren für den nördlichen, mittleren und südlichen Bereich. Auch ein gesondertes (ggf. auch hochbauliches) Verfahren für das Bahnhofsgebäude mit Umfeld sind möglich. Mit den vorgeschlagenen Verfahren setzt Rheda-Wiedenbrück die, für Mittelstädte vorbildliche, Strategie von städtebaulich oder architektonischen Qualifizierungsverfahren für zentrale städtische Entwicklungsbereiche fort.

Aufgrund des vorgeschalteten Verfahrens A06.1 ist für die Maßnahme eine Umsetzung zwischen 2030 und 2031 realistisch.

B – Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung

B01 Stadtteilmanagement. Es ist geplant, das Stadtteilmanagement auch in Phase II weiterzuführen. Voraussetzung ist eine erfolgreiche Umsetzung in Phase I, dies ist durch eine entsprechende Evaluierung zu klären.

B02 Fortlaufende Beteiligungsformate. Auch für die Beteiligungsformate wird ein Bedarf für eine Weiterführung in Phase II gesehen. Dies betrifft insbesondere die Begleitung bzw. Vorbereitung der Straßenbaumaßnahmen.

B03 Verfügungsfonds. Weiterhin ist geplant, den Verfügungsfonds in Phase II weiterzuführen. Voraussetzung ist neben dem Interesse der privaten Akteure auch eine erfolgreiche Durchführung in Phase I, dies ist durch eine entsprechende Evaluierung zu klären. Als Laufzeit sind die Jahre 2029 bis 2033 vorgesehen.

B04 Neuauflage Haus-, Hof- und Fassadenprogramm. Es wird davon ausgegangen, dass es auch in Phase II Bedarf für Aufwertungen von Gebäuden und Grundstücken in Rahmen des Haus-, Hof- und Fassadenprogramm geben wird. Aus diesem Grund soll das Programm in den Jahren 2029 bis 2033 fortgesetzt werden.

C – Baumaßnahmen

C01 Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden. Auch für die Modernisierung und Instandsetzung wird von einem zusätzlichen Handlungsbedarf in Phase II des ISEK ausgegangen. Mit der angesetzten Unterstützung von 375.000 € können nach Schätzung der Stadt ein bis zwei weitere Projekte gefördert werden.

C03.2 Umnutzung des Klosters zu einer Gemeinbedarfseinrichtung – Klostergarten. Neben der beschriebenen Etablierung von Multifunktionsräumen und der Gestaltung des Eingangsbereichs soll auch der Klostergarten angepasst werden. Für diesen Bereich ist eine zeitgemäße Weiterentwicklung vorgesehen, der eine neue Nutzung als (überwiegend) öffentliche Grünfläche ermöglicht. Konkret umfasst die Maßnahme die barrierefreie Neugestaltung der Wege sowie die gärtnerische Umgestaltung von Teilbereichen. Eine klimatisch angepasste Weiterentwicklung des Gartens wird angestrebt.

Für die geplante Maßnahme ist eine Realisierung im Jahr 2029, also in der Phase II des ISEK vorgesehen.

C04 Aufwertung Radwegenetz. Die Aufwertung des Radwegenetzes aus Phase I soll auch in Phase II in den Jahren 2032 bis 2034 fortgesetzt werden.

C06 Innerstädtische Baumpflanzungen. Die Pflanzung von innerstädtischen Bäumen aus Phase I soll

auch in Phase II in den Jahren 2031 und 2032 fortgesetzt werden (rd. 15 Bäume).

C08 Aufwertung von Spielplätzen. Die Aufwertung des von Spielplätzen soll auch in Phase II in den Jahren 2031 und 2032 fortgesetzt werden.

C09 Gestaltung und Aufwertung Markt. Der Markt bildet das Herz der gesamten Innenstadt und wird sowohl in den Sommermonaten durch Außengastronomie und im Winter durch den beliebten Christkindlmarkt stark frequentiert. Problematisch ist aus Sicht der Bürgerschaft allerdings das Kopfsteinpflaster, welches zwar gestalterisch gut zur historischen Altstadtbebauung passt, aber eine starke Einschränkung für mobilitätseingeschränkte Personen darstellt.

Für das ISEK wurde ein freiraumplanerischer Testentwurf erarbeitet, der an den Platzrändern eine rund drei Meter breite Fläche mit einem gesägten Natursteinpflaster vorsieht. Dieses Pflaster erlaubt einen barrierearmen Zugang für alle Personen. Um die Verbindung zum nördlichen Kirchplatz zu verbessern, wird vorgeschlagen, die Straße „Markt“ mit in die Gestaltung einzubeziehen. Ebenso soll ein Übergang zwischen Markt und Konrad-Adenauer-Platz geschaffen werden, der mehr Sicherheit für Fußgänger*innen schafft. Hierfür ist der entsprechende Abschnitt der Langen Straße umzubauen. Der Testentwurf kann als Grundlage für das Qualifizierungsverfahren AO4 dienen. Zudem soll im Rahmen des Qualifizierungsverfahrens Elemente zum Umgang mit Starkregenereignissen (bspw. Schwammstadtprinzip) geprüft und mit C09 umgesetzt werden.

Die Maßnahme C09 stellt die Umsetzung der Ergebnisse aus dem Qualifizierungsverfahren AO4 dar. Als Umsetzungszeitraum sind die Jahre 2029 und 2030 vorgesehen.

C10 Gestaltung und Neuordnung Büschers Platz. Auch der Büschers Platz bildet einen prägnanten Freiraum in der Innenstadt. Aufgrund der nahezu vollständigen Nutzung als Parkplatz sowie der Gestaltung stellt sich der Platz allerdings nur begrenzt attraktiv dar.



Beispielhaftes Grobkonzept Büschers Platz (Variante 2)

Für das ISEK wurden zwei Testentwürfe erarbeitet, die die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten des Platzes beispielhaft veranschaulichen. Variante 1 sieht eine Neupflasterung und Begrünung eines Teils des Parkplatzes vor. Im Übergang zur Gasse „Himmelreich“ soll an Stelle der vorhandenen Parkplätze ein komfortables Fahrradparkhaus bzw. eine Mobilstation mit Lademöglichkeiten für E-Bikes entstehen, welche sowohl den Bewohner*innen als auch Tourist*innen dienen soll. Direkt angrenzend sind Stellplätze für E-Autos sowie Carsharing-Angebote vorgesehen. Ein kleiner Teil der Fläche soll als öffentlicher Platz gestaltet werden, der als Treffpunkt oder für Außengastronomie genutzt werden kann. Insgesamt soll der Büschers Platz durch die Maßnahmen einen Beitrag zu einem zukunftsweisenden Verkehrssystem mit reduziertem PKW-Verkehr leisten. Durch die Überplanung eines Teils der Parkplatzanlage entfallen in dieser Variante rd. 35 Parkplätze. Aufgrund der zu groß dimensionierten

Mobilstation wurde die Variante in der Diskussion jedoch nicht weiterverfolgt.

In Variante 2 werden die Platzgestaltung sowie die Mobilstation aus Variante 1 – in verkleinerter Form – mit einer Tiefgarage kombiniert. Hierdurch ergibt sich die Chance, die entfallenden oberirdischen Parkplätze auf dem Büschers Platz zu kompensieren und zusätzliche, räumlich gebündelte Parkplätze zu erschaffen.

Der Büschers Platz nimmt im innerstädtischen Verkehrssystem eine wichtige Stellung ein, die verschiedenen Umbauoptionen sind daher vorab im funktionalen und gestalterischen Verkehrskonzept Innenstadt (A03) zu prüfen. Dies sollte auch eine Prüfung der Kosten sowie Betreiberkonzepte für die Tiefgarage umfassen. Die Variante 2 der Testentwürfe soll als Grundlage für das Qualifizierungsverfahren (A04) herangezogen werden, auf dessen Grundlage die Umgestaltung realisiert werden soll. Bei der Umsetzung sind klimarelevante Aspekte wie eine energiesparende Beleuchtung, eine stärkere

Bepflanzung oder Elemente zum Umgang mit Starkregenereignissen zu beachten. Nach einer Neugestaltung soll der Platz temporär als multifunktionale Veranstaltungsfläche, insbesondere für die Kirmes genutzt werden.

Aufgrund des vorangehenden Qualifizierungsverfahrens ist eine Umsetzung zwischen 2030 und 2031 realistisch.

C11 Gestaltung und Aufwertung Kirchplatz. Der Kirchplatz stellt neben dem Markt den zweiten großen und zentral gelegenen Innenstadtplatz dar. Im Gegensatz zum sehr belebten Markt finden sich entlang des Kirchplatzes allerdings nur wenige Erdgeschossnutzungen, so dass der Platz an den meisten Tagen nur wenig belebt wirkt. Die Lage auf dem ehemaligen, zur Kirche gehörenden Friedhof schränkt die Gestaltungsmöglichkeiten der Fläche zusätzlich ein. Aktuell stellt sich der Platz als größtenteils gleichmäßig gepflasterte Fläche dar, auf der häufig PKW ungeordnet parken.

Zur Aufwertung des Platzes bestehen, aufbauend auf den Ergebnissen der Beteiligungsformate, verschiedene Ideen. So gilt es, den zentralen Platzbereich in seiner jetzigen Form zu belassen und die Randbereiche geringfügig umzugestalten. Als Begrenzung des inneren Platzbereiches werden am Rand Sitzgelegenheiten vorgeschlagen. Am östlichen Rand könnte ein Fahrradhäuschen zum überdachten Abstellen von Rädern errichtet werden. Diese Ideen können als Grundlage für das Qualifizierungsverfahren (AO4) herangezogen werden, auf dessen Grundlage die spätere Umgestaltung realisiert werden könnte. Bei der Umsetzung sind klimarelevante Aspekte wie eine energiesparende Beleuchtung oder eine stärkere ggf. mobile Bepflanzung zu beachten. Für alle genannten Aspekte ist eine enge Abstimmung mit dem Pastoralverbund Reckenberg geplant.

Aufgrund der nachgelagerten Priorität sowie des vorgeschalteten Qualifizierungsverfahrens ist eine Umsetzung 2032 realistisch.

C12 Wasserstraße – Übergang Reckenberg.

Die Wasserstraße wird aktuell in erheblichem Maße durch innerörtlichen Durchgangsverkehr befahren

und trennt daher den zentralen westlichen Innenstadtbereich vom östlichen Teilraum ab. Hierdurch wird insbesondere das historische bauliche Ensemble im Bereich Reckenberg sowie der dahinter liegende Park vom Zentrum abgeschnitten. Durch eine neue Querungsmöglichkeit sowie die Umgestaltung des Parkplatz- bzw. Vorplatzbereichs zwischen Sparkasse, Kirche und Kreisverwaltung soll die Verbindung verbessert und insbesondere für Passant*innen attraktiver gestaltet werden. Der genaue Standort und die Art des Übergangs wird im Rahmen des Verkehrskonzeptes (AO3) konkretisiert da sich dieser alternativ z.B. auch in Höhe der Straße ‚Am neuen Werk‘ anbieten könnte.

Die Realisierung der Maßnahme soll in den Jahren 2030 und 2031 erfolgen.

C13.1 Gestaltung und Aufwertung Stadteingänge – Rindertor/Nordwall. Wie in der Analyse beschrieben, zeigen die Stadteingänge zur Wiedenbrücker Altstadt verschiedene verkehrliche Probleme auf und stellen darüber hinaus auch keinen adäquaten Auftakt zur Innenstadt dar. Aus diesem Grund sollen die genannten Bereiche sowohl verkehrlich als auch gestalterisch aufgewertet werden. Die Verbesserung der Straßenquerung für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ist in Form eines Zebrastreifens, einer Ampel oder einer Aufpflasterung denkbar. Durch Stelen, Hinweisschilder, Markierungen, Lichtinstallationen oder ähnliche Maßnahmen soll der Zugang zum historischen Stadtkern stärker erkennbar werden. Von der in der Öffentlichkeit diskutierten Wiederaufbaus des historischen Rindertors wird u.a. aus verkehrstechnischen Gründen abgeraten.

Für den weiter nördlich angrenzenden Kreuzungsbereich von Bielefelder Straße, Breite Straße und Varseller Straße wird eine Ampelanlage vorgeschlagen. Es empfiehlt sich eine Prüfung der geplanten Maßnahmen durch das funktionale und gestalterische Verkehrskonzept Innenstadt (AO3).

C13.2 Aufwertung Stadteingänge – Langenbrücker Tor/Lange Straße. Für den Stadteingang im Bereich Langenbrücker Tor/Lange Straße ergibt sich eine ähnliche Aufgabenstellung wie für den Bereich Rindertor/Nordwall. Zu beachten ist hierbei der direkt angrenzende Bereich ‚Auf der Schanze‘, der

ebenfalls eine verkehrliche und gestalterische Neuordnung erfahren soll. Beide Planungen sind zwingend aufeinander abzustimmen. Es wird eine Umsetzung zwischen 2032 und 2033 empfohlen.

Ziel der Aufwertung ist es, den historischen Stadteingang durch Stelen, Hinweisschilder, Lichtinstallationen o.Ä. zu markieren. Ebenso soll die Umgestaltung zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beitragen. Dies soll durch die Schaffung von Zebrastreifen, Ampeln, Aufpflasterungen etc. erfolgen.

C13.3 Aufwertung Stadteingänge – Neues

Tor/Wasserstraße. Für den Stadteingang im Bereich Neues Tor/Wasserstraße ergibt sich eine ähnliche Aufgabenstellung wie für die beiden anderen Eingangsbereiche. Auch die Aufwertung des Stadteingangs zielt darauf ab, den historischen Stadteingang ablesbar zu machen und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Wie auch beim Stadteingang Langenbrücker Tor/Lange Straße (C13.2) ist mit der Straße ‚Auf der Schanze‘ eine Kreisstraße (K1) betroffen und somit eine enge Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh zwingend erforderlich.

Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplanung

Die möglichst genaue Zeitplanung bildet eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung der beschriebenen Maßnahmen. Über einen langen Zeitraum ist diese jedoch nur bedingt möglich. Haushaltsengpässe durch unvorhergesehene Ausgaben, Kostensteigerungen bei Planungen oder Verzögerungen bei Verhandlungen sind nur einige exemplarische Faktoren, die bei Entwicklungsprojekten dieser Art zu Änderungen in Zeitplänen führen können und daher eine flexible Handhabung seitens der Stadt Rheda-Wiedenbrück und des Fördergebers erfordern.

Die Kosten- und Finanzierungsplanung bei städtebaulichen Entwicklungskonzepten erfolgt üblicherweise anhand einer Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi). Sie dient als Instrumentarium für die Planung, Steuerung, Koordinierung und das Controlling städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen. Zu-

sammen mit dem Maßnahmenkonzept und der Gebietsabgrenzung bildet sie die erforderliche Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln und die anschließende Durchführung der Gesamtmaßnahme. Gleichzeitig schafft sie den fiskalischen Finanzierungsrahmen für die Einplanung der notwendigen Eigenmittel aus dem kommunalen Haushalt. Um einen Überblick über die Kosten der einzelnen Vorhaben zu ermöglichen, ist diesem Kapitel eine tabellarische Projekt- und Kostenübersicht beigelegt. Bei den Kostenangaben handelt es sich um erste Schätzungen, die sich, je nach Planungsstand und Konkretisierung der Projekte, ändern können.

Um Ziele und Maßnahmen zielgerichtet umsetzen und Fördermittel beantragen zu können, ist für die Aufnahme in die Förderprogramme neben der Kosten- und Finanzierungsplanung die genaue Abgrenzung und Bestimmung des Fördergebietes erforderlich. Das Fördergebiet kann deckungsgleich mit dem Untersuchungsgebiet sein, um angrenzende Gebiete erweitert werden oder nur einen Teil dessen umfassen. Im Falle der Entwicklung des Wiedenbrücker Stadtkerns entspricht das Fördergebiet dem beschriebenen Untersuchungsgebiet. Das Gebiet wird so abgegrenzt, dass diejenigen Bereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf, wie er in der Analyse festgestellt wurde, berücksichtigt werden. Es handelt sich dabei um einen Bereich, der eine besonders intensive, öffentliche Ausstrahlung als Versorgungsschwerpunkt und bedeutender Wohn- und Geschäftsbereiche vorweist und damit besonderen Einfluss auf die Gestalt und Funktionsvielfalt des Stadtkerns und damit auf die gesamte Stadt Rheda-Wiedenbrück nimmt.

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück beabsichtigt die Gebietsabgrenzung durch politischen Beschluss festzulegen, in dem die Entwicklungsmaßnahmen zweckmäßig durchgeführt werden sollen. Das ISEK bildet die Grundlage für diesen Beschluss.

Tabellarische Maßnahmenübersicht

Abgeleitet aus den beschriebenen Maßnahmen, der Kosten- und Finanzierungsübersicht und der Priorisierung wurden Projektblätter zu den einzelnen Maßnahmen ausgearbeitet. Die Projektblätter bieten eine zusammenfassende und vergleichbare Darstellung. Die vollständigen Projektblätter sind dem

Bericht angehängt, die wichtigsten Kennzahlen in der beiliegenden Tabelle zusammengefasst. Die angehängten Projektblätter beinhalten dabei verschiedene Themen:

- Mit der *Maßnahmenbeschreibung* werden die Projekte konkret beschrieben, sodass ein genaueres Verständnis der Maßnahme ermöglicht wird.
- Unter *Handlungsfeld(er)* werden die mit der Maßnahme in Verbindung stehenden Handlungsfelder benannt.
- Der Punkt *Ziele* gibt an, welche konkreten Entwicklungsziele das Projekt erreichen möchte, um der übergeordneten Zielstruktur zu entsprechen.
- Der Punkt *Voraussetzungen/Abhängigkeiten* verdeutlicht besondere Umstände, welche das Projekt beeinflussen können, wie beispielsweise notwendige Kooperationen mit Grundstückseigentümer*innen oder eine Abhängigkeit von anderen Projekten aus dem ISEK.
- Unter *Träger* werden alle privaten oder öffentlichen Institutionen benannt, welche im Zuge der Projektrealisierung beteiligt sind.
- Bei der *Realisierung* wird angegeben, in welchem Jahr bzw. in welchen Jahren das Projekt umgesetzt werden soll.
- Zusätzlich werden den Maßnahmen *Prioritäten* von 1 (hoch), über 2 (mittel) bis 3 (niedrig) zugeordnet. Die Stufe der Priorität beschreibt die Wichtigkeit der Maßnahmenumsetzung.
- Der übergeordnete Punkt *Kostenschätzung* gibt einen groben Überblick, über die geschätzten Kosten des Projektes. Dabei werden Aussagen zu den Gesamtkosten, den zuwendungsfähigen Ausgaben, dem Anteil beantragter Förderung sowie dem städtischen Eigenanteil angegeben. Zudem wird das jeweilige Förderprogramm sowie der Förderungsgrund gemäß der Förderrichtlinie aus dem Jahr 2008 angegeben.

Bei den Kostenansätzen für Konzepte oder Beratungsmaßnahmen werden – wenn nicht anders beschrieben – Erfahrungswerte aus anderen Kommunen oder aus Rheda-Wiedenbrück zugrunde gelegt. Die Kostenschätzungen für den Umbau von Straßen, Plätzen und Wegen resultieren hingegen auf m²-Ansätzen, die mit der Projektfläche multipliziert werden. Für Straßen sowie Plätze in einfacher Ausführung wurde ein Ansatz von 300 €/m² gewählt, für hochwertige Platzausführung (z. B. mit großen Natursteinflächen) ein Ansatz von bis zu 550 €/m². Für Straßen und Plätze in mittlerem Ausführungsstandard wurden 350 €/m² angesetzt, bei Schulhofgestaltungen 200 €/m². Bei allen genannten Werten sind Planungs- und Nebenkosten sowie die Mehrwertsteuer enthalten. Soweit für einzelne Maßnahmen bereits Kostenschätzungen seitens der Stadt oder eines anderen Betreibers vorlagen, wurden diese übernommen.

In den vergangenen Jahren kam es insbesondere im Baugewerbe zu erheblichen jährlichen Preissteigerungen, seit 2021 ist zudem auch ein deutlicher Anstieg der allgemeinen Inflation zu beobachten. Aus diesem Grund wurde bei der Kostenberechnung eine jährliche Kostensteigerung von 5% eingerechnet. Je nach geplantem Zeitpunkt der Projektrealisierung fällt die gesamte Kostensteigerung somit unterschiedlich hoch aus. Details zu Kostenansätzen und eingereichten Kostensteigerungen sind der tabellarischen Maßnahmenübersicht zu entnehmen.

Die Projekte werden nicht nur schriftlich, sondern auch in Kartenform dargestellt. In der Projektübersichtskarte erfolgt eine genaue Verortung der einzelnen Maßnahmen. Mit der Grafik zur Maßnahmenumsetzung werden die Realisierungszeiträume der Maßnahmen anschaulich dargestellt.

Nr.	Phase I Maßnahmen	Priorität	FRL Nr.	Förderantrag stellen	Umsetzungszeitraum (inkl. Vorbereitung, Planung, Antragsstellung (x) und Umsetzung (x))					Kostenermittlung			Kostenaufteilung						
					2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kosten über Flächenansatz [€/m²]	Kosten über Pauschal- ansatz [€]	Projekt- kosten [€]	Projekt- kosten inkl. Kosten- steigerung (5% p.a) [€]	Anteil privat [€]	Anteil öffentlich [€]	Aufteilung öffentliche Kosten		
																	Anteil Städtebau- förderung [€]	Anteil Stadt [€]	Anteil andere Förder- ungen [€]
A01	Erstellung des ISEKs	1	9.1	22					0	80.000	80.000	80.000	0	80.000	40.000	40.000	0		
A02	Gestaltungssatzung und -handbuch	1	9.1	22	x X X				0	40.000	40.000	42.000	0	42.000	21.000	21.000	0		
A03	Funktionales und gestalterisches Verkehrskonzept Innenstadt	1	9.1	22	x x X X X				0	75.000	75.000	82.500	0	82.500	41.250	41.250	0		
A04	Qualifizierungsverfahren Stadtplätze (Markt- und Kirch- und Büschersplatz)	1	9.1	24		x	X X		0	150.000	150.000	172.500	0	172.500	86.250	86.250	0		
Summe Block A										345.000	345.000	377.000	0	377.000	188.500	188.500	0		
B01	Stadtteilmanagement	1	18	22	x X X X X X	X X	X X		0	300.000	300.000	300.000	0	300.000	150.000	150.000	0		
B02	Fortlaufende Beteiligungsformate	1	17	22	X X X X X X	X X	X X		0	63.600	63.600	63.600	0	63.600	31.800	31.800	0		
B03	Verfügungsfonds	2	14	22	x X X X X X	X X	X X		0	246.000	246.000	246.000	123.000	123.000	61.500	61.500	0		
B04	Neuauflage Haus-, Hof- und Fassadenprogramm	1	11.2	22	x X X X X X	X X	X X		0	300.000	300.000	300.000	150.000	150.000	75.000	75.000	0		
Summe Block B										909.600	909.600	909.600	273.000	636.600	318.300	318.300	0		
C01	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	1	11.1	22	x X X	x	X X		0	2.500.000	2.500.000	2.500.000	1.875.000	625.000	312.500	312.500	0		
C02	Klimaresiliente Schulhofgestaltung Ratsgymnasium I & II	1	10.4	23	x X X	X X		1.250	200	100.000	350.000	367.500	0	367.500	183.750	183.750	0		
C03.1	Umnutzung des Klosters zu einer Gemeinbedarfseinrichtung - Multifunktionsräume	1	11.3	23	x x x X X			0	0	2.350.000	2.350.000	2.350.000	940.000	1.410.000	1.175.000	235.000	0		
C04	Aufwertung Radwegenetz	1	x	23	X X X		X X		0	250.000	250.000	250.000	0	250.000	0	62.500	187.500		
C05	Innenstadtring Fuß- und Radverkehr	2	10.4	25		x	X X		0	150.000	150.000	150.000	0	150.000	75.000	75.000	0		
C06	Innerstädtische Baumpflanzungen	1	12	24	x X X		X X		0	140.000	140.000	140.000	0	140.000	70.000	70.000	0		
C07	Aktivitätszonen für Jugendliche	2	17 + 10.4	23	x X X				0	300.000	300.000	300.000	0	300.000	150.000	150.000	0		
C08	Aufwertung von Spielplätzen	1	10.4	22	X X				0	150.000	150.000	150.000	0	150.000	75.000	75.000	0		
Summe Block C										6.190.000	6.207.500	6.207.500	2.815.000	3.392.500	2.041.250	1.163.750	187.500		
Gesamtsumme nach Anpassung										7.444.600	7.494.100	7.494.100	3.088.000	4.406.100	2.548.050	1.670.550	187.500		

Nr.	Phase II Maßnahmen	Priorität	FRL Nr.	Förderantrag stellen	Umsetzungszeitraum						Kostenermittlung				Kostenaufteilung			
					(inkl. Vorbereitung, Planung, Antragstellung (x) und Umsetzung (X))						Kosten über Flächenansatz Fläche [m²]	Kosten über Pauschalansatz [€]	Projektkosten inkl. Kostensteigerung (5% p.a) [€]	Anteil privat [€]	Anteil öffentlich [€]	Aufteilung öffentliche Kosten		
					2029	2030	2031	2032	2033	2034						Anteil Städtebau- förderung [€]	Anteil Stadt [€]	Anteil andere Förder- ungen [€]
A05	Gestaltungskonzept öffentlicher Raum und Stadtteingänge	3	9.1	28	x	XX		0	60.000	84.000	0	84.000	42.000	42.000	0			
A06.1	Entwicklungsverfahren "Auf der Schanze" - Masterplan Gesamtgebiet	1	x	29	x	XX		0	52.000	52.000	0	52.000	0	52.000	0			
A06.2	Entwicklungsverfahren "Auf der Schanze" - Qualifizierungsverfahren Stadtteingang	2	9.1	30			x	XX	90.000	130.500	0	130.500	65.250	65.250	0			
A06.3	Entwicklungsverfahren "Auf der Schanze" - Qualifizierungsverfahren Städtebau	2	9.1	30			x	XX	120.000	180.000	0	180.000	90.000	90.000	0			
Summe Block A										446.500	0	446.500	197.250	249.250	0			
B01	Stadtteilmanagement	1	18	28	XX	XX	XX	XX	0	250.000	250.000	0	250.000	125.000	125.000	0		
B02	Fortlaufende Beteiligungsformate	1	17	28	XX	XX	XX		0	31.800	31.800	0	31.800	15.900	15.900	0		
B03	Verfügungsfonds	2	14	28	XX	XX	XX	XX	0	205.000	205.000	102.500	102.500	51.250	51.250	0		
B04	Neuaufgabe Haus-, Hof- und Fassadenprogramm	1	11.2	28	XX	XX	XX	XX	0	250.000	250.000	125.000	125.000	62.500	62.500	0		
Summe Block B										736.800	227.500	509.300	254.650	254.650	0			
C01	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	1	11.1	28	x	X	X	X	0	1.500.000	1.500.000	1.125.000	187.500	187.500	0			
C03.2	Umnutzung des Klosters zu einer Gemeindefeinfachrichtung - Klostergarten	1	11.3	28	XX				2.500	300.000	300.000	120.000	150.000	30.000	0			
C04	Aufwertung Radwegenetz	1	x	32				x	X	100.000	100.000	0	100.000	0	75.000			
C06	Innerstädtische Baumpflanzungen	1	12	31				x	XX	60.000	60.000	0	60.000	30.000	0			
C08	Aufwertung von Spielplätzen	1	10.4	31				x	XX	200.000	200.000	0	200.000	100.000	0			
C09	Gestaltung und Aufwertung Markt	2	10.4	28	x	X			4.483	2.465.650	3.328.628	0	3.328.628	1.664.314	0			
C10	Gestaltung und Neuordnung Büschers Platz	3	x	29	x	X			2.922	1.326.600	1.857.240	0	1.857.240	0	1.117.620			
C11	Gestaltung und Aufwertung Kirchplatz	3	10.4	31				x	XX	100.000	100.000	0	100.000	50.000	0			
C12	Wasserstraße - Übergang Reckenberg	2		30				x	XX	140.000	140.000	0	140.000	70.000	0			
C13.1	Gestaltung und Aufwertung Stadtteingänge - Rindertor/Nordwall	3	10.4, 14	30				x	X	50.000	50.000	0	50.000	25.000	0			
C13.2	Gestaltung und Aufwertung Stadtteingänge - Langenbrückertor/ Lange Straße	3	10.4, 14	32				x	XX	50.000	50.000	0	50.000	25.000	0			
C13.3	Gestaltung und Aufwertung Stadtteingänge - Neues Tor/ Wasserstraße	1	10.4, 14	32				x	XX	50.000	50.000	0	50.000	25.000	0			
Summe Block C										7.735.868	1.245.000	6.610.868	2.326.814	2.971.434	1.192.620			
Gesamtsumme nach Anpassung										7.361.050	1.472.500	7.566.668	2.778.714	3.475.334	1.192.620			

TEIL F | UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN

Als Handlungsrichtschnur für Verwaltung und Politik liegt der Stadt Rheda-Wiedenbrück mit dem ISEK nun ein Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung des historischen Stadtkerns Wiedenbrück vor. Neben seiner Notwendigkeit zur Umsetzung der Entwicklungsziele und Maßnahmen bietet er einen umfassenden Überblick zu allen für die Stadtteilentwicklung relevanten Themen und Aufgaben. Er beschreibt die ortsgerechte Umsetzung baulicher, freiräumlicher, sozialer, verkehrlicher und infrastruktureller Maßnahmen und soll damit auch zukünftige planerische Entscheidungen vorbereiten.

Das ISEK stellt somit die Voraussetzung für die weitere Konkretisierungen und die Erarbeitung weitergehender formeller und informeller Planungen dar. Die formulierten Zielaussagen, Grundsätze und konkreten Empfehlungen bilden dabei eine hervorragende Grundlage, die Arbeit der Verwaltung, politischen Gremien, Bürger*innen und sonstige Akteur*innen zu strukturieren und auf eine solide Basis zu stellen. Die Umsetzung muss dabei bewusst gesteuert und gemeinsam von öffentlichen und privaten Akteur*innen intensiv verfolgt werden. Im Wesentlichen ist der Erfolg der Realisierung damit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Akteur*innen abhängig. Als zentraler Baustein geht damit ein intensiver Steuerungs- und Ablaufprozess mit der Entwicklung einher.

Schlüsselmaßnahmen und Durchführungsempfehlungen

Die Entwicklung des Stadtkerns von Wiedenbrück soll kontinuierlich erfolgen. Das bedeutet, dass die Umsetzung konkreter Projekte und Maßnahmen immer in Abhängigkeit möglicher Synergieeffekte und des Umsetzungsaufwandes entwickelt werden. Die Priorität einer Maßnahme steht somit immer im Verhältnis zu den vielschichtigen Herausforderungen, die mit einer Umsetzung verbunden sind. So stellen Aspekte wie Flächenverfügbarkeiten, Nutzerpotentiale, vorhandene bauliche und freiräumliche Qualitäten, der bauliche Aufwand oder die Koordination

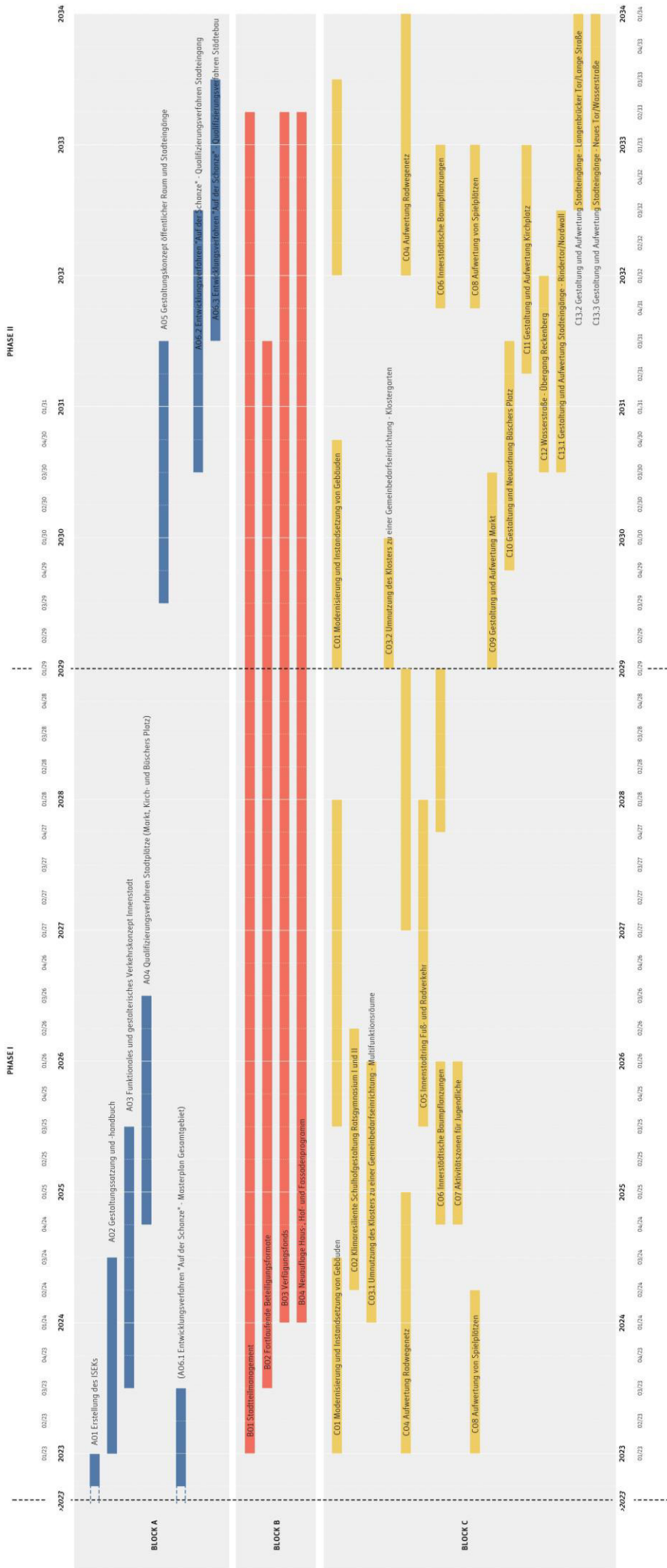
und Organisation des Umsetzungsprozesses bestimmende Faktoren dar, die auf die Realisierung einwirken und frühzeitig gesteuert werden müssen.

Angesichts der Vielzahl vorgeschlagener Maßnahmen ist es daher wichtig, Schlüsselmaßnahmen zu benennen. Ihnen gelten vermehrte Aufmerksamkeit und eine hohe Priorität bei der Umsetzung. Die Priorität der Maßnahmen ist dabei abhängig vom Stand der planerischen Vorbereitung sowie von der erhofften Signalwirkung für die Umsetzung des ISEK. Großer Wert wird zunächst auf die Gestaltung wichtiger Freiräume und die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur und Wohnumfeldqualität gelegt.

Im Falle des ISEK Wiedenbrück sind dies

- die vorbereitenden Konzepte A02 *Gestaltungssatzung und -handbuch*, A03 funktionales und gestalterisches *Verkehrskonzept Innenstadt* sowie A04 *Qualifizierungsverfahren Stadtplätze (Markt-, Kirch- und Büschersplatz*,
- die Maßnahmen zur Aktivierung und Begleitung B01 *Stadtteilmanagement*, B02 *Fortlaufende Beteiligungsformate* und B04 *Neuaufgabe Haus-, Hof- und Fassadenprogramm* sowie
- die Baumaßnahmen C01 *Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden*, C02 klimaresiliente Schulhofgestaltung Ratsgymnasium I und II, C09 *Gestaltung und Aufwertung Markt*, C04 *Aufwertung Radwegenetz* sowie C03 *Umnutzung des Klosters zu einer Gemeinbedarfseinrichtung*.

Diese Maßnahmen tragen maßgeblich zur klimagerechten Verbesserung des Stadtbildes und der Freiräume, der Steigerung der Wohn-, Versorgungs- und Aufenthaltsqualität, der Barrierefreiheit sowie der aufeinander abgestimmten Abwicklung aller Verkehre bei. Sie können damit die zentralen Problemfelder im Wiedenbrücker Stadtkern spürbar beheben.



Baulich-räumliche Qualifizierung

Insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der zentralen Freiräume (Markt, Kirchplatz und Büschers Platz) sowie das Entwicklungsgebiet „Auf der Schanze“ sind Qualifizierungsverfahren zur Steigerung der baulich-räumlichen Qualität von entscheidender Bedeutung. Hierbei gilt es, das Wiedenbrücker Stadtbild im Zuge der Entwicklung kontinuierlich zu verbessern und die Attraktivität und Atmosphäre im Stadtkern zu steigern. Die vorbereitenden Maßnahmen – zusammengefasst unter *A – Vorbereitung: Städtebauliche Planung und Konzepte* – nehmen daher eine wichtige Rolle bei der zukünftigen Entwicklung ein.

Zur Steigerung der örtlichen Baukultur und der damit verbundenen Sicherung hoher Gestaltqualitäten sollten neben den formellen Planverfahren abgestimmte informelle und qualitätssichernde Instrumente verwendet werden:

- Reguläre Wettbewerbsverfahren oder Mehrfachbeauftragungen zur Konkretisierung und Vertiefung der im ISEK vorgeschlagenen Konzepte,
- Investorenauswahlverfahren für mögliche größere private Vorhaben auch zur Steigerung der städtebaulichen und architektonische Qualität,
- qualitätssichernde Verfahren für die Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze sowie für wichtige Grün- und Freiräume, wobei bei Freiraum- und Platzgestaltungen eine aktive Mitwirkung der Bürger*innen vorgesehen werden sollte,
- gestalterische Hinweise und Vorgaben in Form eines Gestaltungshandbuches für den Wiedenbrücker Stadtkern zur gezielten Förderung der örtlichen Bautradition,
- Einbindung des Gestaltungsbeirates der Stadt Rheda-Wiedenbrück bei entsprechenden Vorhaben.

Mit den Projektbeschreibungen wird beschrieben, für welche Maßnahmen qualitätssichernden Verfahren durchgeführt werden sollen. Darüber hinaus können sich durch veränderte Rahmenbedingungen oder Erfordernisse zusätzliche Verfahren ergeben. Diese sollen den hier beschriebenen Zielen und Inhalten folgen.

Nachhaltigkeitsgedanken

Mit dem ISEK wird eine nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des Wiedenbrücker Stadtkerns beschrieben. Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung nehmen daher eine dominierende Rolle ein. Die nachhaltige Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dabei auf zwei Ebenen: Zum einen als Vorgaben bei der Flächenentwicklung und zum anderen bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Im Rahmen der zukünftigen Entwicklung werden weitergehende Potentiale der Innenentwicklung genutzt und bisher teils untergenutzte Flächen in das Stadtgefüge eingebunden. Durch die Nähe zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen wird damit das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ verfolgt. Bauliche und freiräumliche Entwicklungen können dabei aufzeigen, dass der Wunsch nach einer kompakten Siedlungsstruktur und der Bedarf an Freiflächen für Klimaschutz-/Klimaanpassungsstrategien kein Widerspruch sein muss.

Die mit dem ISEK beschriebene nachhaltige Stadtentwicklung setzt zudem stärker auf Mobilitätsangebote, die eine Alternative zum eigenen Fahrzeug darstellen. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder Angebote für den Rad- und Fußgängerverkehr machen Wiedenbrück zu einem zukunftsfähigen Ort und sollten bei der Umsetzung verstärkt beachtet werden.

Mit den Projektblättern und Konzepten werden Ideen konkret beschrieben, wie das Klima positiv beeinflusst bzw. die städtische Infrastruktur an die Folgen des Klimawandels angepasst werden kann. Es ist unumgänglich, diese Projekte bei ihrer Umsetzung ständig auf diese Aspekte hin zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

Das Ziel der Minimierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs muss sich auch im einzelnen Bau widerspiegeln, wobei alle Lebenszyklusphasen eines Gebäudes zu berücksichtigen sind – von der Rohstoffgewinnung über die Errichtung bis zum möglichen Rückbau. Anforderungen der Nachhaltigkeit zielen dabei neben möglichen Standards zur Plusenergiebauweise und zur Verwendung geeigneter Baumaterialien auch auf die Nutzungsintensität

der Gebäude ab. Zusätzliche Elemente, wie Dachbegrünung und die Nutzung von Solarenergie, sind in Abstimmung mit Belangen des Denkmalschutzes zu berücksichtigen und als fester Bestandteil der Entwicklung zu begreifen.

Evaluierung und Erfolgskontrolle

Der Wert des ISEK wird sich am besten an der Umsetzung der formulierten Ziele messen lassen. Somit ist eine laufende Erfolgskontrolle und die Verstärkung des Prozesses von zentraler Bedeutung, um den Projektstatus, den Projekterfolg und die Projektwirkung zu ermitteln. Mit einer fortlaufenden Evaluierung während der Umsetzungsphase können so die abgeleiteten Ziele und Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls reguliert und angepasst werden.

Die Überprüfung der Ziele und des Umsetzungsstands sollte in regelmäßigen Abständen erfolgen und soll in entsprechenden Berichten dokumentiert werden. Dabei sollen neben dem Umsetzungsstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungen oder Hemmnisse aufgenommen und nach Außen kommuniziert werden. Nicht mehr gültige Ziele und Entwicklungsmaßnahmen müssen unter Einbeziehung der politischen Gremien modifiziert, ersetzt oder gestrichen werden. Bei Nichterreichen der Umsetzungsziele sind mögliche Schwierigkeiten oder Hindernisse zu beschreiben und gegebenenfalls Korrekturen vorzunehmen.

Die Evaluierung und Erfolgskontrolle sollen dabei sukzessive und in regelmäßigen Abständen erfolgen. Die Projektevaluation sollte durch die Stadt Rheda-Wiedenbrück oder das Stadtteilmanagement gesteuert und nachgehalten werden. Hierzu ist ein zielführendes Konzept zu erarbeiten, das von den maßgeblichen Akteuren akzeptiert wird. Ein Evaluierungskonzept sollte dabei wenigstens folgende Bausteine umfassen:

- Erstellung eines Zielsystems und Überprüfung der Zielerreichung mit Hilfe von geeigneten Indikatoren
- Projekt-Dokumentationssystem (z.B. Projektdaten/-datenblätter) zur Evaluation der einzelnen Projekte

- Durchführung von Befragungen, um die Erfolge bzw. Wirkungen des Konzepts aus Sicht der Bewohnerschaft zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu untersuchen
- Analyse zentraler qualitativer Prozesse/Aspekte des ISEK anhand von Projektfallstudien und darauf aufbauend die konzeptionelle Beratung und Unterstützung des Stadtteilmanagements sowie weiterer Akteure vor Ort

Insgesamt ist anzustreben, die Öffentlichkeit einmal im Jahr (beispielsweise am Tag der Städtebauförderung) über den Umsetzungsstand des ISEK zu informieren und die Ergebnisse der Evaluierung nach Außen zu tragen. In diesem Sinne sind die Evaluierungsberichte im Vorfeld der fortlaufenden Beteiligungsformate zu veröffentlichen, um Interessierten Gelegenheit zu geben, auf die weitergehende Umsetzung einzuwirken. Nur so kann ein offener und transparenter Umsetzungsprozess ermöglicht werden.

Partizipation und Kommunikation

Der bei der Erarbeitung des ISEK eingeschlagene und bewährte Weg einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit und der Entscheidungsträger*innen muss auch bei dessen Umsetzung fortgesetzt werden. Eine erfolgreiche Umsetzung durch öffentliche und private Akteur*innen setzt dabei einen breiten Konsens zwischen Bevölkerung, Politik, Stadtverwaltung und weiteren Akteur*innen voraus – nicht zuletzt durch eine transparente und stetige Kommunikation.

Die positive Umsetzung und das Gelingen ist somit kein Selbstläufer. Der Wert des Konzeptes für Wiedenbrück und seine Bewohner*innen wird sich am besten an der Umsetzung der formulierten Ziele messen lassen. Im Wesentlichen ist der Erfolg der Realisierung damit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Akteure abhängig. Aus diesem Grund erfordert die Umsetzung der Maßnahmen eine interdisziplinäre Zusammenarbeit. Sie muss fester Bestandteil des Verwaltungshandelns und des Handelns der Akteur*innen vor Ort sein. Als zentraler Baustein neben der konkreten „Hilfe vor Ort“ in Form von Beratungsleistungen ist daher die Begleitung der zukünftigen Entwicklung

durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie eine ausgiebige Bürger*inneninformation und -beteiligung während der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahmen vonnöten.

Die Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Expert*innen aus verschiedenen Bereichen des städtischen Lebens ist somit als fester Bestandteil zu begreifen. Ihre Einbindung führt zu einem breit gefächerten Erkenntnisgewinn und kann bei der Umsetzung der Maßnahmen positiv unterstützen. Dies umfasst Beteiligungsangebote für die konkretisierenden Planung der Maßnahmen und während der baulichen Umsetzung. Zur Konzeptumsetzung und Durchführung des Entwicklungsprozesses empfiehlt sich daher der Aufbau einer umfassenden Projektstruktur, die sich aus mehreren Bausteinen zusammensetzt.

Einen dieser Bausteine sollen die fortlaufenden, regelmäßig stattfindenden Beteiligungsformate in Form von „*Wiedenbrücker Zukunftswerkstätten*“ darstellen. Ziel ist es, durch einen stetigen Informationsaustausch über den Umsetzungsstand des ISEK einen transparenten Planungs- und Umsetzungsprozess anzustoßen, der von der Öffentlichkeit bereichert und mitgetragen wird. Durch die Werkstätten kann zudem eine Netzwerkstruktur aufgebaut werden, die während der gesamten Umsetzung fortgeschrieben und in den Stadtteil hineingetragen wird.

Für die Entscheidungs- und Umsetzungsphase ist es zudem ratsam eine *Lenkungsgruppe* oder einen Beirat einzurichten. Die Lenkungsgruppe ist ein Beratungsgremium für die Umsetzung des ISEK im Sinne der beschriebenen Ziele und Grundsätze. Er ist ein Verbindungsglied zwischen Akteur*innen vor Ort, der städtischen Verwaltung und der Politik und befasst sich mit den Angelegenheiten, die die Vorbereitung und Durchführung der Stadtentwicklung im Wiedenbrücker Stadtkern mittelbar oder unmittelbar betreffen. Zu seinen Aufgaben gehören in der Regel die Beratung über die Festlegung von Schwerpunkten und Prioritäten von Einzelmaßnahmen, die Repräsentation der Beteiligten an der Gemeinschaftsaufgabe, die Beratung über den Einsatz von Fördermitteln, Vorschläge für die Umsetzung des Städtebauförderungsprogramms durch die Ver-

waltung sowie weitere Aufgaben, die sich gegebenenfalls aus der Evaluierung der Umsetzung ergeben. Die Lenkungsgruppe sollte regelmäßig, mindestens einmal im Jahr tagen. Er sollte sich aus Vertreter*innen der politischen Fraktionen in Rheda-Wiedenbrück, Vertreter*innen der Stadt Rheda-Wiedenbrück (z.B. Stadtplanung, Umwelt, Soziales, Wirtschaftsförderung), örtlichen Vertreter*innen und „Multiplikator*innen“ (z.B. Gewerbetreibende, Vereine, Institutionen) sowie mindestens zwei gewählten Vertreter*innen der Bürgerschaft zusammensetzen.

Zusätzlich ist eine geeignete Organisations- und Steuerungsstruktur bei der Stadt Rheda-Wiedenbrück aufzubauen. Bestandteil der Struktur ist die Benennung einer *Projektleitung* sowie einer *Projektgruppe*, die den Umsetzungsprozess des ISEK begleitet. Die Projektleitung übernimmt dabei die Kommunikation in der Verwaltung und koordiniert die projektübergreifende Zusammenarbeit der Fachverwaltungen. Die Projektleitung ist die wichtigste Schnittstelle zwischen Verwaltung und Stadtteilmanagement sowie den Akteur*innen in Wiedenbrück. In der Projektgruppe sind alle Fachdienststellen auf der Arbeitsebene vertreten, die zur Umsetzung des ISEK erforderlich sind. Die Projektleitung innerhalb der Verwaltung organisiert und informiert diese Arbeitsebene, bindet sie in die inhaltliche Arbeit ein und stimmt kommunale und stadtteilspezifische Projekte ab.

Als weiterer Baustein ist für die praktische Umsetzung des ISEK frühzeitig ein *Stadtteilmanagement* einzusetzen. Die Aufgaben sind im zugehörigen Projektbogen beschrieben. Im Kern soll das Management die Umsetzung des Maßnahmenprogramms unterstützen, die Kommunikation und das Marketing sicherstellen, Vor-Ort-Ansprechpartner*in sein, die örtlichen Akteur*innen sowie Investor*innen unterstützen und die Beteiligung der Bürgerschaft vorbereiten und begleiten.

Darüber hinaus sollte der Umsetzungsprozess ISEK von Beginn an eng mit der *Politik* abgestimmt werden. Aus diesem Grund sollen Zwischenberichte in Fachausschüssen der Stadt Rheda-Wiedenbrück vorgestellt und diskutiert werden. Die Ergebnisse und Einschätzungen der politischen Vertreter*innen

sollen dabei als wichtige Hinweise der weiteren Ausarbeitung und Umsetzung verstanden werden.

Insgesamt kann durch einen gezielten und offenen Partizipations- und Kommunikationsprozess ein ho-

hes Maß an Transparenz vermittelt und der Blickwinkel aller Akteure über das hergebrachte Handeln hinaus erweitert werden. Die aktive und fachübergreifende Einbindung aller Akteur*innen stellt dabei sicher, dass die Umsetzung des ISEK für den Stadtkern von Wiedenbrück Erfolg hat.

AUSBLICK

Wie viele andere Städte steht Rheda-Wiedenbrück in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor großen Herausforderungen. Diese bewegen sich im Spannungsfeld veränderter Rahmenbedingungen und Herausforderungen auf globaler und lokaler Ebene. So führen gesamtgesellschaftliche Prozesse, wie die fortschreitende Digitalisierung, der Klimawandel, eine insgesamt gestiegene Mobilitätsbereitschaft oder auch die Individualisierung der Wohnbedürfnisse zu spürbaren Auswirkungen auf den Wohn-, Wirtschafts-, Versorgungs- und Freizeitstandort Wiedenbrück.

In der Gesamtbetrachtung weist die Stadt Rheda-Wiedenbrück großes Entwicklungspotential auf. Trotz vielfältiger Erfolge aufbauend auf dem Masterplan 2020+ für Rheda-Wiedenbrück (2010) und dem IHK für den Historischen Stadtkern Wiedenbrück (2011) konnten diese Potentiale bislang noch nicht voll ausgeschöpft werden. Die an der Umsetzung der Konzepte beteiligten Akteur*innen haben daher erkannt, dass weitergehender Handlungsbedarf besteht und die bisherigen Ziele, angestoßenen Projekte sowie die damit verbundenen Erfolge überprüft und fortgeschrieben werden müssen.

Um sich also weiterhin als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort positionieren zu können, stellt die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit der Aufstellung des ISEK für den historischen Stadtkern Wiedenbrück und seinen angrenzenden Stadträumen die entsprechenden Weichen für die zukünftige Entwicklung. Diese Entwicklung ist eine große Herausforderung für alle beteiligten Akteur*innen und wird noch über viele Jahre eine der zentralen Aufgaben der Stadt Rheda-Wiedenbrück darstellen.

Das vorliegende ISEK bietet einen umfassenden Überblick zu allen für die Stadtentwicklung relevanten Themen und Aufgaben für die nächsten Jahre. Die Definition von Leitzielen, Grundsätzen und Maßnahmenvorschlägen bildet eine hervorragende

Grundlage, die Arbeit der Verwaltung, politischer Gremien und Bürger*innen zu strukturieren und auf eine solide Basis zu stellen. Mit dem ISEK werden damit sowohl eine strategische Orientierung als auch ein erneutes umfassendes Stadtentwicklungskonzept für den Wiedenbrücker Stadtkern auf den Weg gebracht.

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück geht somit einen für die Zukunft wichtigen Schritt. Eine strategische Ausrichtung für die nächsten 8 bis 12 Jahre wird kombiniert mit der Stabilisierung der Innenstadt. Somit besteht die große Chance, bestehende Missstände und strukturelle Defizite zu überwinden und damit ein positives Signal für die zukünftige Entwicklung zu leisten.

Bei der Umsetzung steht die Beteiligung unterschiedlicher Ziel- und Interessengruppen im Fokus. Die bei der Erstellung des Konzeptes erprobte und bewährte intensive Beteiligung der Akteurs- und Bürgerschaft soll auch in Zukunft fortgesetzt werden und deren Ergebnisse in die Planungen einfließen.

Die Schaffung eines lebendigen und klimagerechten Stadtkerns mit einem attraktiven Versorgungs- und Gastronomieangebot, generationenübergreifenden Aufenthaltsmöglichkeiten sowie der Erhalt als Wohnstandort für unterschiedliche Zielgruppen ist damit von nun an gemeinschaftliche Aufgabe. Auf diesem Wege können die Chancen der Fördermittelgewährung abgewogen und die Entwicklung auf eine solide Basis gestellt werden. Insgesamt kann so ein hohes Maß an Transparenz vermittelt und der Blickwinkel aller Akteur*innen über das hergebrachte Handeln hinaus erweitert werden. Die aktive und fachübergreifende Entwicklung stellt dabei sicher, dass die Umsetzung des ISEK Erfolg und der integrierte Ansatz Bestand hat.

QUELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Literaturquellen

BBSR – Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung 2017: Online Handel – mögliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren

Berding, Klaus 2016: Bedeutung, Funktion und Wandel öffentlicher Räume: Perspektiven aus Forschung und Praxis. In: Herbert Quandt-Stiftung (Hg.): Die Bürger und ihr öffentlicher Raum. 1. Auflage. Freiburg, Basel, Wien: Herder, 18-31

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) 2019: Mobilität in Deutschland – Kurzreport. Berlin.

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) 2015: Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren. Berlin

Drlik, Stephanie; Licka, Lilli 2010: Städte im Klimawandel: Strategien für eine nachhaltige Parkentwicklung. In: Braum, Michael; Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt? Fakten, Positionen, Beispiele. Bd. 2. Basel: Birkhäuser, 44-49

Gehl, Jan 2015: Städte für Menschen. Berlin.

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH 2013: Kommunales Einzelhandelskonzept für die Stadt Leichlingen. Köln

Hammer, Katharina 2016: Nutzung und Konflikte. In: Prenner, Peter (Hg.): Wien wächst - öffentlicher Raum. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 61-73

HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG) (Hg.) 2012: HEAG 2040: Die Stadtwirtschaft von Morgen. Darmstadt/ Kelkheim: Zukunftsinstitut GmbH – Internationale Gesellschaft für Zukunfts- und Trendberatung

Holm, Andrej 2016: Öffentlicher Raum in der Sozialen Stadt. In: Prenner, Peter (Hg.): Wien wächst - öffentlicher Raum. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1-7

IT.NRW (Information und Technik Nordrhein-Westfalen) 2019: Kommunalprofil Rheda-Wiedenbrück. Düsseldorf

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Hg.) 2016: Trends im Handel 2025: Erfolgreich in Zeiten von Omni-Business. (In Zusammenarbeit mit EHI Retail Institute, HDE Handelsverband Deutschland, KANTAR TNS). Düsseldorf

MBWSV NRW (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) 2016: Innenstädte und Zentren strategisch entwickeln – Eine Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Handlungskonzepten. Düsseldorf

Mädig, Heinrich 2010: Demographischer Wandel. In: Henckel, Dietrich; von Kuczkowski, Kester; Lau, Petra; Pahl-Weber, Elke; Stellmacher, Florian (Hg.): Planen – Bauen – Umwelt: Ein Handbuch. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, 105-109

MWEBWV NRW (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) 2012: Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung – Leitfaden für Planerinnen und Planer. Düsseldorf

MWIDE NRW – Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) 2019: Handelsszenarien Nordrhein-Westfalen 2030: Einzelhandel in Nordrhein-Westfalen im digitalen Zeitalter – Herausforderungen und Empfehlungen. Berlin

rha Reicher Haase Architekten + Stadtplaner (Hg.)
2009: Der öffentliche Raum: Ideen, Konzepte, Projekte. Berlin: Jovis

Roland Berger Unternehmensberatung GmbH 2019:
Focus – Nahverkehr rechnet sich: Wie Verkehrs-
betriebe durch neue Technologien rentabler wirtschaften können

StadtBauKultur NRW (Hg.) 2019: Gute Geschäfte –
Was kommt nach dem Einzelhandel? Gelsenkirchen.

StadtBauKultur NRW (Hg.) 2019 (2): Einkaufsstra-
ßen neu denken - Bausteine für neue Perspektiven.
Gelsenkirchen.

Stepper, Martina 2015: Einkaufsstandort Innen-
stadt: Qualifizierung innerstädtischer Einzelhan-
delslagen vor dem Hintergrund des zunehmenden
Online-Shopping. Kaiserslautern

Umweltbundesamt (Hg.) 2019: Emission der von der
UN-Klimarahmenkonvention abgedeckten Treib-
hausgase. Berlin

Uttke, Angela 2009: Supermärkte und Lebensmit-
teldiscounter – Wege der städtebaulichen Qualifi-
zierung. Dortmund

Internetquellen

Website Bertelsmann Stiftung:

<https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bad-sassendorf+demographischer-wandel+2015-2017+tabelle>

Webseite Stadt Rheda-Wiedenbrück:

<https://www.rheda-wiedenbrueck.de/>

Abbildungsverzeichnis

Fotos:

Seiten 13, 57 Mitte und 66: Stadt Rheda-Wieden-
brück

Luftbilder:

Deckblatt, Projektblätter: Zeidler 2009, Rheda-Wie-
denbrück

alle weiteren Fotos:

pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

Pläne und Skizzen

pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
(auf Katastergrundlage der Stadt Rheda-Wieden-
brück)

ANHANG

1. Projektblätter
2. Maßnahmenübersicht
3. Auswertung Online-Beteiligung
4. Auswertung Stadtspaziergang
5. Auswertung Akteur*innenfragebögen
6. Auswertung Akteur*innengespräche
7. Auswertung Bürger*innenforum und begleitende Online-Beteiligung