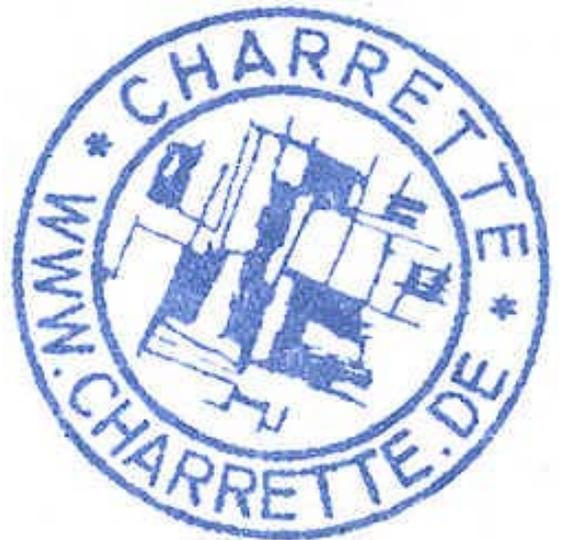


# Zukunft Sundern Charrette 2007

## Endbericht



Dipl.-Ing. Meinholf Kühn  
Beigeordneter der Stadt Sundern

Dr. Harald Kegler  
Labor für Regionalplanung

Prof. Hildebrand Machleidt  
Machleidt + Partner  
Büro für Städtebau

Dipl.-Ing. Harald Meergans  
Freie Planungsgruppe Berlin

Stadt Sundern



Berlin, März 2008

<b>1. Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>2. Warum Sundern?</b>	<b>5</b>
2.1 Die Stadt im ländlichen Raum	5
2.2 Die demografische und arbeitsmarktpolitische Herausforderung	8
2.3 Die städtebauliche und funktionale Herausforderung	12
<b>3. Weshalb eine Charrette?</b>	<b>15</b>
3.1 Die Grundlagen der Charrette	15
3.2 Die Instrumente und Verfahren zur Beteiligung an der Stadtplanung	15
3.3 Die Methode der Charrette	18
3.4 Charrette – ein Vorteil für Sundern und für NRW	21
<b>4. Welches Vorgehen?</b>	<b>23</b>
4.1 Die Vorphase	24
4.2 Die Hauptcharrette vom 06. - 08.09.2007	28
4.3 Die Überleitungsphase	30
<b>5. Welches Ergebnis?</b>	<b>32</b>
5.1 Die Gesamtsicht – der Masterplan	32
5.2 Die städtebaulichen Teilbereiche	33
5.2.1 Das Gebiet am Bahnhof	33
5.2.2 Der Bereich zwischen Rathaus und ehemaliger Kornbrennerei	34
5.2.3 Der Bereich um das Kolpinghaus	36
5.2.4 Der Levi-Klein-Platz	38
5.2.5 Der Franz-Josef-Tigges-Platz	40
5.2.6 Der Schirgiswalder Platz	40
5.2.7 Das Areal der Fa. Schulte-Ufer und Umgebung	41
5.2.8 Gelände zwischen Schirgiswalder Platz bis Gelände der Fa. Schulte-Ufer	44
5.2.9 Die Verkehrslösungen im Masterplan	44
5.4 Der Grünzug im Masterplan	47
<b>6. Wie weiter?</b>	<b>49</b>
6.1 Die Umsetzung des Masterplanes	50
6.1.1 Horizont 2015: mögliche Planungen und Realisierungen	51
6.1.2 Horizont 2020: mögliche Planungen und Realisierungen	52
6.2 Empfehlungen zur weiteren Verfahrensweise	53
6.3 Eine Vision – 2022: ein fiktiver Rückblick	55

<b>7. Welche Wertungen?</b>	<b>58</b>
<b>8. Sundern und anderswo: Revitalisierung des Zentrums</b>	<b>62</b>
8.1 Abschied von der Industriegesellschaft	62
8.2 Merkmale einer erfolgreichen Stadtentwicklungspolitik im Strukturwandel	64
8.3 Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern	67
<b>9. Dank</b>	<b>72</b>
<b>10. Charrette-Team (alphabetisch)</b>	<b>72</b>
<b>11. Anhang</b>	<b>73</b>
11.1 Bausteine zu den demografischen Herausforderungen	73
11.2 Dokumente/Fotos zum Ablauf der Charrette	81
11.3 Pressebeiträge (Auswahl)	86
11.4 Dokumentation der CEU-Tagung und der wiss. Begleitung	94
11.5 Pläne und Darstellungen	96
11.6 Literatur	100
11.7 Chronologie	101

## 1. Vorwort

Die Stadt Sundern sieht sich mit einer Vielzahl von Herausforderungen konfrontiert. Diese können, so die übergreifende Erkenntnis der Stadt, nicht mehr ausreichend mit den vorliegenden Planungen bewältigt werden. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Der gültige Flächennutzungsplan von 1980 bietet nur eine sehr begrenzte Basis für die Weiterentwicklung der Stadtsanierung und der städtebaulichen Entwicklung im Kontext der Region und des Stadtumbaus. Andererseits zeigt sich, dass fallweise Reagieren auf Anforderungen vermittels von Bebauungsplänen die Gefahr von Stückwerk in sich birgt und damit eine nachhaltige und auf die Herausforderungen angemessen reagierende Entwicklung der Stadt „aus dem Ruder“ läuft. In dieser „Planungslücke“ befindet sich die Stadt Sundern.

Sie hat in der Vergangenheit durch verschiedene Maßnahmen, wie die Stadtsanierung im Bereich der Innenstadt, die Gutachten zu Einzelhandel, Zentrenplanung und Stadtentwicklung, das sog. Schober-Gutachten, den Bebauungsplan für die „Untere Hauptstraße“, das Leitbild der Stadt Sundern oder Konzepte und Vorhaben des Stadtmarketings, wie z. B. „Ab in die Mitte“ bereits Schritte eingeleitet, die auf diese „Lücke“ reagieren und auch erste positive Resultat dabei erzielt. Zunehmend wird jedoch deutlich, dass es notwendig wird, eine der förmlichen Bauleitplanung vorgeschaltete Rahmenplanung zu erstellen, um für das wichtigste Gebiet der Stadt, die Innenstadt, eine grundlegende Orientierung für dann abzuleitende Einzelpläne und Umsetzungsmaßnahmen zu erhalten. Hinzu kommt jedoch noch ein weiterer Aspekt: Diese Planung soll zugleich die Bevölkerung aktiv einbeziehen, um die Identität der Bürger mit ihrer Stadt zu stärken und zugleich diese mit den Veränderungen im Sinne einer frühzeitigen Beteiligung vertraut zu machen. Hierbei war es ein Anliegen der Stadt Sundern, auch innovative Wege zu beschreiten. Dies hieß auch, sich auf einen ungewissen Vorgang einzulassen – ein Experiment der Planung, wofür es in Deutschland nur sehr wenige Vorbilder gibt – für eine Stadt im ländlichen Raum ist dies ein Novum. Sundern hat sich somit auf den Weg zu einer planerischen Grundlage begeben, der durchaus Modellhaftigkeit gewinnen kann. Mit dem gewählten Charrette-Verfahren wurde dies – erfolgreich – umgesetzt.

## 2. Warum Sundern?

### 2.1 Die Stadt im ländlichen Raum

Die Stadt Sundern gehört zu den typischen Mittelstädten im unmittelbaren Umfeld der Kernzone des Ruhrgebietes, die in einem gravierenden strukturellen Wandel stehen: von der industriell geprägten Stadt zu einer postindustriellen Dienstleistungsstadt für den metropolitanen Raum „Ruhrstadt“. Die Globalisierung hat die kleineren Städte im ländlich geprägten Raum erreicht. Dabei entstehen gravierende Veränderungen für die soziale, ökonomische und Versorgungsfunktion der Stadt im regionalen Umfeld. Die Stadt muss sich, wie die anderen vergleichbaren Städte in Nordrhein-Westfalen (NRW) auch, diesen Herausforderungen stellen, will sie nicht Gefahr laufen, in den nächsten Jahren in ein soziales und wirtschaftliches Spannungsverhältnis zu geraten.

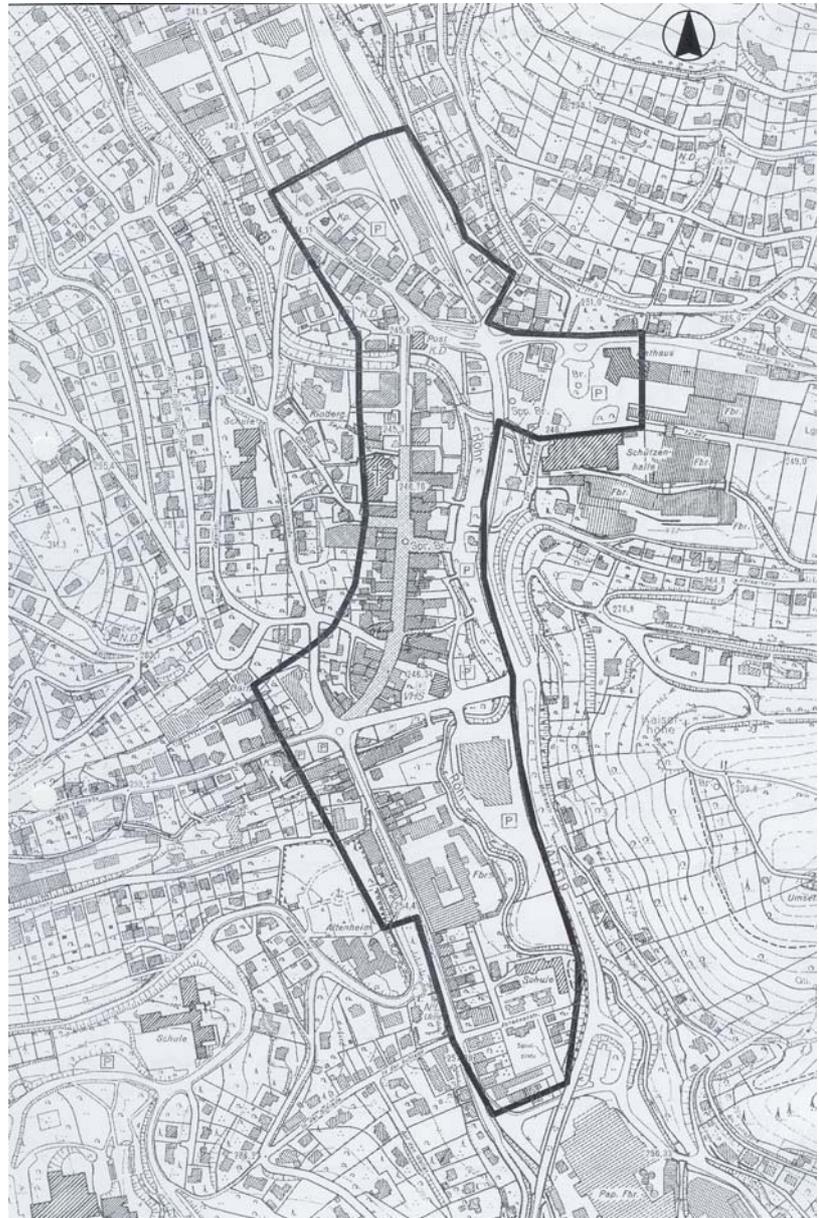
Bislang standen kleinere und mittlere Städte eher im Schatten der öffentlichen Aufmerksamkeit – doch gerade im Zuge von Globalisierung und Metropolenentwicklung gewinnen die kleinen und mittleren Städte eine entscheidende Rolle für die Stabilisierung des ländlichen Raumes und dessen Ausgestaltung als Wohnstandort, Versorgungszentrum, touristischer Nah- und Fernerholungsraum, aber auch als Orte für die Ansiedlung neuer, innovativer Dienstleistungsangebote bis hin zu neuen kreativen Unternehmen. Doch wird dies nicht spontan erfolgen. Dabei spielt die aktivierende Einbeziehung der Bevölkerung, der Unternehmen und Verwaltungen, aber auch von externen Wissensträgern eine Schlüsselrolle, wie internationale Erfahrungen zeigen.

Hier erscheint es sinnvoll, gezielt modellhafte Vorhaben zu starten, um die notwendig werdenden neuen Wege beim stadtreionalen Umbau von Mittelstädten im Kontext der Globalisierung, des demografischen und Klimawandels sowie bei der Neustrukturierung des „nicht-metropolitanen Raumes“ zu erproben. Es gilt, Neuland zu beschreiten. Gerade für das „Umland“ der metropolitanen Kernzone in NRW, des Ruhrgebietes, wird es in Zukunft von strategischer Bedeutung sein, wie sich diese klein- und mittelstädtischen Strukturen neu positionieren, um insgesamt eine sinnvolle, nachhaltige Entwicklung im Verhältnis zwischen Metropole und Umland zu erreichen. Dafür sind neben landesplanerischen Aktivitäten auch Initiativen der Klein- und Mittelstädte erforderlich. Unter den Bedingungen einer schrumpfenden und älter werdenden Bevölkerung kommt gerade der aktivierenden Einbeziehung der Bewohnerschaft eine Schlüsselbedeutung zu, um einer Abwanderung entgegenzuwirken und sich auf veränderte Nachfragesituationen rechtzeitig einzustellen.

Aus diesem Grunde hat sich die Stadt Sundern im Jahre 2006 entschlossen, ein innovatives Vorhaben anzugehen: Die An-

wendung einer neuen Generation von Beteiligungsverfahren, der Charrette, bei welchem – internationale Erkenntnisse einbeziehend – neue Wege der direkten Integration von Interessenträgern mit einer Entwicklung strategischer wie umsetzungsorientierter Planungen gegangen und miteinander verknüpft werden; diese Vorgehensweise gehört zu den Schlüsselmomenten für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklungsplanung. Damit wird zum Teil von gewohnten Wegen abgewichen, was sich aus der aktuellen Situation heraus als erforderlich erweist. Gleichzeitig können übertragbare Erfahrungen gesammelt werden, die die Stadt Sundern anderen Städten auch zur Verfügung stellen kann.

Abbildung 1: Sundern Innenstadt – das Planungsgebiet



2.2 Die demografische und arbeitsmarktpolitische Herausforderung

Die Stadt Sundern muss sich grundsätzlich mit folgender „Status quo – Entwicklung“ auseinandersetzen:

- Die jüngeren Altersgruppen der unter Zwanzigjährigen werden kleiner.
- Die älteren Altersgruppen der über Fünfzigjährigen werden größer.

Abbildung 2: Entwicklung ausgewählter Altersgruppen der Bevölkerung in Sundern zwischen 2003 und 2028

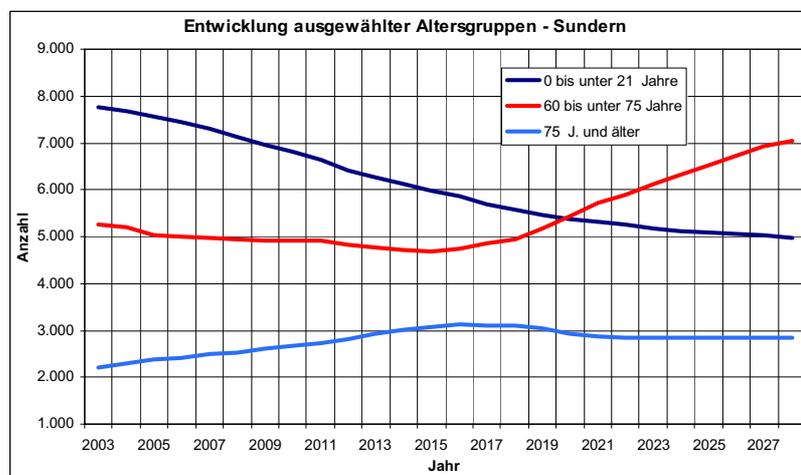
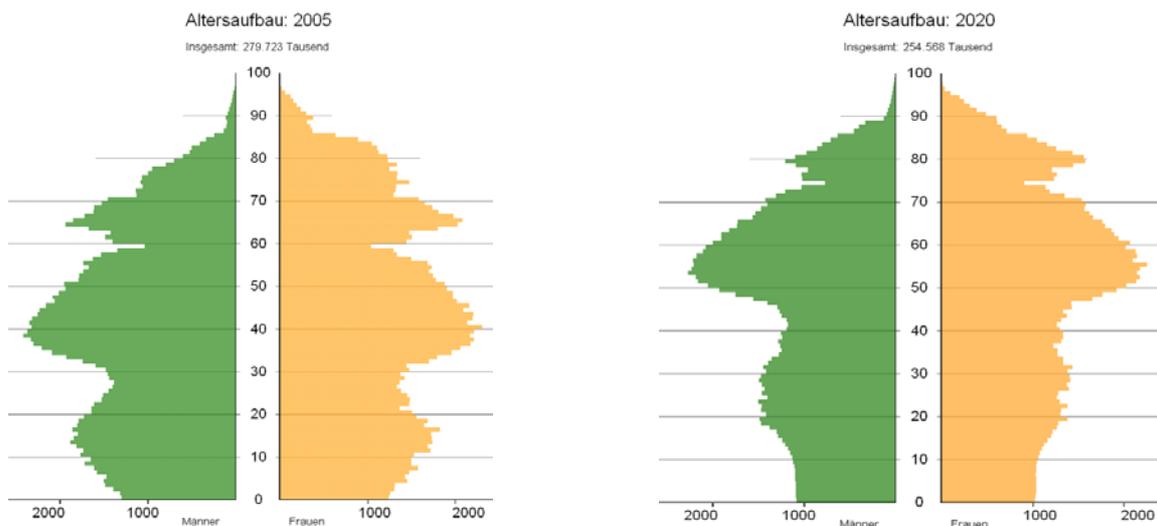


Abbildung 3: Die Prognose der Altersentwicklung der nächsten 15 Jahre für den Hochsauerlandkreis veranschaulicht die „Alterspyramide“



Diese Entwicklung, die durch die derzeitige Altersstruktur, das generative Verhalten und die Lebenserwartung bestimmt ist, entzieht sich der Beeinflussung auf regionaler / kommunaler Ebene.

Beeinflussen lassen sich hingegen Wanderungsbewegungen, die allerdings den weit geringeren Einfluss auf die Gesamtentwicklung der Bevölkerung haben als die natürliche demographische Entwicklung.

In Hinblick auf das Ziel einer stabilen bzw. wachsenden Einwohnerzahl und einer altersstrukturell ausgewogenen Bevölkerung bedeutet dies, Rahmenbedingungen zu schaffen, die einerseits potenzielle Abwanderungswillige zum Bleiben bewegen und andererseits Zuzüge aktiv fördern.

Zugleich besteht die Herausforderung, sowohl der älteren als auch der jungen Wohnbevölkerung angemessene Wohn- und Versorgungsangebote in zentrumsnahen Bereichen anzubieten, da für die älteren Generationen die Mobilität relativ eingeschränkter wird und für alle Generationen die Erreichbarkeit entsprechender Dienstleistungen an Bedeutung gewinnt. Dies hat Konsequenzen für die Gesamtstadt- und besonders für die Innenstadtplanung.

Sundern durchlebte in den letzten 15 Jahren einen signifikanten Wandel von der einstigen industriellen Stadt zu einer – in Ansätzen erkennbaren – Dienstleistungsstadt. Der Ruf Sunderns ist zu einem erheblichen Teil von den renommierten Firmen wie Severin, SKS, der Leuchtenindustrie oder Schulte-Ufer u.a. geprägt worden. Dieser Ruf ist weit über die Grenzen von NRW hinaus bekannt, doch kaum jemand verbindet diese klangvollen Namen mit der Stadt Sundern. In den letzten Jahren kommt nun eine weitere Entwicklung hinzu, die sich mit dem Synonym der Globalisierung umschreiben lässt. Die Verlagerung von Produktionsstätten in Billiglohnländer.

Die Statistik zeigt jedoch, dass dies nicht die Ausnahme, sondern die Regel für Sundern darstellt. (Abb.) Überdurchschnittlich hat sich in den letzten Jahren die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten insbesondere im verarbeitenden Gewerbe in Sundern reduziert (siehe dazu „Kommunalprofil Sundern“; Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik; NRW).

Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 30.6.1995 – 30.6.2006

	<b>1995</b>	<b>1999</b>	<b>2003</b>	<b>2006</b>
1995 = 100%	Anzahl / Prozent	Anzahl / Prozent	Anzahl / Prozent	Anzahl / Prozent
Männlich	6.386 / 100,0	6.162 / 96,5	5.263 / 82,4	5.032 / 78,8
Weiblich	3.357 / 100,0	3.201 / 95,4	2.960 / 88,2	2.817 / 83,9
<b>Gesamt</b>	<b>9.743 / 100,0</b>	<b>9.363 / 96,1</b>	<b>8.223 / 84,4</b>	<b>7.849 / 80,6</b>

Quelle: LDS, Landesdatenbank; Stand 06.12.2007

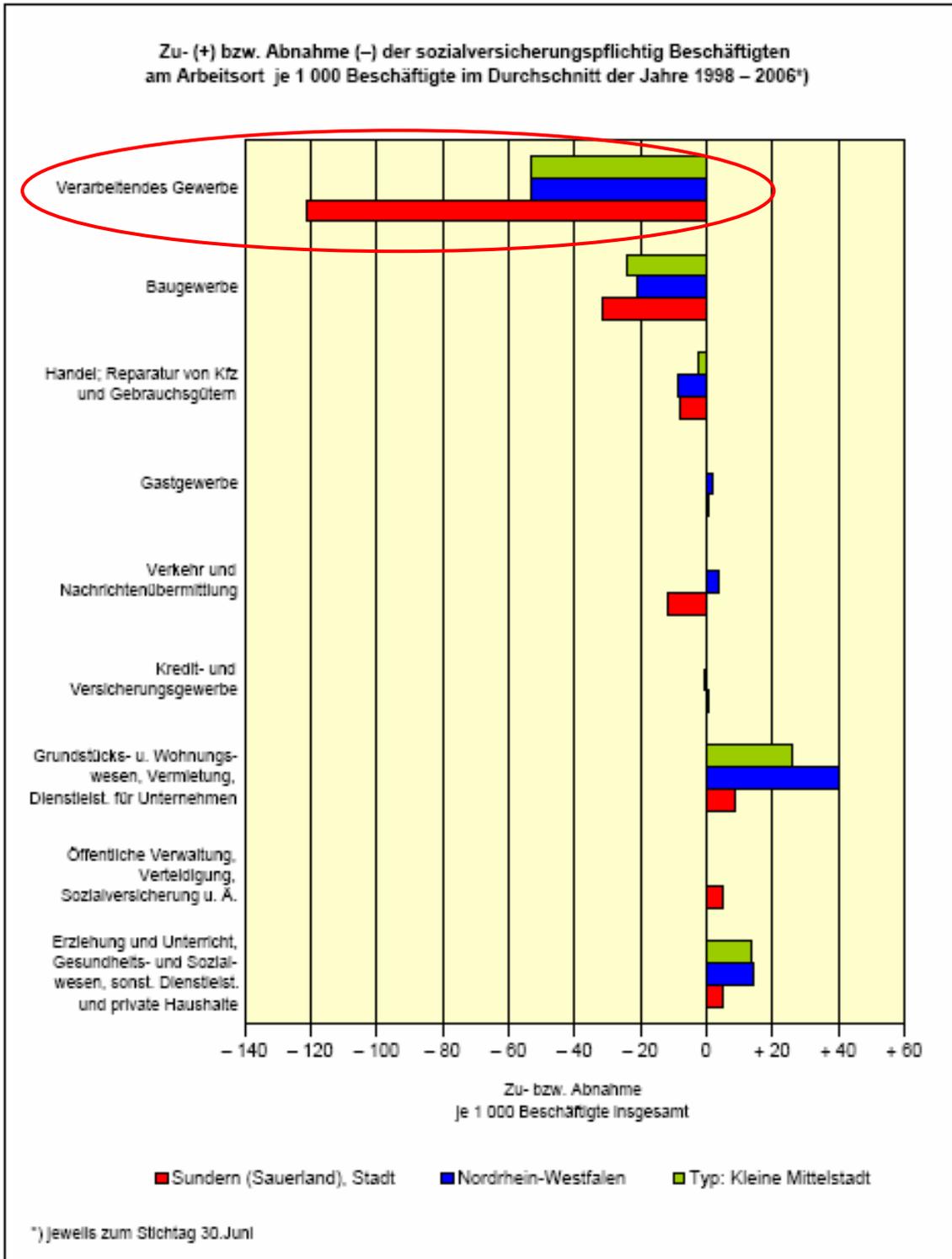
Die im Auftrag des Hochsauerlandkreises (Strukturförderung und Regionalentwicklung) 2005 erstellte Studie (Hochsauerlandkreis; Wirtschaftliche und demographische Rahmenbedingungen für den Hochsauerlandkreis; Prof. Dr. Paul Klemmer) zeichnet ein sehr differenziertes, auf Indikatoren gestütztes Bild des Kreises. Dabei wird deutlich, dass unter den derzeitigen Rahmenbedingungen in Zukunft mit erheblichen Problemen im Bereich Arbeitsmarkt und Wohnbevölkerung zu rechnen sein wird. Das Gutachten nennt Beispiele wie die Abwanderung junger Erwerbspersonen, die unterdurchschnittliche Ausstattung des Kreises mit sozialer Infrastruktur, fehlende Angebote für „mobile“ Bevölkerungsschichten, die unterdurchschnittliche Integration von Frauen ins Erwerbsleben etc.

Vor diesem Hintergrund und Erkenntnisstand wird es notwendig, dass auch die Stadt Sundern gesamtstadtbezogene Ziele definiert und Umsetzungsstrategien erarbeitet, für die durch die Rahmenplanung zur Innenstadt erste richtungweisende Planungen vorgenommen wurden. Damit muss generell die Frage aufgeworfen werden, welche wirtschaftliche Perspektive sich Sundern geben will, wenn dieser Trend anhält. Die Attraktivierung der Innenstadt und die Umnutzung der altindustriellen Areale deuten in eine Richtung der Dienstleistungsstadt. Die Charrette hat dafür konkrete Grundlagen für die Innenstadt geliefert. Sundern wird auch weiterhin auf seine Stärken als gewachsener Industriestandort setzen, muss aber gleichzeitig neue Arbeitsplätze im Bereich innovativer Produktionstechnik generieren und den Anteil an qualitativen Dienstleistungen erhöhen.

Doch wie kann dies für die gesamte Stadt, einschließlich der Ortsteile, aussehen?

Der Wandel von der einstigen Industriestadt zu einer neuen Qualität von Stadt wird aus der Veränderung der Relation gewerblich Beschäftigter zu anderen Sektoren deutlich:

Abbildung 4: Zu- und Abnahme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort 1995 – 2006



### 2.3 Die städtebauliche und funktionale Herausforderung

Die Stadt Sundern steht vor einem gravierenden Umbruch: der Übergang in eine sog. postindustrielle Entwicklungsphase. Dabei handelt es sich um einen Strukturwandel, wie er in altindustriellen Regionen generell abläuft und von dem eine Vielzahl von Städten, auch in der Region um Sundern, betroffen ist. Die Stadt Sundern hat jedoch Besonderheiten: sie ist eine relativ kleine Stadt, die eine große wirtschaftliche Prosperität erlangt hatte auf der Grundlage von qualitativ hochwertiger Metallverarbeitung. Diese Prosperität bildete die Grundlage für einen weit reichenden Umbau der Innenstadt in den vergangenen Jahrzehnten. Die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung hat sich jedoch in den letzten Jahren deutlich verändert und der Veränderungsprozess wird noch an Dynamik zunehmen: die Globalisierung erfasst nun auch die kleineren und mittleren Städte und löst eine neue Qualität an Städtewettbewerb im metropolitanen Umfeld des Ruhrgebietes aus. Hierauf sind neue Antworten zu finden. Die Stadt braucht eine strategisch angelegte Nejustierung, die den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung trägt. Zugleich besteht akuter Handlungsbedarf, um das Zentrum der Stadt als lebendigen Mittelpunkt einer ländlich geprägten Stadtregion nicht nur zu erhalten, sondern in neuer Weise zu entfalten. Dies korrespondiert mit internationalen Trends, auf die die Stadt Sundern reagieren muss, will sie sich im Wettbewerb als zukunftsfähiger Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsstandort behaupten. Daraus leiten sich neue Handlungsbedarfe ab für den historischen Kern der Stadt, die weitere Innenstadt und letztlich auch für die Stadtregion.

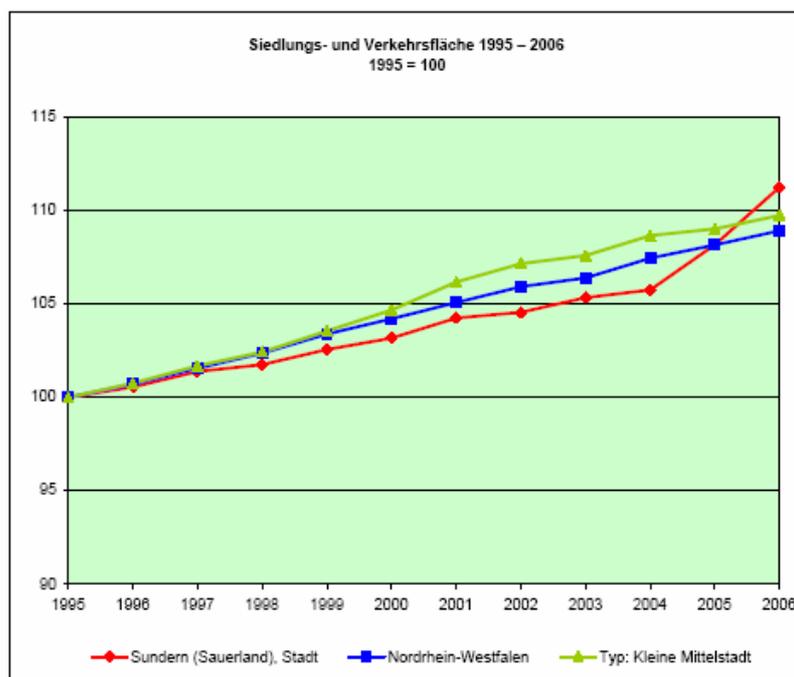
Mit der durchgeführten Stadtkernsanierung sind Grundlagen geschaffen worden, auf denen jetzt eine Weiterentwicklung und letztlich städtebauliche Vollendung der Innenstadt erfolgen kann. Dabei sind vier wesentliche Herausforderungen zu konstatieren:

- die unzureichende Raumqualität der Innenstadt, d. h. das Fehlen einer Raumfolge mit Plätzen und entsprechenden Übergängen,
- die indifferente und zugleich dominierende Rolle des Autoverkehrs, der z.T. zu Lasten der Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes führt,
- die funktionale Unternutzung bzw. Angebotsdefizite im Kernbereich für verschiedene Nutzer- und Altersgruppen der Stadt, aber auch von Außerhalb,
- die Entstehung von Brachen auf ehemaligen Industriearialen und Baulücken durch Verlagerung oder Wegfall von Nutzungen.

Die Stadt Sundern hat den Charakter als früheres Straßendorf mit Handelsfunktion („Freiheit“) bis heute erkennbar gehalten und damit die wichtigste Voraussetzung für das Wahren und Weiterentwickeln einer Identität gegenüber anderen Städten in der Region gesichert. Die historische Furt am heutigen Levi-Klein-Platz (wo früher auch das Rathaus der alten Freiheit Sundern stand) ist einer der wichtigsten Bereiche der Stadt und heute als Zugang zum Parkplatz durch eine Brücke genutzt. Da das Rathaus aber nunmehr auf der östlich der Umgehungsstraße gelegenen Seite angesiedelt ist und zusätzlich nur durch eine kleine Unterführung vom Zentrum erreichbar ist, sind beide Bereiche faktisch voneinander isoliert. Weitere Bereiche erscheinen fragmentiert und mit geringer Aufenthaltsqualität (Franz-Josef-Tigges-Platz, Bereich am Kolpinghaus, verbuschter Bereich östlich der Kornbrennerei, Brachen an der Kreuzung am Sunderlandhotel oder am Schirgiswalder Platz etc.). Die Fußgängerzone wurde im Zuge der Sanierung durch aufwendige Stadtmöblierung und Grüninseln gestaltet, was sich heute teilweise als Barrieren darstellt. Außerdem sind die Gewässer (Röhr, Settmecke, Linnepe) der Stadt zugewachsen und lassen kaum noch die Anwesenheit von Wasser im Stadtbild erkennen. Zugleich ist noch eine gewisse städtebauliche Typologie in der Gebäudestruktur erkennbar: Straße – Vorderhaus – Nebengebäude – Remise – Garten – Uferweg – Fluss.

Die Stadt Sundern hat etwas, was in der Vergangenheit z.T. ein Standortvorteil der Stadt gegenüber Mitbewerbern war, aber zugleich ein unzureichend gelöstes Problem darstellt: Sie verfügt über einen überdurchschnittlichen Anteil an Siedlungs- und Verkehrsflächen. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung ist diese Tendenz fraglich.

Abbildung 5: Siedlungs- und Verkehrsfläche 1995-2006



Insgesamt leiten sich daraus die zentralen Herausforderungen für den Rahmenplan der Innenstadt ab:

Die Analyse der statistischen Untersuchungen belegen, dass die Stadt an einem Wendepunkt der Entwicklung steht. Diesem ist durch strategische wie kurzfristig umsetzbare Planungen in einem breit angelegten Dialog mit den Bewohnern zu begegnen.

### 3. Weshalb eine Charrette?

#### 3.1 Die Grundlagen der Charrette

Die Stadt Sundern hat bereits erste Aktivitäten entfaltet, um sich auf kommende Veränderungen einzustellen. Dazu zählen die Erarbeitung eines Einzelhandelsgutachtens mit den Fortschreibungen 1992, 1999 und der Neuaufstellung 2008 oder das (darauf fußend) erfolgreich durchgeführte Normenkontrollverfahren zur gezielten Steuerung des Einzelhandels, die Konzepte für die einzelnen Ortsteile und des Stadtmarketings. Diese als notwendig erkannten Schritte zielen in die richtige Richtung. Sie sind konsequent weiter zu führen, vor allem aber konzeptionell zu vernetzen, zu einem Gesamtkonzept zu vereinen, durch breite Einbeziehung der Bürgerschaft zu konsolidieren und – was besonders wichtig ist – in ein umsetzungsfähiges Programm zu überführen. Gerade diesem Aspekt kommt entgegen, dass es eine Reihe von Unternehmen und Handelseinrichtungen in der Stadt gibt, die nach adäquaten Standorten suchen, was den Handlungsdruck bestätigt.

Außerdem sind weitere Fragen, wie z. B. die nach einem Standort für einen zentralen Busbahnhof, ungeklärt und bedürfen einer integrierten Lösung. Letztlich sind die touristischen Entwicklungen im Umfeld des Sorpesees und die Aktivitäten der größeren Nachbarstädte in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen. Die offensive Einbeziehung der Bürgerschaft, vom Unternehmer über den Händler, Innenstadtbewohner oder den eine Szene suchenden Jugendlichen bis zum Stadtrat und Verwaltungsmitarbeiter wird zu einem Gradmesser im Standortwettbewerb, geht es doch um die zukunftsorientierte Sicherung der Identität der jetzigen und morgigen Bevölkerung mit Sundern – einer Voraussetzung dafür, dass die Stadt ein lebendiger Ort mit eigenem Charme für Jung und Alt, für Unternehmer und Shopper, für Kreative und Handwerker, für Urlauber und Großstadtmüde wird. Gerade unter dem Gesichtspunkt des demografischen, aber auch des sozial-kulturellen Wandels gewinnt die Stadtkultur und damit auch die aktive Mitwirkung an deren Formierung durch eben diese Bevölkerung eine neue Bedeutung. Dies ist mehr als eine förmliche Beteiligung am Erstellungsprozess der Bauleitplanung.

#### 3.2 Die Instrumente und Verfahren zur Beteiligung an der Stadtplanung

Um auf diesen Handlungsdruck zukunftsweisend zu reagieren, gibt es mehrere planerische Möglichkeiten des Einsatzes von Verfahren und Instrumenten, wie Erfahrungen aus anderen Regionen und dem Ausland bestätigen:

- a) die klassische Bauleitplanung: dies ist ein gerade durch die rechtliche Verbindlichkeit unverzichtbares Mittel der Planung, jedoch sind Bebauungspläne kaum geeignet, Strategien zu entwickeln, eine proaktive Ein-

beziehung der Bevölkerung zu gewährleisten und eine strikte Umsetzungsorientierung zu erzeugen; es sind die am Ende eines Prozesses einzusetzenden Instrumente;

- b) der quartiersbezogene städtebauliche Rahmenplan: der Rahmenplan ist grundsätzlich ein wichtiges, unverzichtbares Instrument einer orientierenden Planung; bei einem ausschließlichen Quartiersbezug entsteht Stückwerk (wobei jedes Teil für sich genommen durchaus gut sein kann); ein übergreifender Zusammenhang kann kaum hergestellt werden; die Einbeziehung der Bevölkerung beschränkt sich in der Regel auf die Möglichkeiten der gesetzlich normierten Bauleitplanverfahren;
- c) städtebaulicher Wettbewerb: über Ausschreibung wird durch eine Jury ein Bearbeiter ermittelt, der dann einen Plan entwickelt und diesen dann auf den bekannten Wegen zur Beschlussfassung führt. Als inzwischen allgemein anerkannte Nachteile dieser Vorgehensweise gelten: die geringe und nicht aktivierende öffentliche Beteiligung (nur über frühzeitige Information, Auslage und Anhörung der Träger öffentlicher Belange), die relativ hohen Verfahrenskosten, das Risiko, ein nicht umsetzbares Ergebnis zu erhalten oder die relativ geringe Einflussmöglichkeit im Bearbeitungsprozess durch die Öffentlichkeit;
- d) städtebauliche Gutachterverfahren: Um diese Nachteile etwas ausgleichen zu können, wird häufig zum Gutachterverfahren gegriffen. Dabei können die Formen konkurrierender oder kooperierender Gutachterverfahren gewählt werden. Das konkurrierende Verfahren ist eine Art vereinfachter Wettbewerb, bei dem gleichzeitig ein Kreis geladener Teilnehmer parallele Vorschläge erarbeitet, die dann vorgestellt werden und der Stadtrat wählt einen Vorschlag aus. Beim kooperierenden Verfahren werden Gutachter geladen, die zwar parallel arbeiten, aber sich untereinander austauschen können, um die eigenen Lösungen zu optimieren. Es gibt dann keinen Gewinner, sondern ein durch einen Gutachterkreis ermitteltes Ergebnis, das in Varianten vorgelegt wird. Aus diesen kann dann der Stadtrat eine auswählen. Die Variantenvielfalt ist – ähnlich wie beim Wettbewerb – ein Vorteil. Die Nachteile: die Einzelergebnisse sind nur additiv bewertbar, es erfolgt kaum eine Integration von fachlicher und öffentlicher Meinung;
- e) Werkstattverfahren: dieses Verfahren, das eine Vielzahl von Variationsmöglichkeiten kennt, setzt sich in-

ternational immer stärker durch. Die Vorteile liegen in der Möglichkeit einer breiten Einbeziehung der Öffentlichkeit, der kooperierenden Arbeitsweise und der direkten Einflussmöglichkeit der Stadträte auf das Ergebnis. Es kann grundsätzlich zwischen verschiedenen Werkstattverfahren unterschieden werden – insbesondere die Planungszelle und die Charrette (erweiterte Zukunftswerkstatt).

- f) Die Planungszelle wird nach dem Zufallsprinzip zusammengesetzt und fungiert außerhalb der Verwaltung und ohne direkte Integration von Fachleuten im Sinne der Erarbeitung eines Bürgergutachtens, das dann von der Verwaltung und den Stadträten ausgearbeitet und umgesetzt werden soll.
- g) Das besondere Werkstattverfahren ist die Charrette – franz. „Karren“. Im übertragenen Sinn meint dies: Alle ziehen an einem Karren. Dieses Verfahren vereint die Formen des Werkstattverfahrens (wie z. B. die klassische Zukunftswerkstatt) mit dem eines kooperierenden Gutachtens. Dabei besteht das Ziel, EIN gemeinsam getragenes, umsetzbares Ergebnis in einem öffentlichen Verfahren zu erarbeiten. Es wird strikt öffentlich gearbeitet, d.h. bei dem nach einer klaren Dramaturgie ablaufenden Verfahren können sich Bewohner, Unternehmer, Politiker und Träger öffentlicher Belange usw. jeder Zeit einbringen, ja regelrecht mitarbeiten. Die Fachleute leiten den Prozess und arbeiten interdisziplinär zusammen. Die Arbeit folgt einem strengen Ablaufplan, der eine Ergebnisgarantie darstellt. Das Charrette-Verfahren ist in Deutschland – im Gegensatz zum Ausland – ein noch relativ wenig gebräuchliches Verfahren. Die Charrette gehört im englischen, skandinavischen und amerikanischen Raum zu einem sehr verbreiteten und seit etwa 10 Jahren erfolgreich angewandten Beteiligungsverfahren. Es erfordert hohen Einsatz der Beteiligten, strikte Konzentration und ein hohes Maß an Integrationsfähigkeit durch die moderierende und inspirierende Kerngruppe der Charrette. Mit dieser aktionsbezogenen Art der Planung, der Ausrichtung auf EIN gemeinsam zu erarbeitendes Endergebnis und einer strikten Umsetzungsorientierung geht die Charrette über die Zukunftswerkstatt hinaus.
- h) Das Ergebnis der Charrette ist ein Rahmenplan (Masterplan) für die gesamte Innenstadt. Dieser enthält strategische Bereiche für mögliche Bebauungspläne. Vorwiegend erstreckt sich der Bereich der Innenstadt vom Bahnhof und dessen Umfeld im Norden bis zur Brücke der Umgehungsstraße an der Papierfabrik im

Süden auf einer Fläche von 21 ha. Im Herzen dieses Gebietes befindet sich die historische Kernstadt mit der sog. Fußgängerzone. Weiterhin war das gesamte Areal um das neue Rathaus mit dem Sunderlandhotel Gegenstand der Planung. Hier bestand hier ein entscheidender Bedarf zur Anbindung an die Innenstadt.

### 3.3 Die Methode der Charrette

Charrette, französisch Karren, steht als Synonym für eine Methode des gemeinsamen, offenen und öffentlichen Planens, also eines gemeinsamen Ziehens des symbolischen Karrens. Charrette steht für eine intensive, zeitlich abgegrenzte und in klare Phasen strukturierte Vorgehensweise zur Findung eines konsensualen Entwicklungsplanes auf möglicher regionaler, gesamtstädtischer bzw. Quartiersebene. Das Verfahren folgt inzwischen standardisierten Prinzipien, die eine große Erfolgsgarantie sichern. Dennoch sind die Varianzbreite, die Einsatzgebiete und die Kombinationsmöglichkeiten weit gefächert. Allen Variationen gemeinsam sind jedoch die Offenheit und die Öffentlichkeit sowie ein konkretes, breit akzeptiertes Ergebnis. Eine Charrette folgt im Grundsatz einem 3 oder 5-stufigen Vorgehen mit Vorbereitungs-, Haupt- und Umsetzungsphase. Diese können noch weiter untergliedert werden. Die dreistufige Struktur hat Ähnlichkeiten mit der klassischen Zukunftswerkstatt von Robert Jungk.

Die Charrette-Methode ist als Verfahren in den letzten 20 Jahren in Frankreich, vor allem aber in Großbritannien, Kanada und den USA entstanden und längst nicht mehr nur auf das Gebiet der Stadtplanung begrenzt. Sie verknüpft verschiedene Formen der Beteiligungsverfahren, die seit etwa 1970 in Westeuropa entstanden sind. So sind neben der Zukunftswerkstatt auch Elemente des Open Space mit seiner radikalen Öffentlichkeit, des Strategic Choice Approach mit der systematischen Strategiebildung oder des Appreciative Inquiry mit der Motivation zu einer positiven Lösungssuche, aber auch basisdemokratische Formen von Runden Tischen bzw. Bürgerforen in der Charrette integriert. Ein wichtiger Vorzug der Charrette ist die Verknüpfung von informellen und förmlichen Verfahren bei der städtebaulichen Planung unter Berücksichtigung der jeweiligen Länderspezifika. In Deutschland bezieht sich dies vor allem auf die frühzeitige Beteiligung der Bürger und Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) oder die systematische und öffentliche Vorbereitung von Wettbewerben zu Teilbereichen, die sich aus dem Charrette-Ergebnis ableiten. Nicht nur, dass Bürger, Experten für Raumgestaltung (Stadtplaner und Architekten) sowie Verwaltungsmitarbeiter gemeinsam am Plan wirken, es findet auch eine interdisziplinäre Kooperation der Fachleute statt. Neben den Raumexperten werden Verkehrsplaner, Demografen, Umweltexperten oder Ökonomen direkt oder konsultativ einbezogen. Alle treffen sich am Plan. Hier wird mit dem Stift in der Hand argumentiert, inspiriert und optimiert.

Die Raumexperten spielen dabei eine Schlüsselrolle: Sie sind also nicht Protokollanten des Bürgerwillens, sondern kreative Anreger, fachliche Korrektureure, aber auch geduldige Disputanten und unparteiliche Zuhörer. Wenn die Bürger und Verwaltungen ernst genommen werden, nehmen diese auch die Raumexperten ernst. Es findet so etwas wie ein schrittweises Annähern, wechselseitiges Lernen und gemeinsames Erkunden von „Neuland“ statt. Dabei werden sowohl die räumlichen Ebenen Region, Gesamtstadt und Quartier – mit jeweils unterschiedlichen Gewichtungen – zusammengedacht und zugleich die Ressortierung von Verwaltungshandeln in der Arbeit am Plan und in aller Öffentlichkeit „aufgelöst“. Die konzentrierte und intensive, dabei zugleich offene und nicht von einer „Gefällepädagogik“ (der Wissende sagt dem vermeintlich Unwissenden, was schön und richtig ist) geprägten Atmosphäre verhilft zu jener Planungsfreude, die der Autor bei den zahlreichen Charrettes in den letzten Jahren immer wieder erleben durfte.

Charrette verringert auf diese Weise ganz erheblich die sog. Transaktionsaufwendungen, die sich aus einem Nacheinander von Verwaltungs- und Beteiligungsschritten ergeben. Die Planungszeit verkürzt sich, die Bewohner oder Investoren bzw. Fördermittelgeber sehen umsetzbare Ergebnisse, und die Stadträte haben abgestimmte Planungen (an denen sie zuvor auch selbst mitgewirkt haben) als Beschlussgrundlagen. Die Umsetzung kann eher eingeleitet werden. Dennoch wird durch die im Verfahren „eingebaute“ stete Rückkopplung aller Planungsschritte eine größtmögliche Abwägung und Erörterung von Lösungsmöglichkeiten gewährleistet. Und ganz „nebenbei“ wird auf diese Weise Baukultur praktiziert: Sie wächst im gemeinsamen Tun und allmählichen Verstehen der Ansichten von Raumexperten, Verwaltungen und Bürgern sowie Investoren. Das klingt romantisch oder idealtypisch – ist aber tatsächlich im Verlauf der Charrette zu beobachten gewesen.

Bei einer dreistufigen Charrette (das ist die Grundform) erfolgt in der ersten Phase (Vorphase) eine Erkundung des Gebietes mit öffentlichen Planungsspaziergängen, Gespräche mit verschiedenen Interessenvertretern (Stakeholder), Informationsforen, Dokumentenanalysen sowie einer breiten Öffentlichkeitsarbeit über verschiedene Medien. Hinzu kommt die Konstituierung einer Charrette-Kerngruppe, die – bestehend aus Raumexperten, Verwaltung und Vertretern von lokalen Initiativen – den gesamten Charrette-Prozess federführend organisiert und permanent reflektiert. In dieser Phase kann bereits eine Minicharrette (oder mehrere) integriert werden, bei der zu einzelnen Themen mit der Öffentlichkeit ein erstes Herantasten an die eigentliche Planungsarbeit vollzogen wird. Hier wird vor allem auch Vertrauen aufgebaut.

Daran schließt sich – zeitnah – die Hauptcharrette an. Sie findet in der Regel drei bis sieben Tage und mitten im Bearbeitungsgebiet an einem öffentlich gut zugänglichen Ort statt. Während dieser Zeit wird täglich in aller Öffentlichkeit, z.B. von 10.00 Uhr morgens bis 22.00 Uhr abends, am Plan gearbeitet. Dabei werden die einzelnen Tage thematisch gegliedert und die Arbeit in sich sinnvoll organisiert. So wird z. B. an „drei Tischen“ geplant. Am „1. Tisch“ wird (z.T. in parallelen Arbeitsgruppen, also an mehreren Tischen) im Diskurs an einzelnen, in der Vorphase ermittelten Themen unmittelbar am Plan gearbeitet. Diese Themen sind keineswegs „Schönwetterthemen“, bei denen ein Konsens leicht fällt. Gerade die Fragen des fließenden und ruhenden Verkehrs mit Blick auf Ressourcenschonung und einem Zuwachs an städtebaulicher Qualität spielten regelmäßig eine zentrale Rolle bei den Auseinandersetzungen. Hier wurden mit dem Charrette-Verfahren stets keine faulen Kompromisse, sondern zukunftsweisende Lösungen gefunden – ein nicht einfacher Weg.

In diesem Prozess spielt der Raumexperte die Rolle des Moderators, des Anregers, Kritikers und, besonders wichtig, des Zuhörers. Die hier entwickelten Lösungsansätze werden am „2. Tisch“ durch Fachleute unterschiedlicher Herkunft durchgearbeitet, überprüft, mit neuen Anregungen versehen. Diese gehen dann an den „1. Tisch“ zurück. Nach einer weiteren Erörterung und einem „Durchlauf“ am „2. Tisch“ werden die gefundenen Lösungen am „3. Tisch“ in den allmählich wachsenden und reifenden Entwurf des Masterplanes (bzw. von Detailplänen) eingearbeitet. Der Masterplanentwurf wird dann, meist am Abend, in einem offenen Bürgerforum vorgestellt, diskutiert bzw. kritisiert. Die Ergebnisse dieser Diskussion fließen am nächsten Tag wieder in die Planungsarbeit ein – der Prozess wiederholt sich auf der nächsten Stufe. Nach 3 bis 7 Tagen ist ein Masterplan gereift, der am Ende als Grundkonzept von der Öffentlichkeit in einem abschließenden Forum bestätigt und zur Vertiefung und förmlichen Debatte an die Stadträte weiter geleitet wird.

In der unmittelbar anschließenden dritten Phase der Charrette erfolgt dann jene detaillierte Durch- und Ausarbeitung des Masterplanes sowie ggf. von Detailplänen, die den entsprechenden Ausschüssen des Stadtrates vorgelegt werden. Hier wird noch einmal – ebenfalls öffentlich – darüber beraten. Letzte Hinweise fließen dann in die Endfertigung des Masterplanes ein, der am Ende förmlich vom Stadtrat beschlossen wird – als Grundlage für die aufzustellenden B-Pläne oder für die Ausschreibung von Wettbewerben für einzelne Objekte oder Ensembles. So gewinnt der Wettbewerb eine neue Qualität: Er fußt auf einem Masterplan mit dem entsprechenden Regelwerk und ermöglicht kreative Lösungen im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtstrategie.

### 3.4 Charrette – ein Vorteil für Sundern und für NRW

Mit der Charrette wurde nicht nur ein innovatives, international bewährtes Verfahren in NRW angewandt, es hat auch der Erfahrungstransfer aus dem Stadtumbau-Ost für den Stadtumbau-West stattgefunden, sind doch in den neuen Bundesländern Prozesse im Zeitraffer abgelaufen, die allmählich auch in den alten Bundesländern erkennbar sind – demografischer Wandel, Umbau der industriell geprägten Stadt, Niedergang der Infrastruktur etc. Dieses Verfahren wurde beim Bundeswettbewerb Stadtumbau-Ost im Jahr 2002 für die Konzipierung eines Stadtumbaukonzeptes der Stadt Gräfenhainichen angewendet und war mit einem 1. Preis ausgezeichnet worden. Die Stadt Gräfenhainichen (Sachsen-Anhalt) ist in Größe und Struktur mit Sundern vergleichbar.

Mit der Anwendung eines Charrette-Verfahrens sollte nicht nur für die Stadt Sundern die Erarbeitung der städtebaulichen Strategie geleistet werden. Es ist zugleich die Übertragbarkeit für andere, vergleichbare Kommunen und Regionen in NRW im Zuge der wissenschaftlichen Begleitung ausgelotet worden. Deswegen ist auch die Einbeziehung der Wissenschaft in das Verfahren, insbes. durch die TU Berlin, Prof. Bodenschatz, der Universität Kassel und den Council for European Urbanism vorgenommen worden, was die Integration übergreifender Erkenntnisse der internationalen Stadtforschung und die unmittelbare Bewertung der Planungs- und Stadtentwicklungsprozesse in Sundern ermöglicht hat und zugleich als eine Reflexion der erzielten Ergebnisse fungierte. Damit ist ein wichtiger Beitrag für eine Verallgemeinerung der Ergebnisse in Sundern geleistet und zugleich ein Forum für die interessierte Öffentlichkeit zu Fragen der Zukunft der Städte im wirtschaftlichen und sozialen Umbruch geschaffen worden.

Im Ergebnis der Charrette gibt es eine Dokumentation des Prozesses. Außerdem wird angestrebt, eine wissenschaftliche Veranstaltung mit Partnern aus NRW durchzuführen, um die Ergebnisse, die Erfahrungen mit dem Verfahren und Möglichkeiten der Übertragbarkeit für die Öffentlichkeit herauszuarbeiten. Eine Veröffentlichung der Ergebnisse sollte gesondert geprüft werden.

Damit können sich auch die Region und das Land gegenüber Anderen als ein Vorreiter bei der strategischen Neuorientierung der Stadtumbauprozesse in Klein- und Mittelstädten unter direkter Beteiligung der Bevölkerung erweisen.

Das Charrette-Verfahren ist, ebenso wie die aus dem Ergebnis resultierenden investiven Maßnahmen, als strategisch ausgerichtete Stadtentwicklungsplanung grundsätzlich förderfähig. Die Bezirksregierung Arnsberg hat die Förderfähigkeit im Programmbereich „Stadtumbau West“ Anfang 2007 bestätigt. Die Aufnahme der Planungsleistungen im Städtebauförderungsprogramm 2007 (STEP 2007) scheiterte letztlich an

dem knappen Landesbudget. Eine Förderung konkreter Einzelmaßnahmen, die aus dem Masterplan resultieren, ist jedoch auch zukünftig noch möglich. Dies eröffnet der Stadt insbesondere im Dialog mit Investoren einen Handlungsspielraum, um möglicherweise weniger profitable Nutzungen anzusiedeln. Eine Förderung der konkreten Einzelvorhaben beinhaltet zugleich eine anteilige nachträgliche Förderung der Planungskosten.

## 4. Welches Vorgehen?

Die Charrette Sundern wurde in einem dreistufigen Prozess durchgeführt:

- Vorbereitungsphase
- Hauptcharrettephase
- Überleitungsphase

Für den Prozess wurde ein Gesamtzeitraum von einem Dreivierteljahr eingeplant. Das Endergebnis des Charrette-Prozesses ist ein umsetzungsfähiger städtebaulicher Rahmenplan, der die Grundlage für die Bauleitpläne bzw. für architektonische Wettbewerbe u. a. städtebauliche oder Stadtmarketing-Aktivitäten bildet.

Aufgaben der einzelnen Stufen:

In der Vorbereitungsphase wurden Recherchen, Analysen zur Situation, aber vor allem Vorgespräche mit Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen, mit Verwaltungen und Behörden, mit Unternehmen und Interessengruppen durchgeführt. Hier wurden Auftaktveranstaltungen, Stadtplanungsspaziergänge, Presse- und Infokampagnen sowie eine Minicharrette als öffentlichem Annähern an die Aufgabe integriert, um inhaltliche Grundlagen zu ermitteln. Die Charrette wurde mit einer Informationsveranstaltung – am 31. Juli 2007 – eröffnet.

Die Hauptcharrette – der Kern des gesamten Verfahrens - fand in einem intensiven, 3-tägigen Arbeitsprozess statt. Hier wurden die wesentlichen Ergebnisse erarbeitet. Dieser Arbeitsprozess ist strikt öffentlich und offen gewesen – etwa 80 Sunderner Bürgerinnen und Bürger haben sich aktiv eingebracht. Die Planungsarbeiten fanden im Johanneshaus im Zentrum der Stadt, also an einem für die Öffentlichkeit gut zugänglichen Ort statt. Die Arbeiten folgten einem festzulegenden genauen Ablaufplan, der wiederum öffentlich war – siehe unten. Kern ist die stete Rückkopplung der erreichten Ergebnisse in öffentlichen Foren gewesen. Während der Charrette wurde parallel in Arbeitsgruppen gearbeitet – den „drei Tischen“. Es wurden fünf Vor-Ort-Begehungen, davon drei Planungsspaziergänge, durchgeführt, sowie Fachleute und Behörden zu speziellen Themen konsultiert – von der örtlichen Polizei über die Verkehrsunternehmen bis zu Bankvertretern. Die Ergebnisse der Erörterungen flossen wieder in den Arbeitsprozess zurück, bis dann nach drei Tagen ein von den Beteiligten insgesamt getragenes Ergebnis erreicht wurde.

**„Ich habe nicht gedacht, dass Planen soviel Spaß macht!“**  
– lautete das Fazit einer Bürgerin, die an der Charrette in

Sundern teilgenommen hatte: Auf welcher Bürgerversammlung hört man schon ein solches Kompliment? (siehe Westfalenpost, 21.8.2007)

In der Überleitungsphase wurden die Ergebnisse durchgearbeitet, spezielle Themen, insbesondere Verkehrsfragen, vertieft und mit technischen Details konkretisiert sowie bestimmte Planungen visualisiert. Der städtebauliche Rahmenplan kam im November noch einmal zur Diskussion in einer öffentlichen Ausschusssitzung. Nach Konsultationen in den Fraktionen wurde dieser zur Endfertigung bestätigt. Nach der erfolgten endgültigen Beschlussfassung kann dann der Vorgang in den Prozess der förmlichen Auslegung, Erörterung und Beschlussfassung überführt werden. Damit fungiert das Verfahren auch als eine zeitsparende Möglichkeit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3, Abs. 1, Pkt. 2 BauGB, ohne dass eine Unterrichtung und Erörterung vollumfänglich in den üblichen Auslegungs- und Anhörungsverfahren notwendig wird. Die Aufstellung von Bebauungsplänen muss natürlich alle geforderten Schritte enthalten, jedoch kann durch die aktive und frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit wie der Träger öffentlicher Belange (TÖBs) ein erheblicher Arbeits- und Zeitaufwand eingespart werden – ein großer Vorteil des Verfahrens, weswegen die Charrette gerade im Ausland sehr verbreitet ist.

#### 4.1 Die Vorphase

Ausgehend von den vorbereitenden Erkundungen, den verschiedenen informellen Gesprächen Vor-Ort und bereits absolvierten Recherchen umfasst die eigentliche Vorbereitungsphase den Zeitraum Juli und August 2007 mit zielgerichteten Analysen und vor allem Gesprächen/Interviews mit Stakeholdern der Stadt und Region sowie mit den Medienvertretern. Es wurde eine Medienpartnerschaft angebahnt. Außerdem wurden die wichtigen lokalen Vereine und Unternehmen direkt angesprochen.

Vor Aufnahme der eigentlichen Planungsarbeit wurden zwischen der

- Veranstaltung am: 29. März 2007 (mit Beratung im Umwelt- und Planungsausschuss und Beschlussfassung mit Auftragserteilung) und den
- Vorbereitungswerkstätten zur Analyse am 25./26.4.(in Berlin) und am 3./4.5.07 (in Sundern).

Dokumentenanalysen zum Einzelhandel, zur demografischen Entwicklung, zum Verkehr und zur städtebaulichen Entwicklung vorgenommen.

Mit der Auftaktberatung am 31.Juli 2007 und mit der Konstituierung des Charrette-Teams, der Beratung mit Stadträten und

geladenen Stakeholdern der Stadt (Vereinsvorsitzende, Pastoren, Einzelhändler, Stadtmarketing, Ortschaftsräte) als Informationsveranstaltung zur Charrette und zu den beabsichtigten Schritten bei der Planungsarbeit, begann die eigentliche Charrette.

Als Ergebnis dieser ersten Veranstaltung kann festgehalten werden:

- es gab großes Interesse und eine breite Mitwirkungsbereitschaft;
- es konnte herausgearbeitet werden, dass Sundern ein Kardinaldefizit hat: die stadträumliche Qualität (z.B. das Fehlen attraktiver Plätze und angenehmer städtebaulicher Bereiche in der Innenstadt);
- die Fragen des Verkehrs sollten so gelöst werden, dass der Vorteil „günstigen Parkens in Innenstadtnähe“ nicht gefährdet wird.

31.07. und 01.08.2007 fanden Stakeholder-Einzelgespräche mit örtlichen Banken und Unternehmern statt. Ergebnisse dieser Treffen waren (siehe auch Protokolle):

- Signalisierung eines Mitwirkungsinteresses;
- Teilung der Einschätzung hinsichtlich der demografischen Entwicklungsperspektiven und -risiken;
- Verdeutlichung eines Handlungsbedarfs bei der Umnutzung altindustrieller Bereiche, verbunden mit dem Ansatz, stadtverträgliche Lösungen anzustreben.
- 

Die Minicharrette am 17.08.07 bildete den ersten öffentlichen Teil der Charrette und war zugleich als öffentlicher Auftakt des gesamten Verfahrens vorgesehen.

An der Minicharrette nahmen, neben einer Schülergruppe des Gymnasiums, ca. 40 Bürgerinnen und Bürger der Stadt teil. Es waren z.T. Einwohner, aber auch Vertreter von Institutionen, wie z.B. der Polizei, des Einzelhandels und des Stadtrates. Die Minicharrette verband zwei Momente: das Erkunden im Stadtraum (durch zwei Stadtplanungsspaziergänge) und die Arbeit am Plan.

Als Ergebnisse können generell festgehalten werden:

- es besteht ein vitales Interesse an dem Erhalt der vorhandenen Bausubstanz und der Suche nach Nachfolgenutzungsmöglichkeiten im Bestand;
- es könnte das Interesse an der Geschichte von markanten Orten in der Innenstadt aktiviert bzw. geweckt werden;
- es werden insbesondere Defizite im Angebot für Jugendliche deutlich;
- die Verkehrssituation an der Umgehungsstraße wird als nicht befriedigend angesehen;
- die Fußgängerzone ist „übergestaltet“, ihre Anbindung nach Süden ist versperrt und das Grün erscheint als „Verbuschung“;
- der Erhalt der Röhrtalbahn.

Liste der Einzelanregungen – siehe Plan:

**Nördlicher Bereich** (Bahnhofsareal und Umgebung):

- Mischnutzung der verfügbaren Flächen (GE verträglich)
- Möglicher Standort für einen Busbahnhof
- „Kulturbahnhof“ für Events wie Modenschau, Konzert oder Kino einrichten
- Personenbahnhof reaktivieren
- Jugendclub reaktivieren
- Alleebäume der Hauptstraße komplettieren
- Zugänglichkeit und Sicht zum Bahngelände öffnen (Bereich Prellbock)

**Zentraler Bereich** (Fußgängerzone und Röhrlauf):

- Stadteingang freilegen, Entree betonen und aufwerten
- Fußgängerzone erweitern, Parkplätze verlagern, beschränkte Befahrbarkeit sicherstellen
- Knapper Kreisverkehr ohne Ampeln an der Kreuzung Sunderlandhotel
- Stadtraum fassen
- Polizei im Gebäude der alten Post belassen (Post evtl. in den Plus-Markt)
- Stellflächen für die Polizei sichern
- Durchgängige Fuß- und Radverbindung entlang der Röhre – als „Röhripromenade“

- Kornbrennerei mit Umfeld aufwerten mit gastronomischer Nutzung
- „Oase der Sinne“ oder „Beachbar“ im Bereich des Zusammenflusses von Röhr und Linnepe
- Wohn- und Geschäftsbebauung zwischen Polizei und Sunderlandhotel (Stadtraum, Klammer Ost-West)
- Wohn- und Geschäftshaus neben dem Kolpinghaus
- Offener Stadtplatz vor dem Kolpinghaus
- Distanzgrün vor der Kirche entfernen
- Aufwertung der Fassaden
- Baumstellung und Baumarten der Fußgängerzone überprüfen
- Interpretation des alten Kirchengrundrisses in der Gestaltung der Fußgängerzone ist fragwürdig
- Verbindung Stadt – Rathaus verbessern
- alte Furt mit Levi-Klein-Platz aufwerten: Übergang, Wasserterrasse, Gastronomie, etc.
- Flussufer nutzen, aufwerten, entbuschen, ggf. illuminieren
- Rückbau des Straßenprofils an der Settmeckestraße
- Platzraum am Franz-Josef-Tigges-Platz nach Süden schließen
- Platzgrün am Franz-Josef-Tigges-Platz überprüfen
- Funktionsergänzung der Volkshochschule (neue Rampen)
- Barrieren am Schirgiswalder Platz überprüfen, räumliche Kontinuität nach Süden herstellen

#### **Südlicher Bereich** (Schulte-Ufer-Gelände und Umgebung):

- Schirgiswalder Platz baulich fassen, alte räumliche Spuren herausarbeiten (ggf. Markthalle)
- Platz definieren (Parken hinterfragen)
- Settmecke freistellen – zugänglich machen
- Grünflächen zwischen Settmecke und Settmeckestraße gestalten, gegenüber Straßenkulisse schaffen
- historisches Ensemble der Sozialgeschichte gegenüber dem Gelände der Fa. Schulte-Ufer erhalten und aufwerten
- Industriebau geeignet als Museum, Ausstellung, Kultur, etc.
- barrierefreie Anbindung des Seniorenheimes St. Franziskus (ggf. Schrägaufzug?)
- Mischnutzung und Einzelhandel auf den Flächen der Fa. Becker-Jostes
- Zukünftige Nutzung des Schulte-Ufer-Geländes für Kino, Kultur, Konzert, Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen, Sport, Freizeit, Fitness
- Flussufer aufwerten, entbuschen, zugänglich machen, visualisieren

- Freiraum für Bonhoeffer-Schule
- Wohnquartier am Fluss
- Erschließung über die Röhre

Vorbereitungstreffen zur Hauptcharrette mit Charrette-Team und Presse am 05.09.07 in Sundern.

Mit diesem Treffen nahm das Charrette-Team für die Hauptcharrette die Arbeit auf. Die Ergebnisse der Minicharrette wurden bewertet:

- die Anregungen aus der Minicharrette stärken die Anliegen der Nutzer in der Innenstadt, was in der Planung ausgearbeitet werden sollte;
- es sind durchweg konstruktive Vorschläge gekommen – unter den mitwirkenden Akteuren waren so gut wie keine „Bedenkenträger und Nörgler“;
- es gab einige Anregungen, die sehr deutlich auch neue Akzente setzten, ohne das bisher bei der Stadt-sanierung Erreichte in Frage zu stellen;
- die Geschichte der Stadt erfuhre einen neuen Stellenwert (Stadtstruktur, Bautypologie, Sozialgeschichte).

#### 4.2 Die Hauptcharrette vom 06. - 08.09.2007

Die Hauptcharrette ist wiederum in drei Teile gegliedert worden: „Annäherung“, „Ausarbeitung“ und „Zusammenführung“, also: Verständigen über das Ganze, Bearbeiten der Einzelabschnitte und Zusammenfügen zu einem „neuen“ Ganzen, wofür jeweils ein Tag veranschlagt worden ist.

Teilnehmer: ca. 75, wobei etwa 15 Bürgerinnen und Bürger intensiv über längere Zeiten am Plan mitgearbeitet haben. An den Planungsspaziergängen haben jeweils bis zu 40 Personen teilgenommen.

Ablauf und Ergebnisse der Hauptcharrette (siehe auch Masterplan):

Anreise: 05.09.2007 – Beziehen der Arbeitsräume

16.00 Uhr Vorgespräch mit dem Bürgermeister, mit dem Charrette-Kernteam und Pressetermin

#### **1. Tag (06.09.): „Annäherung“**

09.00 Uhr Arbeitsbeginn der Kern-Gruppe, Anlaufberatung für den Tag

10.00 Uhr offizieller Beginn mit einer ersten Ideenrunde

12.00 Uhr Einrichten der „3 Tische“ und Beginn der öffentlichen Planungsarbeit

## Imbiss

- 13.00 Uhr öffentlicher Stadtplanungsspaziergang (vom Bahnhof zum Gelände Schulte-Ufer)
- 16.00 Uhr Fortsetzung der Arbeit im Arbeitsraum: Konstituierung der thematischen Arbeitsgruppen
- 18.00 Uhr zweiter öffentlicher Stadtplanungsspaziergang
- 19.00 Uhr öffentliche Diskussion der ersten Ergebnisse mit den Stakeholdern.

## Hauptergebnisse:

- Herausarbeiten neuer Qualitäten in der Fußgängerzone als dem identitätsstiftenden Raum (Platzfolgen bilden, Nutzungsqualität erhöhen),
- Modifizierung des Verkehrssystems im Sinne einer „Reurbanisierung“ der Umgehungsstraße und an dem Hauptknoten sowie Bilanzierung von Parkmöglichkeiten.

**2. Tag (07.09.2007): „Ausarbeitung“**

- 09.00 Uhr Arbeitsbeginn der Kerngruppe, Auswertung des ersten Tages, Anlaufberatung 2. Tag
- 10.00 Uhr Arbeitsbeginn in thematischen Arbeitsgruppen (Gestaltung, Verkehr, Handel, Unternehmen, Infrastruktur, Stadtkultur, Freiraum, Region, ...), Konsultationen mit Fachexperten, Umwelt-, Planungsausschuss, Stakeholdern etc.
- 12.00 Uhr Zwischenreflexion in der Kerngruppe mit dem Bürgermeister und Ratsmitgliedern
- Mittagsimbiss
- 13.30 Uhr Fortsetzung in Arbeitsgruppen mit externen Partnern
- 16.00 Uhr Ortstermin auf dem Gelände der Fa. Schulte-Ufer
- 17.00 Uhr Fortsetzung in Arbeitsgruppen bzw. Vorortgespräche,
- 19.00 Uhr orum zur Zwischenvorstellung und Erörterung der Ergebnisse

## Hauptergebnisse:

- Herausarbeiten einer städtebaulichen Typologie für Sundern als Grundregel für die Bebauung und Umnutzung im Kernbereich,
- Ausarbeitung einzelner Platzsituationen (Kolpinghaus, Franz-Josef-Tigges-Platz),

- Bearbeitung der Lösungen für den Busbahnhof mit neuem Umsteigepunkt am Levi-Klein-Platz und in der Nähe des Schirgiswalder Platzes,
- Durcharbeitung der Idee des Campanile und des Straßenüberganges am Levi-Klein-Platz,
- Gestaltung der „Röhr-Promenade“ und des Areals zwischen Kornbrennerei und Kreuzung am Hotel,
- Lösungen für das Areal der Fa. Schulte-Ufer.

### 3. Tag (08.09.2007): „Zusammenführung“

9.00 Uhr	Arbeitsbeginn der Kerngruppe, Auswertung des zweiten Tages, Anlaufberatung 3. Tag
10.00 Uhr	Arbeitsbeginn in Arbeitsgruppen und Konsultationen mit Fachexperten bzw. Vertretern der Öffentlichkeit
12.00 Uhr	Zwischenfazit, Diskussion mit Stadträten/Bürgermeister Mittagsimbiss
14.00 Uhr	interne Diskussion in der Kerngruppe zur Integration der Ergebnisse
16.00 Uhr	Ausarbeitung der Bestandteile für die Abschlussdiskussion auf den Ebenen Region, Gesamtstadt, Zentrum und Teilbereiche
18.00 Uhr	Abstimmung für die Abschlussdiskussion, Vorab-Pressegespräch
19.00 Uhr	öffentliche Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse

#### Hauptergebnisse:

- Masterplan mit allen Einzelementen,
- Radwegesystem und modifiziertes Parkplatzsystem,
- erste Überlegungen zu einer Schrittfolge des Vorgehens bei der Umsetzung des Masterplans.

#### 4.3 Die Überleitungsphase

Die Nachbereitung der Hauptcharrette begann ab Oktober 2007. Dazu fanden am 23./24. Oktober und am 7. November Auswertungsgespräche statt, bei denen die Ergebnisse reflektiert und ggf. Details nachgearbeitet wurden. Diese aufbereiteten Ergebnisse wurden am 13. November in einer öffentlichen Beratung des Umwelt- und Planungsausschusses vorgestellt und erörtert. Nach Diskussionen in den Fraktionen erfolgte die grundsätzliche Zustimmung der Stadträte zu den erzielten Ergebnissen. Auf dieser Grundlage erfolgten bereits erste Gespräche mit potenziellen Investoren, um Ansatzpunk-

te für ausgewählte Bereiche für die Umsetzung des Masterplanes abzustecken. Das Ziel besteht darin, nach der förmlichen Beschlussfassung im Februar 2008, umgehend mit der Umsetzung des Planes über die Schritte der förmlichen Bauleitplanung zu beginnen.

Die Ergebnisse des Charrette-Verfahrens wurden am 14./15. Dezember 2007 bei einer in Sundern einberufenen wissenschaftlichen Fachtagung des Council for European Urbanism (CEU) einem Fachpublikum zur Diskussion gestellt. Mit dieser Einbindung in die wissenschaftliche Fachdebatte konnte zugleich eine Bewertung und Rückkopplung der Ergebnisse von externer Seite gesichert werden. Sowohl das Verfahren als auch die Ergebnisse wurden dabei positiv bewertet. Darüber hinaus erfolgt eine wissenschaftliche Begleitung des Verfahrens durch die TU Berlin, Prof. Bodenschatz und die Universität Kassel. Dabei geht es vor allem um die Reflexion der Ergebnisse im Charrette-Verfahren vor dem Hintergrund der nationalen und internationalen Entwicklungen und des Standes der Planungsdiskussion in Deutschland bzw. im Ausland. Die Resultate sind in einem wissenschaftlichen Vortrag am 18. Februar der Öffentlichkeit in Sundern präsentiert worden.

Die Bewertung des Ergebnisses der Charrette erfolgt nach einem Kriterienkatalog, den Prof. Bodenschatz, im Zusammenwirken mit dem CEU erarbeitet hat und welcher mit internationalen Erfahrungen korrespondiert. (Anhang: Ranking-Kriterien)

Nach einer technischen Durcharbeitung und der Einarbeitung der Hinweise wurde der Entwurf des Rahmenplanes im Umwelt- und Planungsausschuss letztmalig zur öffentlichen Diskussion und zur Beschlussfassung gestellt (18.02.2008).

Auf dieser fundierten Basis kann das Ergebnis der Charrette wie das Verfahren selbst als ein übertragbarer Modellfall für NRW betrachtet werden.

### 5.1 Die Gesamtsicht – der Masterplan



## 5. Welches Ergebnis?

In einem so genannten Masterplan, dem städtebaulichen Rahmenplan, wurde versucht, alle städtebaulich und landschaftlich relevanten Vorschläge und Ergebnisse aus dem Charrette-Verfahren darzustellen. Dieses geschah als Handzeichnung in einem Katasterplanausschnitt der inneren Stadt in einem gut lesbaren Maßstab von 1:1.000. Es war wichtig auch durch die Plandarstellung deutlich zu machen, dass die Stadt nicht neu - und nicht gänzlich – umgebaut wird, sondern dass sie auf der Basis des Bestehenden weitergebaut wird; dass also auf neuere Entwicklungen reagiert und ggf. Korrekturen an früheren Planungen vorgenommen werden sollen.

Der Blick auf den Plan zeigt, dass das Vorgehen eine Art städtebauliche Akupunktur darstellt mit Schwerpunkt auf dem öffentlichen Raum der Stadt, insbesondere auf die städtischen Plätze, die im urbanen Sinne nicht erkennbar bzw. erlebbar sind. Sie sollen durch einfache bauliche Maßnahmen funktional ergänzt und räumlich geformt werden. Dabei müssten einige Stellplätze in attraktivster Innenstadtlage zugunsten von Wohn- und Geschäftshäusern verlagert werden, die den Ort bereichern und zur Lebendigkeit der Innenstadt beitragen. Es erfolgt nunmehr eine verstärkte Gewichtung, die die Urbanität und die Qualität des öffentlichen Raumes gegenüber der Verkehrsorientierung betont.

Der Plan arbeitet weiterhin die Flüsse des Ortes, die Röhre mit Settmecke und Linnepe heraus, die im heutigen Stadtbild zu wenig in Erscheinung treten. Die Röhre stellt gewissermaßen das landschaftliche Pendant zu der städtischen Fußgängerzone dar. Sie muss also für das städtische Leben aktiviert und gestaltet werden. Der Fluss hat das Potenzial, mitten in der Stadt Orte der Erholung und Freizeit anzubieten und damit die Lebensmomente von Aktion und Kontemplation auf schöne Weise miteinander zu verbinden.

Ein dritter wichtiger Aspekt in dem Plan ist die Urbanisierung der Umgehungsstraße L 519 durch eine Dämpfung des Verkehrs und die Einrichtung von zwei Kreisverkehren. Darüber hinaus wird die sichere Querung der Landesstraße in Verbindung mit der alten Furt und beidseitigen Bushaltestellen vorgeschlagen.

Schließlich werden in dem Plan Aussagen zum Bahnhof als nördlichem Abschluss der Innenstadt und zum Gelände der Fa. Schulte-Ufer als südlichem Pol getroffen. Dieser Industriestandort stellt ein wertvolles Potenzial für die Entwicklung von Sundern und seiner Innenstadt dar. Es bedarf – über die erfolgten Ideenskizzen hinaus – der sorgfältigen funktionalen,

architektonischen und marktwirtschaftlichen Planung, um für die Stadt einen werthaltigen Ort mit Ausstrahlung zu schaffen, sofern dieser Betriebsstandort aufgegeben werden sollte.

## 5.2 Die städtebaulichen Teilbereiche

Im Folgenden wird der Masterplan mit seinen wesentlichen sieben Teilbereichen im Einzelnen erläutert:



**Die 7 Schwerpunktbereiche des Masterplans:**

- Gebiet am Bahnhof
- Kreuzung am Sunderlandhotel
- Bereich um das Kolpinghaus
- Levi-Klein-Platz
- Franz-Josef-Tigges-Platz
- Schirgiswalder Platz
- Schulte-Ufer-Areal

### 5.2.1 Das Gebiet am Bahnhof

Das nördlich an der Innenstadt gelegene, großflächige Bahnhofsareal, bietet neben dem Schulte-Ufer-Gelände im Süden eine der zwei großen, zusammenhängenden Entwicklungsflächen der Stadt.

#### Reaktivierung der Röhrtalbahn

Der schienengebundene Personenverkehr wurde 1977 aus Kostengründen aufgegeben, wobei bereits seit 1966 nur noch ein Schülerzug die Strecke befuhr. Allerdings verdeutlichen die jüngsten Erfahrungen mit dem Abtransport der anfallenden Holzmassen durch den Orkan Kyrill die hohe logistische Leistungsfähigkeit des vorhandenen Netzes und das Potential der Bahn. Der Masterplan empfiehlt langfristig die Reaktivie-

rung der Röhrtalbahn, um Sundern unabhängig vom individuellen Personenverkehr wieder gut erreichbar im regionalen Netz zu etablieren. In diesem Zusammenhang sollten die vorhandenen Stellplätze vor dem Güterbahnhof auf dem Gelände beibehalten und entlang der westlichen Grundstückskante ergänzt werden.

#### Alternative Planungen

Eine Mischnutzung des Geländes (GE verträglich) wurde im Rahmen der Charrette in Varianten untersucht und für möglich erachtet, allerdings ist die Option der Reaktivierung der Bahn in Hinblick auf die nachhaltige Stadtentwicklung zu wahren. Auch die Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs unmittelbar gegenüber dem Bahnhofsgebäude wurde untersucht, jedoch verworfen und alternativ an anderer Stelle berücksichtigt (siehe Levi-Klein-Platz – Umgehungsstraße L 519n).

#### Zwischennutzung

Als erstes Zeichen einer Aufwertung des Images sowie der Wiederentdeckung und Bekanntmachung des Standortes empfiehlt sich eine temporäre Zwischennutzung der vorhandenen Bahngelände als Kulturbahnhof für Events wie Theater, Modenschauen, Konzerte oder Programmkinos. Hierbei ist vorgeschlagen worden, vor allem die Attraktivitätssteigerung des Standortes für Jugendliche durch die Wiedereröffnung des Jugendclubs zu erreichen.

#### Vernetzung und Straßenraum

Das Bahnhofsareal ist für den Fußgänger noch nicht optimal vernetzt, da die Hauptstraße durch ihre hohe Verkehrsauslastung als Fußgängerbarriere wirkt. Der Masterplan sieht daher zwei Querungshilfen für Fußgänger auf Höhe der Lukaskirche und in unmittelbarer Verlängerung der Fußgängerzone vor. Das Straßenbild der Hauptstraße wurde in diesem Zusammenhang bereits durch die Komplettierung der vorhandenen Alleebäume aufgewertet und als Stadtstraße erkennbar gemacht, was weiter zu führen ist. Eine Zeichen setzende Maßnahme entlang der Hauptstraße ist die Ergänzung eines gut sichtbaren Glockenturms für die evangelische Lukaskirche, welche hierdurch besser wahrnehmbar, in Ihrer Bedeutung gestärkt und von der Straße aus erkannt werden kann.

#### 5.2.2 Der Bereich zwischen Rathaus und ehemaliger Kornbrennerei

Der Bereich setzt sich aus den drei Teilräumen der Kreuzung am Sunderlandhotel, dem östlich angrenzenden Rathaus mit seinem Umfeld und der südlich gelegenen, ehemaligen Kornbrennerei zusammen. Diese Teilräume sind durch die Nähe zur anbaufreien Kerntangente (L 519) geprägt. Die im Kreuzungsbereich vorhandenen Verschnittflächen werden heute als Parkplätze genutzt und stellen sich auf der Südseite als ungestaltete Brache (zwischen Post und Umgehungsstraße)

im unmittelbaren Zugangsbereich der nördlichen Innenstadt dar.

#### Kreisverkehr am Sunderlandhotel

Der weite, offene Kreuzungsraum liegt zwischen Post/Polizeigebäude, Sunderlandhotel und Bahnhofsgelände. Dieser ist somit in Hinblick auf eine städtebauliche Verknüpfung dieser Bereiche von großer Bedeutung. Folglich ist die derzeitige Nutzung des Geländes zwischen Post und Polizei mit Stellplätzen sowie die fehlende Gestaltung und Barrierewirkung (Ampel etc.) in städtebaulicher Hinsicht ungenügend. Der Masterplan schlägt vor, an dieser Stelle einen knapp gefassten Kreisverkehr einzurichten und im Rahmen dieser Umbaumaßnahme die Hauptstraße nach Norden zurück zu verlegen. Die südlichen Flächen erhalten hierdurch eine relevante Bautiefe, welche es ermöglicht, eine angemessene Größe zu schaffen und diesen Ort stadträumlich proportional zu gestalten.

#### Bebauung am Kreisverkehr

Die bauliche Setzung von zwei L-förmig gestellten Gebäuden wirkt als Klammer zwischen Ost und West und schafft differenzierte räumliche Qualitäten zur Straße und zur Röhrseite. Die Fassung des Straßenraumes und die Fortführung der typischen Reihung giebelständiger Häuser entlang der Hauptstraße schaffen ein räumliches Kontinuum und ein spezifisches Stadtentree. In dieser Sequenz können zwischen Post/Polizei und den Neubauten die geforderten, einsehbaren Stellplätze der Polizei integriert werden. Rückseitig erzeugen die neuen Gebäude einen abgeschirmten, intimen Hofbereich an der Röhr und bieten die Möglichkeit, diesem Ort am Wasser, vis-a-vis zur alten Kornbrennerei, eine besondere Aufenthaltsqualität zu geben. Das Einrichten eines Biergartens, gut sichtbar von der Brücke an der Post, könnte hier einen attraktiven Rückzugsort und grünen Gegenpol abseits der Fußgängerzone bieten. Ergänzend wird eine „Oase der Sinne“ und eine Strandbar am Zusammenfluss von Röhr und Linnepe vorgeschlagen.

#### Die ehemalige Kornbrennerei

Die am westlichen Röhrufer gelegene ehemalige Kornbrennerei ist durch den Wohn- und Geschäftsbau an der Hauptstraße in eine isolierte Lage gerückt und dadurch nur schwer zu finden. Die Führung der durchgängigen Fuß- und Radwegeverbindung entlang des östlichen Röhrufers mit Brückenschlag zur alten Kornbrennerei bindet diese in das neue Ensemble ein und befreit sie aus der derzeitigen Hinterhofsituation. Eine Umnutzung der Kornbrennerei zu einer Erlebnisgastronomie und die Verlagerung des Museums in das besser geeignete Industriegebäude gegenüber von Schulte-Ufer,

könnte das volle Potential des historischen Gebäudes aktivieren.

#### Rathaus und Umfeld

Der Umzug des Rathauses im Sept. 1987 an diesen Standort bildet mit dem östlich angrenzenden Industrieareal ein Umfeld weitläufiger Verkehrsräume und Stellplatzflächen. Der Rathausplatz ist aufgrund der unzureichenden baulichen Fassung und seiner aus der ursprünglich industriellen Nutzung herzuleitenden Weitläufigkeit räumlich nicht ablesbar.

Der Masterplan schlägt eine bauliche Schließung der Platzkante zur Mescheder Straße durch ein Geschäftshaus vor. Die Setzung eines Parkhauses am Kopf der SKS-Halle ermöglicht die räumliche Formatierung der bisher unzureichend definierten Flächen in einen Rathausplatz mit möglicher Freiraumgestaltung und einen Rathaushof mit Stellplätzen für die Mitarbeiter, wie er derzeit auch genutzt wird.

Das einzelne Gebäude nördlich der Schützenhalle, welches derzeit die Stadtmarketing e.G. genutzt wird, sollte erhalten und gegebenenfalls durch eine freie Duplizierung gestärkt und ergänzt werden. Das hier bereits eingeführte straßenbegleitende Baumthema sollte aufgenommen und zur Gestaltung der westlichen Platzkante weitergeführt werden.

#### Erweiterung des Sunderlandhotels

Das Sunderlandhotel steht an einem repräsentativen Ort der Stadt. Allerdings erfolgt die Erschließung des Hotels aufgrund der Anbaufreiheit der Umgehungsstraße über die Straße „Hubertushalle“ neben dem Rathausplatz. Die Fußgängerrampen und Wege parallel zur L 519n sind sehr knapp gefasst und wirken beengt. Der Eckpunkt des Hotels zur Kreuzung erhält durch die knappe Fassung des Kreisverkehrs eine großzügigere, gestaltbare Vorzone. Für eine mögliche zukünftige Erweiterung des Hotels schlägt der Masterplan die Fläche des südlichen Hotelparkplatzes vor, um die Kontur des Rathausplatzes zu rahmen und nicht durch einen neuen Solitär zu besetzen. Im Ausgleich sollten die Stellplätze vor dem Rathaus effizienter organisiert und gemeinsam genutzt oder gegebenenfalls Kapazitäten in einem neu zu errichtenden Parkhaus genutzt werden.

#### 5.2.3 Der Bereich um das Kolpinghaus

Der Bereich ist geprägt von den im Zuge der Sanierung entstandenen Neubauten. Neben einem Wohn- und Geschäftshaus finden sich hier vor allem Niederlassungen verschiedener Banken. In der Tiefe der Parzellen befinden sich mehrere Stellplatzflächen. Entsprechend ist der Kfz-Verkehr zulässig. Neben dem Kolpinghaus mit seiner (versteckten) Außengastronomie finden sich die kirchliche Einrichtung des Johanneshauses sowie eine Kindertagesstätte. Insgesamt hat dieser

Bereich, so die Einschätzung der Charrette-Teilnehmer/innen, einen geminderten Erlebniswert.

#### Der Stadteingang

Ein großes Defizit ist der nicht wahrnehmbare Stadteingang an der Fußgängerzone, welcher an dieser Stelle durch den verschwenkten Abzweig zu untergeordnet und durch eine buschartige Vegetation in der Sichtachse zum Stadtzentrum verstellt ist. Der von Norden kommende Autofahrer passiert den Zugang zur Altstadt und durchfährt die Stadt auf der Umgehungsstraße L 519n, ohne das Umfeld ausreichend wahrzunehmen. Der Masterplan schlägt an dieser Stelle vor, durch die Wegnahme des Buschwerks klare Blickbezüge herzustellen und den Zufahrtsverlauf der Fußgängerzone direkter zu führen, um das Entree deutlich ablesbar zu machen.

#### Das Kolpinghaus

Der Bereich vor dem Kolpinghaus besteht aus einer gastronomisch genutzten Freifläche vor dem Gebäude und neben dem nördlich angrenzenden Parkplatz. Dieser befindet sich auf der Fläche eines abgerissenen Fachwerkhäuses. Das Nebeneinander verschiedener Nutzungen wurde durch Abschirmung der Freifläche gegenüber dem Parkplatz durch dichte Hecken und Stellwände gemildert, um den Preis einer wenig attraktiven Gestaltung und mit wenig einladendem Charakter. Der Masterplan empfiehlt hier die Verlegung der Stellplätze und die Überbauung der Parzelle, um die historische Gebäudeabwicklung im Straßenraum aufzunehmen. Die so gewonnene bauliche Fassung der Freifläche ermöglicht die Schaffung eines städtischen Platzes vor dem Kolpinghaus, der zum Verweilen einlädt und auch weiterhin eine Außengastronomie ermöglicht. In diesem Zusammenhang sollten die Schilder und Stadtmöbel in diesem Bereich überdacht und angepasst und die Baumart und -stellung innerhalb der Fußgängerzone nach Vorbild des südlichen Abschnitts angeglichen werden, um dem Zentrum ein einheitliches, durchgehendes und erkennbares Leitthema zu geben.

#### Das neue Geschäftshaus

Das vorgeschlagene giebelständige Wohn- und Geschäftshaus sucht den historischen Raumbezug und soll sich in seiner Höhe an der Umgebung orientieren. Im Erdgeschoss des Gebäudes bietet es sich an, das Arkadenthema der angrenzenden Neubauten aufzunehmen und fortzuführen. Das Haus ermöglicht somit neben dem Wohnen auch neue Nutzungen - beispielsweise ein Sport- oder Modegeschäft - an einen Ort zu bringen, der bisher durch die Bankfilialen zu einseitig besetzt war.



#### Spielplatz statt Stellplätze

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und eine Parkraumbewirtschaftung, sowie das Verhindern von Schleichverkehren im nördlichen Bereich der Fußgängerzone könnten die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zusätzlich steigern. Der Masterplan schlägt vor, die Stellplätze vor dem Kindergarten auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren und an dieser Stelle einen Spielplatz vor dem Johanneshaus einzurichten; ein solcher Spielplatz könnte auch konzeptionell in die Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone eingebunden werden.

#### Umfeld der Kirche

Die Interpretation des alten Kirchengrundrisses in der Fußgängerzone vor der Kirche ist in der Gestaltung fragwürdig und sollte grundlegend überdacht werden. Das bloße Zitieren an dem historisch nicht authentischen Ort und die Verfälschung des ursprünglichen Charakters als Skulptur sind dem Ort nicht angemessen. Außerdem führt die räumliche Verengung an dieser Stelle zu funktionalen Einschränkungen bei Markt- und Umzugsveranstaltungen. Der Masterplan empfiehlt daher den Rückbau der Säulenstümpfe, die Herausnahme des Pflastermosaiks und das Entfernen des Abstandsgrüns vor der Kirche, um eine angemessene und großzügige räumliche Situation zu schaffen sowie das Herantreten an die Kirche zu ermöglichen. Gestaltungsvorbild könnte hierbei der gelungene neu gestaltete rückwärtige Bereich der Kirche sein. Die Glockenskulptur sollte erhalten bleiben, allerdings wieder um die Klöppel ergänzt werden.

#### 5.2.4 Der Levi-Klein-Platz

Der Levi-Klein-Platz ist stadthistorisch von großer Bedeutung. Hier lag die alte Stadtfurt Sunderns als zentraler Zugang zur Stadt und Querung über die Röhr Auch das erste Rathaus der alten Freiheit Sundern hat hier gestanden und wurde mit Aufhebung der Magistratsverwaltung 1813 verkauft. Diese historischen Spuren sind heute kaum mehr ablesbar. Der Levi-Klein-Platz ist jedoch der zentrale Ort der Stadt und städtebaulich von hoher Bedeutung. Seiner Aufwertung wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

#### Der Campanile



Von der anbaufreien Umgebungsstraße aus ist die ehemalige Furt der Stadt für den Autofahrer nicht wahrnehmbar; es bestehen weder wirksame bauliche Markierungen, noch Halte- oder Querungsmöglichkeiten. Der Masterplan schlägt vor, östlich der Röhr, unmittelbar nördlich der historischen Furt, eine städtebauliche Landmarke zu setzen, welche als Verbindungs- und Gelenkpunkt zwischen Kernstadt und Rathausbereich wirksam werden kann. Dieses Bauwerk sollte als schlank proportionierter Turmbau („Campanile“) einerseits den Sichtbezug zur Hauptstraße herstellen und hierdurch zu einem bekannten Zeichen der Stadt Sundern werden, andererseits sollte das Gebäude die historische Raumkontur an

dieser Stelle markieren (Sundern hatte keine Stadtmauer) und der Stadt dienende Nutzungen wie die Bürgerbus-Zentrale und die Stadtinformation aufnehmen. Die Ergänzung einer innovativen Funktion, wie beispielsweise einer Solartherme, könnte das Image des Gebäudes zusätzlich fördern.

#### Die Verbindung zum Rathaus

Die angrenzende knappe Unterführung der Umgehungsstraße liegt neben der räumlich wirksamen Spur der Furt und stellt eine für den Stadtbürger unangemessene Verbindung zwischen Altstadt und dem Rathausquartier dar. Der Masterplan empfiehlt daher eine ebenerdige Querung der L519 für Fußgänger, welche in Ihrer Lage die Furt aufnimmt.



#### Bushaltestellen/Busbahnhof

In räumlicher Verknüpfung mit der Furt bietet es sich an, alternativ zum bisher angedachten Busbahnhof, in diesem zentralen Bereich an der Umgehungsstraße, beidseitig Bushaltestellen einzurichten, da von hier die kürzesten Wege zu den Angeboten der Fußgängerzone bestehen.

#### Aufwertung der Röhre

Im Bereich der Furt, sollte die Röhre erlebbar werden. Hier besteht die Möglichkeit, auf Flussniveau eine Terrasse einzurichten, welche gastronomisch genutzt werden kann und Aufenthaltsqualität sowie einen Ort zum Verweilen schafft. Die alten Weiden entlang der Röhre sollten freigestellt und besser ablesbar werden, um dem Flusslauf so an dieser Stelle ein eindeutiges Thema zu geben. Neben dieser gestalterischen Aufwertung kann der Uferstreifen durch die Herausnahme nicht heimischer Pflanzen und einer Bepflanzung mit pflegeleichten autochthonen Arten eine ökologische und ästhetische Bereicherung erfahren.

#### Die Querbezüge der Fußgängerzone

Im Bereich der Fußgängerzone ist die Querbeziehung der Furt zur Fußgängerzone durch Stadtmöbel und Gebüschpflanzungen im Kreuzungspunkt verstellt, was durch das längsgestreckte Nebenbecken des Brunnens noch verstärkt wird.

Der Masterplan schlägt vor, die Lesbarkeit der räumlichen Querbezüge zu Furt und Stadtgalerie durch Wegnahme der Bänke und Büsche wieder herzustellen und den bestehenden Brunnen auf sein rundes Hauptbecken zurückzubauen. Ein knapper, neuer Wasserlauf in Querrichtung mit natürlichem Gefälle könnte den Bezug zur öffentlich genutzten Stadtgalerie herstellen.

### 5.2.5 Der Franz-Josef-Tigges-Platz

Der Franz-Josef-Tigges-Platz ist bei der Sunderner Bevölkerung zuletzt wegen der wöchentlich im Sommer stattfindenden Veranstaltung „Dämmerchoppen“ sehr beliebt. Der Platz bildet den Vorraum der Volkshochschule und liegt zurückgezogen in der zweiten Reihe der Fußgängerzone. Die Südseite des Platzes ist durch die weit dimensionierte Verlängerung der Settmeckestraße aufgerissen und wird als Parkplatz genutzt.

#### Aufwertung und bauliche Fassung des Platzes

Die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität durch das Verkehrsaufkommen der Settmeckestraße und die Nutzung als Stellplatz lassen den Platz nicht sein volles Potenzial entfalten. Der Masterplan schlägt daher vor, das Profil der Settmeckestraße auf das notwendige Maß zu reduzieren, um so wertvolles Bauland auf der Südseite des Franz-Josef-Tigges-Platzes zu gewinnen. Das vorgeschlagene Gebäude fasst den Straßenraum der Settmeckestraße, ohne die typische Gebäudeausrichtung quer zur Hauptstraße aufzugeben. Der Franz-Josef-Tigges-Platz erhält so seine räumliche Fassung im Süden und kann zum intimen Rückzugsort in zweiter Reihe werden. Für die Nutzung böte sich ein Gasthaus an, welches Außenveranstaltungen ausrichtet und bei Schlechtwetter eine temporäre Überdachung des Platzes vorhalten könnte. Das Gelände und die Rampen der Volkshochschule sind gestalterisch nicht mehr zeitgemäß; sie sollten in zeitloser und zurückhaltender Weise das alte Gebäude nicht stören. Zur weiteren Steigerung des Ortes als städtisches Refugium könnte eine Begrünung der Giebelwände im Zugangsbereich von der Hauptstraße eine positive atmosphärische Wirkung erzielen.

### 5.2.6 Der Schirgiswalder Platz

Der Kreisverkehr am Schirgiswalder Platz bildet das Bindeglied zwischen der von Norden auslaufenden Fußgängerzone und dem weiteren Verlauf der Hauptstraße nach Süden in Richtung Schulte-Ufer-Gelände und Südstadt. Neben der Hauptstraße schließen an den Kreisverkehr nördlich die Grünewaldstraße, westlich die Settmeckestraße und die im Rahmen der Sanierung bis zur Umgehungsstraße verlängerte Settmeckestraße an.

#### Herausarbeitung der räumlichen Spuren

Die Bänke, Pflanzungen und die Skulptur am südlichen Ende der Fußgängerzone sowie der Parkplatz im Südwesten lassen den Platz wie einen Ort der losen Enden wirken. Der Masterplan sieht daher vor, die historische Hauptrichtung von der Fußgängerzone in die südliche Hauptstraße wieder ablesbar zu machen und die alten räumlichen Spuren herauszuarbeiten. Hierzu sollte das Ensemble der Stadtmöbel am südlichen Ende der Fußgängerzone entfernt und der Raumfluss wiederhergestellt werden. Vier Querungshilfen sorgen

unterstützend für fußläufige Vernetzung zwischen Zentrum und Südstadt.

#### Fassung des Platzes und Verbindung der Stadtteile



Die Verlängerung der Settmeckestraße überformt die historische Wegegabelung und durchbricht die Längsausrichtung des historischen Straßendorfes. Die hierdurch entstehende schrägwinklige Giebelstellung wirkt irritierend, der Platz richtungslos und undefiniert. Zur baulichen Fassung des Schirgiswalder Platzes sollte daher südlich des Kreisverkehrs, auf der Parzelle mit derzeitiger Stellplatznutzung, wieder ein bauliches Gegenüber geschaffen werden, welches dem Passanten ein attraktives Nutzungsangebot und den ersten Handschlag der Südstadt anbieten und seine Neugierde weckt. Das neue Gebäude sollte die beiden ursprünglichen Richtungen der Gabelung vermitteln, seinen Giebel jedoch zum Platz an der Hauptstraße gerichtet haben. Zwei weitere bauliche Ergänzungen schließen die Platzfigur und klären die Richtungen. In der nördlichen Gebäudeerweiterung könnte die Post untergebracht werden, in der südöstlichen Gebäudeergänzung könnte sich die bestehende Erlebnisastronomie „Metropol“ bei Bedarf erweitern.

#### Inszenierung der Settmecke

Eine weitere identitätsgebende Qualität des Ortes, der Flusslauf der Settmecke, ist vernachlässigt und kaum wahrnehmbar. Dieser sollte sichtbar gemacht und im Bereich zwischen dem südlich angrenzenden Wohn- und Geschäftshaus und dem neuen Eckgebäude in Form einer Passage mit Wasserlauf interpretiert werden, eine Maßnahme, von der beide Wohn- und Geschäftshäuser gemeinsam profitieren könnten.

#### Die Stadtbibliothek

Der Bereich zwischen Stadtbibliothek und neuem Eckgebäude sollte, am Wasser gelegen, als Bibliotheksgarten dienen und die Bibliothek als historisches Gebäude inszenieren, aber einen respektvollen Abstand zum Nachbargebäude sicherstellen. An dieser Stelle ist vorgeschlagen worden, durch stufenweises Absenken des Ufers einen unmittelbaren Zugang zum Wasser zu erreichen.

#### 5.2.7 Das Areal der Fa. Schulte-Ufer und Umgebung

Das Industrieareal des traditionsreichen Haushaltswarenherstellers Schulte-Ufer liegt im Süden der Innenstadt zwischen der Hauptstraße im Westen und der Röhr im Osten. Nach der Firmengründung in dem Altbau auf der gegenüberliegenden Straßenseite wechselte die wachsende Firma Anfang des 20. Jahrhunderts auf den heutigen Standort, und erweiterte sich sukzessive bis zu seiner heutigen Größe von 12,5 ha. Die ehemals sehr ansprechende Industriearchitektur ist nur noch in Teilen erhalten. Ein Brand im Jahre 1972 zerstörte vor al-

lem das Frontgebäude, welches anschließend als stabile Stahlbetonkonstruktion mit vorgehängter Metallfassade im Stile der 1970er Jahre wieder aufgebaut wurde.

### Gegenwärtige Nutzung

Der alte Industriekomplex wird heute nur teilweise genutzt. Die Produktion ist ins Auslandverlagert worden, so dass hier nur noch Lagerhaltung, Konstruktion, Design und Verwaltung stattfinden. Der Eigentümer will sich möglicherweise bei entsprechenden Rahmenbedingungen von der großen Immobilie trennen, um – nach Möglichkeit bevorzugt in Sundern – einen neuen adäquaten Standort zu finden.

### Nutzungsvarianten

Im Charrette-Verfahren kam diesem Standort und seiner potenziellen Verfügbarkeit eine ganz besondere Aufmerksamkeit für die künftige Innenstadtentwicklung zu: Hier liegt das südliche Ende der Kernstadt, die mit diesem großen Flächen- und Gebäudepotenzial eine grundlegende wirtschaftliche Aktivierung und städtische Aufwertung erfahren könnte!



Entsprechend vielfältig und kreativ waren die Vorschläge und Wünsche für eine künftige urbane Nutzung des Geländes. Der Masterplan weist zwei Nutzungsvarianten aus, die beide von dem weitgehenden Erhalt der originellen und äußerst leistungsfähigen Bausubstanz ausgehen. Nachfolgend sind die gewünschten Nutzungen, wie sie in der öffentlichen Planungsarbeit der Charrette mit der Bürgerschaft erarbeitet worden sind – als Wunschliste (im Einzelnen und geschossweise gegliedert) aufgeführt:

### Erdgeschoss

- Vorderhaus: Parketage
- Innenhof: Veranstaltungen, Kino, Konzertraum mit Kunstgewerbe
- Seitenflügel: Jugendclub, Proberäume oder alternativ Warmbad, Sauna etc.
- Hinterhaus: Gastronomie, Ateliers, Handwerk oder alternativ Jugendclub
- Nebenhaus: Plusmarkt
- Außenraum: Spiel- und Sportflächen, ggf. Außenbad



### 1. Obergeschoss

- Vorderhaus: Showrooms, Outletstore oder alternativ: Fitness, Sport
- Seitenflügel: Fitness, Sport oder alternativ: Proberäume, Ateliers

- Hinterhaus: Appartement wohnen
- Nebenhaus: Parkette, Imbiss, Büros

## 2. Obergeschoss

- Vorderhaus: Loftwohnen
- Seitenflügel: Patiowohnen
- Hinterhaus: ggf. Dachterrasse
- Nebenhaus: Loftwohnen



Inzwischen wurden auf dieser Grundlage erste Gespräche geführt. Es muss ein Weg gefunden werden, so das Ergebnis, wie auf der Grundlage einer ökonomisch stabilen und für die Stadt nützlichen Kernnutzung ein relevanter Anteil an sozialen, kulturellen und gastronomischen Einrichtungen aus der oben aufgeführten Liste gesichert werden kann.

### Fasadengestaltung

Dabei wurde die Vorstellung entwickelt, die Fassade des Frontgebäudes ganz neu in gegliederter und kassettenartiger Form zu gestalten und als Ladenetage von der Hauptstraße aus zugänglich zu machen. Dieses könnte zusätzliche Signalwirkung haben und helfen, die innerstädtische Einkaufs- und Flanierzone über den Schirgiswalder Platz hinweg bis hierher zu ziehen. Die historische Ausnutzung der alten Bausubstanz und die Kombination mit Kultur und Wohnen könnten eine weitere besondere Ausstrahlung und Attraktivität des Projektes darstellen.

### Uferpromenade (Röhrpromenade)

Darüber hinaus stellt der Fluss mit seinen Ufern eine besondere Qualität dar, die es – wie am gesamten Flusslauf – zu nutzen gilt. Hier könnten an einer neuen Uferpromenade Freizeit- und Spieleinrichtungen in Verbindung mit Außengastronomie angeboten werden. Der Bereich beiderseits der Röhr ist als verbindender Park zu gestalten.

### Wohnen am Fluss

Eine Brücke soll über den Fluss führen, um die Verbindung zum Bremkes-Center herzustellen. Jenseits des Flusses im Süden zeigt der Masterplan eine Wohnanlagen, die sich gegen die Landesstraße schützt und direkt über die Johannesstraße mit der dortigen Wohnsiedlung aus den 1930er Jahren verbunden ist. Dieser langfristigen Projektidee steht die kurzfristige Nutzung des Parkplatzes mit ca. 100 Stellplätzen voran.

### Historisches Ensemble an der Hauptstraße

Jenseits der Hauptstraße befindet sich ein interessantes bauliches Ensemble, welches die vorindustrielle und frühindustrielle Geschichte von Sundern dokumentiert: das einfache Fachwerkhaus, aus dem 18. Jahrhundert, das bürgerlich anmutende Wohnhaus aus dem 19. Jahrhundert und der ursprüngliche Industriebau der Fa. Schulte-Ufer von Beginn des 20. Jahrhunderts. Letzterer sollte als Museums- und Ausstellungsbau genutzt, das Wohnhaus in Verbindung mit einem Aufzug mit dem oben gelegenen Altenheim verbunden und die Fachwerkkate in ihren ursprünglichen Zustand – ggf. mit Gastronomie – wiederhergestellt werden. Der Masterplan würdigt diese ortsprägende Baugruppe und plädiert dringend für deren Erhaltung. Dieses bisher nicht besonders gewürdigte Bauensemble stellt ein wichtiges sozialgeschichtliches Zeugnis der Industriegeschichte von Sundern dar und sollte auch unter diesem Gesichtspunkt seinen dokumentarischen Platz in der Bausubstanz der Stadt behalten.

5.2.8 Gelände zwischen Schirgiswalder Platz bis Gelände der Fa. Schulte-Ufer

Für das gemischt genutzte Gelände der Fa. Becker-Jostes, das die räumliche Verbindung zum Bereich der Fußgängerzone herstellt, ist es wichtig, dass die Häuser an der Hauptstraße erhalten werden und eine interessante Geschäftsnutzung bekommen bzw. erhalten. Die Seite zum Fluss sollte die öffentliche Uferpromenade aufnehmen. Auf dem Gelände der Fa. Becker-Jostes werden weitere Hallen- und Geschäftsbauten in zurückgesetzter Lage vorgeschlagen.

5.2.9 Die Verkehrslösungen im Masterplan

Der überwiegende Teil des öffentlich zugänglichen Angebotes in der Kernstadt liegt innerhalb einer Luftlinienentfernung von 500 m, entsprechend 8 Minuten Fußweg einschl. Umwegfaktor, vom Kernstadtmittelpunkt (Katholische Kirche). Insgesamt stehen in fußläufiger Entfernung rd. 1.140 Stellplätze (davon 533 Stellplätze öffentlich) zur Verfügung. Für die öffentlichen Stellplätze gilt eine kostenlose einheitliche Parkzeitbeschränkung von 2 Stunden. Diese Situation führt neben dem tatsächlich an manchen Zielen zeitweilig eingeschränkten Stellplatzangebot auch zum subjektiven Eindruck eines Defizits, der jedoch generell entsteht, wenn zwischen eigentlichem Ziel und Stellplatz längere Fußwege als erhofft zurückgelegt werden müssen. Die qualitative Erhebung der Situation bestätigt einerseits die hohe Auslastung der zentralen Stellplätze tagsüber, andererseits die Unterauslastung der entfernter gelegenen Stellplatzanlagen. Wie die Erfahrung aus verschiedenen in vergleichbaren Mittelstädten durchgeführten Verkehrsgutachten zeigt, werden häufig zielnahe Stellplätze durch Langzeitparker belegt und dadurch der Benutzung durch Kurzzeitparker entzogen (es kommt vor, dass Ladenbesitzer/angestellte die Plätze blockieren und gleichzeitig Stellplatzmangel und ausbleibende Kundschaft beklagt werden).

Hier können durch Ermittlung der Kenndaten der Parkvorgänge, wie Belegungsganglinie, Parkdauerverteilung, Auslastung

und Belegungshäufigkeit in detaillierten Untersuchungen beispielhaft sichere Kenntnisse erlangt werden.

Als einfaches Konzept für Sundern wird das gebührenfreie Kurzparken im Kerngebiet und in den Zonen mit hoher Fluktuation vorgeschlagen (System Parkscheibe). Damit kann die zielgerichtete Steuerung des Verhältnisses von Parkplatzsuchenden Autos zu Parkplätzen in festgelegten Bereichen erreicht werden. Die aus der zentralen Lage der Stellplätze resultierenden kurzen Fußwege führen zu einer hohen Anziehungskraft dieser Parkplätze, deren Nutzung zeitlich zu begrenzen ist. Die abgelegeneren Stellplatzanlagen, die etwas längere Fußwege zum eigentlichen Ziel erfordern, können dagegen ohne zeitliche Begrenzung benutzt werden. Dabei wird dem Grundsatz Rechnung getragen, dass Langzeitparkern längere Fußwege zuzumuten sind.

Eine Parkraumbewirtschaftung, die auf Ertragsmaximierung durch Einnahmen aus Parkgebühren abzielt, wird schon deshalb nicht empfohlen, weil sie eine Kontrolle der Einhaltung und Sanktionierung von Verstößen zwingend erfordert und diese wirtschaftlich gesehen einen Kostenfaktor darstellt, der dem Ertragsziel entgegenwirkt.

#### Stellplatznachweis Süd-Gelände

Zur (temporären) Kompensation verloren gegangener Stellplätze durch die im Masterplan angedachten baulichen Ergänzungen und Arrondierungen wurde eine zurzeit untergenutzte Fläche zwischen der Röhr und der Hauptstraße (L 519) östlich des Schulte-Ufers-Geländes identifiziert. Ein Testentwurf bestätigt, dass dort in etwa 100 PKW-Stellplätze realisierbar sind.

Im Entwurf wurden folgende Rahmenbedingungen zugrunde gelegt:

- Grundlage sind die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“, sowie Referenzobjekte. Es existieren unterschiedliche Standardangaben in der Fachliteratur. Eine zwingende DIN-Norm für die Anlage von Parkplätzen ist nicht vorhanden.
- Es wurde eine Stellplatzanordnung in Senkrechtaufstellung gewählt, da diese die flächenwirtschaftlichste Variante darstellt.
- Die minimalen Kurvenausrundungsradien betragen: 3,50 m für Innenkreis und 5,00 m für Außenkreis der PKW-Fahrspur.
- Die „Komfort-Stellplatzbreite“ liegt bei 2,50 m, die verwendete Stellplatzbreite im vorliegenden Entwurf beträgt 2,30 m; in der Konsequenz mussten die Flächen

vor den Stellplätzen breiter bemessen werden als in der Variante der „Komfort-Stellplatzbreite“.

- Die Zufahrt erfolgt aus nördlicher Richtung und ist bisher undefiniert.
- Die Gesamtfläche der geplanten Parkplatzanlage beträgt ca. 2.830 m<sup>2</sup>.

Neugestaltung der Kreuzung: Ein Kreisverkehr am Sunderlandhotel

Im Rahmen des Charrette-Verfahrens sprachen sich alle Beteiligten für eine Neugestaltung der Kreuzung Mescheder Str./Hauptstr. aus, so dass im Nachgang des Hauptverfahrens mit einem Testentwurf die grundsätzliche Machbarkeit überprüft wurde. Der Entwurf musste folgende Rahmenbedingungen beachten:

- keine Beanspruchung privater Flächen
- Beachtung vorhandener unterirdischer Bauwerke
- aus städtebaulichen Gründen soll der Kreisverkehr so weit wie möglich nach Norden verlegt werden.
- notwendige Geometrie eines „Kleinen Kreisverkehrs“ mit 3,00 m bis 3,50 m breiten Knotenpunktzufahrten, sowie 2,00 m breiten Fußgängerinseln
- Sichtachsen des Kreisels von den drei Hauptrichtungen aus (min. 40 Meter)
- Straßenmittellachsen der einmündenden Straßen führen auf den Mittelpunkt des Kreisverkehrs
- mindestens 8,00 m Kurvenradien (durch die Mindestkurvenradien von 8,00 m sowie die Benutzungsmöglichkeit des gepflasterten Innenrings ist die Befahrbarkeit des KVs auch durch große LKW gewährleistet.

Die durch die Umbaumaßnahme entstehenden Baulandgewinne können in einer Gesamtrechnung verrechnet werden. Gemäß den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93)“ liegt die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs bei:

- Knotenpunktzufahrten (gesamt): 2.500 Kfz/Std.
- Knotenpunktzufahrten (pro Zufahrt): 1.000 Kfz/Std.

Die vorliegenden Ergebnisse der Verkehrszählung für Sundern aus dem Jahr 2005 ergeben:

- Knotenpunktzufahrten (gesamt): 2.250 Kfz/Std.
- Knotenpunktzufahrten (pro Zufahrt): 850 Kfz/Std.

Aus diesen Daten ergibt sich, dass der beschriebene Kreisverkehr an dieser Stelle eine ausreichende Reserve hat und funktionieren würde.

#### ÖPNV/ Bushaltestellen/Busbahnhof: Eine urbane Lösung

Im Rahmen des Charrette-Verfahrens wurde in Abstimmung mit dem Vertreter des zuständigen Verkehrsunternehmens (ÖPNV) eine Alternative zu dem bisher angedachten Busbahnhof entwickelt. Im Flächenumgriff des „Masterplans Innenstadt“ ist zur Umsetzung der Lösung an zwei Stellen der Bau von Bushaltebuchten notwendig.

#### An der Hauptstraße

Rechts und links der Hauptstraße sollen zwei Haltestellen in der Nähe des Levi-Klein-Platzes entstehen.

#### An der Settmeckestraße

An der südlichen Seite der Settmeckestraße kann eine Haltebucht gegenüber der Volkshochschule errichtet werden.

Folgende technische Rahmenbedingungen wurden zugrunde gelegt:

- gewählt wurde eine „Bushaltebucht“ (alternativ: Haltestelle auf der Fahrbahn, Bushaltestellencaps)
- die dargestellten Flächen resultieren aus den geforderten Mindestabmessungen, die Längen der Regelabmessungen wären 20 % länger, die Ausrundungsradien größer (es führe sich „geschmeidiger“), Flächenbedarf und Kosten erhöhen sich entsprechend.
- Flächenbedarf: Bushaltebucht für Einzelwagen: knapp 100 m<sup>2</sup>, Bushaltebucht für 2 Einzelwagen: ca. 140 qm (Flächen ohne Berücksichtigung der umverlegten Gehwege)

Breite Einigkeit aller Beteiligten bestand darüber hinaus darin, die Röhrtalbahn wieder für den Schienenpersonennahverkehr zu aktivieren, um über eine direkte Verbindung zum Bahnhof Neheim-Hüsten eine Anbindung an das überregionale Schienenverkehrsnetz zu erhalten.

#### 5.4 Der Grünzug im Masterplan

Die Röhre bildet eine zweite, grüne, Nord-Süd-Achse im Masterplan (parallel zur urbanen Achse). Hier ist ein Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindungen zur „Röhripromenade“ vorgesehen. Vor allem wird der Grünbestand an den Ufern ausgelichtet und durch eine dauerhafte, pflegeleichte und zugleich ökologisch wie ästhetisch anspruchsvolle Gestaltung bereichert. Dabei könnte, so der Vorschlag, die moderne



Form einer staudenhaften Bepflanzung durch „Perennemix“ erfolgen (siehe: [www.perennemix.de](http://www.perennemix.de)).

In diese Röhrpromenade werden Zugangsmöglichkeiten zum Wasser (z. B. an der historischen Furt oder zur Settmecke an der Bibliothek) eingefügt. Zwei Anker bilden den Anfangs- bzw. Endpunkt der Röhrpromenade:

- I. der Beachbereich am Zusammenfluss von Röhr und Linnepe östlich der Kornbrennerei sowie
- II. ein „Röhrpark“ zwischen dem Gelände der Fa. Schulte-Ufer, Bonhoeffer-Schule und dem Parkplatzbereich (zukünftig einem Wohnareal) zwischen Röhr und Umgehungsstraße.

Diese Hauptelemente des Grünzuges werden durch sparsame, urbane und zugleich die Nutzungsqualität der öffentlichen Räume verbessernde Grünbereiche an der urbanen Achse („Fußgängerzone“) ergänzt. Dazu zählen der Grünbereich vor dem Kindergarten/Johanneshaus oder der Lesegarten vor der Bibliothek am Schirgiswalder Platz. Der Grünzug in der Innenstadt von Sundern ist darüber hinaus mit den regionalen Grünzügen entlang der Gewässer (z.T. in Kombination mit dem Radwegesystem) zu verknüpfen. Dies ist systematisch weiter auszubauen und letztlich mit den überregionalen ökologischen Kernbereichen im Hochsauerland zu verbinden. Eine besondere Bedeutung hat die Verbindung zum Sorpesee.

## 6. Wie weiter?

Als Ergebnis der Charrette-basierten Planung stellt der Masterplan, getragen vom breiten Willen der städtischen Öffentlichkeit, die Grundlage dar, auf welcher realisierbare Vorhaben identifiziert wurden, für die dann jeweils Bebauungspläne zu erstellen sind. Durch breite und aktivierende Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Genehmigungsbehörden verringern sich die Zeit- und Kostenaufwendungen für die Genehmigungen der folgenden Bebauungspläne und es kann deutlich schneller zur Umsetzung des Vorhabens kommen. Diese Form der frühzeitigen Beteiligung ermöglicht auch eine Signalwirkung: die Bürgerschaft der Stadt, Unternehmen und Akteure der Region sind aufgerufen, sich wirklich frühzeitig gestaltend und inspirierend in die Zukunftsplanung der Stadt einzubringen. Sie werden ernst genommen – das ganze wird keine „Fingerübung“ oder formale technokratische Planung. Die Charrette ist ein lebendiger Prozess, der maßgeblich im kooperativen, moderierten Miteinander von Fachplanern, Bürgern, der Verwaltung, den Stadträten und den regionalen Fachgremien zu einem gemeinsam getragenen Ergebnis geführt wird. Dabei kann gezeigt werden, dass Stadtplanung, ein ansonsten „trockenes“ Metier, auch ein Erlebnis sein kann.

Mit der klaren Orientierung auf

- eine Stärkung innerstädtischer Bereiche;
- eine Neunutzung von nicht mehr bedarfsgerecht nutzbaren Baulichkeiten ;
- eine Erhaltung und städtebauliche Aufwertung von Altbaubeständen;
- eine Verbesserung des öffentlichen Raumes;
- eine Anpassung der Infrastruktur, einschl. der Verkehrsinfrastruktur, an veränderte Bedingungen;
- eine Wieder- und Zwischennutzung von Freiflächen;
- eine breite Einbeziehung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess oder
- eine Einbindung der Stadtumbaumaßnahmen in einen übergreifenden Zusammenhang der Siedlungs-, aber auch der demografischen Entwicklung

sieht sich die Stadt Sundern auch durch entsprechende Positionen des Bundes und des Landes zum Stadtumbau und zur langfristigen Stadtentwicklungspolitik bestätigt.

## 6.1 Die Umsetzung des Masterplanes

Die Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung der Kernstadt von Sundern ist mit dem Masterplan (Rahmenplan) gelegt worden. Mit diesem Plan ist ein Rahmen für Stadtumbaumaßnahmen abgesteckt worden, der für die nächsten 10 bis 15 Jahre einen Ansatz bilden kann, welcher kein Dogma, sondern eine Richtung mit konkreten Vorhaben absteckt. Das Wesentliche ist, dass mit diesem Rahmenplan die Orientierung auf

- eine Reurbanisierung und Aufwertung des gesamten Kerngebietes zwischen Bahnhof und Papierfabrik im Röhrtal erfolgt;
- eine Profilierung der Stadt Sundern als regionales Zentrum für innenstadtorientiertes Wohnen, Einkaufen, Freizeit und Dienstleistungen – im Kontext des demografischen Wandels - eingeleitet wird;
- der Herausarbeitung der Einzigartigkeit der Kernstadt von Sundern mit ihrer städtebaulichen Raumstruktur, den Parzellen- und Bautypologien, den Wasserlagen, den – neuen – Qualitäten von Plätzen und Ensembles erfolgt ist,
- architektonische Ansprüche, die das Ziel jener städtebaulichen Einzigartigkeit der Stadt Sundern gestalterisch umsetzen, gelegt wurde.

Damit soll es gelingen, die Stadt Sundern im Wettbewerb der Kommunen im Sauerland zu profilieren und als attraktiven Standort zum generationsübergreifenden Wohnen, für Touristen, insbesondere vom Sorpesee, und für Dienstleister der mittelständischen Wirtschaft zu entwickeln.

Grundsätzlich soll der Parzellentypus der Stadt als herausstechendes Merkmal für die Weiterentwicklung des Kernstadtgebietes mit angemessener, urbaner Architektur dienen:

### **Hauptstraße – Vorderhaus – Nebengebäude – Garten – Wirtschaftsweg – Uferstreifen – Flussbett**

Das Vorderhaus ist in der Regel ein traufständiges, zwei bis dreigeschossiges Gebäude mit Funktionen im Erdgeschoss. Mit diesem wird der städtebauliche Straßenraum definiert. Das historische Nebengelass kann vom baulichen Annex bis zu einem Gebäudekomplex reichen, der jedoch die städtebauliche Struktur und das jeweilige Maßverhältnis (historische Innenstadt, südliche Stadterweiterung – siehe Plan) respektiert bzw. wiederherstellt.

Zur Umsetzung des Rahmenplanes ist es notwendig, markante Leitprojekte zu definieren, die als erstes angegangen werden, um in der Öffentlichkeit den Profilierungsprozess sicht-

bar zu machen und zu zeigen, dass der Plan nicht in der Schublade verschwindet. Dabei reicht das Spektrum von kleinen Sofortmaßnahmen bis zu großen baulichen Ensembles. Diese Maßnahmen werden im Zusammenhang mit wichtigen Ereignissen der Stadt und der Region realisiert, um die entsprechende Aufmerksamkeit zu erzielen, aber auch um politische und finanzielle Kräfte zu bündeln. So wäre vorstellbar, zum Stadtjubiläum 2010, im Jahr der Kulturhauptstadt Essen, erste deutliche Signale zu setzen:

- Reintegration der Röhr in die Stadt: Freilegung des Flusslaufes mit gestalterischer und ökologischer Aufwertung sowie Schaffung von attraktiven Verweilarealen;
  - Behutsamer Umbau der zentralen Bereiche der Fußgängerzone: Levi-Klein-Platz mit Brunnen, Platz vor der Kirche bzw. vor dem Kolpinghaus sowie am Schirgiswalder Platz (Entbuschung, Verbesserung der Stadtmöblierung etc.);
  - Bau der Bushaltestellenbereiche an der inneren Umgehungsstraße sowie von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen am nördlichen Eingang zur Fußgängerzone;
  - Umbau des Hofbereiches am Johanneshaus als Grünfläche;
  - Aufwertung des Bahnhofes für Nutzungen durch Jugendliche;
  - Nutzung der Stadtgalerie als zentraler Präsentationsraum für das Stadtjubiläum – Bau eines Stadtmodells mit den Planungen aus dem Masterplan – Gründung eines Stadtforums, das den Umsetzungsprozess des Rahmenplanes begleitet und fortführt;
  - Vorbereitung der Planungen für die Umsetzung der Planungen einzelner Teilbereiche ;
  - Erarbeitung eines Einzelhandelsgutachtens unter Einbeziehung von Nutzungsmöglichkeiten des Geländes der Fa. Schulte-Ufer (wird z. Zt. bereits bearbeitet);
- 6.1.1 Horizont 2015:  
mögliche Planungen und Realisierungen
- Umbau des Franz-Josef-Tigges-Platzes und Schließung der Südfront unter Einsatz von Technologien erneuerbarer Energien;
  - Bau der beiden Verkehrskreisel;
  - Schließung des Ensembles am Schirgiswalder Platz;
  - Sanierung des historischen Ensembles am Fuße des historischen Friedhofes mit Bau eines
  - Aufzuges für das Altenheim;
  - Umbau des Schulte-Ufer-Geländes (sofern verfügbar);

6.1.2 Horizont 2020:  
mögliche Planungen  
und Realisierungen

- Baubeginn einer Wohn- und Geschäftsanlage auf dem Grundstück neben dem Kolpinghaus;
- Umnutzung der Kornbrennerei zu einer Erlebnisgastronomie und Umzug des Museums in das
- erneuerte Ensemble unterhalb des Friedhofes;
- Fortschreibung des Rahmenplanes mit einem Charrette-Verfahren;
- Bau des Freizeit- und Dienstleistungszentrums „Schulte-Ufer“;
- Erweiterung des Hotels und Schließung des Rathausplatzes;
- Fortsetzung des innerstädtischen, altersgerechten Wohnungsbaus;
- Reaktivierung des Personennahverkehrs auf der Röhrtalbahn – Einweihung des Kulturbahnhofes;

Der Bereich südlich vom Schirgiswalder Platz (Obere Hauptstraße) könnte eines der bedeutendsten Entwicklungsvorhaben der Stadt in den nächsten 10-15 Jahren werden. Ziel ist es, die Innenstadt über den Schirgiswalder Platz hinaus in Richtung Süden zu erweitern. Zurzeit wird der Schirgiswalder Platz als Barriere und somit als südliches Ende der Innenstadt wahrgenommen, was nicht zuletzt auch mit der Nutzungsstruktur des südlich gelegenen Bereiches der Hauptstraße zusammenhängt. Aus diesem Grunde ist insbesondere auf das funktionale Spektrum, die architektonische, städtebauliche und landschaftliche Qualität und die Wirtschaftlichkeit Wert zu legen, um eine langfristig angelegte Werthaltigkeit und funktionalen Ausstrahlung zu erzielen.

Zur Entwicklung des Areals sollte ein Stufenplan entwickelt und mit privaten Investoren abgestimmt werden. Von besonderer Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit wird hierbei die Ansiedlung von Ankerbetrieben sein. So könnte als ein Ankergeschäft im nördlichen Teil des Areals ein Supermarkt (PLUS) eingeordnet werden – der jedoch der Typologie zu folgen hat (siehe oben). In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Entwicklung einer Folgenutzungsperspektive für das Gelände der Fa. Schulte-Ufer ein hoher Stellenwert einzuräumen, sofern sich das Unternehmen verlagern sollte. Angestrebt werden sollte die Umnutzung des Verwaltungsgebäudes im Bestand. Die Uferzone zur Röhr ist freizulegen (Erlebbarkeit des Wassers) und durch ein Brückenbauwerk kann die östliche Uferzone (Bremkes-Center) erreichbar gestaltet werden. Temporär kann ein Spielbereich für die Bonhoeffer-Schule angelegt werden. Zudem könnte ein erster Abschnitt der avisierten Wohnbebauung realisiert werden. Als temporäre Maßnahmen sollten kulturelle Aktionen im Bereich

der historischen Gebäude – insbesondere im Innenhof – durchgeführt werden, um den Ort zu einer neuen Adresse werden zu lassen und ihn in das Bewusstsein der Bürger zu rücken. Auf dieser Grundlage können dann die konkreten Planungen erfolgen und ein Funktions- und Finanzierungsprogramm ausgearbeitet werden. Die entscheidende Grundlage dafür ist, dass planungsrechtlich eine klare und tragfähige Basis geschaffen wird, die den Ansprüchen der Stadt und den Renditeerwartungen der möglichen Investoren genügt. Kernpunkt der Übereinkunft muss die langfristige Tragfähigkeit, die Nutzung von erheblichen Teilen des Bestandes und der Beitrag zur Gesamtaufwertung der Kernstadt – im regionalen Kontext - sein.

## 6.2 Empfehlungen zur weiteren Verfahrensweise

Einige Ergebnisse und Anregungen aus der Charrette sind bereits in der Umsetzung begriffen bzw. abgeschlossen. Hierzu zählen:

- Die Komplettierung der Allee an der „Unteren Hauptstraße“
- Die verbesserte Beschilderung im Eingangsbereich der Fußgängerzone
- Erste Gespräche zur potentiellen Folgenutzung des Firmengeländes Schulte-Ufer
- Neuaufstellung des Einzelhandelsgutachtens im Jahr 2008.

Weiterführung der Charrette-Prinzipien auf gesamtstädtischer wie auf Bebauungs-Plan-Ebene

Es wird darauf ankommen, dass der weiterführende Planungs- und Umsetzungsprozess die Atmosphäre und den „Geist“ der Charrette weiter trägt und die Impulse nicht „versanden“. Dafür ist im Charrette-Prozess selbst die Grundlage gelegt worden. Die Stakeholder, die Stadträte und die Verwaltung sind hier aufgefordert, dies intensiv weiter zu verfolgen.

Mit der Einrichtung eines Stadtforums Sundern bestünde die Möglichkeit, dass damit auch über den engeren Charrette-Prozess hinausgehend der weitere Umsetzungsprozess der Charrette-Ergebnisse bürgerschaftlich begleitet wird. Denn auch in Zukunft werden in Sundern und der Region die Herausforderungen für die Stadtentwicklung nicht geringer werden. Die Debatte wird fortgeführt werden. Mit der Charrette im Zeitraum 2007 – 2008 ist also auch ein Impuls für die Weiterführung gegeben worden, wenn die Charrette nicht eine „Eintagsfliege“ gewesen sein soll.

Gründung eines Stadtforums

Das Forum wäre eine Form der Weiterführung des mit großem Engagement von den Bürgern getragenen Prozesses zur Weiterentwicklung von Sundern.

- Einladen zu einem öffentlichen Forum (z.B. zweimal jährlich), auf welchem die vorgesehenen Maßnahmen zur Umsetzung des Masterplanes vorgestellt werden, aber auch Bilanz gezogen wird, über Erreichtes bzw. nicht Erreichtes und die Fortschreibung des Masterplanes gesprochen wird;
- Das Stadtforum kann auch im Zusammenhang mit neuen Minicharrettes zu B-Planbereichen bzw. zu neuen Charrettes bei größeren Vorhaben stehen;
- Die Mitwirkenden können aus der Teilnehmerschaft am Charrette-Verfahren kommen.

#### Einbindung in die bestätigte REGIONALE 2013/2016

Im Jahr 2007 hat sich die Region Südwestfalen im Wettbewerb um die REGIONALE 2013/2016 gegenüber drei weiteren Bewerbern durchgesetzt und den Zuschlag erhalten. Als regionales Strukturprogramm umfasst die REGIONALE alle Gesellschaftsbereiche, die in der einen oder anderen Form einen Beitrag zum regionalen Strukturwandel leisten können. Die REGIONALE bietet somit die einmalige Chance für Sundern und die Region, sich im Reigen der Regionen zu profilieren. Der Effekt der REGIONALE liegt auf der Hand: es werden Mittel gebündelt und zusätzliche Kräfte mobilisiert. Blickt man auf die Zielstellungen der REGIONALE, könnte Sundern aufgrund der Erfahrungen aus dem Charrette-Verfahren die Rolle des Initiators übernehmen. Die REGIONALE verfolgt nämlich das Ziel:

- Regionsspezifische Potenziale zu qualifizieren, zu vernetzen und zu vermarkten,
- Mit innovativen Projekten Impulse für den ökonomischen Strukturwandel zu setzen,
- Bürgerschaftliches und unternehmerisches Engagement für die Region zu stärken und
- Neue Formen einer zukunftsorientierten, regionalen Zusammenarbeit zu erproben.

Diese Aspekte haben – wenn auch teilweise auf lokaler Ebene – auch im Rahmen der Charrette eine wichtige Rolle gespielt. Es wird daher angeregt, ein stadtreionales Entwicklungskonzept für Gesamtsundern als Vernetzung verschiedener Aktivitäten und Vorhaben als konzeptionelle Vorbereitung auf die REGIONALE zu erarbeiten.

Die Ergebnisse der Charrette zur Innenstadt haben gezeigt, dass die Stadt an einem entscheidenden Schnittpunkt ihrer Entwicklung steht: Der Übergang zu einer neuen Qualität der Stadt, fußend auf den Traditionen einer langen Geschichte und regionalen Kultur. Doch der schrittweise Wandel von der vornehmlich industriell geprägten zu einer stärker dienstleistungsorientierten Stadt stellt einen Einschnitt dar. Die „Regionalstadt“ Sundern (Ortslage und Ortsteile) bedarf einer regionalen, städtebaulichen Strategie, um diesen Prozess systematisch, mit langfristigem Vorhaltewinkel ausgestattet und damit vorteilbringend zu gestalten. Damit entstehen weiter gehende Anforderungen. Dies gilt es strategisch übergreifend zu fassen und in einem regionalen Masterplan abzubilden. Dieser wäre auch Grundlage für weitere regionale Aktivitäten im Sauerland bzw. HSK und Südwestfalen insgesamt, die von Sundern ausgehen sollten. Sie betreffen Verkehr, Dienstleistungen, Versorgung, Bildung, Tourismus u.ä.m., die im Sinne nachhaltiger Entwicklung der Gesamtstadt zu integrieren sind.

#### Nutzung des Stadtjubiläums 2010 zur Beteiligung an der KULTURHAUPTSTADT Ruhr 2010

Die Kulturhauptstadt bietet die Möglichkeit, auf die Spezifika der Stadt Sundern und den begonnenen Prozess der Reaktivierung der Innenstadt aufmerksam zu machen. Dies hätte enorme Effekte für das Stadtmarketing. Die Organisatoren haben sog. Themenwochen eingerichtet, in welchen sich Städte mit eigenen Programmen präsentieren können – sowohl in Essen als auch als dezentrale Veranstaltung. Dies sollte unbedingt versucht werden. Darüber hinaus sollte eine Verknüpfung der Region Sauerland mit der Kulturhauptstadt-Initiative hergestellt werden; auch hier sollte Sundern als Jubilar eine aktive Rolle einnehmen.

- Beantragung einer „Themenwoche“
- Anbieten von Fachveranstaltungen
- Anbieten von Exkursionen
- ...

#### 6.3 Eine Vision – 2022: ein fiktiver Rückblick

Die Stadt Sundern konnte ihr Profil als markante Mittelstadt mit ausgesprochen regionalem Charakter und einem wiedergewonnenen historischen Bewusstsein entfalten: eine Dienstleistungs- und Gewerbestadt in der attraktiven Lage des Hochsauerlandes. Die Stadtphilosophie von 2002 ist umgesetzt worden und der Masterplan von 2007/08 für die Innenstadt hat eine nachhaltige Wirkung entfaltet. Sowohl das Stadtjubiläum 2010 – mit Bezügen zur Kulturhauptstadt Essen, als auch die REGIONALE 2016 haben hierfür deutliche Impulse gesetzt, wie sie an den umgesetzten Projekten zur städtebaulichen Platzbildung am Franz-Josef-Tiggens-Platz,

am Kolpinghaus oder am Schirgiswalder Platz ablesbar sind. Der „Röhrbeach“ an der Erlebnisdestillation Kornbrennerei lockt viele junge Menschen an und das Einkaufs- und Freizeitzentrum auf dem ehemaligen Schulte-Ufer-Gelände, inmitten des Röhrparkes, dem südlichen Endpunkt der Röhrpromenade, hat sich zu einem überregionalen Treff und kommerziellen Erfolgsbeispiel entwickelt. Touristen vom Sorpensee sind hier ebenso ständig anzutreffen wie die Einwohner aus der Region.

Die Charrette konnte zu einem Standard-Verfahren der Planung entwickelt werden. Damit gelang es der Stadt, die Ergebnisse des Masterplanes weiter zu entwickeln und neue städtebauliche, verkehrliche, wirtschaftliche und sozial-kulturelle Projekte zu verwirklichen. Dabei wurde, ausgehend vom 2016 errichteten „Solar-Campanile“ am Levi-Klein-Platz/Übergang Hauptstraße ein innerstädtisches Wohn- und Dienstleistungsareal erschlossen. Die Parkplatzfläche östlich der Röhr wurde durch eine aufgeständerte Bebauung zu einer attraktiven Wohnlage für alle Altersgruppen entwickelt. Die Parkplätze für die – zunehmend elektrisch betriebenen Autos in Sundern und Umgebung – wurden unter den Häusern eingeordnet. Da der Autoverkehr infolge der Reaktivierung der Röhrtalbahn zurückgegangen ist, konnten Stellplätze für neue Läden am Fluss genutzt werden. Der Bahnhof hat neben seiner Funktion als traditionelle Schalterhalle auch die eines Kulturbahnhofs erreicht: Er ist Ausgangspunkt der ersten fahrenden Diskothek und Modenschau geworden. Ein Spezialangebot der regionalen Bahn hat großes Interesse in ganz NRW ausgelöst.

Das Thema erneuerbare Energie hat in Sundern einen festen Platz eingenommen. Der Waldreichtum, aber auch die anderen Ressourcen wie Wasser und oberflächennahe Geothermie bilden inzwischen die Basis für eine nahezu 50%ige Selbstversorgung mit Energie. Der Solar-Campanile liefert als Kühlturm in den immer heißer werdenden Sommermonaten für die angrenzenden Wohn- und Geschäftshäuser angenehme Kühle und unterstützt im Winter die Heizungen durch eine integrierte Wärmepumpe. Im Volksmund der Jugend ist er zu einem wahrhaft „coolen“ Turm geworden. Hinsichtlich des Verkehrs hat sich Sundern zu einem Vorreiter innovativer Lösungen auf traditioneller Grundlage entwickelt. Nachdem mit der Stadtsanierung erfolgreich die Innenstadt attraktiv gemacht werden konnte und die innere Umgehungsstraße eine Entlastung gebracht hatte, ist die Stadt nun den konsequenten nächsten Schritt gegangen und hat das System von Mondermann in Holland, Shared Spaces, eingeführt. Der Erfolg ist unverkennbar. Der Schilderwald ist verschwunden, die Unfallziffer gesunken und die kommunalen Ausgaben für Ampeln sind gleich null. Die Rücksicht der Verkehrsteilnehmer untereinander ist deutlich gestiegen und die Menschen gehen

viel öfter zu Fuß durch ihre schöne Stadt. Gäste bestaunen die Erfolge, die sie zwar aus Holland kennen, aber in Sundern mit attraktiven städtischen Angeboten kombiniert sehen, was einmalig ist – auch ein Erfolg des Stadtmarketings von Sundern. Das Stadtforum Sundern konnte 15 Jahre nach der Charrette eine positive Bilanz ziehen ...

Der Campanile ...



## 7. Welche Wertungen?

Die Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung der Kernstadt von Sundern ist mit dem Masterplan (Rahmenplan) gelegt worden, der in dem breit angelegten öffentlichen Beteiligungsverfahren Charrette erarbeitet worden ist. Mit diesem Plan ist ein Rahmen für Stadtumbaumaßnahmen abgesteckt worden, der für die nächsten 10 bis 15 Jahre einen Ansatz bilden kann, welcher kein Dogma, sondern eine Richtung mit konkreten Vorhaben absteckt.

Das Wesentliche ist, dass mit diesem Rahmenplan die Orientierung auf

- eine integrierte Reurbanisierung und Aufwertung des gesamten Kerngebietes zwischen Bahnhof und Papierfabrik im Röhrtal erfolgt;
- eine Profilierung der Stadt Sundern als regionales Zentrum für innenstadtorientiertes Wohnen, Einkaufen, Freizeit und Dienstleistungen – im Kontext des demografischen Wandels – eingeleitet wird;
- die Herausarbeitung der Besonderheiten / Einzigartigkeiten der Kernstadt von Sundern mit ihrer städtebaulichen Raumstruktur, den Parzellen- und Bautypologien, den Wasserlagen, den – neuen – Qualitäten von Plätzen und Ensembles, erfolgt;
- architektonische Ansprüche, die das Ziel jener städtebaulichen Besonderheiten/Einzigartigkeiten der Stadt Sundern gestalterisch umsetzen.

Damit sind planerische Grundlagen gelegt worden, mit denen es gelingen soll, die Stadt Sundern im Wettbewerb der Kommunen im Sauerland zu profilieren und als attraktiven Standort zum generationsübergreifenden Wohnen, für Touristen und für Dienstleister der mittelständischen Wirtschaft zu entwickeln. Zugleich wurde mit der Erarbeitung des Rahmenplanes in der Charrette an die bisher erzielten Ergebnisse der Stadtsanierung angeknüpft und eine ganzheitliche Sichtweise unter Berücksichtigung neuer, auch internationaler Trends des Städtebaus vorgenommen. Somit kann von einer städtebaulichen Vollendung der Innenstadtentwicklung gesprochen werden, die mit dem Verfahren konzeptionell erreicht worden ist und was nun durch konkrete Maßnahmen fortgeführt werden muss.

Das gewählte Verfahren einer breiten und offensiven Einbeziehung der interessierten Bewohnerschaft zur Entwicklung eines Rahmenplanes für die Innenstadt von Sundern hat zu einem viel versprechenden und im breiten Konsens getragenen Ergebnis geführt. Das schrittweise Vorgehen in den Monaten Juli bis September erbrachte in kurzer Zeit ein realistisches und zugleich zukunftsorientiertes Ergebnis, das vielfältige Möglichkeiten der Umsetzung eröffnet. Diese Rahmenplanung wird die Basis sowohl für Vertiefungen in einzelnen Bereichen und für die stadt-regionale Verflechtung als auch für die Lenkung der Aufmerksamkeit auf die Stadt insgesamt bilden. Mit dem Charrette-Verfahren sind neue, modellhafte Wege beschritten worden, die im Land NRW von anderen Kommunen im ländlichen Raum so noch nicht gegangen worden sind. Dieses eröffnet für die Zukunft die Möglichkeit der Erschließung öffentlicher Förderungen entsprechender Maßnahmen aber auch privaten Engagements.

Neben den erarbeiteten Ansätzen für eine zukunftsorientierte Entwicklung der Stadt war eine Wahrnehmung spürbar, die über Lösungsansätze hinausgeht:

- Im Charrette-Verfahren entstand eine Aufbruchstimmung bei den Bürgern; es war eine sehr konstruktive Atmosphäre, die als tragfähige Grundlage für die weitere Entwicklung und das Engagement der Bürgerschaft angesehen werden kann;
- Es hat so etwas wie eine neue Entdeckung der Stadt und ihrer Besonderheiten, ihrer im Wesentlichen individuell geprägten Geschichte und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten stattgefunden;
- Es ist ein Gespür für die zukünftigen stadträumlichen Qualitäten gewachsen, eine unabdingbare Voraussetzung für die zukünftige Entwicklung der Stadt;
- Die Fragen des demografischen Wandels und der sich in naher Zukunft daraus ableitenden Konsequenzen traten ins Bewusstsein und führten zu neuen Überlegungen bei der Gestaltung des Innenstadtareals;
- Die Sicht auf die zukünftige Rolle der Innenstadt wurde geschärft und mit konkreten Planungen untersetzt. Damit kann Sundern einen Vorteil im Wettbewerb der Kommunen verbuchen;
- Mit dem Verfahren und den vorliegenden Ergebnissen ist ein wichtiger Schritt getan worden, um die vertrauensvolle Kooperation zu fördern und das Interesse an der eigenen Stadt zu stärken.

Im Rahmenplan wurden sieben grundsätzliche Schwerpunktbereiche herausgearbeitet, die die Basis für Entwicklungsimpulse beim zukünftigen Stadtumbau bilden:

1. Das neue/alte Zentrum der Stadt: der Levi-Klein-Platz mit dem Übergang über die Röhr und die Anbindung an das Rathausareal, einschließlich der Integration einer erweiterten Bushaltestelle;
2. Der Franz-Josef-Tigges-Platz als neu entstehendes und sicher zukünftig als besonders hervorstechend geltendes Ensemble;
3. Das Areal vor und neben dem Kolpinghaus mit neu arrangierten Freiflächen und vor allem der Möglichkeit der Neuerrichtung eines innerstädtischen Wohn- und Geschäftshauses mit vielfältigen Angeboten direkt im Herzen der Stadt;
4. Der Kreuzungsbereich vor dem Sunderlandhotel mit dem nördlichen Eingang in die Innenstadt und seinen Möglichkeiten verkehrlicher und baulicher Art;
5. Der Bahnhof und dessen Umfeld, der als reaktivierter Bahnhof fungieren sollte und damit eine neue Qualität als öffentlicher Bereich erfahren könnte;
6. Der Schirgiswalder Platz könnte als neu formierter Endpunkt der Fußgängerzone, zugleich als Ausgangspunkt für eine neue Anbindung der südlichen Bereiche dienen;
7. Das Gelände Schulte-Ufer könnte, sofern dieses freigezogen werden würde, einschließlich der nördlichen und südlichen Entwicklungsgebiete eine neue Akzentuierung und Umnutzung erfahren und darüber hinaus die Anbindung des Altenheims und der Schulbereiche verbessern bzw. aufwerten.

Grundsätzlich, so wurde in der Charrette herausgearbeitet, sollte der historisch gewachsene Grundstücks-/Parzellentypus der Stadt als herausstechendes Merkmal für die Weiterentwicklung des Kernstadtgebietes weiterhin dienen:

Hauptstraße - Vorderhaus – Nebengebäude – Garten – Wirtschaftsweg – Uferstreifen – Flussbett.

Das Vorderhaus ist in der Regel ein traufenständiges, zwei- bis dreigeschossiges Gebäude mit Funktionen im Erdgeschoss. Mit diesem wird der städtebauliche Straßenraum definiert. Das historische Nebengelass kann vom baulichen Annex bis zu einem Gebäudekomplex reichen, der jedoch die

städtebauliche Struktur und das jeweilige Maßverhältnis respektiert bzw. wiederherstellt. Diese Struktur wird verbunden mit einer Vernetzung der Straßenräume und einer Aufwertung für deren Nutzer. Der ruhende Verkehr wird optimiert und findet seinen gebührenden Platz, letztlich ohne Einbußen in der angebotenen Stellplatzzahl.

Auf dieser städtebaulichen Grundlage können nun Maßnahmen identifiziert werden, die in bestimmten Zeitabschnitten realisiert werden könnten: 2010, dem Stadtjubiläum, das Jahr 2015 und 2020.

Damit kann dem Bürger auch signalisiert werden, dass diese Grundlagenplanung, an der er direkt mitgewirkt hat, auch tatsächlich umgesetzt wird und das in überschaubaren Zeiträumen. Nun müssen Voraussetzungen geschaffen werden, damit der im Charrette-Verfahren erzielte Schwung und die Aufbruchstimmung nicht abebben und der begonnene Prozess des öffentlichen Austausches und der Meinungsbildung in geeigneter Form weiter geführt wird. Dafür könnte ein Stadtforum eingerichtet werden, das vielleicht zweimal im Jahr tagt und den Umsetzungsprozess des Rahmenplanes diskutiert und im Einzelfall konkretisiert.

## 8. Sundern und anderswo: Revitalisierung des Zentrums

Einschätzung der Wissenschaft: Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin

Meine Aufgabe ist es, die Ergebnisse des Verfahrens der in Sundern im Sommer 2007 durchgeführten Charrette aus einer wissenschaftlichen Perspektive zu beleuchten. Mein Bezug zu diesem Themenfeld ist ein doppelter: Ich habe mich zum einen mit internationalen Modellbeispielen des Stadtbauaus auseinandergesetzt, etwa mit Barcelona, Birmingham, Genua, London, Manchester, Turin und natürlich Berlin. Zum anderen habe ich mich mit dem Umbau von historischen Zentren kleiner Städten beschäftigt – im Rahmen meiner Aktivitäten zur Stadterneuerung vor allem in Mittelfranken – etwa in Ellingen, Merkendorf, Roßtal, Wendelstein, Wilhermsdorf und Wolframs-Eschenbach. Dort hat unser Planungsbüro Gruppe DASS Konzepte der Revitalisierung von historischen Zentren in vielen kleinen Städten und Marktgemeinden erarbeitet. Diese doppelte Erfahrung erlaubt mir, Gemeinsamkeiten wie Besonderheiten von großen und kleinen Städten zu diskutieren. Ich möchte im Folgenden drei Themenfelder ansprechen:

1. den wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandel, also vor allem den Abschied von der Industriegesellschaft,
2. die Merkmale einer erfolgreichen Stadtentwicklungspolitik im Kontext des Abschieds von der Industriegesellschaft und schließlich
3. eine Bewertung der mit der Charrette bestätigten und fortgeführten Stadtentwicklungspolitik von Sundern vor dem Hintergrund eines Ranking-Verfahrens.

### 8.1 Abschied von der Industriegesellschaft

Die Städte sind heute einem tief greifenden wirtschaftlichen und sozialen Wandel ausgesetzt. Sie stehen vor neuen, gewaltigen Herausforderungen. Die Globalisierung erfasst mehr und mehr alle Winkel unserer Erde. Und dass in Deutschland die Gesellschaft altert, hat sich längst herumgesprochen. Dazu kommen der Bedeutungsverlust der Familie und die Zunahme der Einpersonenhaushalte, aber auch neue soziale Spaltungen. Um die Ressourcen der öffentlichen Hand steht es längst nicht mehr so gut wie früher, und nicht mehr viele Städte wachsen, viele stagnieren oder schrumpfen. Von allergrößtem Gewicht ist der Bedeutungsverlust der Industrie für unsere Städte, der Abschied von der Industriegesellschaft. Viele Arbeitsplätze werden gestrichen, noch viele werden gestrichen werden – ein Phänomen, das die Städte in ganz

unterschiedlichem Tempo und zu unterschiedlichen Zeiten ereilt.

Abschied von der Industriegesellschaft heißt aber viel mehr als nur Wegbrechen von industriellen Arbeitsplätzen. Er bedeutet auch, dass wichtige Merkmale, die unser Leben geprägt haben, an Bedeutung verlieren: etwa relativ kurze Ausbildungszeiten, klar definierte Lebensstile bestimmter Altersgruppen, stabile Arbeitsplätze, ein bestimmter Tagesrhythmus, ein bestimmter Jahresrhythmus, eine feste Verortung in politischen und sozialen Institutionen, feste persönliche Bindungen. Anders als früher sind heute auch relative stabile Einnahmequellen der öffentlichen Hand nicht mehr vorhanden, und – das ist sicher einer der folgenreichsten Veränderungen: Die Zeit niedriger Energiepreise ist endgültig vorbei. Mit anderen Worten: Viele uns vertraut, ja lieb gewonnenen Merkmale der mitteleuropäischen Industriegesellschaften der Nachkriegszeit sind im Verschwinden begriffen.

Der Abschied von der Industriegesellschaft betrifft große, mittlere und kleine Städte. Er begann schon sehr früh in den Städten Englands, etwa in Manchester und Leeds, er ergriff auch so berühmte Städte wie Barcelona, Genua und Turin, er suchte das Ruhrgebiet heim, und er überrollte alle Städte Ostdeutschlands nach dem Fall der Mauer. Und er geht auch an Sundern nicht vorbei. Der Abschied von der Industriegesellschaft in Deutschland ist ein unausweichlicher Trend.

Die Zukunft hängt aber nicht nur von Trends ab, sondern auch von unserer Fähigkeit, angesichts absehbarer Trends Politik zu machen. Wir brauchen also politische Führung, und zwar über einen längeren Zeitraum, eine Führung, die das Thema Stadtentwicklungspolitik möglichst aus der parteipolitischen Konkurrenz heraushält, die klare Ziele hat, konkrete Projekte auf den Weg bringt und die Zusammenarbeit mit anderen Akteuren sucht, eine Führung, die den Abschied von der Stadt der Industriegesellschaft strategisch begleitet und sozial abfedert. Zugespißt gesagt, bedarf es heute einer sehr gut beratenen politischen Führung, die entschlossen ist, ihre wenigen Instrumente zu nutzen, und es bedarf einer engagierten Verwaltung, die ihre politische Führung unterstützt. Alle erfolgreichen Modellstädte in Europa und Nordamerika unterstreichen diese Aussage. Eine entschlossene politische Führung ist noch keine Garantie für einen Erfolg im nationalen wie internationalen Wettbewerb, aber umgekehrt gilt: Ohne politische Führung ist der Nicht-Erfolg garantiert.

## 8.2 Merkmale einer erfolgreichen Stadtentwicklungspolitik im Strukturwandel

Mit Blick auf vorliegende Erfahrungen auch internationaler Modellstädte lassen sich einige strategische Leitlinien formulieren, die sich als Merkmale einer erfolgreichen Stadtentwicklungspolitik erwiesen haben.

### **Leitlinie 1:** Konzentration der städtebaulichen Projekte auf das Zentrum

Wenn man die viel diskutierten positiven Modellstädte des postindustriellen Städtebaus betrachtet, so fällt zuallererst auf, dass dort vor allem das Zentrum der Stadt umgebaut wird. Es ist das Zentrum, das die Städte nach innen wie außen repräsentiert. Die Bilder des Zentrums dienen als werbende Botschafter der Städtekonkurrenz. Nur das Zentrum kann diese Rolle übernehmen. Es ist einzigartig und symbolisiert das Besondere der jeweiligen Stadt, ihre Geschichte, ihre baulichen Höhepunkte, ihre wichtigsten Institutionen. Vor allem historische bauliche und städtebauliche Zeugnisse erlangen neue Bedeutung – als Haltpunkte im Wirbel des Wandels, aber auch als Unterscheidungsmerkmal in einer oft profillosen Siedlungslandschaft. Sie sichern Heimat und dienen als Orte des Willkommens für Fremde. Lange Zeit haben viele gedacht, in der Informationsgesellschaft verliere das Zentrum an Bedeutung. Das war aber ein Irrtum. Denn ein attraktives Zentrum kann die besten Standorte für den Dienstleistungssektor bieten, und nur ein attraktives Zentrum kann die hochmobilen urbanen Mittelschichten langfristig an eine Stadt binden.

Beispiele für die explizite Konzentration der städtebaulichen Anstrengungen auf das Zentrum finden wir in allen Großstädten, die als Erfolgsmodell aktuellen Städtebaus gelten – etwa in London und Berlin. Aber auch in vielen erfolgreichen kleinen Städten und Gemeinden ist eine Konzentration der Anstrengungen auf das Zentrum zu beobachten. Ziel ist es dort, die gestalterische Qualität zu verbessern und neue Nutzungen in das Zentrum zu holen – etwa hochwertigen Einzelhandel, attraktive Wohnungen, Angebote für unterschiedliche Altersgruppen. Konzentration auf das Zentrum heißt aber nicht: die anderen Teile der Stadtregion vergessen. Das Zentrum muss als Teil der Stadtregion begriffen werden, um seine Rolle überhaupt spielen zu können. Seine Vernetzung mit den anderen Teilen der Stadtregion muss gesichert werden – und zwar nicht nur durch den Autoverkehr, sondern auch durch öffentlichen Verkehr.

### **Leitlinie 2:** Orientierung auf eine bunte soziale Mischung – einschließlich neuer Mittelschichten

Jede Stadt steht – wenngleich mit sehr unterschiedlichen Ausgangsbedingungen – vor der Aufgabe, die Transformation einer Stadt der Industriegesellschaft in eine postindustrielle

Stadt treibhausmäßig zu fördern. Es geht um das Ringen um neue wirtschaftliche Grundlagen für die postindustrielle Stadt der Zukunft. Im Wettbewerb der Städte muss vor allem ein Klima geschaffen werden, das „urbane“ Mittelschichten anzieht. Ohne die Rückkehr der Mittelschichten in die Zentren ist eine Revitalisierung undenkbar. Das gilt keineswegs nur für die Großstädte. Gerade die kleinen und mittleren Städte sind oft vom Wegzug der gut ausgebildeten, mobilen Schichten betroffen. Es ist wichtig, diese Menschen in der Stadt zu halten. Die Orientierung auf neue Mittelschichten muss von einer Politik der Meisterung ethnischer Vielfalt begleitet werden. Das ist ein Schlüsselthema für die Zukunft der Städte. Der öffentliche Raum wird zu einem Angelpunkt der kulturellen und sozialen Integration.

**Leitlinie 3:** Neue Wertschätzung des Urban Design

Urban Design, Städtebau, ist ein Schlüsselbegriff der Politik der Revitalisierung der Zentren. Attraktivierung des Zentrums heißt in erster Linie: städtebauliche Attraktivierung. Die wichtigsten Projekte betreffen die Wiedergewinnung oder Neuanlage von öffentlichen Räumen zugunsten der Fußgänger. Der öffentliche Raum wird zum Gegenstand aufwendiger Gestaltung. Von Bedeutung sind auch die Bauten, die die öffentlichen Räume prägen. Viele historische Gebäude werden erhalten, umgenutzt und neu inszeniert. Die Erlebbarkeit von baulicher Geschichte ist eines der wertvollsten Vorteile des Zentrums und ein Alleinstellungsmerkmal.

**Leitlinie 4:** Schaffung von attraktivem Wohnraum im Zentrum

Nicht nur die Raumordnungs- und Wohnungsprognose des Bundes zeigt, dass wir uns in einer entscheidenden Phase befinden: Die nächsten Jahre sind äußerst wichtig, ob es uns gelingt, Wohnen im Zentrum auch für diejenigen Schichten attraktiv zu machen, die aufgrund Ihrer finanziellen Mittel große Wahlmöglichkeiten haben, Wahlmöglichkeiten insbesondere zwischen dem Wohnen im Zentrum oder im Umland der Stadt. Dies betrifft nicht nur den Neubau von Wohnungen, sondern vor allem auch die Modernisierung von Altbauten. Die Politik sollte klarstellen, dass sie das Wohnen im Zentrum unterstützt. Der Wettbewerb der Städte betrifft vor allem auch junge, gut ausgebildete kreative Menschen. Um in diesem Wettbewerb mithalten zu können, bedarf es eines entsprechenden Wohnungsangebots.

**Leitlinie 5:** Nutzung der Chancen von großen Events

Eine große Chance für jede Stadt bieten Events – Jahresfeiern der Stadt selbst und andere besondere Ereignisse. Erinert sei nur an die Chancen der Olympischen Spiele, die

München und Barcelona mit Erfolg genutzt haben und die London in Zukunft nutzen will. Barcelona, Genua, Manchester und Turin sind berühmte Städte, die es verstanden haben, ihre Politik der Stadtentwicklung mit großen Events so geschickt zu verknüpfen, dass diese Events der Stadt außerordentlich viel Ressourcen zugunsten der Zentren gebracht haben. Aber auch kleine und mittlere Städte können von solchen Events partizipieren – etwa von MittDenDrin, einer Event-Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen, aber auch von den Regionalen und vor allem von dem Mega-Ereignis Kulturhauptstadt Europas, das Essen mit dem Ruhrgebiet zusammen durchführen wird. Solche Ereignisse sind Chancen, die gerade in Zeiten schrumpfender öffentlicher Ressourcen offensiv genutzt werden müssen.

#### **Leitlinie 6:** Notwendigkeit einer strategischen Planung

Eine Stadtentwicklungspolitik bedarf einer strategischen Planung. Ein strategischer Plan unterscheidet sich grundlegend von Stadtentwicklungsplänen früherer Art. Und zwar inhaltlich wie hinsichtlich seiner Erstellung. Inhaltlich muss deutlich werden, welche Entwicklungen die maßgeblichen Akteure in einer Stadt für wünschenswert halten, und welche Entwicklungen unerwünscht sind. Deutlich werden muss auch, welche Räume Vorrang, Priorität haben, welche wirtschaftlichen, sozialen, ökologischen und kulturellen Leitziele vertreten werden, und mit welchen Leitprojekten oder -kampagnen diesen Zielen nahe getreten werden soll. Was Teilgebiete des strategischen Plans betrifft, so werden diese in der Regel Gegenstand eines Masterplanverfahrens. Ein Masterplan zeigt die strategischen Ziele in städtebaulicher Form.

Hinsichtlich des Verfahrens der Erstellung eines strategischen Konzepts ist es wichtig, dass nicht mehr die öffentliche Hand allein der Autor eines solchen Konzepts ist. In die Erstellung eines solchen Konzepts müssen viele Akteure einbezogen werden. Verschiedene Städte haben hier verschiedene Wege gewählt. Sundern hat sich für ein Charrette-Verfahren entschieden. Und dies mit außerordentlichem Erfolg. Denn auch in kleinen und mittleren Städten kann eine strategische Planung nur im Konsens und mit Einbezug aktiver Bürger erfolgreich sein. Eine Charrette dient dem Aufbau einer langfristigen Partnerschaft von Politik, Verwaltung, Bürgern und Unternehmen. Insofern ist eine Charrette nicht der Endpunkt eines Prozesses, sondern nur ein zwischenzeitlicher Höhepunkt. Der Prozess selbst muss fortgeführt werden.

### 8.3 Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern

Sundern hat mit der Sanierung des Zentrums in der Vergangenheit und mit einem vorbildlichen Verfahren heute, dem Charretteverfahren, die politischen Weichen in Richtung Revitalisierung des Zentrums gestellt. Das Charrette-Verfahren verbindet die Initiative in der Stadt mit der Initiative der Stadt, der Politik und Stadtverwaltung. Im Rahmen der Charrette wurde ein Projekt erarbeitet: der Masterplan zur Attraktivierung des Zentrums. Dieses Projekt möchte ich im Folgenden einer Bewertung unterziehen. Grundlage dieser Bewertung ist ein Ranking-System, das wir in den letzten Jahren zusammen mit Praktikern des Council for European Urbanism und Studenten an der TU Berlin erarbeitet haben.

Was ist ein Ranking-System? Ein System der Bewertung, ein Testverfahren. Notwendig ist eine Messlatte, mit der Projekte gemessen werden können. Zur Bewertung städtebaulicher Projekte bedarf es zuallererst eines Verständnisses darüber, was denn ein „guter“, zukunftsfähiger Städtebau sei. Ich habe mit den Leitlinien einer erfolgreichen Stadtentwicklungspolitik auf den Bewertungshintergrund bereits hingewiesen.

Die Ranking-Kriterien werden als positive Ziellatte formuliert. Insgesamt gibt es zehn Kriterien mit jeweils 10 maximalen Punkten (von 0 bis 10). Maximale Punktzahl ist damit 100. Es werden Punktgruppen gebildet: 0-33 = schlechter Städtebau, 34-66 = durchschnittlicher Städtebau, 67-100 = guter Städtebau. Herausgehoben ist Best Practice, Voraussetzung: keine Einzelpunktwertung unter 7 Punkten und insgesamt 84-100 Punkte.

Gegenstand des Rankings in Sundern ist das geplante Projekt – der Masterplan. Das ist wichtig, es geht hier um ein geplantes Projekt, nicht um ein realisiertes Projekt. Das Ranking eines geplanten Projektes dient vor allem dazu, zu klären, welche Aspekte gut und welche weniger gut berücksichtigt worden sind.

Im Folgenden werden alle zehn Kriterien vorgestellt, auf die Charrette bezogen und diese dann mit einer Punktwertung versehen.

#### **1. Robuste städtebauliche Form**

langlebige, abwechslungsreiche, traditionelle Stadtraumbildung; klare Trennung von privatem und öffentlichem Raum; Kleinteiligkeit; Vorder- und Rückseite von Gebäuden; Berücksichtigung der Topographie und lokalen Eigenheiten, Beitrag zur Schaffung eines besonderen Ortes

Dieses erste Kriterium wurde in Sundern sehr überzeugend gemeistert. Ziel ist die Stärkung und Weiterentwicklung der überkommenen städtebaulichen Form. Das zeigt

sich an der Gestaltung der Eingangsbereiche des Zentrums, an der geplanten Vernetzung des historischen Zentrums mit dem Rathausbereich, aber auch an der Verknüpfung von Fluss und Hauptstraße, vor allem am Levi-Klein-Platz. Vorgeschlagen wird darüber hinaus eine faktische Erweiterung des Zentrums bis zum Bahnhofsbereich und dem Schulte-Ufer-Areal. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**10 Punkte**

## **2. Respektvoller Umgang mit historischen Zeugnissen**

Stadtgrundriss; öffentlicher Raum; Parzellen; Gebäude, Integration lokaler Besonderheiten

Der Masterplan zielt auf die Sicherung und partielle Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses, er fördert die Wiederentdeckung von historisch bedeutsamen Spuren der Stadtgeschichte, etwa im Bereich der historischen Furt, er fördert die Stärkung der historischen Zusammenhänge von Parzellenstruktur, Gewässerbereichen und öffentlichen Räumen. Vorgesehen sind vor allem kleine Maßnahmen, geschickt integrierte Akupunkturen, die die gewünschte Richtung der städtebaulichen Entwicklung verdeutlichen. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**10 Punkte**

## **3. Hohe bauliche Dichte**

kompakte Siedlungsform - abhängig von der Lage im Stadtraum und eingepasst in den landschaftlichen Raum

Der Masterplan plädiert für eine etwas größere bauliche Dichte im Zentrum durch behutsame Nachverdichtung. Das betrifft auch Standorte, die durch Grünzüge entlang der Gewässer aufgewertet werden sollen. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**9 Punkte**

## **4. Hohe Nutzungsvielfalt**

in baulicher Vielfalt - abhängig von der Lage im Stadtraum und dem regionalen Kontext

Der Masterplan zielt auf eine Verstärkung der Nutzungsvielfalt im Zentrum durch die Stimulierung neuer Angebote. Vor allem sollen Angebote für einen größeren regiona-

len Einzugsbereich geschaffen werden, etwa für Touristen vom Sarpesee etc. Dieses wichtige Thema kann zweifellos noch weiter vertieft werden. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**8 Punkte**

#### **5. Hohe sozialkulturelle Vielfalt**

Berücksichtigung des demografischen Wandels, Offenheit für unterschiedliche ethnische, kulturelle und Altersgruppen auf Grundlage baulicher Vielfalt, insbesondere im Wohnungsbau

Ziel ist die sehr wünschenswerte Integration von neuen Angeboten für Jugendliche und für Senioren. Vorgeschlagen wird eine Anbindung des Seniorenheims an das historische Zentrum. Etwas offen bleiben mögliche Angebote im Zentrum speziell für verschiedene ethnische Gruppen. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**7 Punkte**

#### **6. Vielfalt und Qualität des öffentlichen Raums**

funktional wie emotional ansprechende Gestaltung; Fußgängerfreundlichkeit; Sicherheit und Zugänglichkeit für alle sozialen Gruppen; räumlich-funktionale Vernetzung; Anbindung durch öffentlichen Nahverkehr; Senkung der Abhängigkeit vom Auto

Dieses Kriterium beschreibt einen Schwerpunkt des Masterplans. Neue qualitätvolle öffentliche Räume sollen geschaffen und räumlich vernetzt werden. Vorgeschlagen werden weiter neue Lösungen für eine deutliche Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, etwa durch Bushaltestellen, aber auch durch die Eisenbahn. All diese Maßnahmen dienen einer deutlichen Stärkung der Fußgängerfreundlichkeit des Zentrums. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**10 Punkte**

#### **7. Schonung der Ressourcen**

Wiederverwendung vorhandener Siedlungsflächen und Gebäude durch Nutzung nicht mehr oder untergenutzter Flächen und Infrastrukturen statt Inanspruchnahme von Freiflächen; Umbau vor Abriss nutzbarer Bausubstanz; Energiebilanz zugunsten der Anwendung erneuerbarer Energien und der CO<sub>2</sub>-Reduzierung

Ein Ziel des Masterplans ist die Wiederverwendung brach fallender Flächen. Das zeigt sich besonders deutlich am Schulte-Ufer-Areal. Durch eine effektivere Optimierung des Parkplatzangebotes können Flächen für soziale und ökologische Nutzungen gewonnen werden. Die Aufwertung der Gewässerräume dient nicht nur einer höheren Aufenthaltsqualität, sondern auch der Erhöhung der Artenvielfalt. Grundsätzlich soll vorhandene Bausubstanz erhalten und für neue Nutzungen umgebaut werden. Das gilt insbesondere für Industrie- und Gewerbebauten. Ebenfalls vorgesehen ist die Nutzung erneuerbarer Energien. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**9 Punkte**

### **8. Primat des Städtebaus gegenüber der Architektur**

Einordnung der Architektur in den städtebaulichen Kontext; Architektur mit Blick auf die Stärkung des Quartiers und den Respekt vor der Nachbarschaft; Auseinandersetzung mit der lokalen Bautradition, Stärkung einer unverwechselbaren lokalen Atmosphäre; Flexibilität der Architektur hinsichtlich unterschiedlicher Nutzungen

Auch hier spricht der Masterplan eine eindeutige Sprache: Neue Architektur soll sich den vorhandenen und zu schaffenden Stadträumen und den lokalen Bautraditionen unterordnen. Neue architektonische Leitbauten wie etwa der Campanile sollen an stadträumlich sorgsam geprüften Standorten eingefügt werden. Geplant ist auch die Schaffung von einer besonderen architektonischen Atmosphäre insbesondere im Bereich des Areals Schulte-Ufer und an der Kornbrennerei. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**9 Punkte**

### **9. Volks- und betriebswirtschaftliche Rentabilität**

langfristig orientierter Einsatz privater und/bzw. öffentlicher Mittel; Sicherung wirtschaftlicher Tragfähigkeit auch ohne langfristige Subvention

Durch eine strikte Orientierung auf die Mobilisierung privaten Engagements im Städtebau versucht der Masterplan eine langfristige Subventionsabhängigkeit zu vermeiden. Die Neugestaltung der Verkehrskreuzungen senkt langfristig öffentlichen Aufwendungen. Insgesamt wurde aber die wirtschaftliche Tragfähigkeit der geplanten Maßnahmen noch nicht hinreichend vertieft. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**7 Punkte****10. Qualität des städtebaulichen Prozesses**

strikte Einbeziehung der Öffentlichkeit, Wettbewerb, Charrettes/ Kooperative Verfahren,

Die Stadt Sundern hat sich für ein Charretteverfahren zur Klärung des Masterplans entschieden. Das Charrette-Verfahren wurde mustergültig durchgeführt und war von einem hohen Engagement der Bewohnerinnen und Bewohner, der Verwaltung, der Politik und der Fachinstanzen getragen, es hat zu einer neuen Qualität im Planungsverständnis der lokalen Akteure und zu einer bundesweiten Aufmerksamkeit geführt. Es hat die Planung beschleunigt und Reibungskosten vermindert. Dieses Verfahren ist sicher ein herausragendes Element der Stadtentwicklungspolitik von Sundern. Bewertung der Ergebnisse der Charrette in Sundern:

**10 Punkte**

Die Einzelbewertungen der 10 Kriterien ergeben eine Gesamtwertung für die Ergebnisse der Charrette Sundern 2007/08 von **89** Punkten. Das heißt, dass die Ergebnisse in die Kategorie: „**Best Practice**“ fallen.

Sundern kann auf seine stadtentwicklungspolitischen Leistungen stolz sein. Aber wie jede Stadt darf sich auch Sundern nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Bisher ist ein Masterplan erstellt, das ist eine gewaltige Leistung, noch aber muss dieser Masterplan umgesetzt werden. Dafür müssen weitere Partner mobilisiert werden – auch die Landesregierung. Kurzfristig bieten sich folgende Zeitperspektiven an: Noch in diesem Jahre sollte, wie vorgeschlagen, ein Stadtforum eingerichtet werden, das die Umsetzung des Masterplans öffentlich begleitet. Zum Stadtjubiläum 2010 sollten einige erste Demonstrativmaßnahmen sichtbar sein. Und zur Stadtregionale sollten – neben ersten Schlüsselprojekten im historischen Zentrum selbst – auch die Verbesserung der stadtrégionalen Verknüpfung des historischen Zentrums vorgestellt werden.

Der Aufbruch hat mit einem großen Paukenschlag, der Charrette, erfolgreich begonnen. Dazu gratuliere ich der Stadt Sundern. Und ich wünsche der Stadt viel Erfolg für die weiteren nötigen Schritte.

## 9. Dank

Die Charrette wäre ohne die aktive Mitwirkung und die Anregungen von Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Sundern nicht so erfolgreich gewesen. Dafür gilt allen, die sich eingebracht haben, ein herzlicher Dank. Der beste Dank jedoch wird die Umsetzung des Masterplanes sein. Auch dafür wird es engagierter Menschen bedürfen. Politik und Verwaltung werden sicher, wie auch schon in der Charrette selbst, den Prozess vorantreiben. Doch die Bürgerschaft, Investoren, Gewerbetreibende und Interessierte sollten nicht nachlassen, sich nun auch in den folgenden Jahren für die Realisierung und Weiterentwicklung des Masterplanes einzusetzen. Die Charrette hat gezeigt, dass kein Grund zur Sorge bestehen dürfte, dass es hierbei einen Mangel an Engagement geben wird.

## 10. Charrette-Team (alphabetisch)

Dipl.-Ing. Werner Henze	Amtsleiter Stadtplanung	Stadt Sundern
Dr. Harald Kegler	Labor für Regionalplanung	Dessau/Gräfenhainichen
Dipl.-Ing. Meinolf Kühn	Beigeordneter Stadt Sundern	Stadt Sundern
Prof. Hildebrand Machleidt	Machleidt + Partner	Berlin
Dipl.-Ing. Carsten Maerz	Machleidt + Partner	Berlin
Dipl.-Ing. Harald Meergans	Freie Planungsgruppe Berlin	Berlin
Cand.-Ing. Kristin Noack	Machleidt + Partner	Berlin
Dipl. Geogr. Lars Ohlig	Stadtplanung	Stadt Sundern
Herr Franz Rogoll	Stadtmarketing	Stadt Sundern
Dipl. Ing. Michael Schäfer	Stadtplanung	Stadt Sundern
Frau Dorothea Valerius	Stadtmarketing	Stadt Sundern

## 11. Anhang

### 11.1 Bausteine zu den demografischen Herausforderungen

#### Demografische Entwicklung

Das Phänomen „demographischer Wandel“, das seinen Ursprung in den 60er Jahren unter dem Namen „Pillenknicke“ fand, ist zurzeit in aller Munde. Die sich, aus den quantitativen und altersstrukturellen Veränderungen für die Städte und Gemeinden, ergebenden Konsequenzen sind insbesondere in den westlichen Bundesländern weniger präsent.

Erfahrungen aus den „Neuen Bundesländern“

Hinweise auf sich abzeichnende Probleme und daraus folgenden Handlungsbedarfen finden sich in den neuen Bundesländern, da dort seit Anfang der 90er Jahre durch einen beispiellosen Geburtenrückgang und durch hohe Abwanderungszahlen die Gesamtzahl der Einwohner erheblich zurückgegangen ist und die Altersstruktur eine tief greifende Veränderung erfahren hat.

Der Umfang und die Geschwindigkeit dieser Entwicklung lassen sich ohne Übertreibungen als dramatisch bezeichnen. Die Auswirkungen wurden am ehesten in den altersgruppenbezogenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sichtbar. Beginnend mit den Krippeneinrichtungen über Kindergarten, Hort, Grundschule und Schulen der Sekundarstufe I ist der „Geburtenstau“ der Nachwende nunmehr in der Sekundarstufe II angekommen und wird in den nächsten Jahren unter anderem zu einem „Lehrlingsmangel“ führen.

Der Rückgang der Bevölkerung durch Abwanderung hat darüber hinaus zu einem hohen Wohnungsleerstand – insbesondere in den so genannten „Plattenbauten“ geführt. In der Folge entstanden und entstehen Probleme im Bereich der technischen „Leitungsinfrastruktur“ bei beispielsweise Trink-, Abwasser- und Fernwärmeleitungen.

In den eher ländlich geprägten Regionen der neuen Bundesländer führt die abnehmende Einwohnerdichte darüber hinaus zu Problemen im öffentlichen Personenverkehr und zunehmend zu Engpässen in der medizinischen Versorgung.

Das Programm „Stadtumbau Ost“ ist Ausdruck der planerischen Reaktion auf die durch den demographischen Wandel ausgelösten Probleme in der Stadt- und Regionalentwicklung. Hier wurde und wird versucht, den Umgang mit dem neuen Phänomen der „Schrumpfung“ zu erlernen, da alle bisher vorhandenen Instrumente auf quantitatives Wachstum ausgerichtet sind.

## Deutschland

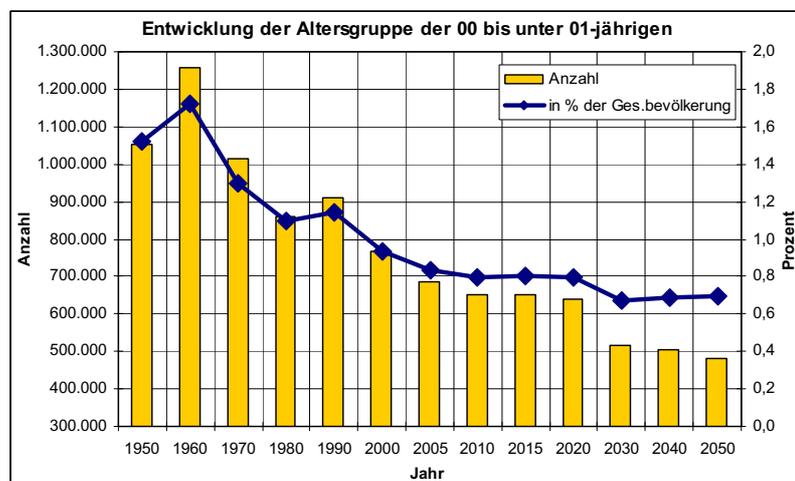
Das statistische Bundesamt veröffentlicht turnusmäßig sog. „koordinierte Bevölkerungsvorausberechnungen“. Koordiniert deswegen, weil die Ergebnisse zwischen Bund und Ländern abgestimmt sind. Diese Vorausberechnungen sind somit ein wichtiges und solides Instrument im Hinblick auf alle Aussagen zur demographischen Entwicklung. Die hier gemachten Aussagen beziehen sich auf die „**11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung**“, die die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland bis 2050 vorhersagt.

## Bundesweite Trends

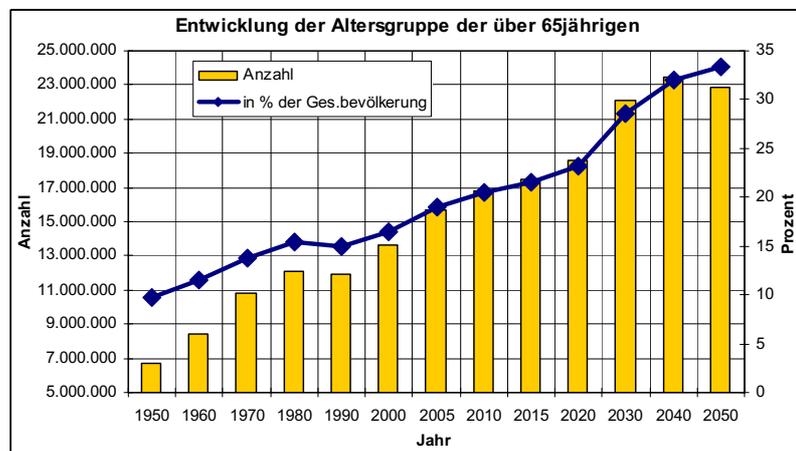
In allen berechneten Varianten (variiere Annahmen zur Nettozuwanderung, Geburtenrate und Lebenserwartung) ist von folgenden Entwicklungen auszugehen:

- weniger Geburten
- mehr Sterbefälle
- Abnahme der Bevölkerung
- Anzahl / Anteil der älteren Menschen stark wachsend
- Schnelle Abnahme der Menschen im Ausbildungsalter

Entwicklung der Geburten zwischen 1950 und 2050 (absolut und prozentual) in Deutschland



### Entwicklung der älteren Menschen zwischen 1950 und 2050 (absolut und prozentual) in Deutschland



#### Alte Bundesländer

Im Prinzip beschreibt die oben zitierte Bevölkerungsvorausberechnung für die alten Bundesländer die gleichen Entwicklungen wie in den neuen. (Diese Aussage bezieht sich auf die Auswirkungen nicht auf die Ursachen. Während in den alten Bundesländern bei seit 30 Jahren gleich bleibender Geburtenrate wegen fehlender Eltern die Geburtenanzahl sinkend ist, werden die demographischen Entwicklungen in den neuen Bundesländern darüber hinaus durch gesellschaftliche Umbrüche beeinflusst.) Jedoch vollzieht sich dies wesentlich langsamer, weniger umfangreich und 15 Jahre später.

Dies ermöglicht es, mit den Erfahrungen aus den neuen Bundesländern vorbereitet, sich rechtzeitig auf die Folgen des demographischen Wandels einzustellen, d.h.: negative Auswirkungen zu minimieren und dem Wandel aktiv zu begegnen.

Die Stadt Sundern hat den stadtplanerischen Handlungsbedarf, der sich aus den demographischen - aber auch gesellschaftlichen und wirtschaftlichen - Veränderungen ergibt, erkannt und sucht nach „Umgangsformen und Lösungsansätzen“ zur Bewältigung der absehbaren Probleme.

#### Soziale Infrastruktur

Kinder, Jugend und Schule

Der demographische Wandel findet seinen Ausdruck auch im Rückgang der Geburtenzahlen. Eine konstant niedrige Geburtenzahl führt schon nach kurzer Zeit zu Nachfragereduzierungen in den Bereichen Krippe und zeitversetzt in Kindergärten, Grundschulen und Schulen der Sekundarstufe I und II. Der zahlenmäßige Rückgang der Kinder und Jugendlichen kann erhebliche Auswirkungen auf das Standort- und damit Einzugsbereichssystem von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur haben. Aus unserer Sicht besteht in diesem Sektor ein Handlungsbedarf auf städtischer und kreislicher Ebene, um „planvoll“ mit der Entwicklung umgehen zu können.

#### Senioren

Im Rahmen des Charrette – Verfahrens wurde von verschiedenen Seiten die Aufmerksamkeit auf die Situation der Senioren gelenkt. Es wurden zwei Problemfelder angesprochen.

1. Die aktuelle standörtliche Situation des Altenheimes und der Wohnanlage für Betreutes Wohnen „am Berg“ weist erhebliche Defizite in Bezug auf die fußläufige Anbindung zum Stadtzentrum auf. Gehbehinderte Menschen sind in ihrer Mobilität erheblich eingeschränkt.
2. Die Leitung des Altenheimes erwartet mittelfristig Nachfragezuwächse bei Pflegeplätzen insbesondere für demenzkranke, hochbetagte Menschen. Nach Aussage des Leiters des Altenheims St. Franziskus wird der Bedarf in den nächsten Jahren um etwa 30% von zurzeit 100 Betten auf 130 Betten steigen. Diese Einschätzung deckt sich mit den Aussagen zur Entwicklung der Altersgruppen in den Bevölkerungsprognosen. Von Seiten des Trägers dieser Einrichtungen besteht der Wunsch, im Rahmen der turnusmäßig anfallenden Modernisierung auch konzeptionelle Überlegungen für den erweiterten Bereich „Leben und Wohnen im Alter“ einzubringen.

#### Wohnungsmarkt

Im Rahmen der Erstellung des Masterplanes ginge es zu weit und erscheint auch nicht notwendig, eine Wohnungsmarktanalyse für Sundern durchzuführen und einen zukünftigen qualitativen und quantitativen Bedarf zu definieren. Allerdings ist es u.E. angebracht, vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels einige Anmerkungen bzw. qualitative Trend-Einschätzungen zur Nachfrageentwicklung im Sektor Wohnen zu machen.

Veränderung qualitativer und quantitativer Wohnbedürfnisse

Überlegungen zur Wohnungsmarktentwicklung werden aktuell vielfach durch das Schlagwort „Demographischer Wandel“ bestimmt. Mit diesem Ausdruck wird einerseits „Bevölkerungsrückgang“ und zum anderen „Überalterung“ assoziiert. Mit Blick auf den Wohnungssektor heißt dies bei vielen Akteuren „Wohnungsbedarf gedeckt“ und „Pflegeplätze aufstücken“. Dies ist u.E. jedoch eher eine kurzschlüssig gedachte Konsequenz.

Zur Beurteilung der möglichen Auswirkungen des demographischen Wandels auf dem Wohnungsmarkt sollte man sich vergegenwärtigen, über welche Bevölkerungsteile nachgedacht werden muss:

Es handelt sich zum einen um die in den nächsten Jahren stark wachsende Altersgruppe, die gegenwärtig zwischen 50- und 60 Jahre alt ist. Diese Menschen verkörpern die seit langer Zeit erste Generation, die ohne (Kriegs-) Katastrophen in einer über lange Zeit prosperierenden Ökonomie aufgewachsen sind und gelebt haben. Sie sind gebildeter, weltoffener und körperlich agiler als jede Generation zuvor. Sie verfügen statistisch über ein Einkommen, das aus Sicht der jetzt nachwachsenden Generationen in absehbarer Zukunft nicht mehr erwirtschaftet werden wird und sie werden relativ hohe Renten bzw. Pensionen beziehen. Darüber hinaus gehören sie zur ersten Generation, die in großem Umfang Erbschaften erwartet.

Vor dem Hintergrund dieser „Biographie-Typologie“ wird plausibel, warum sich auch Wohnbedürfnisse geändert haben. Es ist zu beobachten, dass entgegen früher vorherrschender Verhaltensweisen Eigenheime nicht mehr unbedingt ein ganzes Leben bewohnt werden. Wohnwünsche sind wesentlich differenzierter und anspruchsvoller geworden. Prozentual zunehmend suchen sich mehr Menschen jeweils die Immobilie bzw. Wohnung, die ihrer aktuellen Lebenssituation angemessen erscheint.

Je nach persönlicher Situation – also je nach ökonomischen oder familiären Verhältnissen, notwendiger beruflicher Mobilität oder Freizeitverhalten– wird individuell entschieden,

- ob das Wohnen zur Miete oder im Eigentum sinnvoller erscheint,
- ob es eine Wohnung oder ein Haus sein sollte
- ob man in die Stadt zieht oder aufs Land
- ob man allein, zu Zweit oder mit Familie plant
- ob man jenseits „normaler“ Grundrisse persönliche Wohnwünsche umsetzen möchte
- oder ob man mit Blick auf einen zu erwartenden höheren Komfortbedarf mit zunehmendem Alter eine entsprechende Wohnung sucht.

Die wohnungsmarktrelevante zweite Gruppe ist die der jüngeren Generation. Die Anzahl der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen wird in den nächsten Jahren merklich geringer werden. Der bereits sichtbare Rückgang der Geburtenanzahl (nicht zu verwechseln mit der Geburtenrate, die im Prinzip die letzten Jahre relativ konstant war) wird mittelfristig seine Spuren in immer mehr Altersjahrgängen hinterlassen.

Dieses „Nach-Oben-Wachsen“ quantitativ kleinerer Altersjahrgänge führt zuerst zu umfangreichem Anpassungsbedarf im Bereich der sozialen Infrastruktur und zeitversetzt zu Nachfragereduzierungen in bestimmten Segmenten des Wohnungsmarktes. Unseres Erachtens ist zu erwarten, dass die Anzahl der „Haushalts- und Familiengründer“ erheblich sinken wird. Dies wird mittel- bis langfristig die Nachfrage nach Eigenheimen deutlich reduzieren.

Eine besondere Aufmerksamkeit muss der zwar zahlenmäßig kleinen, jedoch stark wachsenden Altersgruppe der „Hochbetagten“ geschenkt werden. Diese Gruppe der über 80-jährigen benötigt in der letzten Lebensphase wenig Fläche bei einem hohen Ausstattungsgrad und intensive Betreuung. In diesem Sektor entwickeln sich neue Modelle des Wohnens (z.B.: Wohngemeinschaften für Demenzkranke), denen in den nächsten Jahren ein entsprechendes Flächenangebot zur Verfügung gestellt werden muss.

#### Bedeutung für Sundern

In Sundern zeigt sich – etwas generalisierend formuliert - eine Zweiteiligkeit des Wohnungsmarktes. Auf der einen Seite findet man überwiegend das klassische Einfamilienhaus i.d.R. im Eigentum der Bewohner und auf der anderen Seite die eher schlichte stadtnahe/städtische Mietwohnung. Grundsätzlich ist das Einfamilienhaus immer noch die angestrebte und imageträchtigste Wohnform.

Vor dem Hintergrund der o.g. Ausführungen zum gesellschaftlichen und demographischen Wandel und den daraus erwachsenen Veränderungspotenzialen im Wohnungswesen wäre davon auszugehen, dass in Sundern ein Umbau-, Modernisierungs- und Neubaubedarf besteht.

Untersuchungen in großstadtnahen Regionen um Hannover oder Berlin gehen davon aus, dass etwa 30% der Menschen der sog. „Generationen 50+“ konkret planen eine andere, ihrer Lebenssituation angemessene Wohnung zu kaufen oder zu mieten. Weitere gut 30% planen mit Blick auf das „Älterwerden“ den Umbau ihrer Immobilie und nur ein Drittel hat keine Veränderungspläne.

Eine vergleichbare Studie zu Sundern gibt es nicht, sodass wir uns bei den hier gemachten Anmerkungen ausschließlich

auf Aussagen der interviewten Stakeholder und die Erkenntnisse aus den Charrette-Veranstaltungen mit Bürgern berufen können.

Diese Aussagen lassen den Schluss zu, dass das beschriebene „Veränderungspotenzial“ auch in Sundern vorhanden ist; dies allerdings in einem viel geringeren Maß als in anderen, weniger traditionell geprägten Regionen.

Wir müssen daher davon ausgehen, dass dieser Trend in eher traditionell geprägten Regionen wie Sundern noch nicht so ausgeprägt ist; eine erste überschlägige Einschätzung für die Kernstadt Sunderns<sup>1</sup> macht jedoch deutlich, dass selbst bei vorsichtigen Annahmen Veränderungspotenziale von bemerkenswertem Umfang vorhanden sind.

#### Strategieaspekte

Im Rahmen der Ausarbeitung einer Strategie zur Wohnungsmarktentwicklung in Sundern sind folgende Punkte zu beachten:

#### Finanzierungsaspekte

Der überwiegende Teil der Einfamilienhäuser, die potenziell in den nächsten Jahren „auf dem Markt“ sind, verfügen über einen nicht unbedingt modernen Ausstattungsstandard. Entsprechend niedrig liegen die Preise. Durchschnittlich ist davon auszugehen, dass die Kaufpreise zwischen 1.000 bis 1.500 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche liegen. Die Grundstücksgrößen spielen bei der Preisbildung eher eine untergeordnete Rolle.

Dem gegenüber liegen die Kaufpreise bei Eigentumswohnungen mit 2.000 bis 2.500 Euro fast doppelt so hoch. Faktisch muss ein potenzieller Interessent davon ausgehen, dass er nur noch die Hälfte der Wohnfläche „im Tausch“ gegen sein Einfamilienhaus bekommt. Dies ist eine psychologische Barriere, besonders weil in den meisten Fällen viel Geld und Arbeit in die Gestaltung und Entwicklung der Immobilie investiert wurde.

#### Qualität neuen Wohnraums

Ein zusätzlich anzubietendes Wohnungssegment muss in Hinblick auf Architektur und Ausstattung ein qualitativ hohes Niveau haben. Denn zum einen ist das Image einer Miet- bzw. Eigentumswohnung im Gegensatz zu einem Haus in dieser Region eher niedriger einzustufen (Zitat: „nur wer ein Haus hat, hat's geschafft“) und bedarf u.E. einer Veränderung; zum anderen besteht durch die hohe Eigentumsquote

---

<sup>1</sup> Entwicklung der Altersgruppen der über 50jährigen, die in Einfamilienhäusern wohnen

durchaus das finanzielle Potenzial, sich eine hochwertigere Eigentumswohnung zu kaufen.

#### Quantität neuen Wohnraums

Dies setzt allerdings voraus, dass eine Nachfrage nach gebrauchten Einfamilienhäusern vorhanden ist bzw. geweckt werden muss; und hier liegt die eigentliche Aufgabe:

Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Einfamilienhäusern grundsätzlich zurückgehen wird. Dies ergibt sich schlicht aus den altersstrukturellen Veränderungen, die die Gruppe der jungen Familien und „Familiengründer“ deutlich kleiner werden lassen. Der kleiner werdenden Gruppe der Nachfrager steht ein größer werdendes Angebot in diesem Wohnungsmarktsegment gegenüber. Je nach Attraktivität einer Region werden die Angebots- und Nachfrageverhältnisse unterschiedlich sein. Es wird also darauf ankommen, „von dem kleiner werdenden Kuchen ein größeres Stück abzubekommen.“

#### Vermarktungsstrategische Überlegungen

Die „übliche“ Terminologie zur Beschreibung eines Wohnungsangebotes, das den Ansprüchen älterer Menschen entspricht, ist „Altengerechtes Wohnen“ oder „Betreutes Wohnen“. Diese Begrifflichkeit trifft u.E. weder die Intention eines städtebaulichen Konzeptes noch spricht es die eigentliche Zielgruppe an. Es geht in der Tat um „Komfortables (altersangemessenes) Wohnen“.

#### Zielgruppendefinition

Unabhängig von der Betrachtung des Lebensalters wird die Lebenssituation einzelner Menschen zunehmend von sich ändernden, vielfältigen gesellschaftlichen/sozialen Rahmenbedingungen bestimmt.

- die notwendigerweise höhere Flexibilität in Bezug auf Arbeitszeit und Arbeitsort
- das Leben als Single, Hinterbliebene(r) oder „Getrennte(r)“
- ein Selbstbestimmtes Leben im Alter

Diesen differenzierten Wohnwünschen steht in Sundern noch zu wenig „passender“ Wohnraum gegenüber. Wenn nun diese speziellen Segmente im Wohnungsmarkt fehlen, kann man diese durch Neubau befriedigen und das Bauvolumen gleichzeitig dazu benutzen, „verwundete Stadträume“ zu reparieren.

11.2 Dokumente/Fotos  
zum Ablauf der Char-  
rette



**Auftaktrundgang durch das Charrette-Gebiet am  
17.08.2007**



**Minicharrette am 17.08.2007**



**Hauptcharrette am 07.09.2007**

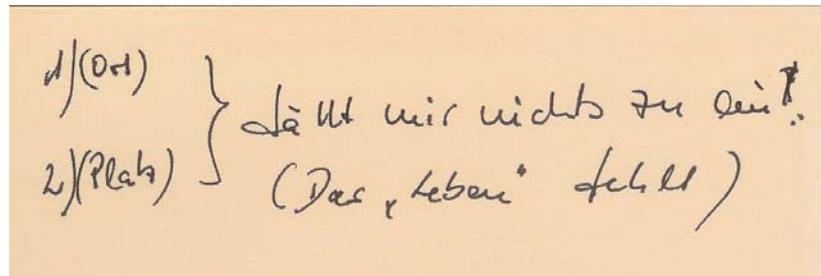


**Abschlussforum der Hauptcharrette am 08.09.2007**



Charrette-Team 2007

Frage: Welchen Ort bzw. Platz finden Sie in der Innenstadt von Sundern schön?



Defizit der Stadt: städtebauliche Raumqualität (Umfrage am 31. 07. 2007 unter Stadträten bei der Einführungsveranstaltung zur Charrette Sundern)

Stadtumbau West

Zukunft Sundern

Städtebauliche Rahmenplanung zur  
Innenstadtentwicklung

Informationen zur  
Hauptcharrette  
vom  
06.- 08. September 2007

*Charrette  
...ich plane mit!*



11.3 Pressebeiträge (Auswahl)

Etwa 70 Sunderner brachten am ersten Tag ihre Ideen ins „Charrette-Verfahren“ ein – 18-Jährige sagt:

# Zukunft dieser Stadt liegt mir am Herzen

Von Stefan Lange

Sundern. „In zwei Jahren wird niemand mehr von der Apothekestraße sprechen“, ist Franz-Josef Rogoll am ersten Abend des Charrette-Hauptverfahrens sicher – natürlich mit einem Augenzwinkern. Der Stadtmanager ist einer von 30 Sundernern, die am Abend...

**Gemeinsames Werk der Bürger – Sunderns Zukunft**  
Stadt zieht nach Hauptcharrette äußerst positive Bilanz

Sundern. (SK) „In den vergangenen Wochen entstand ein besonderes Werk in Sundern – ein Zukunftsplan für die Entwicklung der Innenstadt zwischen Bahnhof und Papierfabrik“, so resümiert die Stadt Sundern das Charrette-Verfahren bis dato.

Viele Bewohner der Stadt, Schüler, Unternehmer, Ratsmitglieder, Grundstückseigentümer, Senioren und Einzelhändler, die Verwaltung, die Polizei, die Kirchen und Verkehrsunternehmen, kurz viele unterschiedliche Interessierte haben an dem rahmensetzenden Plan mitgewirkt (wir berichteten). „Damit haben die Bürger der Stadt bewiesen, dass es für die Stadt ist, an der sie mitwirken wollen“, so die Stadt. Sie haben dies engagiert und konstruktiv, teilweise auch kritisch, aber immer das Beste...

**Bürger können ihre Stadt selbst gestalten**  
Charrette-Verfahren geht vom 6. bis 8. September

Sundern. „Jetzt wird es konkret“, kündigen die Planer im Rathaus an. In den nächsten Tagen...

**Der Schwung soll erhalten bleiben**  
Im „Stadtforum“ werden Charrette-Ideen verfeinert

Von Matthias Schäfer

Sundern. Mit der Umsetzung des Charrette-Verfahrens, das Anfang September lief, setzte sich jetzt der Planungs- und Umweltausschuss in einer Sondersitzung auseinander: „Der Schwung soll nicht verloren gehen“, war vor allem...

...inladen.“ Zuviel Beton, zu viel Lärm, zu viele Gefahren für Kinder: Der Brunnen, so der Wunsch vieler Sunderner, solle besser heute denn morgen einem natürlicheren Wasserlauf – vielleicht durch die gesamte Innenstadt – weichen. Die „grüne Barriere“ zwischen Fußgängerzone und Johanne...

...auf, 17 Uhr in Arbeitsgruppen öffentlich Vorstellung der Pläne, anschließend an Gesprächs- und Informationsrunden, Tag 8. September, 10 Uhr in Arbeitsgruppen (Masterplänen), 12 Uhr in Diskussionsrunden, 13 Uhr in einem gemeinsamen Plenums, Tag 9. September, 10 Uhr in Arbeitsgruppen (Masterplänen), 12 Uhr in Diskussionsrunden, 13 Uhr in einem gemeinsamen Plenums.

...gaben dem Ausschuss dazu detaillierte Informationen. Dabei machten die Planer deutlich, dass bei allen Vorhaben die historisch gewachsene Grundstücksstruktur, die Hauptstraße, Vorderhaus, Nebengasse, Garten, Wirtschaftsweg, Uferstreifen und Flussbett eingehalten werden soll. Anschließend liegt der Ausschuss fest, dass jetzt zu nicht in den Fraktionen werden diskutiert wird. Eine Sondersitzung zum nächsten Sonntag für die...

„Charrette-Verfahren“ will Bürger und Anlieger stark in die Planungen und Ideenfindung einbinden

## Sundern macht sich auf den Weg zu einer „neuen Innenstadt“

Von Sabine Metzler

Sundern. Alle sollen mitreden, um Sunderns Zukunft zu gestalten. Das „Charrette-System“ baut auf die Mitarbeit von Menschen aus allen Bereichen – Geschäftsleuten, Unternehmer und Investoren ebenso wie deren Kunden, Gäste, die Bewohner Sunderns. Einbringen können sie sich vom 17. August an, wenn die Diskussion um das neue Zentrum zwischen dem Bahnhof und Schulte-Ufer beginnt. Als Ergebnis soll eine Innenstadt entstehen, an der alle mitgewirkt haben und mit der sich die ganze Bevölkerung identifiziert.

Mit einer Informationsrunde für Vertreter verschiedener Gruppierungen am Dienstag und Mittwoch begann das Verfahren. Die eingeladenen Männer und Frauen sollen das Gebot weiter tragen, unter ihren Mitgliedern, Kunden, in der Nachbarschaft und im Freundeskreis für die Mitarbeit werben. Am ersten Tag saßen Mitglieder des Seniorenbeirats in der Versammlung neben Einzelhändlern, dem Schützenoberst, Vorstandsmittglied des Stadtsporthauses und Pastoren der katholischen und evangelischen Gemeinde.

Dr. Harald Kögler vom Labor für Regionalplanung, das schon mehrere Charrette-Verfahren durchgeführt hat, stellte ihnen das Planungsgebiet vor. Für die Einzelberatungen wurde es in vier Gebiete eingeteilt. Mit dem „Bahnhofsviertel“ beginnt der Bereich im Süden. Es schließt sich der „Kathausplatz“ mit Schützenhalle und Sunderland-Hotel an. Der nächste Bereich ist die „Kernstadt“ und am Kreisverkehr...

**INFOBOX**

„Der Karren aus dem Dreck ziehen“

- „Charrette“ stammt aus dem Französischen und bedeutet „Karren“. Viele Beteiligte können den schwersten Karren bewegen – auch aus dem Dreck ziehen – überlässt Dr. Harald Kögler die Bezeichnung.
- Der nächste Termin ist Freitag, 17. August. Um 10 Uhr findet ein Stadtrundgang statt. Die Diskussionen in den Arbeitsgruppen beginnen um 16.30 Uhr. Sie werden ab 18 Uhr in einem öffentlichen Plenum vorgestellt und weiter besprochen.
- Die „Haupt-Charrette“ ist vom 6. bis 8. September im Johannehaus.
- Bis zum Beginn des neuen Jahres überarbeiten die Behörden den Entwurf und stellen einen Maßnahmen-Katalog zusammen – mit kurz-, mittel- und langfristigen Zielen.
- Ansprechpartner bei der Stadt Sundern ist Lars Ohlig: Amt für Stadtplanung, Umwelt und Bauordnung, Rathaus, Tel. ☎ 02933/8 12 29, lohlig@stadt-sundern.de
- Ideen, Vorschläge können auch im WR-Forum eingebracht und diskutiert werden. Zu erreichen ist es unter: wr-forum.de/sundern

...runde abfinden. Dr. Kögler erlebte mit Begeisterung, dass in dem Gespräch schnell erste Ideen ausgesprochen wurden. Die ungunstige Lage des Altenheims auf einer Anhöhe gehörte dazu. Oder der Wunsch eines Café-Betreibers, seine Außenstätte dichter an die Röhre rücken zu können. Dabei ging es an dem Abend noch gar nicht um Verbesserungsvorschläge.

Aber auch Dr. Kögler nannte schon einige Flächen, die verschönert werden könnten. Der Rathausplatz sollte doch ein „Platz für die Bürger sein“, sei aber nur Parkplatz mit einer Wendeschleife. Und den Weg zur Innenstadt versperrt die Umgehungsstraße.

Für die weiteren Diskussionen sind auch Illusionen zugelassen. Denkverbote gibt es nicht, auch wenn damit Widersprüche provoziert werden. So vielleicht bei der Vorstellung, den Komplex Schulte-Ufer mit seinem „schönen Innenhof“ zu einem Treffpunkt für die Jugend mit integriertem Kino umzubauen.

Auszüge aus der Zeitung: WR vom 2.8.07

Auszüge aus der Zeitung:

WT

vom: 03.09.07

61

# Bürger können ihre Stadt selbst gestalten

Charrette-Verfahren geht vom 6. bis 8. September in Hauptrunde

## SUNDERN.

„Jetzt wird es konkret“, kündigen die Planer im Rathaus an. In den Tagen vom 6. bis 8. September werden die Grundzüge der zukünftigen Entwicklung des Zentrums von Sundern erarbeitet.

Bei dieser so genannten Haupt-Charrette geht es um die Zukunft Sunderns und die Initiative der Bürger zu sagen: „Ich plane mit.“ Täglich ab 10 Uhr steht das Johanneshaus, Dr.-Josef-Kleinsorge-Platz 2, allen Interessierten offen.

Am Donnerstag, 6. September, geht es zunächst um „Annäherung“ mit folgendem Ab-

lauf: 10 Uhr offizieller Beginn mit einer ersten Ideenrunde, 12 Uhr Zusammenfassung und Fixierung der Ergebnisse, 13 Uhr Fortsetzung der Arbeit im Arbeitsraum in thematischen Arbeitsgruppen und um 18 Uhr öffentlicher Stadtrundgang: Treff am Johanneshaus.

Am nächsten Tag, 7. September, beginnt die „Ausarbeitung“, die wie folgt ablaufen soll: 10 Uhr Arbeitsbeginn in thematischen Arbeitsgruppen (Gestaltung, Verkehr, Handel, Unternehmen, Infrastruktur, Stadtkultur, Freiraum, Region, ...), 12 Uhr Zwischenreflexion in der Kerngruppe, 13 Uhr Fortsetzung in Arbeitsgruppen, 16

Uhr Zwischenfazit, 17 Uhr Fortsetzung in Arbeitsgruppen, 18 Uhr öffentliches Forum zur Vorstellung der Zwischenergebnisse, anschließend Pressegespräch.

Eine „Zusammenführung“ steht am dritten Tag, 8. September, an: 10 Uhr Arbeitsbeginn am Gesamtplan (Masterplan Kernstadt Sundern), 12 Uhr Zwischenfazit, Diskussion mit Stadträten, 13 Uhr Weiterarbeit, Erstellen eines ersten Handlungsprogramms, 17 Uhr Ausarbeitung der Bestandteile für die Abschlussdiskussion, 18 Uhr öffentliche Abschlussveranstaltung und Präsentation der Ergebnisse sowie der nächsten Handlungsschritte.

Auszüge aus der Zeitung:

WP

vom: 21.08.07

# Das Planen machte den Bürgern Spaß

## Das „Hauptcharrette“ beginnt am 6. September

**SUNDERN.**

„Ich habe nicht gedacht, dass die Planung der Zukunft von Sundern soviel Spaß macht“, urteilte eine Teilnehmerin des „Mini-Charrette“ im Kolpinghaus (die WP berichtete).

Nachdem sich das Planungsteam in zwei Stadtrundgängen über Probleme und Handlungsmöglichkeiten im Zentrum von Sundern mit Bewohnern, Einzelhändlern, einer Gruppe Schülern des Gymnasiums und Gewerbetreibenden vertraut gemacht hatte, wurde in drei Arbeitsgruppen zu je etwa einem Dutzend Sunderner sowie den externen Planern und Vertretern der Stadtverwaltung an ersten konkreten Zukunftsvorstellungen gearbeitet. Die Rundgänge haben auch bei Sundernern neue Ansichten auf ihre Stadt erbracht und zum Nachdenken angeregt. „Das ist eine entscheidende Grundlage für die Planungsarbeit“, so Beigeordneter Meinolf Kühn.

So brachten sich in der Werkstattarbeit aktiv der Verein zur Vorbereitung des Stadtjubiläums 2010, aber auch die örtliche Polizei, das Stadtmarketing, die Initiative Lokale Agenda 21, Stadträte, Jugendliche, Hoteliere, der Trägerverein des Stadtmuseums oder eben Bürger mit ihren Anregungen und Vorstellungen zur Veränderung von unbefriedigenden Situationen in der Stadt ein.

In einem öffentlichen Forum am Abend wurde alles



Dr. Harald Kegler, Leiter der externen Planer (vorn), und Lars Ohlig (Stadt Sundern) hielten alle Vorschläge genau fest.  
Foto: Schäfer

vorgelegt und diskutiert. Eine Vielzahl von Vorschlägen liegt nun auf dem Tisch. Sie reichen von neuen Nutzungen für das Bahnhofsareal über das Umfeld der Kornbrennerei, den Vorplatz des Kolpinghauses und der Kirche oder der Weiterentwicklung des Schirgiswalder Platzes zu einem einladenden Raum, der Besucher und Einkaufsbuntdler wirklich veranlasst, den Weg weiter in Richtung Süden zu nehmen. Schließlich könnten sich die Teilnehmer auch vorstellen, dass an der Röhr ein Wohnpark entsteht und dass, falls gewerbliche Nutzungen entfallen, sich ein Kino, Einzelhandel und Kulturrichtungen für Vereine in diesem Bereich ansiedeln könnten. Zugleich wäre auch eine bessere Zugänglich-

keit zum Altenheim über eine Rampe an Hang zu schaffen.

Auch der Verkehr wurde angesprochen: Vor dem Sunderland-Hotel sollte ein Kreisverkehr angeordnet werden und eine effektivere Parkplatzorganisation könnte für das Stadterlebnis viele Vorteile bringen. Zudem wäre der Franz-Josef-Tiggis-Platz zur Straße hin zu schließen, um ihn wirklich als Platz erlebbar und noch besser nutzbar zu machen. So könnte etwas geschaffen werden, was in Sundern fehlt: ein schöner Platz, den man Gästen gern zeigt.

Vor allem aber sollte die Röhr wieder ins öffentliche Leben der Stadt gebracht werden: Zugänge zum Wasser schaffen und Sichtmöglichkeiten freilegen, verbunden mit ökologischer Aufwertung lauten die Vorschläge. Und noch etwas kam zur Sprache: Es stehen zu viele Barrieren in Form von großen Büschen in der Stadt. Damit werden Sichtseiten verstellt, das Erlebnis der schönen Seiten von Sundern wird gemindert.

Die gesammelten Ideen bilden nun die Grundlage für den entscheidenden Schritt. Vom 6. bis 8. September werden, diesmal im Johanneshaus, täglich ab 10 Uhr die Ideen zu einem ersten gemeinsam getragenen Planwerk für die Kernstadt von Sundern zusammengeführt und mit Gestaltungsvarianten versehen: „Alles ist stets öffentlich“, so Meinolf Kühn. Es folgen ein Rundgang und zwei öffentliche Foren (18 Uhr). Danach beginnt die Durcharbeitung durch die Fachplaner.

# Gelungene Minicharrette in Sundern

Viele Verbesserungsvorschläge / Charrette findet vom 6. bis 8. September statt

**SUNDERN.** „Ich habe nicht gedacht, dass die Planung der Zukunft von Sundern soviel Spaß macht“, urteilte eine Teilnehmerin nach der Veranstaltung im Kolpinghaus am vergangenen Freitag.

Nachdem sich das Planungsteam in zwei Stadtrundgängen über Probleme und Handlungsmöglichkeiten im Zentrum von Sundern mit Bewohnern, Einzelhändlern, einer Gruppe Schülern des Gymnasiums und Gewerbetreibenden vertraut gemacht hatte, wurde in drei Arbeitsgruppen - Sunderner sowie externe Planer und Vertreter der Stadtverwaltung - an ersten konkreten Zukunftsvorstellungen gearbeitet.

Die Rundgänge haben auch bei Sundernern neue Ansichten auf ihre Stadt erbracht und zum Nachdenken angeregt – eine entscheidende Grundlage für die Planungsarbeit. So brachten sich in der Werkstattarbeit aktiv der Verein zur Vorbereitung des Stadtjubiläums 2010, aber auch die örtliche Polizei, das Stadtmarketing, die Initiative Lokale Agenda 21, Stadträte, Jugendliche, Hoteliers, der Trägerverein des Stadtmuseums oder eben Bürger mit ihren Anregungen und Vorstellungen zur Veränderung von unbefriedigenden Situationen in der Stadt ein. Alles wurde anschließend in einem öffentlichen Forum am Abend vorgestellt und diskutiert.

Eine Vielzahl von Vorschlägen liegen nun auf dem Tisch.



Es gibt bereits viele Vorschläge zur Umgestaltung der Stadt. Alle Interessierten sind aufgerufen, sich einzubringen.

Sie reichen von neuen Nutzungen für das Bahnhofsareal über das Umfeld der Kornbrennerei, den Vorplatz des Kolpinghauses und der Kirche oder der Weiterentwicklung des Schirgiswalder Platzes zu einem einladenden Raum, der Besucher und Einkaufsummler veranlasst, den Weg weiter in Richtung Süden zu nehmen.

Schließlich könnten sich die Teilnehmer auch vorstellen, dass an der Röhr ein Wohnpark entsteht und dass, falls gewerbliche Nutzungen entfallen, sich ein Kino, Einzelhandel und Kulturinstitutionen für Vereine in diesem Bereich ansiedeln könnten.

Zugleich wäre auch ein besserer Zugang zum Altenheim zu schaffen – von einer Rampe am Hang war die Rede. Auch der Verkehr wurde angesprochen: Vor dem Sunderlandhotel sollte ein Kreisverkehr angeordnet werden, und eine effektivere Parkplatzorganisation könnte für das Stadterlebnis viele Vorteile bringen. Zudem wäre der Franz-Josef-Tigges-Platz zur Straße hin zu schließen, um ihn wirklich als Platz erlebbar und noch besser nutzbar zu machen.

So könnte etwas geschaffen werden, was in Sundern fehlt: Ein schöner Platz, den man auch Gästen gern zeigt. Vor allem

sollte die Röhr wieder ins öffentliche Leben der Stadt gebracht werden: Zugänge zum Wasser schaffen und Sichtmöglichkeiten freilegen, verbunden mit ökologischer Aufwertung lauten die Vorschläge. Und noch etwas kam zur Sprache: Es stehen zu viele Barrieren in Form von großen Büschen in der Stadt. Damit werden Sichten verstellt, das Erlebnis der schönen Seiten von Sundern wird gemindert – hier könnte sehr schnell Abhilfe geschaffen werden.

Die gesammelten Ideen bilden nun die Grundlage für den entscheidenden Schritt: Vom 6. bis 8. September werden, diesmal im Johanneshaus, täglich ab 10 Uhr die Ideen zu einem ersten gemeinsam getragenen Planwerk für die Kernstadt von Sundern zusammengeführt und mit Gestaltungsvarianten versehen – alles ist stets öffentlich. In diesen drei Tagen fallen die wesentlichen Entscheidungen – es sind alle Interessierten aufgerufen, sich einzubringen.

Am Donnerstag, 6. September, findet um 18 Uhr noch einmal ein öffentlicher Rundgang statt. Am Freitag und Samstag ist zudem um 18 Uhr jeweils ein öffentliches Forum, wo die Ideen und Vorschläge vorgestellt und erörtert werden. Danach beginnt die Durcharbeitung durch die Fachplaner.

Im Herbst gibt es zwar noch Veranstaltungen, bei denen die Planungen weiter vertieft werden, doch die Weichen werden jetzt gestellt.

## Auszug aus dem Sauerlandkurier vom 19.12.2007

# Sunderns Entwicklung besitzt Modellcharakter

### Charrette-Verfahren sorgt für wissenschaftliche Beachtung

Sundern. (plü) . Die deutsche Sektion der Europäischen Vereinigung für Städtebau des Councils for European Urbanism (CEU) tagte zuletzt in Sundern. Die Wahl der CEU fiel nicht ohne Grund auf die sauerländische „Zwischenstadt“ an der Röhre, denn Stadtentwicklung war in den letzten Jahrzehnten für Sundern ein selbstverständliches Thema.

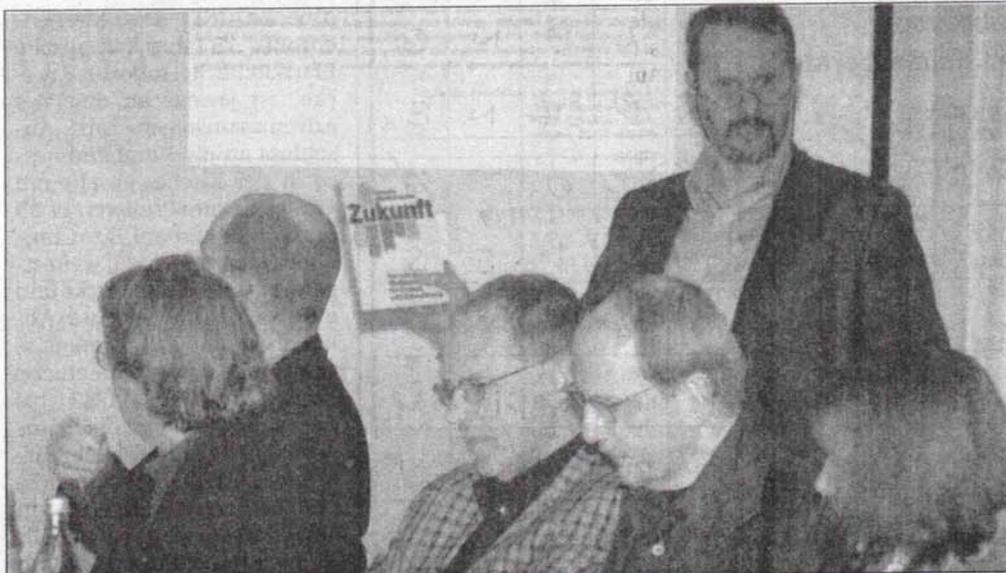
Der besondere Modellcharakter Sunderns und der Umgang der Gemeinde mit Möglichkeiten und Problemen sorgte für wissenschaftliche Beach-

tung. Die Wahl Sunderns, als Tagungsort der CEU-Experten zur Zukunftsermittlung, fand gerade in der heißen Abschlussphase des erfolgreichen Charrette-Verfahrens statt (wir berichteten).

Die demografische Entwicklung des ländlichen Raumes Sauerland und der städtischen Kernbereiche als wiederentdeckte Wohn- und Lebensbereiche standen für Sundern bei der Charrette im Mittelpunkt. „Die Lösungswege für Sunderns Entwicklung seien in der Vermittlung lokaler Möglichkeiten mit globalen urbanen Erfahrungen zu finden“, so Dr. Harald Kegler,

CEU-Tagungsleiter. Als Beigeordneter der Stadt Sundern ergänzte Meinolf Kühn: „Die demografische Entwicklung Sunderns ist als positiv zu bezeichnen. Der moderaten Bevölkerungsverringerung steht eine seit 20 Jahren erfolgreiche Stadtentwicklung gegenüber, die zunehmend Chancen für Sundern gebracht hat.“

Die Expertenrunde blieb mit ihren Ergebnissen nicht im wissenschaftlichen Elfenbeinturm. Der wohltemperierten Gesprächsrunde im Sunderland-Hotel schloss sich eine Stadtbegehung bei frostigen Dezembertemperaturen an.



Die Zukunft möchte jeder kennen – der Blick für das Wesentliche ist meistens schon der erste Schritt zur Erkenntnis. Dr. Harald Kegler, vom Labor für Regionalplanung in Dessau, bezeichnete Sundern als „Modellstadt“ künftiger Entwicklungen vieler Städte.

Foto: Rolf Plümper

# Chancen der Stadt sind erkannt

Hauptcharrette schließt mit Rahmenplan / Sondersitzung am 13. November / Historische Tage

Von Matthias Schäfer

**SUNDERN.** Mit einem optimistischen Gefühl verließen die Bürger am Samstag das Johannehaus. Viele Ideen, die sie ins Hauptcharrette in den letzten drei Tagen eingebracht hatten, fanden sich auch im letzten Plan wieder, den Planer Dr. Harald Kegel vorstellte.

Dabei rückten vor allem historische Dinge in den Mittelpunkt: „Das ist eigentlich zu schade, dort ein Museum zu haben“, so Kegel zur alten Kornbrennerei. Im Rahmenplan ist dort eine Erlebnisgastronomie vorgesehen, und das Museum geht an einen anderen Ort. An den hätten alle Anwesenden sicherlich eher nicht gedacht: In das ehemalige Presswerk an der südlichen Hauptstraße (heute GAB). Dort entdeckten die Planer ein ungewöhnliches dreiteiliges Ensemble: „Das Fachwerkhaus mit Wohnmöglich-

keiten, daneben ein Wohnhaus, das später als Unterkunft der Arbeiter in dem Presswerk gebaut wurde, und daneben die eigentliche Fabrik. Damit haben wir hier die ersten Ansätze von sozialem Wohnungsbau, ein Stück früher Sunderner Industrieschichte“, erläuterte Dr. Kegel das Gebäude. Da das Museum derzeit unter enormen Platzmangel leide, schlug Kegel vor, das Museum dort anzusiedeln. Interessante Nebenidee: Ein Aufzug im Wohnhaus, das man für neue Wohnformen in Anlehnung an das Seniorenheim nutzen könne, verbinde endlich Franziskus-Heim und die Innenstadt ohne große Mühe für die Bewohner.

Auch sonst ergab das Hauptcharrette viele interessante Ideen und Visionen: So will man die lineare Struktur der Innenstadt wieder mehr der früheren Struktur (Wohnhaus, Hinterhof und Gärten) annähern: „Damit bringen wir Blut in Ecken, die lange tot waren“, wertete Beigeordneter Meinolf Kühn diese Idee, die man als eine Art Grundriss festschreiben möchte. Kernstück der Innenstadt ist eine Verbindung, die sich quer zur Fußgängerzone vom Anfang des Lockwegs zum Levis-Klein-Platz zieht. Endstück des Herzstücks mit kleinen Rinnalen, in denen Kinder ungefährlich spielen können, soll ein „Campanile“ werden. Das ist ein Glockenturm ähnliches Gebäude am jetzigen Standort des Bürgerbusses: „Wir denken an ein vier- bis fünfstöckiges, leicht schräges Gebäude, oben vielleicht mit einem Café, darunter die bisherigen Nutzungen“, so Planer Dr. Kegel.

Die Gründe lagen auf der Hand: „Viele Menschen fahren über die Umgehungsstraße an Sundern vorbei. Durch den Campanile sei das jetzt anders, man würde die Stadt



Die Sunderner Innenstadt. In Orange sind neue Gebäude oder Erweiterungen dargestellt, ganz rechts das neue Herzstück auf dem Komplex Schulte-Ufer, der nach einer möglichen Aufgabe ganz neu durch Supermarkt, Sport und neue Wohn-Arbeitsformen genutzt werden könnte. Fotos: Schäfer

bemerkten, so Kegel. Unterstützt dazu sind die Pläne zum Busverkehr zu sehen: Durch den Wegfall des Umsteigepunktes am Rathaus wird der neue Platz in Höhe des Campanile zum Dreh- und Angelpunkt: „Von dort erreicht man alle Geschäfte in der Innenstadt gleich schnell.“

Gespräche mit den Straßenbehörden macht die Planung einer Querung an diesem Punkt erforderlich. Weitere Stärkung des Platzes soll ein Radservice bringen, wo man Rad und Gepäck abstellen und verschließen kann.

Andere Ideen im Rahmenplan flankieren diese Pläne: Zwei Kreisverkehre am Sunderland-Hotel und am Bremkes-Markt/Kaiserhöhe; der mögliche Umzug der Post zum Schirgswalder Platz.

(evt. bisheriges Plus); Umzug des Supermarktes Plus in das ehemalige SuS-Gelände, wenn dieses möglicherweise aufgegeben wird. Diese Entscheidung wird in den nächsten zwei Jahren fallen. Davon ausgehend eine komplette Umnutzung des Komplexes: Parken im Untergeschoss, Präsentation von Sunderner Produkten im Erdgeschoss und Gastronomie, Wohnen und Arbeiten in neuen Formen integriert im 2. OG. Dazu eine Nutzung durch Sport, Kino, Proberäume im überdachten Innenhof.

Diese drei Tage im Herbst, so Kühn, könne Dr. Hubert Schmidt getrost in die Chronik aufnehmen: „Jetzt wird alles überarbeitet, geprüft und in einer Sondersitzung des Planungsausschusses am 13. November vorgestellt.“



Vom Diskussionstisch wurden die Ideen im Charrette an den Entwurfsstisch weitergegeben, dort entstanden die ersten Pläne.

**KOMMENTAR**

## Die Bürger sind die Gewinner

Das Charrette-Verfahren für Sunderns Innenstadt war ein Erfolg. Das ist nach dem vorläufigen Schlusspunkt am Samstagabend ganz klar geworden. Dabei wurden Dinge entdeckt, die niemand zuvor vermutet hätte, so den sozialen Wohnungsbau beim ehem-

maligen Presswerk und damit ein Stück von Sunderner Identität. Die bildete sich aber auch bei der dreitägigen Arbeit am Diskussionstisch heraus: Keine Frage war zu einfach, keine Idee fiel unter den Tisch und Kritik immer auf fruchtbaren Boden. Besonders

schön: Es wurden viele Vorlagen gespart, da alles mit allen diskutiert wurde. Gewonnen hat die Stadt, aber vor allem die Bürger in ihr. Wer jetzt meckert, der kommt zu spät: er hatte seine Chance, bei der er sich hätte einbringen können. Matthias Schäfer

**INTERVIEW**

### Historische Häuser in Fokus

**SUNDERN.** (ass) Drei Tage Hauptcharrette im Johannehaus. Die WP sprach mit Dr. Harald Kegel über die Besonderheiten des Hauptverfahrens.

**WP:** Worauf lag ihr Augenmerk?  
**Dr. Kegel:** Wir wollten den Fokus auf die historischen Gebäude lenken. Denn es gibt mehr als man denkt, etwa die alte Kornbrennerei.

**WP:** Welcher Zeitplan gilt für die Umsetzung?  
**Dr. Kegel:** Wir haben mehrere Marken, eine davon ist das Jubiläum 2010. Ansonsten haben wir einen Bereich von 15 Jahren angenommen.

**WP:** Wie ist es mit der Finanzierung?  
**Dr. Kegel:** Private Anwohner der Innenstadt haben mehrmals nachgefragt: Sie müssen nicht nochmals zahlen. Ansonsten sehen wir im Verfahren eine gute Entwicklungschance für private Investoren. Das gilt etwa für Baulücken oder Umnutzungen von Gebäuden. Da können wir nur Anstöße mit dem Rahmenplan geben.

**WP:** Wie fanden Sie die Mitarbeit der Bürger?  
**Dr. Kegel:** Das war einfach ausgezeichnet. Dadurch waren es interessante Tage für das Team.



Dr. Harald Kegel leitete das Hauptcharrette-Verfahren. Foto: Schäfer



Auch ein Stadtrundgang gehörte zum Programm der Arbeitstagung der deutschen Sektion der europäischen Vereinigung für Städtebau des Council for European Urbanism. Foto: Schäfer

## „Qualität muss der Maßstab sein“

Planer diskutieren über die Ergebnisse des Charrette-Verfahrens

**SUNDERN.** (stef) „Wir sind auf dem richtigen Weg.“ Das haben Wissenschaftler und Planungspraktiker aus ganz Deutschland den Sundernern bestätigt, als sie jetzt ihre Arbeitstagung zur Stadtentwicklung in Sundern abhielten. Das Charrette-Verfahren, wie es in diesem Jahr durchgeführt wurde, ist beispielhaft.

Charrette? Viele haben den Begriff schon mal gehört. Was war das noch? Kurz gesagt: „Charrette“ ist das französische Wort für „Karren“, und den gilt es in dem Planungsverfahren für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt gemeinsam zu ziehen. Was den Sundernern laut Expertenmeinung vortrefflich gelungen ist.

Eine Frage, die bei der Tagung diskutiert wurde, lautete wie folgt: „Welcher Besucher wird in eine Stadt ziehen, deren Innenstadt von austauschbaren Einkaufsbaracken geprägt sein wird?“ Die Antwort: „Niemand zieht in solche Orte und die Konkurrenz am Stadtrand wird damit auch

nicht geschlagen.“ Auf lokaler Ebene kam man zu dem Ergebnis: „Sundern versucht dagegen zu steuern. Wenn es also um städtebauliche Qualität geht, dann sollte der Charrette für Einzelobjekte Wettbewerb folgen. Auch dies muss aber jeweils mit der Öffentlichkeit erörtert werden“, so die Empfehlung der Fachleute.

Nehmen wir mal den Verkehr, der durch die Innenstadt fließt und sie auch teilt. Wenn der Bereich rund Rathausplatz zur Innenstadt gehören soll, müssen verbindende Elemente geschaffen werden. Ein Busbahnhof an der Umgehungsstraße, Höhe Levi-Klein-Platz, könnte eine Lösung sein. Mit dem Ausbau der Busspuren auf jeder Straßenseite und einer Querungshilfe könnten die Fahrgäste die Stadt von einer zentralen Stelle aus ansteuern. „Der Busbahnhof wäre von der Innenstadt direkt zu erreichen“, erklärt Meinolf Kühn, Beigeordneter der Stadt Sundern und Verfechter der Charrette. „Und wir sparen uns auf diese Weise einen teuren Busbahnhof. Von den Kosten her ist diese Lösung absolut minimalistisch.“ Das Ziel: Fahrer und

Fußgänger sollen beide die Straße nutzen können.

„Der Verkehr hat in Sundern absoluten Vorrang vor allem“, moniert Meinolf Kühn, „hier sollte man sich mal Gedanken darüber machen, ob man es nicht auch anders machen kann.“ Das Verhältnis der Fußgänger zum übrigen Straßenverkehr könnte auch an anderer Stelle entspannter sein. Ein paar Meter weiter an der großen Kreuzung, wo die Mescheder Straße und Umgehungsstraße aufeinandertreffen, würde ein Kreisverkehr eine runde Sache sein. Das ist ein weiteres Ergebnis der Planung.

Schwerpunkte, wo die Planung ansetzen kann, wurden erarbeitet. Gefragt sind dabei kurzfristige Lösungen, „die nicht so ins Geld gehen“. Das Entscheidende sei eine behutsame Stadtentwicklung, meinen die Planer. „Qualität muss der Maßstab dessen sein, was wir in den Innenstadt machen“, so Meinolf Kühn. Dass der eingeschlagene Kurs der richtige sei, bestätigten die Tagungsgäste nach ihrem Besuch in Sundern. „Die Stadt hat Charme, man kann etwas daraus machen.“

Auszug aus der Zeitung:

WP

vom:

15.11.07

61

# Der Schwung soll erhalten bleiben

Im „Stadtforum“ werden Charrette-Ideen verfeinert

Von Matthias Schäfer

## SUNDERN.

Mit der Umsetzung des Charrette-Verfahrens, das Anfang September lief, setzte sich jetzt der Planungs- und Umweltausschuss in einer Sondersitzung auseinander: „Der Schwung soll nicht verloren gehen“, war vor allem das Anliegen von Beigeordnetem Meinolf Kühn.

Deshalb verständigte sich der Ausschuss generell auf ein so genanntes „Stadtforum“, bei dem ein- oder zweimal im Jahr der im Charrette-Verfahren begonnene öffentliche Austausch und die Meinungsbildung fortgesetzt werden. In diesem Forum, so Kühn in der Verwaltungsvorlage zur Sitzung, könne der Umsetzungsprozess des Rahmenplanes diskutiert und im Einzelfall

konkretisiert werden.

Im Rahmen der Sitzung am Dienstag stellten das „Labor für Regionalplanung“ sowie das Büro Machleidt & Partner die Ergebnisse des Charrette-Verfahrens vor (die WP berichtete seinerzeit). Herausgehoben wurden sieben Schwerpunkte in der Stadt: 1. das neue/alte Zentrum am Levi-Klein-Platz mit einer Integration der Bushaltestelle, 2. der Franz-Josef-Tigges-Platz, 3. das Areal vor und neben dem Kolpinghaus mit der Möglichkeit eines neuen Wohn- und Geschäftshauses, 4. der Kreuzungsbereich am „Sunderland“-Hotel, 5. der Bahnhof und dessen Umfeld, 6. der Schirgiswalder Platz als neu formulierter Endpunkt der Fußgängerzone und 7. das Gelände Schulte-Ufer einschließlich der südlichen Entwicklungsgebiete.

Prof. Hildebrandt Machleidt und Dr. Harald Kegler

gaben dem Ausschuss dazu detaillierte Informationen. Dabei machten die Planer deutlich, dass bei allen Vorhaben die historisch gewachsene Grundstücksstruktur von Hauptstraße, Vorderhaus, Nebengelass, Garten, Wirtschaftsweg, Uferstreifen und Flussbett eingehalten werden soll. Anschließend hielt der Ausschuss fest, dass jetzt zunächst in den Fraktionen weiter diskutiert wird. Eine nächste Sondersitzung zum Thema „Charrette“ ist für Februar vorgesehen.

In Sachen Windkraftanlagen in Hövel wird die Stadt weiter den Klageweg beschreiten. Mehrheitlich stimmte der Ausschuss zu, auch gegen die Windanlagen Nr. 3 und 5 beim Verwaltungsgericht zu klagen. Im Vorfeld hatte die Bezirksregierung den Widerspruch der Stadt Sundern kürzlich zurückgewiesen.

#### 11.4 Dokumentation der CEU-Tagung und der wiss. Begleitung

Tagung CEU-Deutschland 2007

**c.e.u.** council for european urbanism  
conseil pour l'urbanisme européen

Termin: 14./15. Dezember 2007,  
Ort: Sundern (Sauerland, NRW)  
Thema: 10 Jahre Zwischenstadt – wie weiter?



Vor 10 Jahren wurde mit dem Buch „Zwischenstadt“ eine kontroverse Debatte ausgelöst. Das Buch widmete sich einem zunehmend wichtiger werdenden, aber wenig beachteten Thema, dem der Entwicklung des „Außenraumes“ der Städte, oft als „Zersiedlung“ bezeichnet. Inzwischen hat diese Tendenz auch die Kernbereiche vieler, gerade kleinerer Städte erfasst. Welche Bedeutung hat das Thema heute? Und vor allem: Wie geht es weiter? Welche Konsequenzen werden gezogen und welche konkreten Schritte werden gegangen? Neben der Reflexion des Buches, an der der Autor teilnehmen wird, und einem übergreifenden Blick auf die nationale und internationale Debatte zu diesem Themenkomplex, stehen exemplarische Fälle der Auseinandersetzung mit der „Zwischenstadt“ auf der Tagesordnung. Die mittelgroße Stadt im ländlichen Raum, Sundern, ist dabei selbst ein Beispiel: Hier läuft aktuell ein Projekt, das CEU-Mitglieder bearbeiten. Neue Facetten der Suburbanisierungsdiskussion werden eröffnet ...

#### Programm:

##### 14. 12. 2007

Treff: Sunderlandhotel, Tagungsaufakt im Rathaus (gegenüber vom Hotel)  
17.00 Uhr Begrüßung – Herr Wolf, Bürgermeister Stadt Sundern  
Einführung in die Tagung – Harald Kegler  
17.30 Uhr Zwischenstadt: ein Buch, ein Begriff feiert Geburtstag – Harald Bodenschatz  
18.00 Uhr Wege jenseits der Polarisierung: Anmerkungen zur aktuellen Städtebaudebatte – Thomas Sieverts  
18.30 Uhr Kommentar - Heinz Tibbe, anschl. Diskussion  
20.00 Uhr Abendessen im Sunderlandhotel

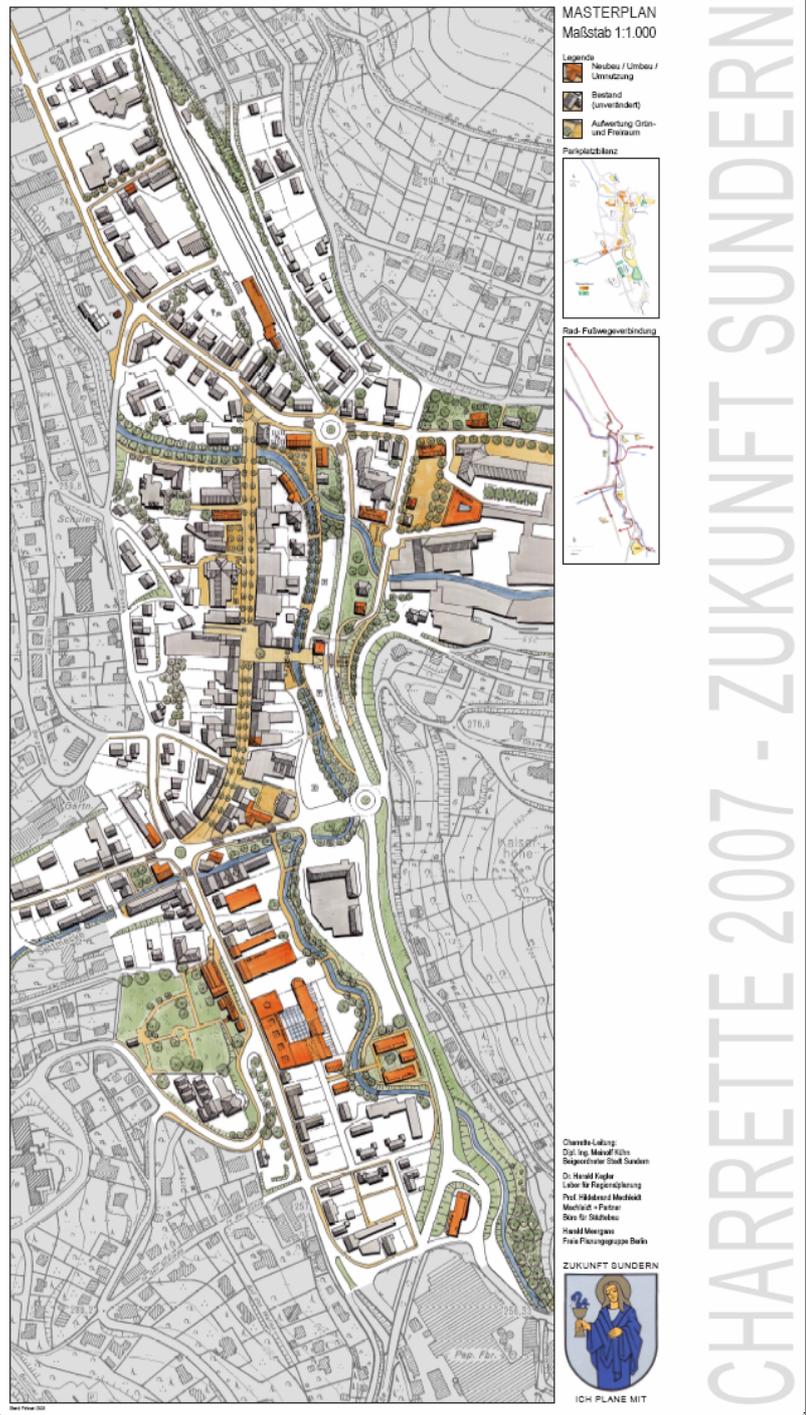
##### 15.12. 2007

09.00 Uhr Einführung – Harald Kegler

- 09.15 Uhr New Suburbanism: Bericht vom XV CNU in Philadelphia – Wolfgang Christ
- 10.00 Uhr Zwischenstadtstrategien in Europa – Lars Bölling
- 10.30 Uhr Beispiel 1: Stadtumbau einer suburbanisierten Stadt im ländlichen Raum – Sundern (Rahmenplan und Charrette) – Harald Kegler/Harald Meergans/Meinolf Kühn
- 11.00 Uhr Beispiel 2: Stadtumbau einer suburbanisierten Großstadt – Hannover (Wettbewerbsplanungen) – Hildebrand Machleidt
- 11.30 Uhr Beispiel 3: Stadtumbau am Rande des Ruhrgebietes – Gladbeck (praktische Beispiele) – Michael Stojan
- 12.00 Uhr Diskussion
- 12.30 Uhr Mittag
- 13.30 Uhr Besichtigung des Innenstadtbereichs von Sundern – Plangebiet der Charrette
- 14.15 Uhr Erläuterungen zur städtebaulichen Entwicklung der Stadt Sundern – Meinolf Kühn, Beigeordneter Stadt Sundern
- 14.30 Uhr Podiumsdebatte: Traditioneller Städtebau und Qualifizierung der Zwischenstadt – ein Widerspruch?  
Bodenschatz, Sieverts, Machleidt, Tibbe, Christ: Je ein kurzes Statement, dann Diskussion.
- 15.30 Uhr Einführung und Moderation - Harald Kegler  
Buchpräsentation: CEU-Tagung in Ludwigsburg 2006 – Julius Mihm
- 16.00 Uhr Blick auf die CEU-Aktivitäten: Tagung in Lissabon 2007, Kongress in Oslo 2008 ... Berlin 2010 – Arbeitsprogramm
- 16.30 Uhr Abschluss (es bestehen Rückfahrmöglichkeiten in alle Richtungen)

[www.ceunet.de](http://www.ceunet.de)  
[www.die-neue-stadt.de](http://www.die-neue-stadt.de)

### 11.5 Pläne und Darstellungen

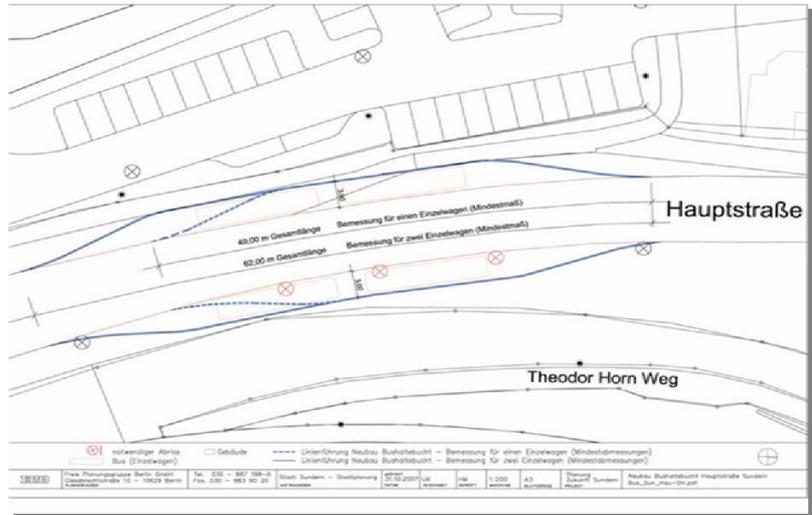




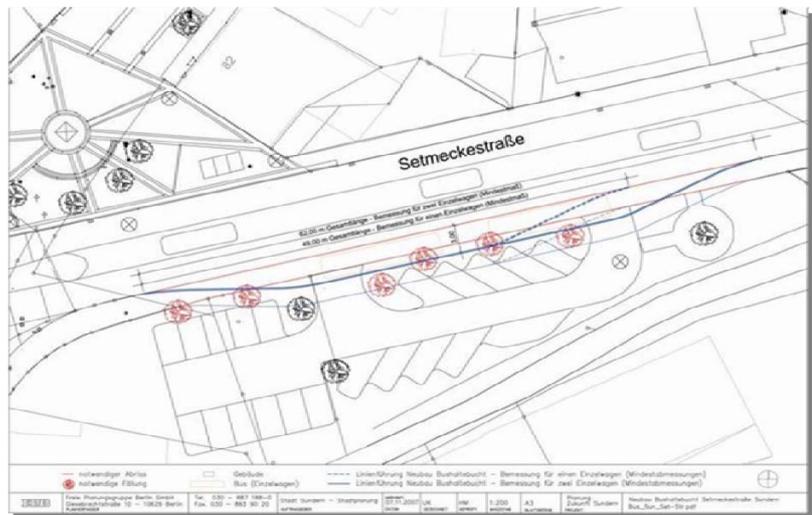
**Parzellenstruktur: Hauptstraße - Vorderhaus – Nebengebäude – Garten – Wirtschaftsweg – Uferstreifen – Flussbett.**



**Kreisverkehr am Sunderlandhotel**



Bushaltestellen an der Hauptstraße  
**Bushaltestelle an der Hauptstraße**



Bushaltestellen an der Settmecke  
**Bushaltestelle an der Settmecke**



**möglicher Parkplatz an der Röhr (östlich vom Areal der Fa. Schulte-Ufer)**



**Entwurf für einen „Röhrpark“ (mit Überdachung für einen Zugang zu einem möglichen Einkaufs- und Freizeitzentrum auf dem Gelände der Fa. Schulte-Ufer)**

## 11.6 Literatur

Aktion Demographischer Wandel; Demographiebericht Kommune „Sundern (Sauerland)“ Daten-Prognosen-Konzepte, Ein Baustein des Wegweisers Demographischer Wandel, Bertelsmann Stiftung, 2005

Hochsauerlandkreis, Wirtschaftliche und demographische Rahmenbedingungen für den Hochsauerlandkreis; Hochsauerlandkreis Strukturförderung, Regionalentwicklung, Wittnau und Bochum 2005

Wfa Anstalt der NRW.BANK; Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen, Info 2006; Schwerpunkte: Bestandsinvestitionen, Hartz IV; Düsseldorf November 2006

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; Umbau statt Zuwachs, Siedlungsentwicklung und öffentliche Daseinsvorsorge im Zeichen des demographischen Wandels, Innovative Projekte zur Regionalentwicklung, Berlin/Bonn 2006

LBS-Schriftenreihe – Band 27; Wohnformen der Zukunft, Veränderungspotenziale und Motivationen der Generationen 50+ in Berlin; Berlin/Hannover, März 2007

Statistisches Bundesamt; Bevölkerung Deutschlands bis 2050, 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung; Wiesbaden 2006

Dannenberg & Partner (1999): Sundern – Einzelhandel, Zentrenplanung und Stadtentwicklung 2005, Sundern (2 Bde.)

Reinhard Schober: Erste Ideen zur Fußgängerzone Sundern, im Rahmen der Zukunftswerkstatt Fußgängerzone, München, Oktober 2005

Reinhard Schober: Umsetzungsbuch, Fußgängerzone Röhrpark Sundern, München, Juli 2006

Reinhard Schober: Attraktivierungskonzept für die Fußgängerzone Sundern, Attraktionsanalyse Leitidee Maßnahmenkatalog, München, Februar 2006

Kegler, H. (2008): Ein Karren für alle; in: Deutsches Architektenblatt 02/08, S.21-23

## 11.7 Chronologie

Zeitraum 2000 bis 2008:

<b>Juli 00</b>	erste Überlegungen zur Nutzung der Fläche Post / Mescheder Straße
<b>31.08.00</b>	<u>UPA</u> : Vorstellung eines Nutzungskonzeptes für den Bereich Post / Mescheder Straße, Einleitungsbeschluss zur Änderung B-Plan Nr. 18 „Ortsmitte“
<b>02. – 04.09.04</b>	Gründung von C.E.U.-Deutschland in Görlitz, Meinolf Kühn (Beigeordneter der Stadt Sundern) gehört zu den Mitgründern; Kontaktaufnahme zu potenziellen Fachpartnern für die Stadt Sundern
<b>Januar 05</b>	erstes Positionspapier zu einem Rahmenplan für den Bereich zw. Schirgiswalder Platz und Dietrich-Bonhoeffer-Schule (Obere Hauptstraße)
<b>27.01.05</b>	Anfrage Fa. Plus bzgl. Verlagerung auf Flächen Becker-Jostes
<b>14.04.05</b>	Anfrage der Dietrich-Bonhoeffer-Schule bzgl. Nutzung des Grundstückes südlich des Bremke-Centers für sportliche Zwecke
<b>02.05.05</b>	Schreiben an MdL Hilser bzgl. Kostenbeteiligung des Landes an Rahmenplanung
<b>21.06.05</b>	<u>UPA</u> : Beratung der Anfrage der Dietrich-Bonhoeffer-Schule
<b>8. – 10. 09.05</b>	1. Internationaler Kongress des C.E.U. (Council for European Urbanism) in Berlin, Teilnahme von Meinolf Kühn (Beigeordneter Stadt Sundern)
<b>16.05.06</b>	Gespräch zwischen Architekt und Verwaltung bzgl. Ansiedlung Fa. Plus auf Areal Schulte-Ufer
<b>Juli 2006</b>	erste Kontaktaufnahme mit Dr. Kegler bzgl. Charrette-Verfahren
<b>20.11.06</b>	Förderantrag im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms 2007
<b>04.12.06</b>	<u>UPA</u> : Grundsatzbeschluss zur Durchführung zwischen Dietrich-Bonhoeffer-Schule und Bahnhof
<b>07.12.06</b>	Nachtrag zum Förderantrag
<b>14.12.06</b>	<u>RAT</u> : Beschluss zur Einleitung einer vorbereitenden Untersuchung nach § 141 BauGB
<b>10.01.07</b>	Bekanntmachung der Einleitung der vorbereitenden Untersuchung gem. § 141 BauGB
<b>17.01.07</b>	Überführung der Maßnahme vom Stadterneuerungsprogramm in „Stadtumbau West“
<b>24.01.07</b>	Termin mit der Bezirksregierung Arnsberg bzgl. Förderung, Übergabe von Begleitinformationen zum „Stadtumbau West“

<b>27.02.07</b>	Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn
<b>29.03.07</b>	<u>UPA</u> : Vorstellung der potentiellen ARGE, Überführung in „Stadtumbau West“
<b>14.05.07</b>	<u>UPA</u> : Info über Förderung, Beratung über weiteres Vorgehen
<b>23.05.07</b>	Schreiben des Ministers Wittke bzgl. Nichtberücksichtigung der Maßnahme im „Stadtumbau West“ - Programm
<b>14.06.07</b>	<u>RAT</u> : Beschluss zur Durchführung der Rahmenplanung auch ohne Förderung; Auftragsvergabe an ARGE
<b>06.07.07</b>	Presseinfo durch Herrn Beigeordneten Kühn
<b>10.07.07</b>	Einladung der Interessenvertreter / Politik zu ersten Gesprächen am 31.07./01.08.2007
<b>31.07.07</b>	Gespräch mit Interessenvertretern / Politik im Kolpinghaus Sundern
<b>01.08.07</b>	Gespräch mit ausgewählten Interessenvertretern / Pressegespräch
<b>13.08.07</b>	<u>UPA</u> : mündliche Information über Verfahrensstand
<b>17.08.07</b>	Minicharrette im Kolpinghaus Sundern / Pressegespräch
<b>06.09.-08.09.07</b>	Hauptcharrette im Johanneshaus Sundern / Pressegespräche / Gespräche mit Politik
<b>23.08.07</b>	<u>RAT</u> : mündliche Information über Verfahrensstand
<b>01.10.07</b>	Gespräch mit Geschäftsführer der Firma Schulte-Ufer
<b>13.11.07</b>	<u>UPA</u> : Sondersitzung, Vorstellung des Entwurfes des Masterplans
<b>14.12.07</b>	Gespräch mit Architekt und pot. Investor bzgl. Folgenutzung Schulte-Ufer
<b>14./15.12.07</b>	CEU-Tagung, u.a. mit TOP Charrette in Sundern
<b>18. 02. 08</b>	öffentliche Beratung des Umwelt- und Planungsausschusses der Stadt Sundern zum Abschluss der Charrette, wissenschaftlicher Vortrag von Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin

