

# Bausteine zur Stadtentwicklung

## Stadtentwicklungsprogramm Werne



**Stadt Werne**

**Aufgabenbereich  
Stadtentwicklung und Stadtplanung**

# Impressum

## Stadtentwicklungsprogramm Werne

### Verfasser

Stadt Werne, Aufgabenbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Ralf Bülte  
Birgit Struckholt  
Unter Mitarbeit von Klaus Hütten

### Projekt begleitender Arbeitskreis zum STEP

Ekkehard Bolle, Stadt - I. Beigeordneter  
Monika Brümmer-Beilstein, Vertreterin Lokale Agenda 21  
Pastor Konrad Dreier, Vertreter Kath. Kirche  
Martina Eden-Hetberg, Stadt - Gleichstellungsbeauftragte  
Martin Eikel, Vertreter Einzelhandel  
Manfred Glitz-Ehringhausen, Vertreter Landwirtschaft  
Jürgen Grunewald, CDU  
Silke Hebert, Vertreterin Lokale Agenda 21  
Ursula Jahn-Gilles, Vertreterin Schulen  
Michael Jardin, Architekt  
Rainer Kröber, Stadt - Wirtschaftsförderung/Liegenschaften  
Hein-Theo Küper, Vertreter Einzelhandel  
Wolfgang Lünig, UWW  
Pfarrer Hartmut Marks, Vertreter Ev. Kirche, Kunstverein  
Karl-Friedrich Ostholt, SPD  
Carl Reckers, Vertreter Mittelstand  
Helmut Schäper, Vertreter Siedlerbund  
Rita Schulze Böing, Stadt - Technische Beigeordnete  
Heidrun Steiger, Vertreterin Umwelt  
Dirk Steinweg, Vertreter Handwerk  
Reiner Wald, Bündnis 90/Die Grünen  
Detlef Weise, Vertreter Gewerkschaft  
Meinhard Wichmann, Stadt - Bürgermeister  
Hans-Jürgen Zegula, Vertreter Wirtschaft/Gewerbe  
Jürgen Zielonka, Vertreter Sport  
Michael Zurhorst, CDU

### Layout

Wolfgang Boldt

Werne, September 2003



In der Reihe „Bausteine zur Stadtentwicklung“ sind bisher erschienen:

- 1 Gestaltungskonzept Innenstadt Werne  
Wettbewerbsdokumentation (Mai 2002)
- 2 Investorenwettbewerb Einkaufszentrum Werne  
Wettbewerbsdokumentation (August 2002)
- 3 Stadtmembran Werne  
Ideen für den Stadteingang Am Neutor  
Dokumentation studentischer Entwürfe (März 2003)
- 4 Stadtentwicklungsprogramm Werne  
Endbericht (September 2003)

## aus dem „Ruhr-Anzeiger“ von Januar 2015

### **(für den Arbeitskreis entwickeltes Trendszenario bei ungesteuerter Stadtentwicklung)**

Seit Jahren schon hatte sich das Gesicht des Mittelzentrums W. unmerklich verändert. Wie in vielen anderen Städten waren die alt eingesessenen Läden verschwunden und hatten Filialisten Platz machen müssen. Schlecker oder Tchibo an Stelle von Schuhgeschäften, Tacko an Stelle einer traditionsreichen Gaststätte, adessa an Stelle eines Tapetenfachgeschäftes, ein Mobilfunkladen an Stelle einer beliebten Kneipe. An anderer Stelle Blumen Risse, Ihr Platz oder verschiedene Schnellimbisse.

Großflächige Werbeanlagen sorgten dafür, dass es in W. so aussah wie überall. Lokale Identität verschwand hinter aggressiver Werbung. Die neuen Märkte und Filialgeschäfte hatten optisch nichts zu bieten. Für architektonische Gestaltung war in den Bilanzen der Ladenketten ebenso wenig Platz wie für eine anspruchsvolle Schaufensterdekoration. Wo die Stadtplaner den Investoren und Bauherren mit Hilfe einer Gestaltungssatzung Fensteröffnungen abtrotzen konnten, wurden diese mit Werbung für Sonderangebote zugeklebt oder mit billigsten Stahlregalen und Kleiderständen bestückt.

Während das benachbarte Oberzentrum D. seine Fußgängerzone zur Promenade der Modedesigner mit lichten Ladenlokalen und Lifestyle-Ambiente umbaute, rissen die zunehmend leerstehenden Läden in die ehemals geschlossene Lauflage des kleinen Mittelzentrums immer mehr Löcher. Obwohl sich die Probleme zuspitzten, konnte sich die Politik nicht für einen Lösungsweg entscheiden.

Die Situation wurde zunehmend unübersichtlicher, als Versicherungen, Banken und Sparkassen begannen, ihre Filialen zu schließen und in jeder Stadt nur noch ein Dienstleistungszentrum offen zu halten. Nun nahmen die Leerstände bedrohliche Ausmaße an. Die Bodenpreise sanken rapide.

Von Atmosphäre in der Innenstadt konnte schon lange keine Rede mehr sein. Es begann ein Verfallsprozess, der bis heute nicht aufzuhalten ist. Im Zentrum konnte soziale Sicherheit nur mit verstärkter Überwachung garantiert werden. Neben der Polizei engagierten sich auch die Betreiber einiger Ladenketten und beauftragten einen privaten Wachdienst mit der Überwachung weiterer Bereiche der Innenstadt – insbesondere die Tiefgarage und die Anlieferungszone der größeren Geschäfte, aber auch die Straßen und Gassen am Rand der Innenstadt.

Trotz dieser Anstrengungen gelang es nicht, die Innenstadt als Wohnstandort attraktiv zu halten. Die Einwohnerzahl ging zurück. Die Sozialstruktur veränderte sich merklich. Der Anteil alter Menschen, einkommensschwacher Haushalte und Sozialhilfeempfänger stieg ständig. Mit der Veränderung der Sozialstruktur ging die Vernachlässigung der Bausubstanz einher. Vor allem auswärtige Eigentümer unterließen schon seit längerem jegliche Bauunterhaltung. Als Entschuldigung führte man die ungewisse Zukunft der Innenstadt an.



Ein tragfähiges Leitbild für die Entwicklung unserer Stadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren - so lautete die Zielsetzung im Frühjahr 2001, als mit der Erarbeitung des Stadtentwicklungsprogramms begonnen wurde.

Angesichts der angespannten finanziellen Situation sind der Entwicklung Wernes mit den Instrumenten städtischer Politik enge Grenzen gesetzt. Zugleich aber eröffnen sich durch den gesamtgesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandel große Chancen. Die Verständigung auf eine gemeinsame Richtung ist essenzielle Voraussetzung, um diese Chancen zu nutzen und die im interkommunalen Vergleich beachtlichen Ressourcen der Stadt zu nutzen. Das vorliegende Konzept soll hierzu einen maßgeblichen Beitrag leisten.

Abgestimmt mit zahlreichen lokalen Interessenvertretern, den politischen Entscheidungsträgern und den Bürgerinnen und Bürgern ist das Stadtentwicklungsprogramm Werne das grundlegendste gesamtstädtische Planwerk, das in der Stadt je erarbeitet wurde. Seine Konkretisierung wird es - über die Aussagen zu den einzelnen Bausteinen hinaus - im Flächennutzungsplan, in Bebauungsplänen und in anderen räumlichen Konzepten finden.

Die kritische Auseinandersetzung mit einzelnen Projekten hat die Arbeit am Stadtentwicklungsprogramm begleitet. Planung und Realisierung waren in diesem Prozess eng miteinander verzahnt. Sichtbarer Ausdruck sind die Neugestaltung des öffentlichen Raums in der unteren Steinstraße und die inzwischen konkret gewordenen Pläne für das Einkaufszentrum und den neuen Busbahnhof am Konrad-Adenauer-Platz.

Mit dem STEP sind die Weichen für die mittelfristige Entwicklung Wernes gestellt. Dabei ist das bauliche Erbe eine besondere Verpflichtung und Herausforderung. Es wird darauf ankommen, die Innenstadt als historisch gewachsenen, wirtschaftlich vitalen und städtebaulich attraktiven Mittelpunkt der Gesamtstadt zu erhalten und durch neue Impulse behutsam zu entwickeln.

Die im Stadtentwicklungsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen sollen und können keine definitive, parzellenscharfe Handlungsanweisung für Politik und Verwaltung sein. Vielmehr werden bestimmte Zukunftsalternativen gefördert, andere ausgeschlossen. Damit wird die Richtung, in die sich Werne in den nächsten Jahren entwickeln soll, vorgegeben. Im Vordergrund steht der Zielkorridor in den Handlungsfeldern Siedlungsentwicklung, Ökologie, Infrastruktur, Verkehr und Innenstadt.

Die Entwicklung einer Stadt ist ein dynamischer, offener und zeitlich unbefristeter Prozess. Insofern ist das STEP nicht ein statisches Konzept, sondern ständig zu überarbeiten und in seinen Zielsetzungen zu hinterfragen.

Ich danke allen, die an der Erarbeitung mitgewirkt haben und würde mich freuen, wenn das nunmehr vorliegende Ergebnis eines intensiven Arbeits- und Diskussionsprozesses nach und nach in die Realität umgesetzt würde.



A handwritten signature in black ink that reads "Meinhard Wichmann". The signature is written in a cursive, flowing style.

Meinhard Wichmann  
Bürgermeister der Stadt Werne



# **Stadtentwicklungsprogramm Werne**

1	Einleitung	7	3.4	Verkehr	68
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	7	3.4.1	Leitlinien einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung	68
1.2	Ziele und Inhalte des STEP	8	3.4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	68
1.3	Planungsmethode u. Projektablauf	9	3.4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	73
2	Bestandsaufnahme	12	3.4.4	Radverkehr	78
2.1	Übergeordnete Entwicklungsvorgaben	12	3.5	Innenstadt	82
2.2	Historische Entwicklung	13	3.5.1	Leitbild und Ziele für die Innenstadt	82
2.3	Stärken-/Schwächen-Analyse Gesamtstadt	15	3.5.2	Bauliches Konzept	83
2.4	Stärken-/Schwächen-Analyse Innenstadt	24	3.5.3	Gestaltleitbild für den öffentlichen Raum	89
2.5	Stärken-/Schwächen-Analyse Stockum	29	3.5.4	Grün- und Freiraumkonzept	91
3	Bausteine des Stadtentwicklungsprogramms	31	3.5.5	Verkehrskonzept	95
3.1	Siedlungsentwicklung	31	3.5.6	Ergänzende Maßnahmen	97
3.1.1	Bevölkerung	31	3.5.7	Behindertengerechte Planung und Ausführung	97
3.1.2	Leitbild und Strategie	32	4	Handlungs- und Maßnahmenkonzept	100
3.1.3	Umsetzung der Strategie	34	4.1	Innenstadt	100
3.2	Ökologie	38	4.2	Siedlungsentwicklung	102
3.2.1	Leitlinien einer nachhaltigen ökologischen Entwicklung	38	4.3	Ökologie	103
3.2.2	Qualitäten der Landschaft	38	4.4	Infrastruktur	104
3.2.3	Werne als „Grünes Tor zum Münsterland“	43	4.5	Verkehr	105
3.2.4	Maßnahmen zu ökologischen Verbesserungen	43	Pläne und Abbildungen	107	
3.3	Gemeinbedarf/Infrastruktur	52			
3.3.1	Kultur	52			
3.3.2	Bildung	57			
3.3.3	Jugend, Senioren und Soziales	61			
3.3.4	Gesundheit	64			
3.3.5	Sport	67			
3.3.6	Behörden und sonstige Einrichtungen	68			

## 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Zu Beginn des 21. Jh. steht die Stadt Werne vor neuen Herausforderungen. Folgende gesamtgesellschaftliche Rahmenbedingungen sind erkennbar:

### Demografische Entwicklung

Die Bevölkerungsstruktur ist im Umbruch: Der Anteil junger Menschen nimmt kontinuierlich ab, die Zahl älterer Menschen erhöht sich drastisch. Daraus ergeben sich veränderte Bedarfe für die Infrastrukturplanung (Schulen, Kindergärten, Spielplätze, Senioreneinrichtungen). Die Auslastung bestehender Einrichtungen muss sorgfältig geprüft werden.

### Globalisierung

Durch zunehmende internationale Verflechtungen wird die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt immer stärker „von außen“ gesteuert, unternehmerische Entscheidungen werden immer seltener vor Ort getroffen. Um möglichst unabhängig von externen Einflüssen zu sein, ist eine diversifizierte Branchenstruktur notwendig.

### Einzelhandel

Konzentration, Rationalisierung und Filialisierung kennzeichnen die Entwicklung im Einzelhandel. Aufgrund veränderter Betriebsformen ist in allen Städten ein steigender Ansiedlungsdruck durch Discounter spürbar. Um eine undifferenzierte Ausweitung der Verkaufsflächen zu vermeiden, ist eine Steuerung der Entwicklung auf integrierte Standorte erforderlich.

### Umwelt

Die Einsicht in die Begrenztheit der natürlichen Ressourcen wächst. Auf lokaler Ebene gilt es Flächenverbrauch und Versiegelung zu begrenzen, ökologisch orientiertes Bauen zu fördern, Wasserverbrauch und Abwasser zu reduzieren und Energie einzusparen.

### Verkehr

Die Gesellschaft wird zunehmend mobiler. Dies bringt für den Einzelnen Vorteile, bewirkt aber auch ein steigendes Verkehrsaufkommen. Um die damit verbundenen Belastungen (Schadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch) zu senken, müssen die umweltverträglichen Verkehrsarten stärker gefördert werden.

### Innenstadt

Der historische Stadtkern als Ort der Identifikation - dicht bebaut und vielfältig genutzt - ist gefährdet. Rückläufige Umsätze des Einzelhandels, leerstehende Ladenlokale und fehlende Investitionen sind Zeichen der Stagnation. Die Stabilisierung und Entwicklung der Innenstadt ist eine zentrale Aufgabe, der sich Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und Einzelhandel gleichermaßen stellen müssen.

### Finanzen

Aufgrund veränderter finanzieller Rahmenbedingungen ergibt sich für die öffentliche Hand verstärkt die Notwendigkeit, mit privaten Investoren zusammenzuarbeiten. Stadtentwicklung ist heute ohne „Public Private Partnership“ nicht mehr denkbar. Zudem müssen die Synergieeffekte einzelner Maßnahmen stärker erkannt und genutzt werden.

Diese allgemeinen Trends werden überlagert von den Aktivitäten der in Werne lebenden Menschen: Jede Investitionsentscheidung eines Unternehmens, die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger, die Sanierung eines historischen Gebäudes, die Schaufenstergestaltung eines Händlers u.a. beeinflussen Struktur und Gesicht der Stadt.

Die Stadtentwicklung Wernes steht in den kommenden Jahren vor wichtigen Aufgaben. Zu nennen sind hier insbesondere

- die Erhaltung, Reparatur und behutsame Weiterentwicklung des historischen Stadtkerns,

## 1.2 Ziele und Inhalte des STEP

- die Sicherung und Attraktivierung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort,
- die Erweiterung der Wohnangebote, insbesondere in innenstadtnahen Bereichen,
- die Sicherung und Stärkung der wohnungsnahen Grundversorgung,
- die Bereitstellung und Konzentration gewerblicher Flächen,
- die Entwicklung des Zechengeländes als größte Brachfläche im Stadtgebiet,
- der Schutz der ökologisch wertvollen münsterländischen Parklandschaft mit Vernetzung von Biotopstrukturen,
- die verbesserte Integration der Gewässer - speziell der Horne - in das Stadt- und Landschaftsbild,
- die Stärkung des Umweltverbundes (Verknüpfung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) als Antwort auf zunehmende Verkehrsprobleme und
- die Sanierung des Bahnhofs einschließlich Umfeld und die Entwicklung zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt.

Aus den gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen und den genannten Aufgaben in der Stadt ergeben sich vielfältige und immer wieder neue Anforderungen an die Stadtplanung. Um diese Anforderungen zu bewältigen und die Zukunft der Stadt Werne aktiv zu gestalten („agieren statt reagieren“), ist ein Steuerungsinstrument notwendig: das Stadtentwicklungsprogramm.

Das Stadtentwicklungsprogramm - kurz STEP - ist ein politisches Programm, das alle bisher realisierten und zukünftigen Einzelmaßnahmen und Aktivitäten in der Stadt Werne bündelt und koordiniert. Es beschreibt die langfristigen Ziele der Stadtentwicklung und setzt Schwerpunkte und Prioritäten. Aufgrund seines fachübergreifenden und querschnittsorientierten Ansatzes bietet das STEP die Möglichkeit, Synergieeffekte zwischen den Handlungsfeldern

- Bauen und Wohnen
- Wirtschaft und Arbeit
- Einzelhandel
- Verkehr
- Landschaft und Ökologie
- Kultur und Bildung
- Soziales und Gesundheit
- Freizeit und Sport

zu verdeutlichen und zu nutzen.

Im Rahmen der politischen Arbeit dient das vom Rat der Stadt Werne beschlossene Stadtentwicklungsprogramm zur Steuerung künftiger Entscheidungen. Für die Verwaltung besitzt das STEP interne Verbindlichkeit, seine Inhalte sind im gemeindlichen Planungs- und Verwaltungshandeln zu berücksichtigen. Aufgrund des langfristigen Planungshorizontes von etwa 15 Jahren schafft es Investitionssicherheit für Unternehmen. Für die Bürgerinnen und Bürger ist es Wegweiser für die Entwicklung „ihrer“ Stadt.

Das Stadtentwicklungsprogramm mit seinem integrierten Ansatz stellt eine geeignete Grundlage für die Förderung städtebaulicher Maßnahmen durch das Land und den Bund dar. Schließlich bildet es die inhaltliche Grundlage für die geplante Neuaufstellung des Flächennutzungsplans.

Als informelles und flexibles Planungsinstrument ist das STEP nicht auf ein unveränderbares Ergebnis fixiert, sondern offen für Kurskorrekturen und neue Ideen, die sich im Laufe der Zeit ergeben.

## 1.3 Planungsmethode und Projektablauf

### Planungsmethode

Das Stadtentwicklungsprogramm kann nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn es auf breiter Basis erarbeitet und von möglichst vielen Gruppen in der Stadt getragen wird. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass es im Dialog mit den lokalen Interessenvertretern, den politischen Entscheidungsträgern und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt entsteht. Drei Bausteine sollten diese Zielsetzung unterstützen:

- der kontinuierliche Dialog,
- ein bürgeroffener Planungsprozess und
- eine aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

### Das Projektteam STEP

Zur Erarbeitung des Stadtentwicklungsprogramms wurde innerhalb der Verwaltung das „Projektteam STEP“ gebildet. Der Leiter des Aufgabenbereichs Stadtentwicklung/Stadtplanung und eine Mitarbeiterin des Aufgabenbereichs Umwelt/Verkehr, die zugleich die Aktivitäten der Lokalen Agenda 21 koordiniert, übernahmen die Projektsteuerung und bereiteten die einzelnen Sitzungen des begleitenden Arbeitskreises inhaltlich vor. Dabei arbeiteten sie eng mit allen anderen Aufgabenbereichen der Stadtverwaltung und mit der Technischen Beigeordneten zusammen. Die Ergebnisse des Arbeitsprozesses wurden in Protokollen ausführlich dokumentiert. Das Projektteam wurde ab Oktober 2001 durch einen Referendar der Fachrichtung Städtebau unterstützt.

### Der Projekt begleitende Arbeitskreis

Ein offener Planungsprozess erfordert ein geeignetes Projektmanagement. Daher wurde ein Projekt begleitender Arbeitskreis eingerichtet, der sich aus Vertretern aller politischen Parteien, der Verwaltung (einschließlich der Verwaltungsspitze) und unterschiedlichsten Interessengruppen (Einzelhandel, Mittelstand, Wirtschaft/Gewerbe, Handwerk, Gewerkschaft, Umwelt,

Lokale Agenda 21, Kirchen) zusammensetzte. Dieses Gremium, das im Laufe des Planungsprozesses zehn Mal zusammenkam, verstand sich als offenes Diskussionsforum zur Stadtentwicklung. Die Aufgabe der Mitglieder bestand darin, ihre spezielle Orts- und Fachkenntnis einzubringen, den Diskussionsprozess engagiert und kontinuierlich zu begleiten und die Arbeit der Planer kritisch zu prüfen. Je nach Themenstellung wurde der Arbeitskreis um einzelne Fachleute erweitert: Neben den jeweils zuständigen Mitarbeitern der Verwaltung waren Vertreter aus den Bereichen Architektur, Siedlungswesen, Schule, Sport und Landwirtschaft geladen.

### Weitere Bürgerbeteiligung

Die Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte darüber hinaus durch zwei Bürgerversammlungen. Diese Veranstaltungen dienten nicht nur der Vorstellung der Ergebnisse des Stadtentwicklungsprogramms. Vielmehr wurden Ziele und Inhalte in einer gemeinsamen Diskussion erörtert. In der ersten Veranstaltung stellte das Projektteam verschiedene Entwicklungsrichtungen für die Gesamtstadt und die Innenstadt vor. Die zweite Versammlung diente der Zusammenschau der Ergebnisse des Gesamtprojektes. Daneben informierte das Projektteam in weiteren Veranstaltungen über verschiedene Teilaspekte des Stadtentwicklungsprogramms.

### Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die lokale Presse hat regelmäßig über die Arbeit des Projekt begleitenden Arbeitskreises berichtet. Die Ergebnisse der Sitzungen wurden den lokalen Pressevertretern im Rahmen von Pressegesprächen durch das Projektteam STEP ausführlich vorgestellt.

Projektablauf-  
schema

Arbeitskreis			Politik / Bürgerschaft
			
Bestandsanalyse	26.03.2001		
Entwicklungsmodelle Gesamtstadt	03.05.2001		
Entwicklungsmodelle Innenstadt	28.05.2001		
	12.06.2001	Vorstellung erster Ergebnisse im HA (gemeinsame Sitzung mit PBU)	
	04.07.2001	Erste Bürgerversammlung	
Entwurf Siedlungsentwicklungs- konzept Gesamtstadt	23.08.2001		
Entwurf Ökologisches Konzept Gesamtstadt	02.10.2001		
Entwurf Infrastrukturkonzept Gesamtstadt	13.11.2001		
Entwurf Verkehrskonzept Gesamtstadt	14.01.2002		
Entwurf Innenstadtkonzept	06.06.2002		
Entwurf Handlungs- und Maßnahmenkonzept	04.07.2002		
Diskussion Endbericht	09.04.2003		
	26.05.2003	Vorstellung der Entwurfsplanungen im HA (gemeinsame Sitzung mit PBU)	
	05.06.2003	Zweite Bürgerversammlung	
	16.07.2003	Beschluss des STEP im HA (gemeinsame Sitzung mit PBU)	
	15.09.2003	Beschluss des STEP im Rat	

### **Projektlauf**

Die Erarbeitung des Stadtentwicklungsprogramms dauerte etwa zwei Jahre (*siehe Projektlaufschema*). In der ersten Phase von März bis Juli 2001 wurden - auf Basis einer umfassenden Bestandsanalyse - Leitbilder und Planungsziele formuliert und unterschiedliche Entwicklungsmodelle für die Gesamtstadt und die Innenstadt diskutiert.

In der zweiten Phase, der eigentlichen Planungsphase, entstanden zwischen August 2001 und Juni 2002 die einzelnen Bausteine der Stadtentwicklung. Dabei ging es um die Handlungsfelder Siedlungsentwicklung, Ökologie, Infrastruktur, Verkehr und - der Bedeutung des Themas entsprechend - um die Innenstadt. Die Ergebnisse der Arbeitskreissitzungen mündeten in einen Handlungskatalog, der die geplanten Maßnahmen in eine zeitliche Reihenfolge bringt und Prioritäten für ihre Realisierung setzt.

Die dritte Phase des Projektes ab Juli 2002 diente der Ausarbeitung des Programms und der Dokumentation. Sie stellt zusammenfassend die Ziele und Aussagen des Stadtentwicklungsprogramms dar, die bei der künftigen gemeindlichen Planung berücksichtigt werden sollen.

Auf eine aufwändige Bestandsaufnahme und detaillierte Datenauswertung wurde bewusst verzichtet. Stattdessen werden die wesentlichen Stärken und Schwächen für die Gesamtstadt, für die Innenstadt und für den Ortsteil Stockum benannt und bildlich dokumentiert. Vorangestellt sind die übergeordneten planerischen Rahmenbedingungen und ein kurzer Blick in die Geschichte der Stadt.

### 2.1 Übergeordnete Entwicklungsvorgaben

#### Landesplanung

Die Stadt Werne liegt am südlichen Rand des Münsterlandes im Übergang zum Ruhrgebiet inmitten des Städtedreiecks Dortmund - Münster - Hamm. Sie ist im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 11. Mai 1995 als Mittelzentrum mit 25.000 bis 50.000 Einwohnern im Versorgungsbereich ausgewiesen. Im Rahmen der Zentralörtlichen Gliederung auf Landesebene ist Werne Teil der „Europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr“, die siedlungsräumliche Grundstruktur der Stadt ist als Ballungsrandzone definiert.

Werne befindet sich durch seine Lage an der Autobahn A 1, an der Fernverbindung des Schienenverkehrs und am Datteln-Hamm-Kanal in unmittelbarer Nähe zu bedeutenden europäischen Entwicklungsachsen. Im Bezug auf die Freiraumfunktionen benennt der LEP auf Werne Stadtgebiet die Lippe als bedeutendes Gebiet für den Schutz der Natur.

Ende 2001 lebten in Werne auf einer Fläche von 7.603 ha nach Information des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik 30.779 Einwohner (mit Hauptwohnsitz), nach amtlicher Einwohnerstatistik zählte Werne 32.363 Menschen (Haupt- und Nebenwohnsitz). Der Anteil der Siedlungsfläche einschließlich Verkehrsfläche betrug knapp 20 % des gesamten Stadtgebietes. Dieser Wert liegt deutlich unter dem Kreisdurchschnitt (29 %) und auch unter dem Wert des Landes Nordrhein-Westfalen (21,5 %). Die Bevölkerungsdichte war mit 405 Einwohnern pro qkm nur etwa halb so groß wie im Kreis Unna (787 E/qkm) und klar niedriger als im Land NRW (527 E/qkm). Beide Zahlen sind Beleg für die ländlich bzw. kleinstädtisch geprägte Struktur Wernes.

## 2.2 Historische Entwicklung

### Regionalplanung

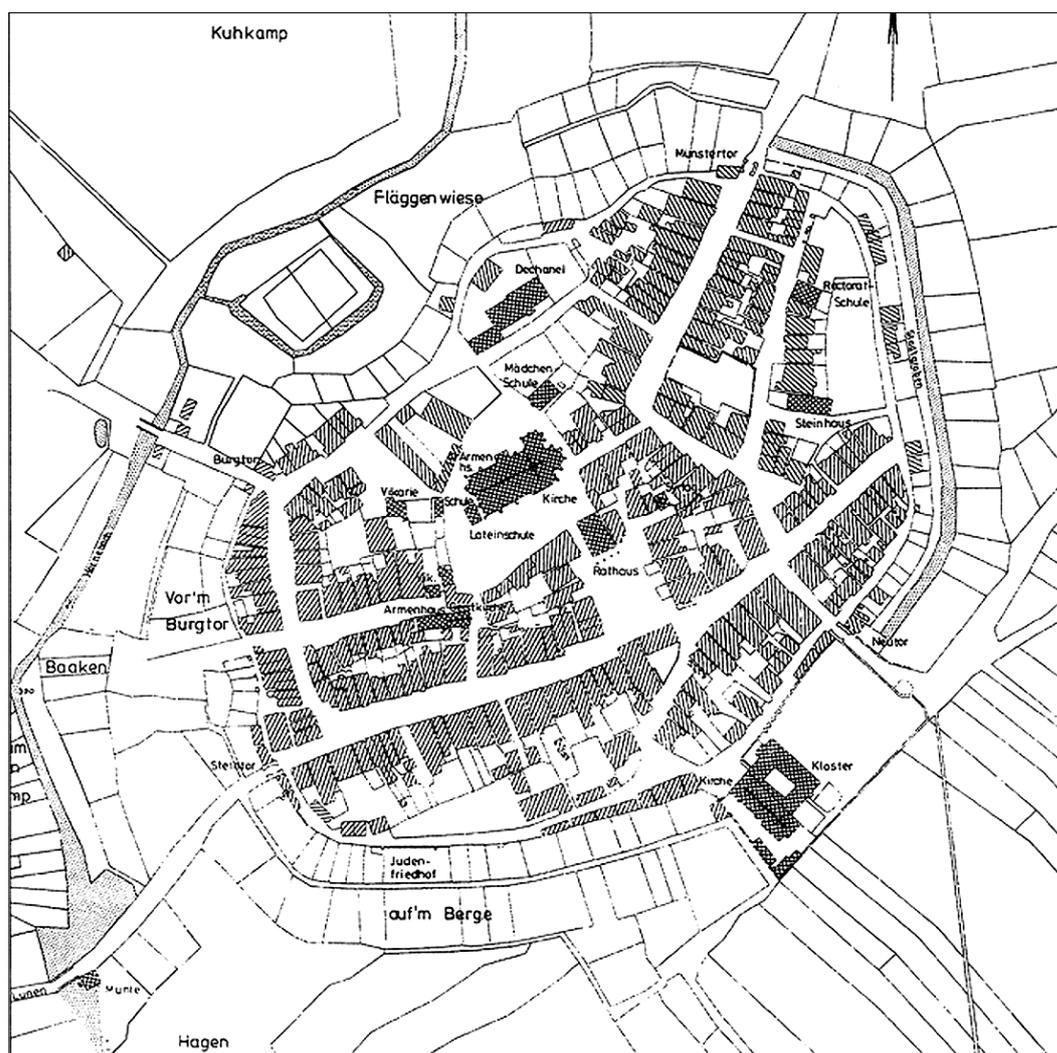
Die Ziele der Regionalplanung sind im Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund - Kreis Unna - Hamm, vom 29. Oktober 1984 formuliert.

Der Gebietsentwicklungsplan legt auf der Grundlage des Raumordnungsgesetzes des Bundes, des Landesentwicklungsprogramms und von Landesentwicklungsplänen die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung des Regierungsbezirks und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen fest. Er bildet die Grundlage für die Anpassung der Bauleitpläne der Gemeinde an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Zugleich nimmt er mit der Darstellung der regionalen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung des Naturschutzes und der Landschaftspflege die Funktion eines Landschaftsrahmenplans wahr.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, des wirtschaftlichen Strukturwandels und veränderter Ziele der Raumordnung wurde der GEP von 1984 in jüngster Zeit überarbeitet. Im Dezember 2001 wurde die Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans beschlossen, im Juli 2003 konnte das Verfahren abgeschlossen werden.

Die erste urkundliche Erwähnung Wernes stammt aus dem Jahre 834, Werne wird als kleiner Ort um eine Kapelle, der heutigen Christophorus-Kirche, genannt. Um 1302 ist diese Keimzelle der städtischen Entwicklung bereits mit Mauer und Graben gesichert. 1362 erhält Werne die Marktrechte zu Simeon und Juda, auf die das heutige Volksfest Sim-Jü zurückgeführt wird. In der Siedlung etablieren sich zwei Marktplätze: Händler und Handwerker bieten ihre Waren auf dem Marktplatz an, die Bauern aus der Umgebung nutzen den Roggenmarkt. Um 1400 nennt sich Werne Stadt und weist eine Stadtbefestigung auf. Zu Beginn des 15. Jh. entstehen die Stadttore, 1512 beginnt der Bau des Rathauses, das noch heute den Marktplatz

*Urkataster von 1822*



dominiert. Bis ins 19. Jh. vollzieht sich die Entwicklung der Stadt innerhalb der Befestigungsanlagen (*siehe Urkataster von 1822*).

Zum Ende des 19. Jh. setzt auch in Werne die Industrialisierung ein. Bereits 1873 erfolgen im Stadtgebiet Probebohrungen nach Kohlevorkommen. Doch trifft man zunächst „nur“ auf eine Thermalquelle. Werne wird zum Thermalbad, für kurze Zeit blüht der Kurbetrieb auf. 1899 nimmt die Zeche Werne ihren Betrieb auf, die Solequellen versiegen. Der Standort wird rasch ausgebaut, zeitweise sind bis zu 4.000 Menschen auf der Zeche beschäftigt. Diese Entwicklung zieht einen schnellen Anstieg der Einwohnerzahl nach sich, Siedlungserweiterungen über die alten Stadtgrenzen hinweg sind die Folge. 1913 beginnt der Bau der Bahnstrecke Dortmund-Münster, die erst 1928 fertiggestellt werden kann. Werne ist nun an das überregionale Schienennetz angeschlossen.

Während der Kriegsjahre wird der historische Stadtkern nicht in Mitleidenschaft gezogen, und so bleiben seine mittelalterlichen Strukturen erhalten. Nach dem Krieg verstetigt sich die Siedlungsentwicklung, Werne wächst kontinuierlich. In den 70er Jahren beginnt die Sanierung der Innenstadt. Mit der Umwandlung weiterer Bereiche in eine Fußgängerzone und der Anlage des Moormannplatzes werden neue attraktive Aufenthaltsbereiche geschaffen. Trotz einiger Flächensanierungen bleibt die historische Bausubstanz weitgehend erhalten, bis heute ist der mittelalterliche Stadtgrundriss deutlich ablesbar.

1975 verändert die kommunale Gebietsreform das Werne Stadtgebiet: Die Gemeinde Stockum mit den Bauernschaften Wessel und Horst werden Teil der Stadt Werne. Im gleichen Jahr schließt die Zeche ihre Tore. Durch den raschen Aufbau einer breit gefächerten klein- und mittelständischen Wirtschaftsstruktur ist der Strukturwandel inzwischen abgeschlossen, Werne ist heute attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort.

## 2.3 Stärken-/Schwächen-Analyse Gesamtstadt

### Siedlungsstruktur

Die Stadt Werne setzt sich zusammen aus der Kernstadt Werne und dem Ortsteil Stockum (siehe Bestandsplan Gesamtstadt). Hinzu kommen als kleinere räumliche Einheiten die Siedlungen Horst und Langern sowie zahlreiche Bauernschaften.

Die Kernstadt ist - als Ergebnis eines weitgehend konzentrischen Wachstums - durch eine sehr kompakte Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Der historische Stadtkern ist Siedlungsmittelpunkt der Gesamtstadt, die einen Radius von nur zwei Kilometern hat. Werne kann damit ohne Zweifel als „Stadt der kurzen Wege“ bezeichnet werden.

Innerhalb des Siedlungsraums gibt es viele ungenutzte „Restflächen“ wie etwa die Bereiche zwischen

- Bellingheide, Landwehrstraße und Bahntrasse,
- Lohstraße, Fürstenhof, Ackerstraße und Münsterstraße (B 54),
- Grote-Dahl-Weg, Ostring und Sportplatz oder
- Vinzenzstraße und Brink.

Auffällig sind auch die „Siedlungsfinger“ an der Selmer Landstraße und der Horster Straße und die Streusiedlungen/Siedlungsansätze an der Brachtstraße, Pagensstraße, Varnhöveler Straße und Lünener Straße.

Charakteristisch für die Siedlungsstruktur der Kernstadt ist eine stark ausgeprägte Nord-Süd-Grünachse mit Hornebach und Grüninseln am Altenheim St. Katharina, Steintorpark und Stadtpark. Dagegen ist die Ost-West-Grünachse zwischen Sportzentrum Dahl und Stadtwald schwächer ausgebildet und lückenhaft. Der Piepenbach als wichtiges Gliederungselement im Nordwesten ist im Gegensatz zur Horne nur noch in Ansätzen erlebbar.

Weiteres strukturelles Merkmal ist - historisch bedingt - die starke Durchmischung von Wohn- und Gewerbegebieten (Gemengelage), die zum Teil erhebliche Nutzungskonflikte und Einschränkungen der Wohn- und Wohnumfeldqualität mit sich bringt. Im Gegensatz zu vielen anderen Gemeinden gibt es in Werne aber nur eine großflächige Einzelhandelseinrichtung in peripherer Lage, die im Wettbewerb zum Einzelhandelsangebot in der Innenstadt steht.

Die Übergänge zwischen Stadt und Landschaft sind kaum gestaltet, prägnante Ortsränder nicht vorhanden. Auch die Stadteingänge sind wenig markant: Fast alle Zugänge sind gewerblich geprägt. Dadurch sind Erscheinungsbild und Außenwirkung der Stadt stark beeinträchtigt.

Als städtebaulich besonders hochwertige Bereiche sind zu nennen:

- der historische Stadtkern mit seiner kleinteiligen Parzellenstruktur (siehe Kapitel 2.4),
- das ehemalige Zechengelände Werne 1/2 mit historischer Bausubstanz (Gebäudeensemble) und Baumbestand im nördlichen Teil,
- die Arbeitersiedlung Horster Straße/Ostkamp/Bergstraße/Eick, die - im Gegensatz zur Zechensiedlung an der Lippestraße - ihr charakteristisches Erscheinungsbild weitgehend erhalten konnte,
- der denkmalgeschützte Bahnhof, der mit Vorplatz, Baumkarree und Alleezufahrt eine äußerst attraktive städtebauliche Situation bildet, und
- die Bauernschaft Wessel mit zahlreichen prägenden, historisch wertvollen Hoflagen.

Während der historische Stadtkern weitgehend intakt ist, sind das Zechengelände und der Bahnhof dringend sanierungsbedürftig.



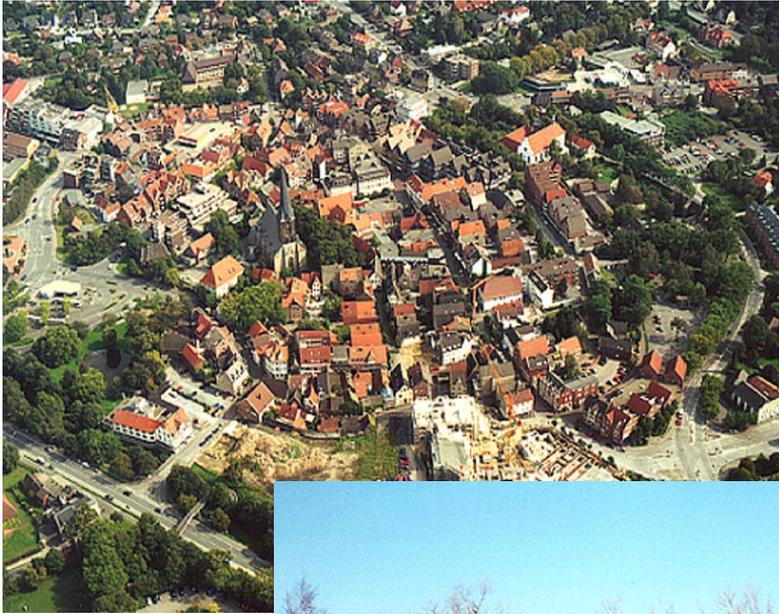


## Bestand

- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Sondergebiet
- Öffentliche Einrichtung
- Parkplatzfläche
- Öffentliche Grünfläche
- Waldfläche
- Wasserfläche

## Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003



Der historische Stadtkern von Werne als Siedlungsmittelpunkt: kompakt, vielfältig und noch klar ablesbar

Ungenutzte „Restfläche“ im Bereich zwischen Baaken und Bellingheide



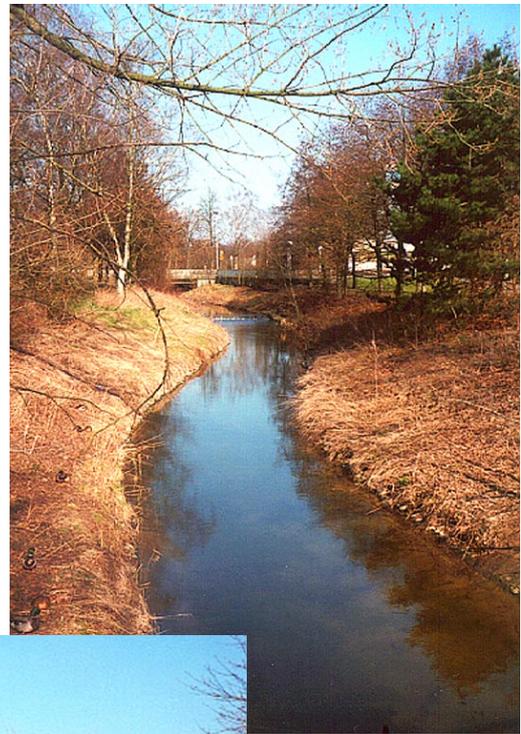
Zentrales Element der innerstädtischen Nord-Süd-Grünachse: der Hornebach

Fehlende Ortsrandgestaltung am Bellingholz / „harter“ Übergang zwischen Stadt und Landschaft



Blick von Westen über das Zechengelände mit altem Baumbestand und historischem Gebäudeensemble

Einzigartige städtebauliche Situation: der denkmalgeschützte Bahnhof mit Vorplatz



Städtebaulich problematisch sind vor allem die Hauptverkehrsachsen: die Kamener Straße zwischen Südring und Neutor, die gesamte Stockumer Straße, die Freiherr-vom-Stein-Straße/Hansaring zwischen Kamener Straße und Lippestraße und der Straßenzug Penningrode/Ovelgönne. In Stockum stellt die Werner Straße eine erhebliche Zäsur dar.

### **Landschaft**

Der Naturraum „Werner Berg- und Hügelland“, dem das Stadtgebiet zugerechnet wird, ist eine kleinteilig und vielfältig gegliederte Kulturlandschaft mit hohen ökologischen Qualitäten und einem hohen Freizeitwert. Die Landschaft ist geprägt durch zahlreiche Hoflagen mit charakteristischen Freiraumstrukturen (Obstwiesen, Kopfweiden, Hofbäume, Hecken, Teiche, Gärten).

Die Lippe mit ihren Auen, Weiden und Altwassern ist zentrale ökologische Achse des Landschaftsraums und vor allem aus klimatökologischer Sicht von besonderer Bedeutung. Wesentliche Teile davon sind als Flora-Fauna-Habitat-(FFH) und Naturschutzgebiete ausgewiesen. Neben der Lippe gliedern zahlreiche andere Fließgewässer die Landschaft. Hornebach, Weihbach, Hustebecke, Funne u. a. befinden sich aber durch Begradigung, Ausbau im Regelprofil, Verrohrung und/oder fehlende Ufersäume zum Teil in naturfernem Zustand. Das Gewässersystem wird ergänzt durch etwa 230 Kleingewässer bzw. Feuchtbiotope, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen.

Die besondere ökologische Wertigkeit des unbesiedelten Bereichs wird durch entsprechende Schutzgebietsausweisungen dokumentiert. Im Außenbereich befinden sich 5 FFH-Gebiete, 6 Naturschutzgebiete, 14 Landschaftsschutzgebiete, 49 Naturdenkmale und 126 geschützte Landschaftsbestandteile.

### **Verkehr**

Werne ist durch die Autobahn A 1 (mit Anbindung an die Autobahnen A 2 und A 44) und die Bundesstraßen B 54 und B 233 sehr gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die Stadt verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz, das einen weitgehend reibungslosen Ablauf des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) garantiert. Zentrales Defizit im Straßennetz ist die fehlende Nord-West-Tangente (L 518 n). Größere Probleme in der Verkehrsabwicklung gibt es nur im Kreuzungsbereich Südring/Kamener Straße und an der Jockenhöfer-Kreuzung (in Bergkamen-Rünthe). Hohe Lkw-Anteile (zum Teil über 15 %) sind auf der B 54, B 233 und L 507 im Bereich Penningrode/Ovelgönne sowie - bedingt durch die Erschließung des Gewerbegebiets Wahrbrink - auf der Hermann-Löns-Straße zu verzeichnen.

Fast alle Hauptverkehrsstraßen sind städtebaulich nicht integriert. Kamener Straße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Hansaring, Penningrode, Lünener Straße, Münsterstraße und Stockumer Straße sind stark befahren und bringen erhebliche Beeinträchtigungen des Umfeldes durch Lärm und Abgase mit sich. Problematisch sind auch zum Teil hohe Geschwindigkeiten, fehlende Querungsmöglichkeiten und die damit verbundenen Sicherheitsgefährdungen. Zudem fällt auf, dass zahlreiche Wohnstraßen überdimensioniert, nicht ausgebaut und/oder kaum begrünt sind (z.B. Kastanienstraße, Münsterfort, Jahnstraße).

Der ÖPNV spielt in Werne bislang nur eine untergeordnete Rolle. Wichtige Ziele mit überregionalem Einzugsbereich wie etwa das Natur-Solebad, der Bahnhof, das Krankenhaus oder das Gewerbegebiet Wahrbrink sind seit Januar 2003 mit dem ÖPNV erreichbar. Der Busbahnhof mit Gaststätte und Kiosk am nördlichen Rand der Innen-

Zentrale ökologische Achse am südlichen Rand des Stadtgebietes: die Lippe mit Auen, Weiden und Altwassern



Eines von zahlreichen Feuchtbiotopen im Stadtgebiet: Teich in Wessel



Sichere Radverkehrsführung an einer breiten Straße: Bordsteinradweg an der Bahnhofstraße



Die Kamener Straße (B 233): wie viele andere Hauptverkehrsstraßen städtebaulich nicht integriert

Blick über den Wahrbrink. Das Gewerbe- und Industriegebiet ist nahezu komplett belegt

stadt ist zwar nahezu optimal gelegen, gestalterisch aber mangelhaft und ohne Aufenthaltsqualität. Die Bushaltestellen im Stadtgebiet befinden sich überwiegend in desolatem Zustand, zum Teil ist kein Witterungsschutz vorhanden.

Die Werner Siedlungsstruktur und Topografie bieten beste Voraussetzungen für Fußwege und Radfahrten. Die Innenstadt verfügt über eine attraktive Fußgängerzone. Der Horne-Grünzug stellt eine wichtige Fußwegeachse dar, die aber nicht durchgängig begehbar ist. Das Radwegnetz ist insgesamt gut ausgebaut, weist aber Lücken auf. An verschiedenen innerörtlichen Knotenpunkten ist keine gesicherte Radverkehrsführung gegeben.

### **Wirtschaft**

Bis Mitte der 70er Jahre prägten der Bergbau und die Montanindustrie das Wirtschaftsleben der Stadt. Nach Schließung der Zeche Werne I/II im Jahr 1975 entstanden unter dem Druck einer stark gestiegenen Arbeitslosigkeit an zahlreichen Standorten im Stadtgebiet neue Gewerbeflächen. Inzwischen hat Werne den Strukturwandel erfolgreich vollzogen, die Stadt ist heute ein attraktiver und zukunftsorientierter Unternehmensstandort. Die stark mittelständisch geprägte Wirtschaft ist durch einen gesunden Branchenmix gekennzeichnet. Zahlreiche leistungsfähige und innovative Betriebe mit internationalen Verbindungen haben ihren Sitz in der Lippestadt. Zu nennen sind vor allem die Unternehmen AB Elektronik (905 Beschäftigte), IKEA (762), RWE/Gersteinwerk (240), Klingele (183), Böcker (181), Steinweg (144), Uniferm (140) und Icopal (104) (Stand Februar 2003).

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Arbeitsplätze in Werne) ist seit Jahren positiv. Sie stieg von 6.094 im Jahr 1980 auf 8.659 im Jahr

2001 (+42,1 %). Die Arbeitslosenquote lag im Juni 2002 bei 11,3 % (Kreis Unna 13,6 %).

Auf das gesamte Stadtgebiet verteilt gibt es zurzeit 15 gewerbliche Standorte. Betriebserweiterungen sind hier wegen spezieller Standortanforderungen der Betriebe, fehlender Flächenverfügbarkeit und Immissionsproblemen (z.B. Zeche, Wahrbrink) vielfach nicht mehr möglich. Hierdurch ergibt sich ein starker Verlagerungsbedarf.

Die bestehenden Gewerbe- und Industriegebiete sind nahezu komplett belegt. Größere gewerbliche Einheiten stehen nur im neu erschlossenen „Nordlippepark“ zur Verfügung. Dieser bietet durch seine Nähe zur Autobahn immense Vorteile gegenüber den übrigen Gewerbegebieten der Stadt. Im Bestand sind erhebliche ökologische und gestalterische Defizite festzustellen. Das Erscheinungsbild der „alten“ Standorte ist insgesamt wenig repräsentativ (fehlende Adresse).

### **Einzelhandel**

Die Situation des Werner Einzelhandels ist im Gutachten der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) vom Dezember 2000 eingehend analysiert. Daher sind hier nur die wichtigsten Aussagen wiedergegeben:

Der Einzelhandelsbesatz in Werne (Stand Juni 2000) umfasst 205 Betriebe mit 48.130 qm Verkaufsfläche und 113,4 Mio. € Umsatz. Davon entfallen auf die Innenstadt 118 Betriebe (58 %), eine Verkaufsfläche von 16.390 qm (34 %) und eine Umsatzleistung von 51,9 Mio. € (46 %). Für die restliche Kernstadt liegen die Zahlen bei 32 % der Betriebe, 61 % der Verkaufsfläche und 46 % des Umsatzes, für Stockum bei 8 % der Betriebe, 4 % der Verkaufsfläche und 8 % des Umsatzes. Die Kernstadt Werne übernimmt damit gesamtstädtische und übergemeindliche

Versorgungsfunktionen, der Einzelhandel in Stockum dient primär der Nahversorgung.

In der Stadt steht ein Kaufkraftpotenzial von 151,3 Mio. € zur Verfügung, von dem der ortsansässige Einzelhandel nur etwa 59 % bindet. Dies liegt einerseits an der Nähe zu den Oberzentren Dortmund und Münster, andererseits an den großflächigen Einzelhandelseinrichtungen in direkter Nachbarschaft (Bergkamen und Hamm). Wenngleich die regionale Wettbewerbssituation für Werne äußerst schwierig ist, könnte mehr Kaufkraft am Ort gebunden werden.

Die Einkaufsstadt Werne bezieht ihre Ausstrahlungskraft durch ihre Angebotsvielfalt, die räumliche Konzentration der Betriebe und ihre Nutzungsvielfalt. Angebotsdefizite gibt es zurzeit vor allem in den Bereichen Nahrungs- und Genussmittel, Bekleidung/Schuhe/Sport und Elektrowaren.

Durch die aktuell schwierige wirtschaftliche Lage und den extremen Konkurrenzkampf im Einzelhandel besteht die Gefahr zunehmender Leerstände. Obwohl der Anteil der Eigentümer geführten Betriebe („Lokalmatadore“) im Werner Einzelhandel vergleichsweise hoch ist, drängen immer mehr Filialisten in das Stadtzentrum. Damit verbunden ist die Sorge, dass die Innenstadt ihr unverwechselbares Gesicht verliert.

Zentrale Botschaft des Gutachtens ist die Empfehlung, die gesamtstädtische Verkaufsfläche um 3.000 qm bis 2005 und weitere 2.500 qm bis 2010 auszuweiten, um die Angebotssituation zu verbessern. Die Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente muss an städtebaulich integrierten Standorten erfolgen, um Synergieeffekte mit bestehenden Betrieben zu nutzen und

vorhandene Geschäftszonen aufzuwerten. Konkret wird empfohlen, ein großflächiges SB-Warenhaus mit Magnetfunktion in der Innenstadt anzusiedeln und eine Ausweitung des Warensortiments in verschiedenen anderen Bereichen vorzunehmen.

### **Freizeit/Tourismus**

Die Stadt Werne verfügt mit dem einzigartigen Natur-Solebad, ihrem attraktiven historischen Stadtkern, Sim-Jü - dem größten Volksfest an der Lippe, ihrer intakten Landschaft (Münsterländische Parklandschaft, Cappenberger Wald mit Schloss, Lippeauen) und der Nähe zum Ruhrgebiet im Freizeit- und Tourismusbereich über große Potenziale, die bei Weitem nicht ausgeschöpft sind. Die Angebote sind bislang nur in Ansätzen vernetzt. So sind etwa die beiden wichtigsten touristischen Anziehungspunkte der Stadt, das Natur-Solebad und der historische Stadtkern, nur unzureichend miteinander verknüpft. Zudem sind die touristischen Ziele in der Kernstadt kaum beschildert.

Das gastronomische Angebot Wernes ist vielfältig, dabei hat die Außengastronomie einen relativ hohen Stellenwert. Defizite gibt es im Bereich der Erlebnisgastronomie und bei Einrichtungen für Jugendliche.

Die Tourismusbranche hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt: Die Zahl der Gäste stieg von gut 12.000 im Jahr 1999 über 13.400 in 2000 (+ 11,5 %) auf 15.100 im Jahr 2001 (+ 12,7 %). Entsprechend verlief die Zunahme der Übernachtungen: Von knapp 21.900 im Jahr 1999 über 24.900 in 2000 (+ 13,8 %) auf 30.500 im Jahr 2001 (+ 22,5 %). Die mittlere Aufenthaltsdauer stieg damit von 1,8 auf 2,0 Tage. Nach den bisher vorliegenden Zahlen für 2002 (Januar bis November) ist weiterhin ein Wachstum zu verzeichnen.

Das Beherbergungsangebot in Werne umfasst sieben Hotels mit 239 Betten, ein Hotel Garni mit 30 Betten und einen Gasthof mit 9 Betten (zum Vergleich: Lünen 500 Betten, Bönen 13 Betten). Die durchschnittliche Bettenauslastung liegt zurzeit bei 31,7 % (zum Vergleich: Kamen 39,6 %, Selm 14,8 %).

Die Übernachtungszahlen in Werne sind künftig deutlich steigerungsfähig, auch wenn für die Tourismusbranche insgesamt sinkende Umsatzzahlen prognostiziert werden. In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass erhebliche Zuwächse in der Vermarktung der verschiedenen touristischen Angebote festgestellt werden können. Dies gilt für die Vermittlung von Unterkünften wie auch für die Teilnahme an Fahrradtouren.



*Die intakte Landschaft bietet ideale Voraussetzungen für den Wochenend- bzw. Kurzurlaub*

*Touristisches Aushängeschild der Stadt: das Natur-Solebad mit über 700.000 Besuchern im Jahr*

*Sim-Jü Ende Oktober: jährlicher Veranstaltungshöhepunkt mit überregionaler Ausstrahlung*

## 2.4 Stärken-/Schwächen-Analyse Innenstadt

Die Werner Innenstadt wird begrenzt durch die Münsterstraße und den Steintorpark im Westen, die Kurt-Schumacher-Straße im Süden, Wienbreite und Schulstraße im Osten und die Straße Heckgeist im Norden. Die genaue Abgrenzung, die dem im Juni 2002 festgesetzten Stadterneuerungsgebiet entspricht, ist dem Übersichtsplan zu entnehmen (*siehe Übersichtsplan Innenstadt*).

### Nutzungsstruktur

Die Innenstadt von Werne ist ein historisch gewachsenes Zentrum mit einem sehr breiten Nutzungsspektrum. Diese Vielfalt und Multifunktionalität garantiert Lebendigkeit und Urbanität. Neben Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen (Einzelhandel mit differenziertem Warenangebot, Banken, Sparkassen und Ärzte) sind zahlreiche öffentliche Einrichtungen zu finden: Stadthaus, Polizei, Feuerwehr, Stadtmuseum, Stadtbücherei und ein Kindergarten, am Rand der Innenstadt befinden sich zudem das Alte Amtsgericht (Stadthaus II), eine Realschule, eine Hauptschule, ein Berufskolleg, ein Altenwohnheim, ein Kindergarten, das Jugendzentrum Rapunzel und das Natur-Solebad. Hinzu kommen kirchliche Einrichtungen (Kath. Kirche St. Christophorus, Kloster), Bildungseinrichtungen (Wienbredeschule, Volkshochschule, Familienbildungsstätte), Kultur- und Freizeitstätten (Kolpinghaus, Altes Rathaus, Kino) sowie gastronomische Einrichtungen und Hotels. Darüber hinaus ist die Innenstadt auch wichtiger Wohnstandort - hier leben etwa 1.200 Menschen - und Arbeitsplatzschwerpunkt. Schließlich hat der Stadtkern mit Horne-Grünzug, Moormannteich und Steintorpark auch eine bedeutende Funktion für die Naherholung.

### Raumstruktur

Der historische Stadtkern weist hohe stadträumliche Qualitäten auf. Attraktive Straßen- und Platzräume mit hoher Aufenthaltsqualität und interessante Raumfolgen mit einem spannungsvollen Wechsel aus Enge und Weite erzeugen eine spezifische Atmosphäre. Raumwirksam sind vor allem der Marktplatz als zentraler Veranstaltungsort und Bühne (Wochenmarkt, Kulturveranstaltungen), Kirchhof und Roggenmarkt mit jeweils geschlossener Randbebauung und der im Rahmen der Stadtkernsanierung Anfang der 80er Jahre entstandene Moormanplatz. Erwähnenswert sind aber auch die kleineren Plätze bzw. Straßenaufweitungen, wie etwa in der Bonenstraße oder vor dem Kloster an der Südmauer, und verschiedene kleine Gässchen mit kleinteiliger Bebauung (z.B. Westmauer, Südmauer, Am Stadtgraben).

Neben diesen außergewöhnlichen Qualitäten sind verschiedene Mängel nicht zu übersehen. Primär ist hier die in weiten Teilen unzureichende Gestaltung des öffentlichen Raums zu nennen (uneinheitliche, teils überalterte Pflasterung, Hochbeete, heruntergekommene Blumenkübel, Bänke und Abfallbehälter). Stadträumliche Defizite bestehen auch durch Baulücken und eine mangelnde Gestaltung der Eingänge zur Innenstadt. Besonders problematisch sind

- der nördliche Rand des historischen Stadtkerns mit Schlot, Konrad-Adenauer-Platz, Busbahnhof und Tiefgarage am Roggenmarkt,
- die Innenstadtzugänge Am Neutor, an der Burgstraße und Am Griesetorn,
- die östliche Bebauung der Alten Münsterstraße zwischen Bült und Wienbreite und
- der Bereich Burgstraße/Kleine Burgstraße.



### Baustruktur

Die Werner Innenstadt zeigt ein weitgehend geschlossenes Erscheinungsbild ohne größere Maßstabsbrüche. Von den rund 100 Baudenkmalern der Stadt liegen etwa 60 im historischen Stadtkern. Bedeutendste Sehenswürdigkeiten sind die Kath. Kirche St. Christophorus aus dem 15. Jh., das Rathaus am Markt von 1512/1561, das Alte Steinhaus (um 1400), das Kapuzinerkloster (1677/80) und das Alte Amtshaus (1691). Historisch bedeutsam sind zudem die Kirchhof- und die Marktplatzbebauung, verschiedene Gebäude am Roggenmarkt mit dem ältesten Fachwerkhäus Wernes von 1486, Reste der historischen Stadtmauer (15. Jh.) und der Judenfriedhof (ab 1698). Der Reiz des Stadtbilds besteht in der Mischung von Gebäuden unterschiedlichster Epochen. So sind neben den genannten Bauwerken auch interessante Gebäude aus dem 20. Jh. zu finden (z.B. Steinstraße 14, Markt 24 oder Magdalenenstraße).

Die Bausubstanz befindet sich insgesamt in einem guten baulichen Zustand. Beeinträchtigungen des Stadtbilds ergeben sich durch einzelne unmaßstäbliche Gebäude und verschiedene Leerstände. Im Hauptgeschäftsbereich sind starke Verunstaltungen der Gebäude durch unpassende Schaufenster im Erdgeschoss, großformatige und farblich aggressive Vordächer und Werbeanlagen zu erkennen.

### Grünstruktur

Der ehemals komplett vorhandene grüne Ring um den historischen Stadtkern ist heute nur noch im Westen und Süden erlebbar (Horne-Grünzug, Baumreihe/Allee Kurt-Schumacher-Straße), im Osten und Norden dagegen nicht. Bedeutende „Grüninseln“ in der Innenstadt sind Moor- mannteich, Roggenmarkt, Kirchhof, Klostergarten und Judenfriedhof. Der Steintorpark westlich der B 54 wirkt vernachlässigt und ist durch die Bundesstraße vom historischen Stadtkern abgeschnitten.

Ökologische Defizite sind aber auch im nördlichen Teil der Innenstadt festzustellen: Der gesamte Bereich zwischen Busbahnhof, Schlot und Postgelände ist überwiegend versiegelt und kaum begrünt.

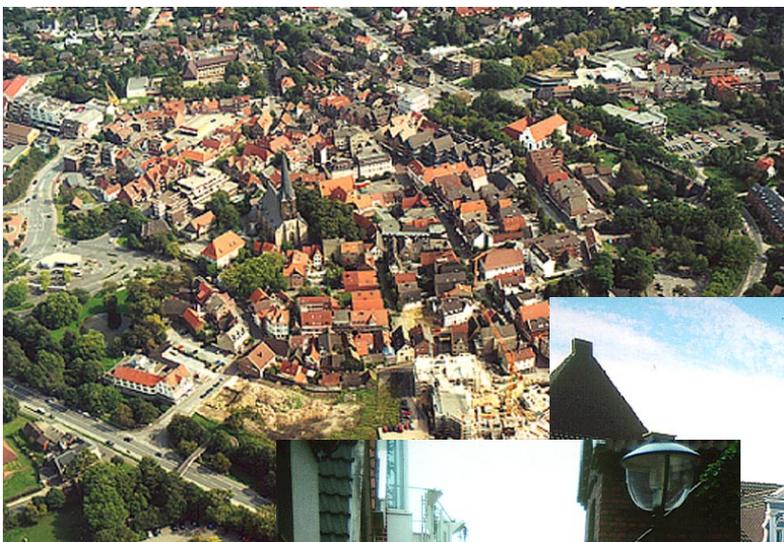
Die Horne, die in der Stadt aus klimatischer Sicht eine große Bedeutung hat, ist zwischen Hansaring und Steinstraße stark beeinträchtigt: Ein gerader Verlauf, fast stehendes, trübes Wasser, Uferverbau, Müll im Wasser und in den Uferandbereichen kennzeichnen das Gewässer.

### Verkehr

Die Innenstadt ist für alle Verkehrsarten sehr gut erreichbar. Der Ziel- und Quellverkehr verteilt sich relativ gleichmäßig auf das vorhandene Straßennetz. Dieses gliedert sich in vier Kategorien:

- Hauptverkehrsstraßen sind die Kurt-Schumacher-Straße (L 507) mit 11.800 bis 13.100 Kfz/Tag und die Münsterstraße/B 54 mit 4.400 bis 4.900 Kfz/Tag (zwischen Lünener Straße und Konrad-Adenauer-Platz).
- Als Verkehrsstraßen mit Erschließungsfunktion sind der Straßenzug Am Neutor/Bült/Konrad-Adenauer-Platz mit 7.300 bis 8.700 Kfz/Tag und die Alte Münsterstraße mit 4.800 bis 4.900 Kfz/Tag (zwischen Bült und Wienbreite) einzustufen.
- Die Burgstraße mit 1.500 bis 1.600 Kfz/Tag, der Roggenmarkt mit 1.100 bis 1.700 Kfz/Tag, die Südmauer mit 1.800 Kfz/Tag und Heckhof/Heckgeist mit 700 bis 1.200 Kfz/Tag sind als Anliegerstraßen einzuordnen.
- Alle übrigen Straßen und Plätze in der Innenstadt sind Fußgängerzone oder verkehrsberuhigte Bereiche.

Das Zentrum verfügt über 958 öffentlich zugängliche Stellplätze (ohne Anwohnerparkplätze und private Firmenparkplätze), die sich gut zugeordnet am Rand der Innenstadt befinden. Die Parkplätze sind allerdings auf insgesamt 20 Standorte ver-



Die Innenstadt von Werne: historisch gewachsen, vielfältig und lebendig

Attraktiver Platz mit hoher Aufenthalts- und Erlebnisqualität: der Marktplatz im Herzen der Stadt

Malerisches Gässchen am Rand des historischen Stadtkerns: die Westmauer mit kleinteiliger Bebauung



Der nördliche Rand des historischen Stadtkerns: durch bauliche Mängel und gestalterische Defizite gekennzeichnet



Stadträumliche und -gestalterische Defizite durch fehlende Raumkante: Parkplatz Am Neutor



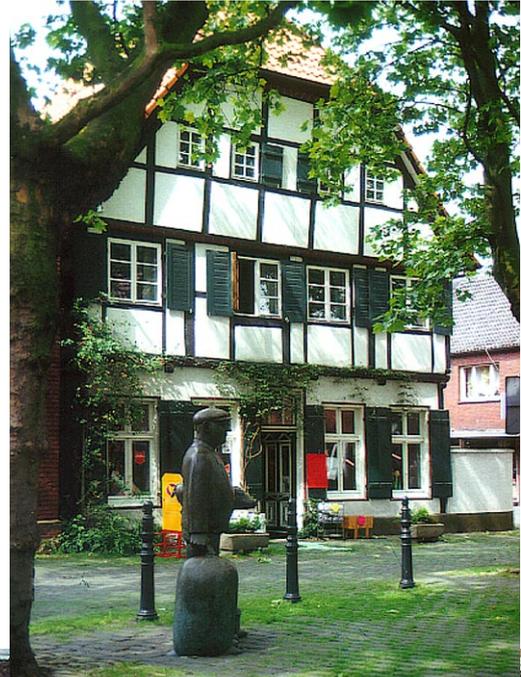
Die Fußgängerzone ist „in die Jahre gekommen“, der öffentliche Raum in weiten Teilen erneuerungsbedürftig

Eines der bedeutendsten Baudenkmäler Wernes: das Alte Steinhaus am Moormanplatz (um 1400) mit markantem Staffelgiebel

Fremdkörper in der Stadtlandschaft: klotzige Bebauung an der Alten Münsterstraße



Am Roggenmarkt ist historisch wertvolle Bausubstanz durch mehrere Leerstände gefährdet



Die Allee an der Kurt-Schumacher-Straße markiert die Grenze des historischen Stadtkerns



Starke Verunstaltungen durch Schaufenster"gestaltung", nicht angepasstes Vordach und aggressive Werbung

Abweisend, dunkel und dreckig: die Tiefgarage unter der Innenstadt



Durch den Bült von der Innenstadt „abgehängt“: die Bebauung beidseits der Ostmauer



Die Münsterstraße: ein breites Asphaltband trennt Innenstadt und Horne von den westlichen angrenzenden Siedlungsbereichen



## 2.5 Stärken-/Schwächen-Analyse Stockum

teilt, wodurch ein starker Parksuchverkehr entsteht. Die einzige öffentliche Tiefgarage liegt zwar sehr zentral, ist aber dunkel und in einem schlechten Zustand. Sie wird daher insbesondere von Frauen als Angst-raum empfunden und kaum genutzt.

Auch mit dem ÖPNV ist die Innenstadt bestens erreichbar, der Busbahnhof ist direkt an den Hauptgeschäftsbereich angebunden. Für Radfahrer stehen an verschiedenen Standorten Fahrradstellplätze bereit, allerdings sind diese zum Teil nicht ausreichend.

Im Rahmen der Stadtkernsanierung sind im Zentrum attraktive und sichere Fußgängerbereiche entstanden, die eine angenehme Einkaufsatmosphäre schaffen und zum Verweilen einladen. Durch die vielen Plätze und Gassen ist ein durchgängiges Fußwegenetz vorhanden.

Der Ortsteil Stockum ist als typisches Straßendorf entstanden und heute noch stark ländlich geprägt. Im Gegensatz dazu ist das RWE Gerstein-Werk mit seinen drei markanten Türmen und Schornstein weit- hin sichtbares „Wahrzeichen“ des Ortes.

Wie die Kernstadt ist auch Stockum durch eine kompakte Siedlungsstruktur gekennzeichnet (*siehe Bestandsplan Gesamtstadt*). Der Siedlungsraum ist überwiegend stark durchgrünt, die Ortsränder sind mit wenigen Ausnahmen als „weiche“ Übergänge zwischen Stadt und Landschaft ausgebildet. Die Ortseingänge sind klar identifizierbar: der „Autobahntunnel“ im Westen, der „Grüngürtel“ mit Stockumer Hof im Osten, Knüvenstraße und Mühlenstraße im Norden und der Sandbochumer Weg im Süden.

Stockum besitzt zwei Versorgungsschwerpunkte:

- den Bereich In der Eika/Brucknerstraße mit Aldi, Edeka, Sparkasse, Volksbank, Metzgerei, Schreibwaren (mit Post-agentur), Boutique, Spielwaren, Friseur, Sonnenstudio, Getränkemarkt, Restaurant und Imbiss und
- den Bereich Panhoffweg/Boymerstraße mit Schlecker, Gaststätte, Bäckerei, Café, Bauernladen, Autohandel, Motorradhandel und Kiosk.

Beide „Zentren“ sind unzureichend gestaltet und lassen jegliche Aufenthaltsqualität vermissen.

Mit Schule, Kindergarten, Kirchen, Friedhof, Nahversorgungseinrichtungen, Panhoff-Stiftung, Altem Bahnhof, Gemeindezentrum, Bürgerhaus und Bodelschwinghaus mit Bezirksverwaltungsstelle ist Stockum infrastrukturell gut ausgestattet. Auch das Freizeit- und Erholungsangebot ist vielfältig. Neben einem Freibad und einem Lehrschwimmbecken sind ein Sportplatz und eine Turnhalle sowie ein Freizeitpark, verschiedene Grünanlagen (z.B.



Die Stellplätze für den Kfz-Verkehr – hier die Parkfläche Am Griesetorn – sind der Innenstadt gut zugeordnet

Versorgungsschwerpunkt I im Bereich In der Eika/ Brucknerstraße: unattraktive Asphaltwüste an der Werner Straße



Versorgungsschwerpunkt II im Bereich Panhoffweg/Boymerstraße: die Nutzungen beidseits der Werner Straße sind nicht miteinander verknüpft



Stockum ist infrastrukturell gut ausgestattet: Blick in die Kirchstraße mit Schule und kath. Kirche



Auch das Freizeit- und Erholungsangebot ist vielfältig: neue Bürgermeister-Abel-Turnhalle südlich der Bahntrasse



Die Werner Straße ist städtebaulich nicht integriert



Eine Umgestaltung ist dringend erforderlich

Eika-Wäldchen) und Rad- und Wanderwege an der Lippe zu finden.

Zentrales Problem Stockums ist zurzeit noch die Werner Straße. Die Hauptverkehrsachse zerschneidet den Ort in west-östlicher Richtung. Sie ist mit rund 9.500 Kfz/Tag belastet und städtebaulich nicht integriert. Überhöhte Geschwindigkeiten und in weiten Teilen fehlende Querungsmöglichkeiten führen zu starken Belastungen des Straßenumfeldes und erheblichen Sicherheitsgefahren.

Problematisch sind auch die Emissionsbeeinträchtigungen durch die Autobahn A 1, insbesondere im Wohnbereich Nienland-Nord. Daneben existieren Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe und Wohnen durch Gemengelagen, die sich historisch bedingt im Ort entwickelt haben.

## 3.1 Siedlungsentwicklung

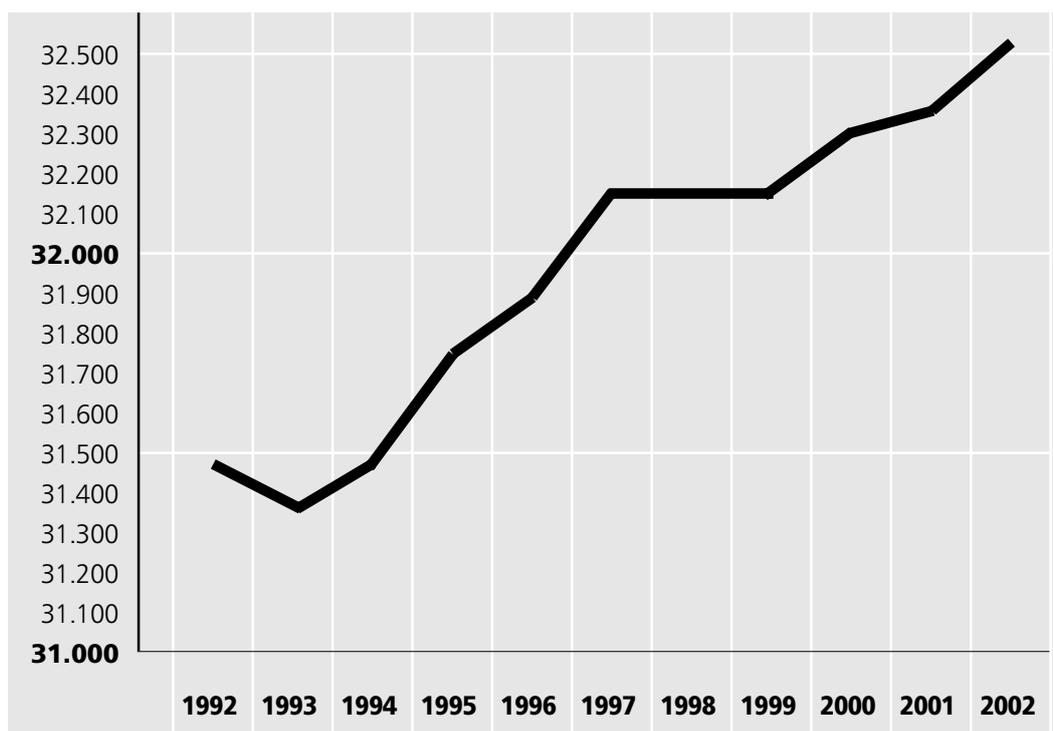
Im Folgenden werden die einzelnen Bausteine des Stadtentwicklungsprogramms näher beschrieben.

### 3.1.1 Bevölkerung

#### Vergangenheitsentwicklung

Gemäß amtlicher Einwohnerstatistik zählt Werne zurzeit 32.528 Einwohner (31.12.2002). Davon leben rund 27.700 in Werne (85,2 %) und etwa 4.800 in Stockum (14,8 %). Der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt bei gut 5 %, knapp die Hälfte davon stammt aus der Türkei.

In Werne ist seit Jahren eine positive Entwicklung zu verzeichnen: In den letzten 10 Jahren (Ende 1991 bis Ende 2001) stieg die Einwohnerzahl um 1.189 Personen, dies entspricht einer Zunahme um 3,7 %. Das durchschnittliche jährliche Wachstum von rund 120 Einwohnern (bei deutlichen Schwankungen von +271 im Jahr 1997 und -118 im Jahr 1999) resultierte aus starken Wanderungsgewinnen bei konstant negativer natürlicher Bevölkerungsentwicklung (Sterbefallüberschuss). Die größten positiven Wanderungssalden verzeichnete Werne im Jahr 2001 gegenüber Unna (+93), Bergkamen (+20) und Kamen (+11), die größten negativen Wande-



Bevölkerungs-  
entwicklung Werne  
1992 bis 2002

rungssalden gegenüber Hamm (-32), Nordkirchen (-30) und Münster (-17).

#### *Zukünftige Entwicklung*

Grundlage für die Abschätzung der zukünftigen Entwicklung ist die Bevölkerungsprognose für den Kreis Unna 2001 bis 2016. Demzufolge wird Werne bis 2007 insgesamt noch um etwa 230 Einwohner (0,8 %) wachsen. Danach wird bis 2016 ein Bevölkerungsrückgang in gleichem Umfang erwartet, so dass die Einwohnerzahl am Ende des Prognosezeitraums etwa den heutigen Stand erreichen wird.

Die Zahlen resultieren aus einer zunehmend negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung - der Sterbefallüberschuss wird von 38 im Jahr 2001 auf 156 im Jahr 2016 steigen - bei einem unterstellten jährlichen Wanderungsgewinn von 110 Personen. Starke Veränderungen sind zukünftig im Altersaufbau der Bevölkerung zu erwarten:

- Die Zahl der Kinder und Jugendlichen (0 bis 19 Jahre) ist insgesamt rückläufig, innerhalb einzelner Altersgruppen werden jedoch ganz unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert: bei den 3- bis 6-jährigen ein Rückgang um 15,6 %, bei den 6- bis 10-jährigen ein Rückgang um 20 %, bei den 16- bis 19-jährigen dagegen eine Zunahme um 3,5 %.
- Die erwerbsfähige Bevölkerung (19 bis 60 Jahre) ist gleichbleibend, allerdings wird es eine starke Verschiebung zugunsten der 40- bis 60-jährigen geben. Ihr Anteil liegt heute bei 48,1 %, im Jahr 2016 schon bei 55,7 %.
- Die Zahl der Einwohner im üblichen Rentenalter (ab 60 Jahre) wird stark zunehmen, prognostiziert wird ein Wachstum um 15,6 %.

#### *Prognose-Einschätzung*

Jede Prognose ist mit mehr oder weniger großen Unsicherheiten behaftet. Die Vorausschätzung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung ist meist unstrittig, da der größte Teil der Bevölkerung, der die Prognose beeinflusst, bereits jetzt am Ort wohnt und einfach nur älter wird. Schwieriger ist dagegen die Abschätzung der künftigen Wanderungsbewegungen. Diese unterliegen verschiedenen äußeren Einflüssen, die zum Teil nicht steuerbar sind. Die größte Unsicherheit liegt in der Bestimmung der Zuströme von Aussiedlern, Asylbewerbern und Kriegsflüchtlingen. Hier ist anzumerken, dass die 90er Jahre ein Jahrzehnt überproportionaler Zuwanderung waren.

Wie schwierig eine Bevölkerungsprognose ist, zeigt ein Vergleich der Kreisprognose mit einer Modellrechnung der Bezirksregierung Arnsberg. Hier wird bis 2016 ein Bevölkerungsrückgang um 191 Einwohner (0,6 %) erwartet. Die o.g. Zahlen stellen daher nur ungefähre Größenordnungen dar. Sie dienen als grobe Orientierung für die zukünftige Entwicklung.

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass sich die Einwohnerzahl bis 2016 gegenüber heute kaum, die Struktur der Bevölkerung aber sehr stark verändern wird (Überalterung).

### **3.1.2 Leitbild und Strategie**

Zentrales Leitbild für die Stadt- und Siedlungsentwicklung in Werne ist die „Stadt der kurzen Wege“. Kurze Wege reduzieren den Verkehrsaufwand, garantieren überschaubare Lebensbereiche und bieten die Möglichkeit, die Alltagsbedürfnisse in der Nähe des Wohn- und Arbeitsortes zu erfüllen. Konkret bedeutet dies, den Siedlungsbereich von Werne langfristig (weiter) kompakt zu gestalten und den Flächenverbrauch zu minimieren. Ziele für die Siedlungsentwicklung sind

- die Begrenzung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung,
- die Optimierung der Erschließungsformen,
- der Erhalt des Charakters der münsterländischen Parklandschaft und
- die Ausbildung klar definierter und ökologisch anspruchsvoller Übergänge zwischen Stadt und Landschaft.

Zur Realisierung des Leitbilds und der vorgenannten Ziele wird folgende Strategie verfolgt:

### **Konzentration der Siedlungsentwicklung**

Insgesamt muss die Entwicklung auf die Siedlungsschwerpunkte - die Kernstadt Werne und den Ortsteil Stockum - konzentriert werden. In Horst und Langern sind neue Wohngebiete möglichst zu vermeiden. Im übrigen Stadtgebiet sollten Streusiedlungen ausgeschlossen bzw. nicht weiter verfestigt werden.

### **Innenentwicklung vor Außenentwicklung**

Aus ökologischen und ökonomischen Gründen sollten vorrangig die „Restflächen“ innerhalb des besiedelten Bereichs genutzt werden. Bei notwendigen Erweiterungen des Siedlungsraums sind behutsame Arrondierungen gefordert. Dabei ist die landschaftliche Einbindung sicherzustellen. Bei einem Schutz der Außenbereiche vor Bebauung und Bodenversiegelung bleiben die natürlichen Ausgleichsfunktionen des Freiraums erhalten. Der Aufwand für die Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung vermindert sich, wenn an vorhandene Anlagen angeschlossen werden kann. Dies verringert den Flächenbedarf und spart Kosten. Bei einer Konzentration der Siedlungsentwicklung entsteht zudem weniger Verkehrsaufwand mit geringeren Lärm- und Schadstoffemissionen. Es müssen weniger neue Straßen gebaut werden, die Versiegelungs- und Zerschneidungseffekte bleiben geringer. Zudem lässt sich der Öffentliche Personennahverkehr wirtschaftlicher organisieren.

### **Ökologisches Bauen**

Bei allen Bauvorhaben sollten die Prinzipien des ökologischen Bauens Anwendung finden. Hierzu zählen

- die optimale Einbindung in die landschaftlichen und städtebaulichen Gegebenheiten,
- die Verwendung regionaler, gesundheitlich unbedenklicher Baustoffe,
- eine flächensparende Erschließung und Bebauung unter Beachtung der topografischen und klimatischen Verhältnisse und der Berücksichtigung der vorhandenen Vegetation,
- eine energiesparende Anordnung und Gestaltung der Gebäude und Bepflanzung der Grundstücke,
- eine weitgehend natürliche Oberflächenentwässerung,
- eine artenreiche und standortgerechte Bepflanzung von Grundstück und Gebäude.

Bei baulichen Arrondierungen sind die Planungshinweise des Klima- und Lufthygienegutachtens für den Kreis Unna - Sonderbericht Stadtgebiet Werne - zu berücksichtigen.

### **Ausreichendes und differenziertes Wohnungsangebot**

Die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner ist in den vergangenen Jahren stetig angestiegen und lag 1999 in Werne bei 37,0 qm. Durch frühzeitige Haushaltsgründung, die Zunahme von Alleinerziehenden und Ein-Personen-Haushalten - der Anteil der Single-Haushalte in Werne lag 1999 bei 29,3 % - und durch die Unternutzung großflächiger Wohnungen bei Auszug oder Tod eines Partners wird der individuelle Wohnflächenverbrauch auch langfristig weiter wachsen. Dies bedeutet, dass selbst bei stagnierender Bevölkerungsentwicklung zusätzlicher Wohnraum benötigt wird.

Die zumindest mittelfristig anhaltende Nachfrage nach Wohnraum erfordert ein

differenziertes Angebot an Wohnungen. Dabei werden Ein- und Zweifamilienhäuser, deren Anteil am gesamten Wohngebäudebestand Wernes bei 85,4 % liegt, auch in Zukunft die dominierenden Wohnformen sein. Allerdings sollte der öffentlich geförderte Mietwohnungsbau (heutiger Anteil 14,1 %) nicht gänzlich vernachlässigt werden. Die voraussichtliche Zunahme der wohnungssuchenden Haushalte, der Sozialhilfe- und Wohngeldempfänger einerseits und der Rückgang im Bestand öffentlich geförderter Wohnungen durch den verstärkten Ablauf von Zweckbindungen andererseits werden die Nachfrage nach preisgünstigen Mietwohnungen in absehbarer Zeit wieder verstärken.

### 3.1.3 Umsetzung der Strategie

Um kurzfristig auf die Wohnungsnachfrage und den Bedarf an Gewerbeflächen reagieren zu können, aber auch mittel- und langfristig Vorsorge zu treffen, sind verschiedene Entwicklungsflächen festgelegt worden (siehe *Plan Siedlungsentwicklung*). Die Auswahl der Flächen erfolgte unter ökologischen und städtebaulichen Gesichtspunkten.

Ausschlusskriterien für eine Standort-eignung waren Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Geschützte Landschaftsbestandteile, Waldflächen, Fließgewässer und Überschwemmungsgebiete. Als Positivkriterien für die Standortwahl galten die integrierte Lage, die verkehrliche Anbindung, die Erreichbarkeit öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen, das Angebot an wohnungsnahen Spiel- und Freiflächen, die Nähe zu Haltestellen des ÖPNV und die Arrondierung von Siedlungsflächen (Siedlungsabrundung).

Das Siedlungsentwicklungskonzept sieht vor, dass - in Abhängigkeit von der Bedarfsentwicklung und der Flächenverfügbarkeit - zu unterschiedlichen Zeiten

Wohnbauland und Gewerbeflächen bereit gestellt werden können. Die hohen Baulandpreise sollen durch ein angemessenes Angebot an Bauflächen reduziert werden.

Die nachfolgend genannten Flächen bieten Entwicklungsspielräume und damit Handlungsmöglichkeiten für die Stadtplanung. Aufgrund des derzeit absehbaren Bedarfs werden sie bis 2017 nicht alle genutzt sein.

#### Wohnungsbau

Kurzfristig, d.h. innerhalb der nächsten drei Jahre, stehen folgende Gebiete zur Verfügung, deren Bebauung zum Teil bereits realisiert ist:

- Schomberger Weg/Fürstenhof, Heckhof und Arenbergstraße (baureif)
- Baaken-Ost (ca. 3,1 ha baureif)
- Rüschkampsweide/Stockum (ca. 3,5 ha baureif)
- Jahnstadion (ca. 2,1 ha)

Mittelfristig (bis 2012) kommen folgende Flächen in Frage:

- Freiherr-vom-Stein-Stadion (ca. 2,3 ha)
- Bellingholz-Mitte (ca. 8,2 ha)
- Brevingstraße/Weihbach (ca. 6,7 ha)
- Schlägelstraße/Köttersberg (ca. 0,7 ha)
- Ostring/Breielstraße (ca. 2,0 ha)
- Vinzenzstraße/Brink (ca. 7,8 ha)
- Selmer Landstraße/Landwehrstraße (ca. 0,9 ha)
- Gärtnerei Wenner/Stockum (ca. 1,6 ha)
- Schürmann-Dieckmann/Stockum (ca. 4,5 ha)

Langfristig (bis 2017) sind vorgesehen:

- Stockumer Straße/Burbankstraße (ca. 2,3 ha)
- Butenlandwehr/Fürstenhof (ca. 2,4 ha)
- Bellingholz-Süd (ca. 12,1 ha)
- Nath/Eick (ca. 2,4 ha)
- Horster Straße (ca. 12,4 ha)
- Dornberg (ca. 8,9 ha)

In bebauten Bereichen stehen zusätzlich rund 220 freie Grundstücke bzw. Bau-

lücken zur Verfügung (ca. 100 in B-Plan-Gebieten, ca. 120 in § 34er-Gebieten). Diese Grundstücke stehen dem freien Markt aber nicht uneingeschränkt zur Verfügung, da sie z.B. von den Eigentümern für eigene Zwecke genutzt werden oder Erbengemeinschaften gehören.

Aufgrund der hohen Bodenpreise werden Baulückenschließung und Hinterlandbebauung („Bauen im Bestand“) in Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Vor allem im Werner Westen gibt es aufgrund der Grundstückszuschnitte verschiedene potenziell geeignete Bereiche für eine Nachverdichtung, wie etwa den Bereich zwischen Landwehrstraße, Selmer Landstraße und Hermann-Löns-Straße.

Prinzipiell sollte die Hinterlandbebauung aber nicht flächendeckend realisiert werden, um die vorhandenen Siedlungsstrukturen mit zum Teil großen Gärten weitestgehend zu erhalten. Die Erschließung der Flächen durch eine neue, zusätzliche Straße wird sich gewöhnlich nur schwer realisieren lassen, da ein Konsens zwischen den Eigentümern innerhalb eines Gebietes kaum zu erzielen ist. In der Regel wird die Hinterlandbebauung daher als Stich von der vorhandenen Straße über das Anliegergrundstück erfolgen. Um die rückwärtigen Bereiche vor einer zu starken Verdichtung zu schützen, sollte planungsrechtlich z.B. nur eine Wohneinheit pro Grundstück zugelassen werden.

### **Gewerbe**

Für eine gewerbliche Entwicklung stehen kurzfristig, d.h. innerhalb der nächsten drei Jahre, folgende Flächen bereit:

- Nordlippepark I
- Restflächen Wahrbrink
- Restflächen Pagensstraße
- Brede-West
- Zechengelände Nord

### *IKEA-Erweiterung*

Um den dauerhaften Bestand und die Expansion von IKEA am Standort Werne zu sichern, ist die planerische Bereitstellung von Erweiterungsflächen, die kurzfristig realisiert werden können, zwingend erforderlich. Für weitere umfangreiche Lagerkapazitäten von etwa 40 ha wird westlich des heutigen Firmensitzes eine Erweiterungsmöglichkeit vorgehalten. Dabei geht es um eine ausschließlich betriebsbezogene Erweiterung.

Mittelfristig (bis 2012) sollen folgende gewerblichen Flächen entwickelt werden:

- Nordlippepark IV
- Capeller Straße
- Zechengelände Ost
- Wahrbrink Nord
- Schacht 4/Stockum

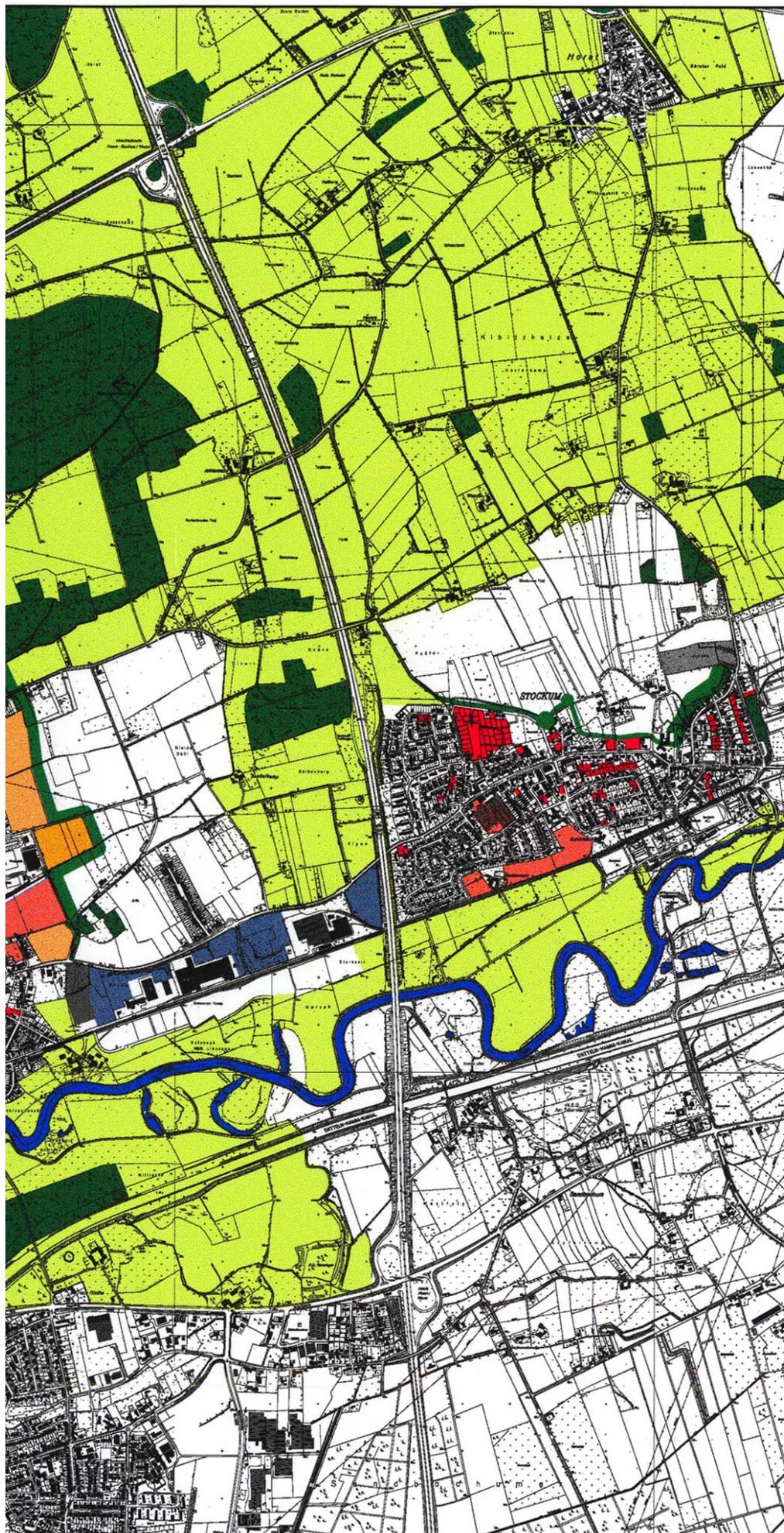
Die Stadt Werne hat sich vertraglich dazu verpflichtet, die Fläche des Schachtes 4 in Stockum als Gewerbegebiet auszuweisen. Diese ist weniger für auswärtige Betriebe interessant, sondern soll für den Stockumer Eigenbedarf genutzt werden. Es ist geplant, störende oder expandierende Betriebe aus der Ortsmitte auszulagern.

Zur langfristigen gewerblichen Entwicklung (bis 2017) ist eine nochmalige Erweiterung des Nordlippeparks nach Norden (Nordlippepark V) denkbar.



## Siedlungsentwicklung

- Wohnen kurzfristig (0-3 Jahre)
- Wohnen mittelfristig (3-10 Jahre)
- Wohnen langfristig (10-15 Jahre)
- Bauliche Ergänzung (mittel-/langfr.)
- Mischgebiet kurzfristig (0-3 Jahre)
- Mischgebiet mittelfristig (3-10 Jahre)
- Mischgebiet langfristig (10-15 Jahre)
- Gewerbe kurzfristig (0-3 Jahre)
- Gewerbe mittelfristig (3-10 Jahre)
- Gewerbe langfristig (10-15 Jahre)
- Betriebsgebundene Erweiterung
- Sport und Freizeit
- Gemeinbedarf
- Natur-/Landschaftsschutzgebiet
- Waldfläche
- Öffentliche Grünfläche
- Gewässer
- Ortsrand/Siedlungsgrenze



## Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003

### Mischgebiete

Neben den Wohnbau- und Gewerbeflächen sind die Bereiche „Am Bahnhof“ und „Hansaring/Alte Münsterstraße“ als kurzfristig entwickelbare Mischgebiete vorgesehen. Mittel- und langfristig kommen folgende Flächen als Mischgebiete in Frage:

- Capeller Straße
- Baaken
- Bellingheide/Landwehrstraße
- Landwehrstraße/Wahrbrink
- Selmer Landstraße/Südkirchener Straße
- Lünener Straße/Südring
- Fürstenhof/Ackerstraße
- Fürstenhof/Lohstraße
- Hansaring/Goerdeler Straße
- Lippestraße/Hansaring
- Klöcknerstraße/Hansaring
- Stockumer Straße/Klöcknerstraße
- Zechengelände Mitte

## 3.2 Ökologie

### 3.2.1 Leitlinien einer nachhaltigen ökologischen Entwicklung

Ökologisch orientierter Städtebau folgt strikt dem Vorsorgeprinzip. Das bedeutet, dass die Vermeidung von Eingriffen in den Naturhaushalt oberstes Beurteilungskriterium ist. Natur- und Landschaftsschutz müssen als Instrument begriffen werden, dass die landschaftlichen Qualitäten nicht nur erfasst, sondern auch zeitgemäße Zielvorstellungen in die Gesamtplanungen miteinbringt. Dazu sind die vorsorgenden Planungen zur Siedlungs- und Freiraumstruktur auf eine Minimierung der ökologischen Belastungen auszurichten.

Wesentliche Grundsätze einer ökologischen und nachhaltigen Siedlungs- und Freiraumentwicklung sind

- die Eindämmung der Inanspruchnahme zusätzlicher Freiflächen durch die vorrangige Innenentwicklung vorhandener Siedlungsbereiche,
- die räumliche Steuerung unter Beachtung langfristig zu sichernder Bereiche mit besonderen Freiraumfunktionen, in erster Linie naturschutzwürdige Bereiche, Wälder, Überschwemmungsbereiche, regional bedeutsame Grünzüge,
- die Entwicklung einer großräumigen übergreifenden Freiraumstruktur in Verbindung mit Biotopentwicklung und -vernetzung, Wiederherstellung natur-/kulturräumtypischer Landschaftselemente, Schaffung von Freizeit- und Erholungsräumen sowie Sicherung der natürlichen Bodenfunktionen, klima-ökologischer Ausgleichsfunktionen und des Wasserhaushaltes.

### 3.2.2 Qualitäten der Landschaft

Die Stadt Werne zeichnet sich durch eine landschaftlich reizvolle Lage im südlichen Bereich des Münsterlandes am Rande des Ballungsraums Ruhrgebiet aus. Gemäß Gliederungskarte des Institutes für Lan-

deskunde gehört Werne naturräumlich überwiegend zum so genannten Werner Berg- und Hügelland:

„Im Osten der Cappenberger Höhen schließt sich ein niedriges Hügelland an, welches sich jedoch von dem Südkirchener Hügelland durch stärkere Reliefenergie und gelegentlichen Berglandcharakter auszeichnet. Hier lagern Grundmoräne und stellenweise auch Sandlöss über den Kreideschichten, doch tritt die Kreide häufig auch dicht bis unter die Bodenoberfläche, so dass das Gebiet durch einen recht häufigen Wechsel der geologischen Ablagerungen und damit auch der Bodenarten Sand, Lehm, Löss, Ton gekennzeichnet wird, der sich wiederum in einer stark wechselnden Oberflächengestalt und einer ebensolchen Mannigfaltigkeit der Böden und der Vegetation und letztlich auch der Kulturlandschaft widerspiegelt. Eine gleiche Vielfalt wie bei den Böden ist auch bei den natürlichen Waldgesellschaften anzutreffen, die von vereinzelt Buchen-Traubeneichenwäldern über Eichen-Hainbuchenwäldern bis zu Kalkbuchenwäldern fast alle im Gebiet nur möglichen Varianten beherbergen. Dazu kommen noch die bachbegleitenden Gesellschaften der Niederungen. Alle diese Wälder sind in zahlreichen größeren und kleineren Waldbeständen wiederzufinden. Außerhalb der Wälder lösen Grünland und Acker, bereichert durch Hecken, Obstbaumkulturen und Baumreihen, in recht regelmäßigem Wechsel einander ab.“

Insbesondere der Bereich der Lippeauen gehört zu den naturräumlichen Einheiten der so genannten „Werner Terrasse“ und zur Hamm-Uentropener Talaue.

„Die am Nordrand der Lippetalae gelegene Werner Terrasse bildet - beengt durch die hier dicht an das Tal herantretenden Cappenberger Höhen - einen meist recht schmalen Streifen zwischen Werne und Lünen. Die Böden hier sind sandig und

basenarm. Die natürlichen Waldgesellschaften - in erster Linie Buchen-Eichenwälder und Stieleichen-Birkenwälder - sind kaum mehr erhalten, sondern durch Ackerland ersetzt worden. Das Gebiet der Hamm-Uentropener Talaue wird heute von Wiesen und Weiden eingenommen, die von zahlreichen Hecken durchzogen werden.“

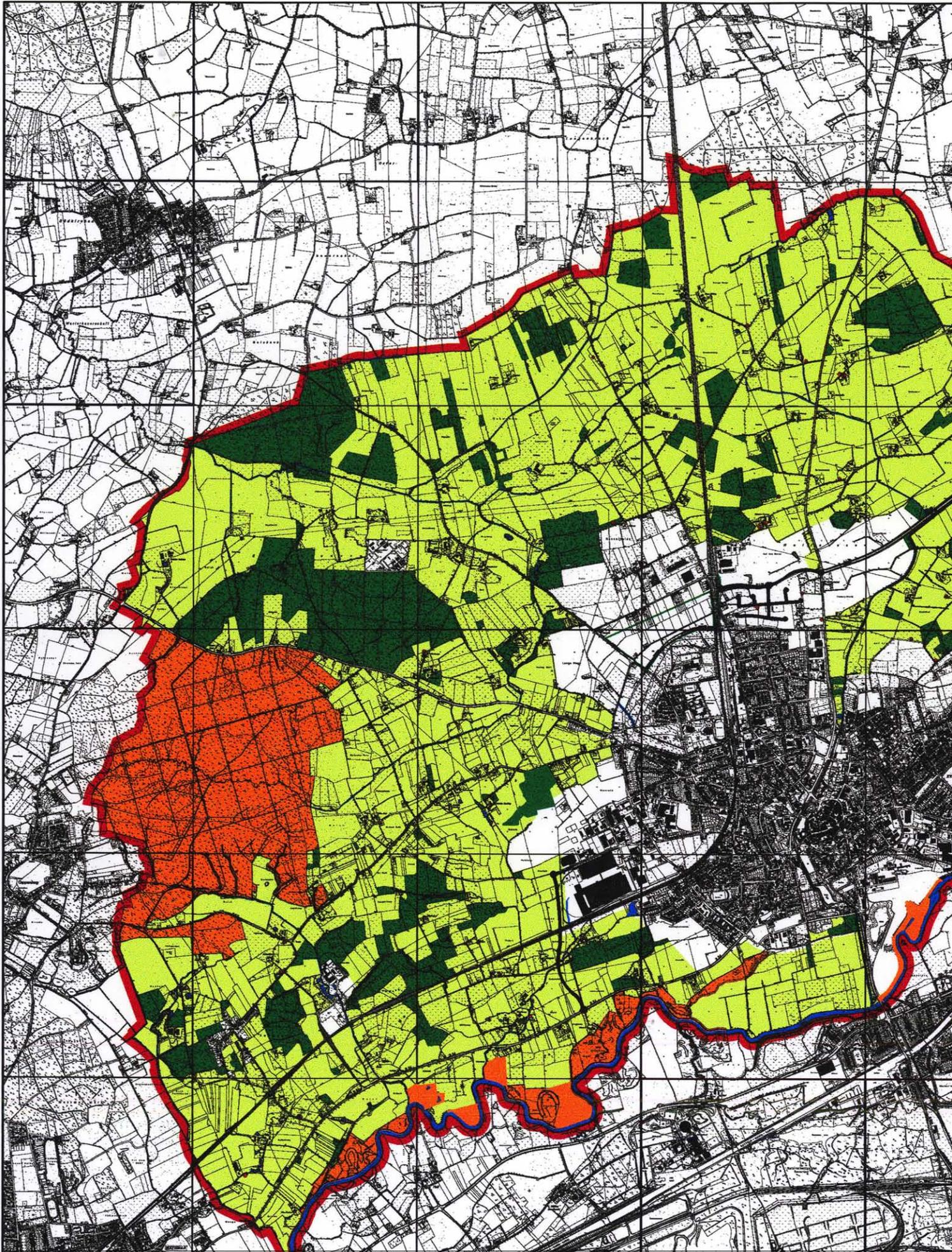
*Die landschaftsökologischen Potenziale*  
Der Landschaftsraum Werne verfügt über hohe ökologische Qualitäten (*siehe Plan Schutzgebiete*):

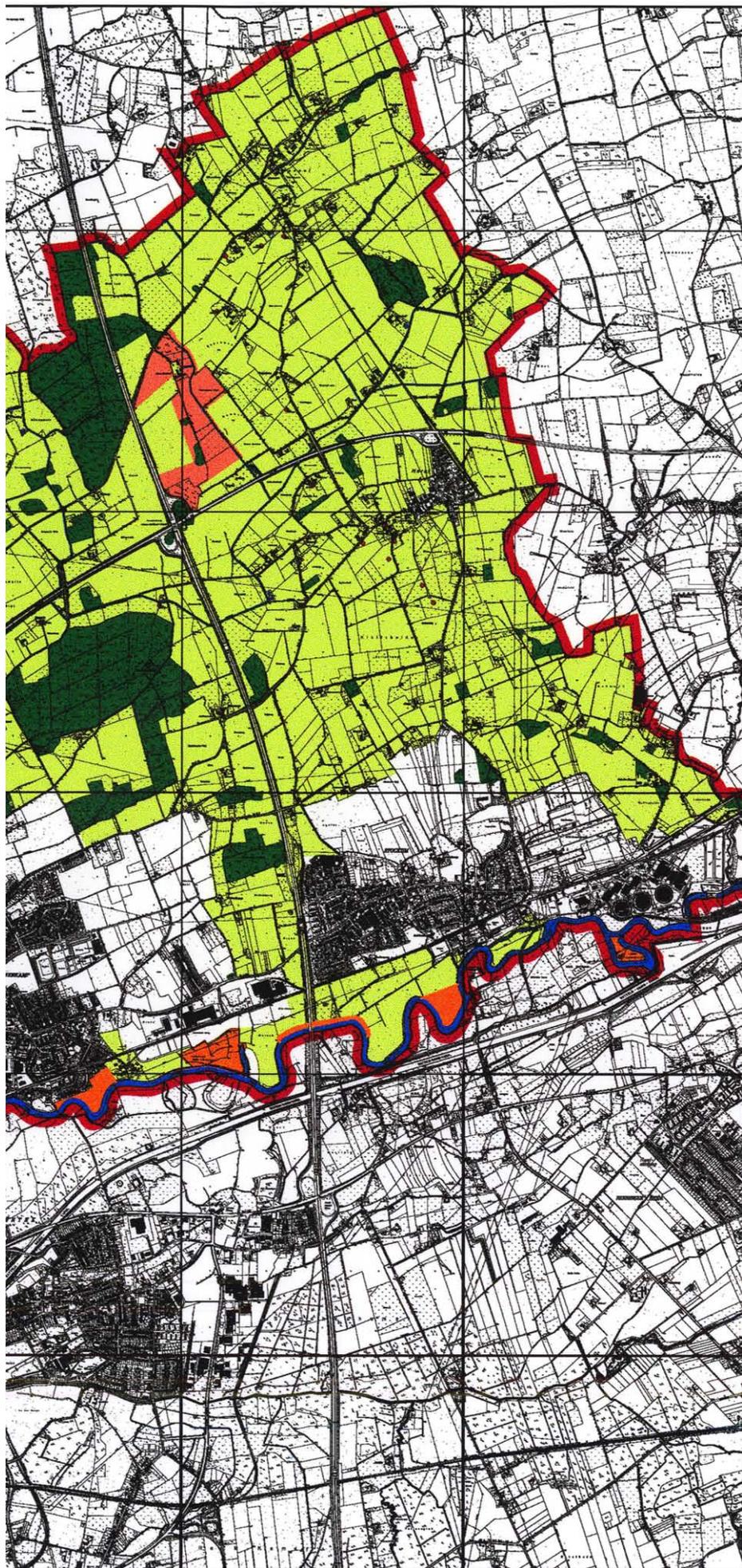
### **FFH-Gebiete**

Die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) dient dem Ziel der Erhaltung des Europäischen Naturerbes. Sie soll zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten beitragen. Es wird ein europäisches Netz besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung „natura 2000“ errichtet. Für die Gebietsmeldungen wurden drei Tranchen gebildet:

- Tranche 1 a: gesicherte Naturschutzgebiete (NSG) > 75 ha
- Tranche 1 b: rechtlich gesicherte NSG, deren Ausweisung strittig war, kleinere NSG, Gebiete von europaweiter Bedeutung
- Tranche 2: alle übrigen Gebiete, die den Kriterien entsprechen

Die Flächen der Tranchen 1 a und 1 b umfassen im Stadtgebiet Werne im Wesentlichen bestehende Naturschutzgebiete in der Lippeaue. Die Flächen der Tranche 2 sind einerseits Bereiche in der Lippeaue, die die Tranchen 1 a und 1 b miteinander vernetzen, andererseits große Teile des Cappenberger Waldes.





## Schutzgebiete

### FFH-Gebiet

- In den Kämpen, Im Morsche, Langener Heinsen (bestehende NSG)
- Disselkamp, Lippense südlich Waterbaes (bestehende NSG)
- Wälder bei Cappenberg
- Leppe zwischen Hamer und Wenne (zum größten Teil bestehende NSG)
- Teilschmale Leppe (zum größten Teil bestehende NSG)

### Naturschutzgebiet

- "Langener Heinsen-Lippesiden" Lippense von Langera und Hell
- "Altwasser Disselkamp" mit dem westlich angrenzenden Lippesiden der nördlichen und südlichen Lippense
- Lippense südlich von "Waterbaes"
- Lippense mit drei Altwassern westlich der A1
- **Entwicklungsziele Lippense:**
  - Erhalt der historischen Eigenart und der hervorragenden Schönheit der Flusseinsiedlung sowie
  - Erhalt und Wiederherstellung von Lebensgemeinschaften bestimmter wälderreicher Pflanzen und wälderreicher Tierarten in der Lippense durch
  - Erhalt und Förderung der von einer extensiven Grünlandnutzung abhängigen Mager- und Feuchtwiesen
  - Erhalt und Anreicherung der Lebensgemeinschaften der Stängelwälder
  - Anlage und Nachrichtung von selbstem Röhrichtflächen
  - Erhalt und Wiederherstellung der Heckensysteme sowie der Kopfbäume
  - Erhaltung naturnaher Pfähle mit Kies- und Sandbänken
  - Erhaltung und Entwicklung wälderreicher Hochstaudenfluren
  - Erhaltung von Streuobstwiesen
  - Sicherung der Lippense für Wal- und Wasservogel
- "Dösecke"
  - Erhalt und Wiederherstellung bestimmter wälderreicher Tier- und Pflanzenarten der Biotop bzw. Lebensgemeinschaften (Büchlauf mit Baumstümpfen, Grünlandgesellschaften, Feuchtwälder, Kleingewässer, Eiche-Buche-Wald, Eichen-Hainbuche-Wald, Wälderbestände)

### Landschaftsschutzgebiet

14 ungenutzte Landschaftsschutzgebiete



### Naturdenkmal

49 Naturdenkmalarweisungen (vorr. Steintische)

### Wald

### Gewässer

### Gemeindegrenze

## Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003

### Naturschutzgebiete

Nach § 20 Landschaftsgesetz (LG) werden Naturschutzgebiete festgesetzt, soweit dies

- zur Erhaltung von Lebensgemeinschaften oder Lebensstätten bestimmter wildlebender Pflanzen und Tierarten,

*Die Lippeaue zählt zu den wertvollsten Naturräumen in Werne*



- aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen, landeskundlichen oder erdgeschichtlichen Gründen oder
- wegen der Seltenheit, besonderen Eigenart oder hervorragenden Schönheit einer Fläche oder eines Landschaftsbestandteils erforderlich ist.

Die Naturschutzgebiete im Einzelnen:

1. „Langerner Hufeisen-Lippeweiden“, Lippeaue von Langern und Heil beiderseits der Lippe einschließlich der die Aue begrenzenden nördlichen und südlichen Terrassenkanten,
2. Altwasser „Disselkamp“ mit den westlich angrenzenden Lippeweiden der nördlichen und südlichen Lippeaue,
3. Lippeaue südlich von „Waterhues“,
4. Lippeaue mit drei Altwässern westlich der A 1,
5. Lippeschleife südlich des Gersteinwerks,
6. „Düsbecke“.

### Landschaftsschutzgebiete

Nach § 21 Landschaftsgesetz werden Landschaftsschutzgebiete festgesetzt, soweit ihr besonderer Schutz

- zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
- wegen der Vielfalt, Eigenart oder Schönheit des Landschaftsbildes oder
- wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung erforderlich ist.

Die Landschaftsschutzgebiete im Einzelnen:

1. Gebiet in Ehringhausen östlich der Cappenberger Straße,
2. Gebiet des Forstes Cappenberg, Weidelandschaft im Bereich der Funne, Nierstenholz und Kohues-Holz,
3. Gebiet, das im Wesentlichen zwischen der B 54 und der nördlichen Stadtgrenze von Werne liegt,
4. Stadtwald in Werne,

5. Gebiet in Schmintrup westlich der Eisenbahntrasse,
6. Gebiet, das im Wesentlichen zwischen der Eisenbahntrasse und der A 1 liegt und von der nördlichen Stadtgrenze und dem Siedlungsbereich Evenkamp begrenzt wird,
7. Gebiet östlich der A 1,
8. Gebiet südlich der B 54 auf der Terrasse der Lippe,
9. Gebiet zwischen B 54 und Ortslage Heil im Grenzbereich Werne/Bergkamen,
10. Gebiet beiderseits der Lippe zwischen B 54 und L 736 im Bereich des Altwassers „Disselkamp“,
11. Gebiet im westlichen Bereich der ehemaligen Rieselfelder und westlich der Zentraldeponie Rünthe,
12. Kernbereich der ehemaligen Rieselfelder,
13. Gebiet östlich der B 233 zwischen Evenkamp und Datteln-Hamm-Kanal in der Lippeaue,
14. Gebiet östlich der A 1 zwischen Stockum und Stadt- bzw. Kreisgrenze nach Hamm.

Als wertvolle landschaftsökologische Potenziale kommen 49 Naturdenkmale, 126 geschützte Landschaftsbestandteile, zahlreiche Waldflächen und über 230 Kleingewässer hinzu.

### **3.2.3 Werne als „Grünes Tor zum Münsterland“**

Umweltqualität, landschaftliche Attraktivität und Erholungsqualität zählen zu den immer bedeutender werdenden Standortfaktoren. Es gilt die Eigenart von Werne zu erhalten und das Potenzial der natürlichen Ressourcen durch die räumliche Entwicklung zu schonen und für eine attraktive Stadtentwicklung auszuschöpfen. Die Natur ist als das herausragende Qualitätsmerkmal der Stadt herauszuheben. Die Natur wird zur „corporate identity“: Werne als „Grünes Tor zum Münsterland“.

### **3.2.4 Maßnahmen zu ökologischen Verbesserungen**

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen im Außenbereich, im Übergangsbereich von Stadt und Landschaft sowie in der Kernstadt und in Stockum Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen in der Natur durchgeführt werden. Die Maßnahmenplanung in den verschiedenen Bereichen wird mit dem Ziel „Erhalt, Sicherung und Aufwertung der Grün- und Freiflächen“ durchgeführt.

#### **Maßnahmen im Außenbereich**

In den letzten 50 Jahren haben sich Natur und Landschaft in einem starken Ausmaß verändert. Ein zentrales Problem stellt die Verinselung der Landschaft dar. Der Grünlandumbruch mit anschließender Ausräumung von Gehölzbeständen, die Vergrößerung der Ackerflächen durch Beseitigung von Hecken und Rainen im Zuge der intensiven Landwirtschaft, die Verdichtung des Straßennetzes und die Ausweitung der Siedlungs- und Gewerbegebiete führten dazu, dass die Naturräume voneinander getrennt wurden. Es bildeten sich immer stärker voneinander isolierte Inseln aus. Dies blieb nicht ohne Folgen für die Natur: Eine zunehmende Anzahl von Tier- und Pflanzenarten ist in ihrem Bestand gefährdet.

Zur Sicherung des Naturhaushaltes muss das Gefüge der verschiedenen naturnahen Lebensräume ohne Unterbrechung ineinander greifen. Dazu bedarf es der Ausbildung großräumiger Schutzgebiete, die kleinräumig über Biotopverbundsysteme miteinander in Verbindung gehalten oder wieder gebracht werden. Um dies zu erreichen, wird ein Vernetzungssystem entwickelt, das einerseits die vorhandenen und besonders schützenswerten Strukturen und andererseits Maßnahmen enthält, die im Sinne der Biotopvernetzung wirken:

- Die vorhandenen naturnahen Biotope werden durch die Renaturierung von Umgebungsbereichen erweitert, um auf die notwendige Arealgröße (Minimalareale) zu gelangen.
- Darüber hinaus werden in erreichbarer Distanz Biotope ähnlicher Art neu geschaffen.
- Es wird eine möglichst große Dichte von naturnahen Kleinbiotopen geschaffen, die als „Trittsteine“ zwischen den größeren Schutzgebieten dienen können.
- Die natürliche, d.h. vom Menschen nicht gesteuerte Folgeentwicklung, die natürliche Sukzession, auf nicht bewirtschafteten Flächen wird gefördert.
- Die landwirtschaftliche Flur wird wieder mit den typischen Strukturen des Werner Berg- und Hügellandes, der Werner Terrasse und der Hamm-Uentropener Talau angereichert. Durch standortgerechte Umgestaltung werden wertvolle Landschaftsbestandteile entwickelt. Früher beseitigte oder lückige Heckensysteme werden wieder angepflanzt bzw. vervollständigt. Feldgehölze und Obstwiesen beleben das Landschaftsbild und sind wichtig für die freilebende Tierwelt.

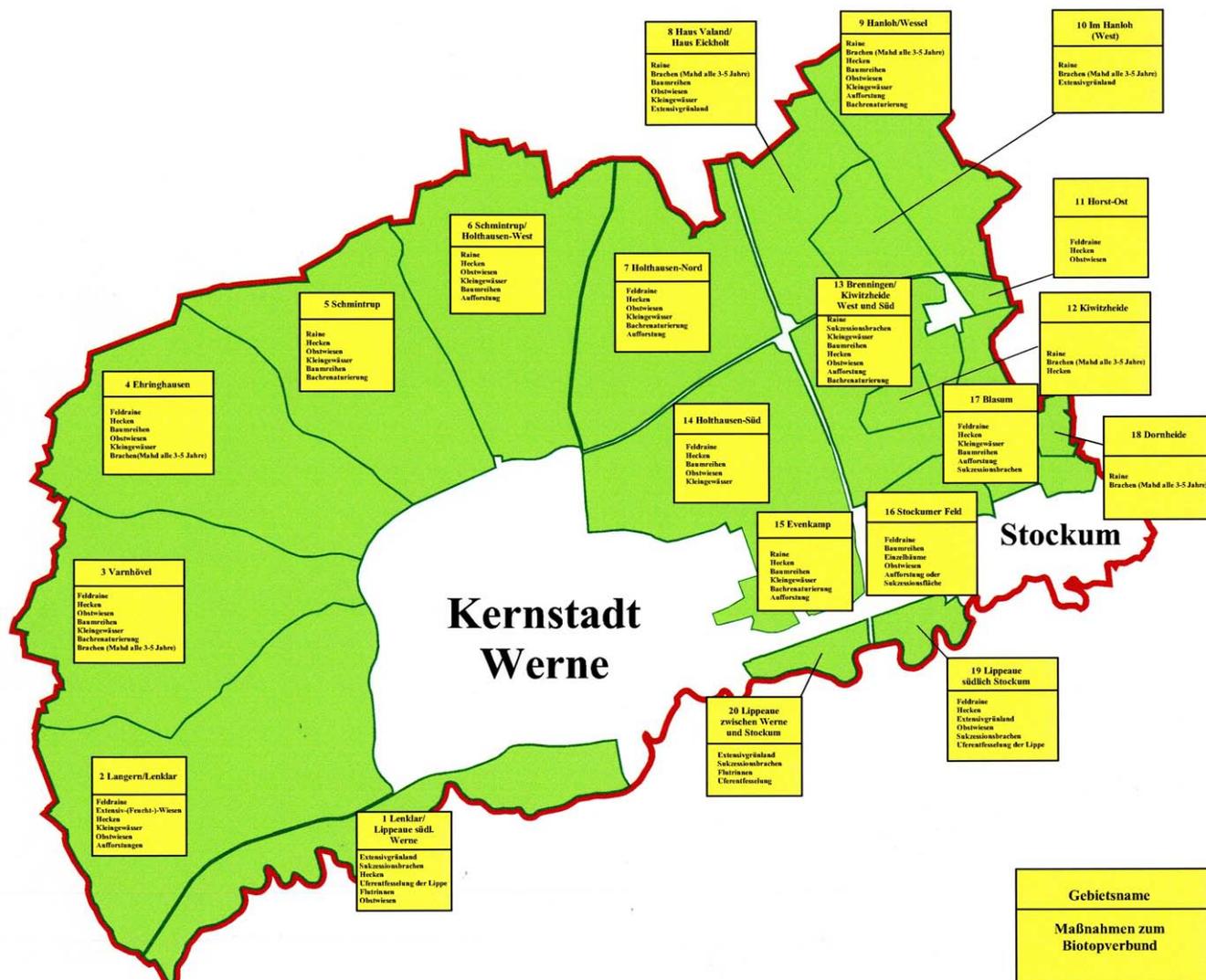
Die Planung des Biotopverbundes bildet die fachliche Grundlage für die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung. Die Neuregelung des Baugesetzbuches ermög-

licht die vorgezogene Durchführung von Kompensationsmaßnahmen. Mit Hilfe eines „Öko-Kontos“ kann ein Flächenpool, d.h. eine Sammlung von potenziellen Ausgleichsflächen, auf denen eine Gemeinde zukünftige Eingriffe kompensieren kann, bewirtschaftet werden. Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die von einer Kommune freiwillig durchgeführt werden, werden auf das Konto „eingezahlt“. Sie stehen im Falle eines Eingriffs als Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung und können entsprechend „abgebucht“ werden.

Nachfolgend sind Gebiete für landschaftsverbessernde Maßnahmen dargestellt, die zu einer Biotopverbesserung führen und auf ein Biotopverbundsystem hinzielen. Zur praktischen Umsetzung der Maßnahmen wurde das Stadtgebiet in landschaftsökologische Teilräume gegliedert (siehe *Plan Landschaftsökologische Teilräume*).

Die Aufzählung der jeweiligen lokal bedeutsamen Landschaftselemente erfolgt nach kurzfristiger Realisierbarkeit:

- 1 Lenklar/Lippeaue südlich Werne  
Extensivgrünland, Sukzessionsbrachen, Hecken, Uferentfesselung der Lippe, Flutrinnen, Obstwiesen
- 2 Langern/Lenklar  
Feldraine, Extensiv-(Feucht-)wiesen, Hecken, Kleingewässer, Obstwiesen, Aufforstungen
- 3 Varnhövel  
Feldraine, Hecken, Obstwiesen, Baumreihen, Kleingewässer, Bachrenaturierung, Brachen (Mahd alle 3-5 Jahre)
- 4 Ehringhausen  
Feldraine, Hecken, Baumreihen, Obstwiesen, Kleingewässer, Brachen (Mahd alle 3-5 Jahre)
- 5 Schmintrup  
Raine, Hecken, Obstwiesen, Kleingewässer, Baumreihen, Bachrenaturierung



- 6 Schmintrup/Holthausen-West  
Raine, Hecken, Obstwiesen, Baumreihen, Kleingewässer, Aufforstungen
- 7 Holthausen-Nord  
Feldraine, Hecken, Kleingewässer, Obstwiesen, Bachrenaturierung, Aufforstungen
- 8 Haus Valand/Haus Eickholt  
Raine, Brachen (Mahd alle 3-5 Jahre), Baumreihen, Kleingewässer, Obstwiesen, Extensivgrünland
- 9 Im Hanloh/Wessel  
Raine, Brachen (Mahd alle 3-5 Jahre), Hecken, Kleingewässer, Obstwiesen, Baumreihen, Aufforstungen, Bachrenaturierung
- 10 Im Hanloh (West)  
Raine, Brachen (Mahd alle 3-5 Jahre), Extensivgrünland
- 11 Horst-Ost  
Feldraine, Hecken, Obstwiesen

- 12 Kiwitzheide  
Raine, Brachen (Mahd alle 3-5 Jahre), Hecken
- 13 Brenningen/Kiwitzheide West u. Süd  
Raine, Sukzessionsbrachen, Kleingewässer, Baumreihen, Hecken, Obstwiesen, Aufforstungen, Bachrenaturierung
- 14 Holthausen-Süd  
Feldraine, Hecken, Baumreihen, Kleingewässer, Obstwiesen
- 15 Evenkamp  
Raine, Hecken, Kleingewässer, Baumreihen, Bachrenaturierung, Aufforstungen
- 16 Stockumer Feld  
Feldraine, Baumreihen, Einzelbäume, Obstwiesen, Aufforstung (oder Sukzessionsbrachen)

*Landschaftsökologische  
Teilräume*

- 17 Blasum  
Feldraine, Hecken, Kleingewässer,  
Baumreihen, Aufforstungen,  
Sukzessionsbrachen
- 18 Dornheide  
Feldraine, Brachen (Mahd alle 3-5  
Jahre)
- 19 Lippeaue südlich Stockum  
Feldraine, Hecken, Extensivgrünland,  
Obstwiesen, Sukzessionsbrachen,  
Uferentfesselung der Lippe
- 20 Lippeaue zw. Werne und Stockum  
Extensivgrünland, Sukzessions-  
brachen, Flutrinnen, Uferentfesselung  
der Lippe

### Maßnahmen im Übergangsbereich

Für die Wohnumwelt und Naherholung ist ein erlebnisreicher Ortsrand mit begleitendem Weg wichtig. Die Verzahnung mit der Landschaft, d.h. das Ineinandergreifen von bebauter Ortslage und umgebender Landschaft, ist aber häufig unterbrochen. Die bauliche Entwicklung geht in vielen Fällen zu Lasten der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Beeinträchtigt wird damit oftmals auch die landschaftliche Einbindung, das „Grün“ am Ortsrand. Naturnahe Landschaftselemente wie etwa Hecken, Feldgehölze, Streuobstbestände und Raine gehen verloren, die verzahnte Einheit von Stadt und Landschaft ist nicht mehr vorhanden. Zur Biotopanreicherung, Klimaverbesserung und Verschönerung der Landschaft soll der Ortsrand durch Gehölzvegetation unterschiedlicher Strukturen angereichert und durch neue Wege ergänzt werden.

### Maßnahmen im Stadtbereich

Neben dem Schutz und Ausbau der Naturräume müssen in der Kernstadt und in Stockum auch Maßnahmen zur Pflege innerstädtischer Strukturen und Kulturlandschaftselemente (z.B. Gräben) insbesondere mit dem Ziel der Verbesserung der Aufenthalts- und Erholungsqualität durchgeführt werden (*siehe Plan Ökologie-Maßnahmen*):

- Ansprechende Gestaltung von öffentlichen Plätzen, z.B. Marktplatz, Kirchhof,
- Erhalt und Entwicklung begrünter Straßenräume, z.B. B 54, Kamener Straße,
- Verdeutlichung von Stadtstrukturen durch Alleen, z.B. Bült, Kurt-Schumacher-Straße,
- Anlage einer Horne begleitenden Promenade (Verbindung Stadt und Landschaft),
- Erweiterung des Stadtwaldes nach Norden (nach Realisierung der L 518 n),
- Anlage/Umgestaltung von Parks, z.B. Moormannteich, Steintorpark
- Gestaltung des südlichen Zechengeländes als Grün-, Freizeit- und ggfs. Sportanlage (Hochzeitswald),
- Begrünung von Parkplätzen,
- Schaffung von attraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen,
- Grüngestaltung von Ortseingängen,
- Wohnumfeldverbesserung: Schaffung bzw. Umgestaltung von quartiersbezogenen Flächen (z.B. Bolzplätze/ soziale Treffpunkte; Pflege evtl. durch Siedlergemeinschaften), Begrünung von Höfen, Dächern und Fassaden,
- Umgestaltung von Schulhöfen zu öffentlich nutzbaren Räumen,
- Umfeldverbesserung in Gewerbe- und Industriegebieten.

Die grün- und freiraumbezogenen Maßnahmen in der Innenstadt sind in Kapitel 3.5.4 beschrieben.

Einen Schwerpunkt der ökologischen Planung nimmt der Gewässerschutz ein. Vor allem die Lippe und die Horne mit ihren Nebenbächen haben einen besonders hohen ökologischen Wert.

## Die Lippe

Im Rahmen des landesweiten Gewässer-auenprogramms sollen die großen Flüsse des Landes als die natürlichen Lebensadern der Landschaft erhalten bzw. reaktiviert werden. Von der Quelle bis zur Mündung sollen Gewässer mit ihren Auen ökologisch entwickelt oder erhalten werden. Die Lippe ist für den überregionalen Biotopverbund die entscheidende Ost-West-Verbindung. Bestandsaufnahmen in der Lippe und ihrer Aue zeigten, dass zwar noch Restbestände vom ursprünglichen Bestand der typischen Tier- und Pflanzenarten zu finden waren. Nach früheren Ausbaumaßnahmen war die Lippe jedoch in ihrem Verlauf stark gekürzt, das Flussbett mit Steinschüttungen in ein tiefes, schmales Regelprofil gezwängt. Um wieder ein bedeutender Lebensraum z.B. für den Eisvogel, den Pirol oder für seltene Fische (z.B. Quappe, Neunauge) zu werden, sind Änderungen nötig.

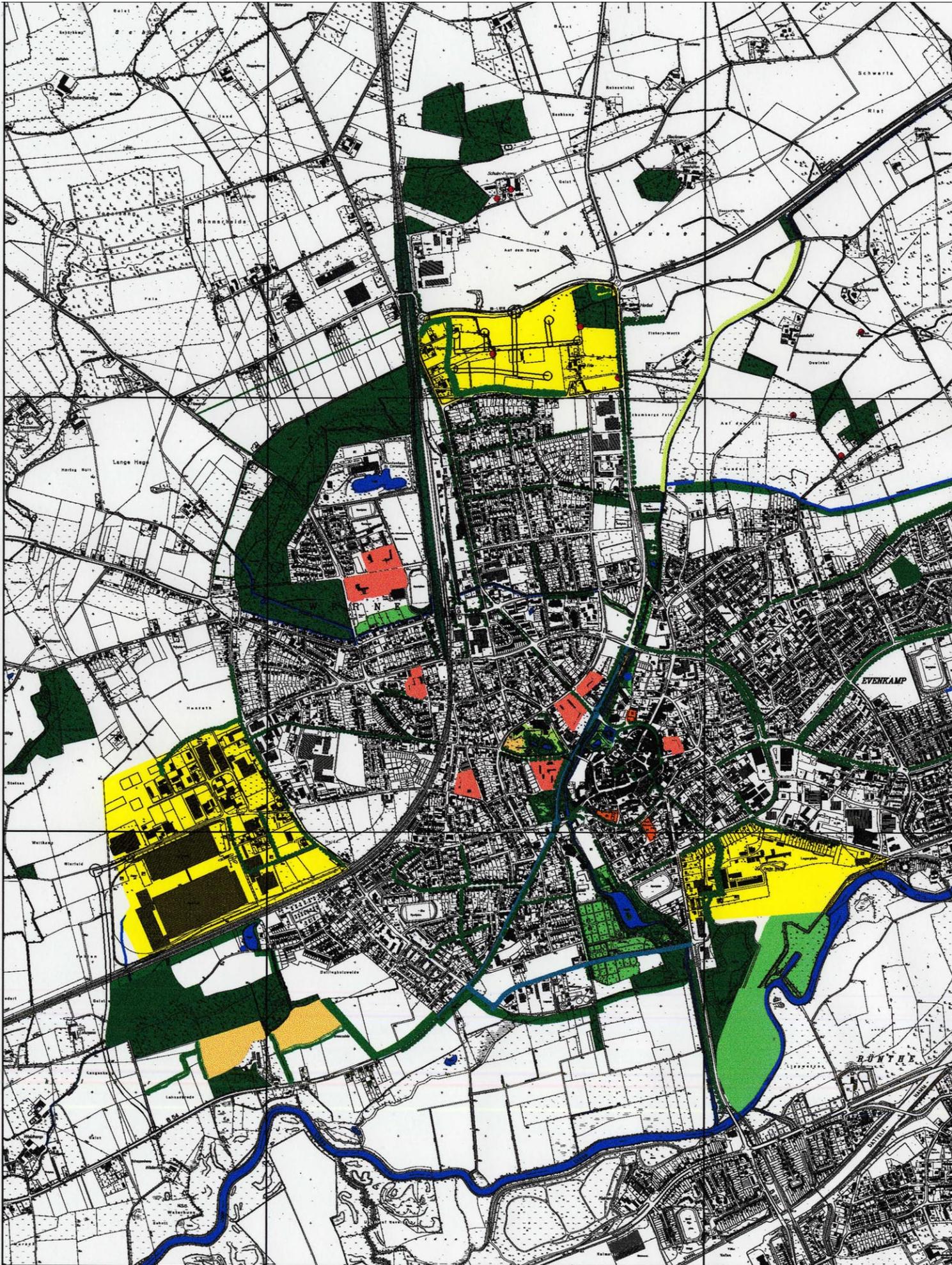
Mit den aktuellen Planungen des Lippeverbandes soll die Renaturierung der Lippe forciert werden. Das Lippeauenprogramm sieht vor, die Lippe in ihrem Bett wieder breiter und flacher zu machen. Die fesselnden Steinschüttungen werden entfernt. Überflutungen der Aue sollen dafür Sorge tragen, dass der autotypische Wechsel zwischen Überfluten und Trockenfallen wieder funktioniert. Die Ausbreitung seltener Tier- und Pflanzenarten wird hierdurch gefördert.

Der Flussabschnitt zwischen den Wehranlagen Werne und Lünen-Beckinghausen soll zuerst umgestaltet werden. Dieser ca. 11 km lange Abschnitt weist kaum noch Aspekte eines naturraumtypischen Fließgewässers auf. Angesichts der weitgehenden Befestigungen der Ufer mit Deckwerk fehlt dem Fluss die Möglichkeit, seinen Verlauf zu verlegen. Natürliche Gewässerstrukturen sind kaum vorhanden, ebenso fehlen typische Elemente eines natur-

nahen Flusses wie Inseln sowie Längs- und Querbänke, die in breiten, flachen Profilen auftreten.

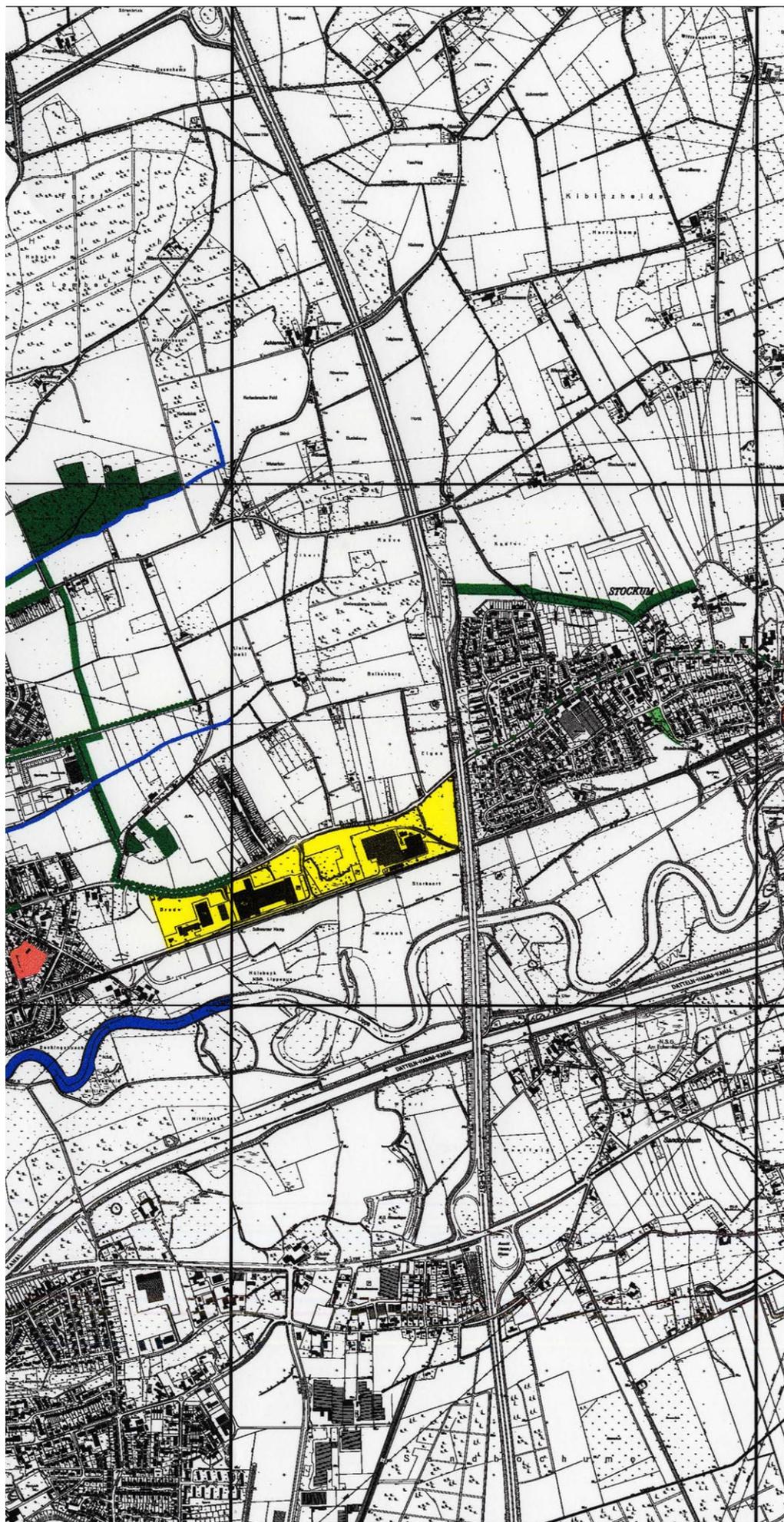
Durch Anhebung des Sohl-niveaus um durchschnittlich 3 m, Verbreiterung der Sohle von 23 auf 45 m, Verringerung der Einschnittstiefen von 6 auf 3 m, Schaffung einer Sohlgleite in der Wehranlage Werne und Beseitigung der Stauhaltung auf einer Länge von 9 km durch den Umbau der Wehranlage Beckinghausen sollen die fließgewässerdynamischen Prozesse wiederhergestellt werden. In der so umgestalteten Lippe sollen sich dann Gewässerstrukturen ausbilden, die ein kleinräumig unterschiedliches Fließverhalten und wechselnde Fließgeschwindigkeiten mit Erosion und Sedimentation bewirken. Die sich ständig verändernden Gewässerstrukturen bilden die Grundlage für eine revitalisierte, artenreiche und naturraumtypische Fließgewässer-Lebensgemeinschaft. Erst durch die Reaktivierung flussmorphologischer Prozesse und einer naturnäheren Überflutungsdynamik ist auch die Voraussetzung für die Ausbildung typischer Formenelemente der Auenlandschaft gegeben. Sie bilden die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der autotypischen und kulturhistorisch bedeutsamen Biotoptypen. Hierzu gehören Stillgewässer, Auenwälder, Waldtypen höher gelegener Standorte, extensiv genutzte Feucht- und Nassgrünländer, Mager- und Trockengrünländer sowie strukturgebende Kleinbiotope wie Hecken, Feldgehölze, Baumreihen, Kopfbäume, Feldraine, Ufersäume, Streuobstwiesen und Brachen.

Mit den Maßnahmen zur Verbesserung der Lippe soll auch die „Corporate identity“ der Stadt Werne gestärkt werden. Die historische Bezeichnung „Werne an der Lippe“ soll wieder zum festen und prägenden Begriff und damit zum Aushängeschild für Werne werden.



## Ökologie-Maßnahmen

-  Baumbestand
-  Anlage von Alleen, Straßenbegleitgrün
-  Um-/Neugestaltung von Grünflächen bzw. Parkanlagen
-  Anlage von Hecken, Wald
-  Erhalt/Neuanlage von Streuobstwiesen
-  Erhalt/Umbau von Gewässern
-  Umgestaltung von Schulhöfen
-  Begrünung von Parkplätzen
-  Umfeldverbesserung von Gewerbe- u. Industriegebieten
-  Rück-/Umbau von Straßen
-  Umbau Fließgewässer Horne
-  Schaffung von Ortsrändern



### Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003

### Die Horne

Um das Fließgewässersystem Wernes in ökologischer, stadtplanerischer und ökonomischer Hinsicht zu verbessern und eine daran angepasste Flächennutzung zu planen, ließ die Stadt Ende der 90er Jahre ein „Konzept für eine naturnahe Fließgewässerentwicklung der Horne und ihrer Nebenbäche Nordbecke und Düsbecke“ erarbeiten. Auslöser der Untersuchung waren die starken Sedimentationen im Stadtsee und eine unbefriedigende Hochwassersituation bei einzelnen Anliegern. Das Konzept zielt darauf ab, die Horne und ihre Nebenbäche mit den noch vorhandenen Freiflächen zu sichern und zu entwickeln. Zum Schutz der Fließgewässer wird generell empfohlen, beidseitig einen fünf Meter breiten Uferschutzstreifen aus der Nutzung zu nehmen und von einer Bebauung freizuhalten. Im Stadtgebiet soll die Horne durch die Abflachung der Uferzonen und die Aufgabe des Regelprofils einen weitgehend natürlichen Charakter erhalten. Die entlang des Baches gelegenen Parkanlagen sollen zu einem zusammenhängenden Grünflächensystem mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten entwickelt werden.

Das Hornekonzept wird nach festgelegten Prioritäten seit 2000 schrittweise umgesetzt. Als erste große Maßnahme erfolgte die Umlegung der Horne im Bereich des Stadtsees. Durch die Anlage einer so genannten Umflutrinne muss der Teich zukünftig nicht mehr entschlammt werden, da der Feststofftransport bis in den Mündungsbereich der Horne gesichert ist. Die Durchgängigkeit der Horne ist damit wesentlich verbessert worden. Die gestalterischen Maßnahmen im Uferbereich bzw. die Stadtparkgestaltung erfolgten 2001/2002 nach den Vorgaben eines Landschaftspflegerischen Begleitplans. Der Stadtsee mit Park soll auch weiterhin der ruhigen Erholung dienen.

Als nächster Schritt zur ökologischen Aufwertung der Horne ist die Absenkung des Wehres an der Hornemühle und der Bau einer Fischtreppe geplant. Auch diese Maßnahme trägt dazu bei, die Durchgängigkeit des Gewässers zu verbessern. Die Fließgeschwindigkeit wird sich durch den Rückbau des Wehres nicht erhöhen.

Die weitere Planung zur Umsetzung des Hornekonzeptes sieht vor, im Zuge des Kaufhaus-Neubaus das im Gewässer befindliche Stauwehr („Pfeifenbring-Kaskade“) zu entfernen (siehe Kapitel 3.5.4). Weitere Maßnahmen werden in den kommenden Jahren nach Norden hin folgen.



*Die Horne am westlichen Rand der Innenstadt soll ökologisch aufgewertet und städtebaulich besser integriert werden*



### 3.3 Gemeinbedarf/Infrastruktur

Die Attraktivität einer Stadt leitet sich nicht nur vom Angebot an Wohn- und Gewerbeflächen und von ihren ökologischen Qualitäten ab, sondern in starkem Maße auch von der Leistungsfähigkeit ihrer Gemeinbedarfseinrichtungen. Quantitative und qualitative Ausstattung der örtlichen Infrastruktur sind bestimmend für den Wohn- und Freizeitwert, der als weicher Standortfaktor von großer Bedeutung ist.

Bei der folgenden Betrachtung der einzelnen Infrastruktureinrichtungen stehen die sich aus der künftigen Entwicklung ergebenden Raumbedürfnisse und Standortfragen im Vordergrund. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um kleinteilige Verbesserungsmaßnahmen, die aber in ihrer Summe zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung führen.

#### 3.3.1 Kultur

##### Kulturstätten

In Werne gibt es mehrere Kulturstätten, die unterschiedlichsten Ansprüchen und Erfordernissen gerecht werden:

- Zentrales Veranstaltungs- und Kommunikationszentrum ist der Kolpingsaal. Die städtische Bühne mit ansprechendem Ambiente verfügt über einen großen Saal mit 524 und einen kleinen Saal mit 120 Plätzen. Sie ist mit einer Mittelbühne und modernster Technik ausgestattet. Die Säle sind im Erdgeschoss mit einem Hotel, einem Restaurant und der Bierstube der Kolpingfamilie verbunden.
- Das Alte Rathaus am Marktplatz aus dem 16. Jh. ist repräsentativer Ort für Konzert-, Theater- und Kleinkunstveranstaltungen. Im Bürgersaal im ersten Obergeschoss finden aber auch Ratssitzungen, Bürgerversammlungen, Ehrungen, Empfänge, Partnerschaftstreffen u.a. statt. Das zweite Obergeschoss bietet Raum für die Volkshochschule, für Tagungen und Empfänge.

- Im Foyer des Stadthauses ist die Städtische Galerie untergebracht. Hier finden pro Jahr bis zu vier Ausstellungen des Werner Kunstvereins statt. Der Raum ist wenig repräsentativ, zudem gibt es zeitweise Konflikte wegen der gleichzeitigen Nutzung als Sitzungsraum. Andererseits sind die Ausstellungen durch die „Laufkundschaft“ im Stadthaus gut besucht. Da eine neue Galerie zurzeit finanziell nicht tragbar ist, sind Verbesserungen im Bestand erforderlich (Anstrich, neue Beleuchtung, Raummanagement).
- Zu den Konzertstätten in Werne sind auch die Kirchen (insbesondere Martin-Luther-Kirche, St. Christophorus-Kirche, St. Johannes-Kirche, Klosterkirche), das Gradierwerk (Kurkonzerte am Stadtsee) und Fränzers Stadtschänke zu zählen.
- Die Freilichtbühne im Stadtpark lockt Besucher aus der ganzen Region nach Werne. Nach dem Umbau im Jahr 1999 bietet sie rund 1.300 Personen Platz. Pro Jahr werden zwei Inszenierungen mit jeweils etwa 10 Aufführungen angeboten. 2001 kamen über 18.200 Besucher, 2002 mehr als 17.200 Gäste, im Durchschnitt zählten die Veranstaltungen 825 Besucher.
- Im Jugendzentrum Rapunzel, der ehemaligen Steintorschule, stehen - unabhängig von den Jugendräumen - Räumlichkeiten für kulturschaffende Vereine zur Verfügung, die nach Plan kostenlos genutzt werden können. Hier finden auch Rockkonzerte und anderen Musikveranstaltungen für Kinder und Jugendliche statt.

Auch in Stockum, Horst und Langern gibt es mehrere Kulturstätten:

- Das 1976 erbaute Bürgerhaus in Stockum - ein Gebäudekomplex mit Gaststätte, Wohnung, Foyer und teilbarem Mehrzwecksaal (620 Plätze, kleine Bühne) - wurde bis vor kurzem als örtliche Begegnungsstätte genutzt. Aufgrund der rückläufigen Bedeutung

Zentrales Kommunikations- und Veranstaltungszentrum der Stadt: der Kolpingsaal an der Alten Münsterstraße



Vielfältig genutzt: das Alte Rathaus am Markt aus dem 16. Jh.

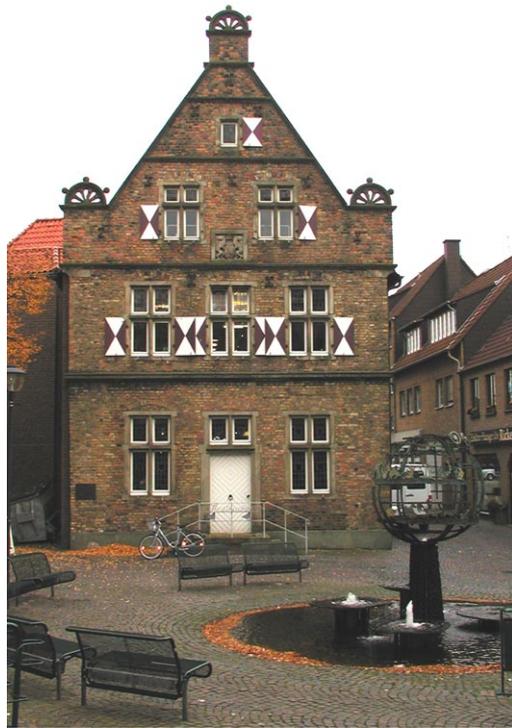


Der Marktplatz: die „gute Stube“ der Stadt mit Wochenmarkt und zahlreichen kulturellen Veranstaltungen



Nicht nur für Kinder und Jugendliche eine Attraktion: die Freilichtbühne im Stadtpark, die mit originellen Inszenierungen Besucher aus der ganzen Region lockt

Zentral gelegen und in einem der schönsten Gebäude der Stadt untergebracht: die Stadtbücherei am Moormannplatz



Attraktion im Ortsteil Stockum: das Ländliche Heimatmuseum in der Panhoff-Stiftung



Das Stadtmuseum Werne – bestehend aus „Altem Amtshaus“ und Wärmehäuschen – hat durch die Erweiterung mit einem gläsernen Zwischentrakt eine deutliche Aufwertung erfahren

als Veranstaltungszentrum hat es in der Vergangenheit immer wieder Pächterwechsel gegeben, zurzeit steht das Gebäude leer. Ein neuer Betreiber ist noch nicht gefunden.

- Im benachbarten Bodelschwinghaus, einer ehemaligen Schule, sind die Bezirksverwaltungsstelle der Stadt sowie Vereins- und Jugendräume untergebracht. Die gut ausgebauten Kellerräume werden nur unzureichend genutzt. Die Zukunft des Hauses ist von der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Bürgerhauskomplexes abhängig. Jugendräume müssen in jedem Fall erhalten bleiben.
- In Stockum befinden sich zudem das Ländliche Heimatmuseum der Panhoff-Stiftung und der „Alte Bahnhof“, der vom Stockumer Heimatverein für diverse Veranstaltungen genutzt wird.
- Treffpunkte für kulturelle Aktivitäten sind in Horst der „Compass“ (ehemalige Gaststätte) und in Langern das Dorfgemeinschaftshaus.

Viele kleinere Vereine sind räumlich „privat“ versorgt. Dennoch gibt es immer wieder Anfragen von Gruppierungen, die sich regelmäßig treffen wollen und eine Alternative zur Gaststätte suchen. Die Bereitschaft, eine Nutzungsgebühr zu zahlen, ist aber meist gering.

### **Kulturangebote**

Das kulturelle Angebot in Werne ist breit gefächert und richtet sich an alle Bevölkerungsgruppen. Das Veranstaltungsspektrum reicht von Theater (Tourneetheater), Freilichttheater, Theaterfahrten nach Dortmund und Münster und Konzerten über Kleinkunst und Kabarett bis zu Ausstellungen und Lesungen. Defizite gibt es im Angebot für 14- bis 18-jährige. So findet sich in Werne keine Diskothek, und nach der Schließung des „Silmarillions“ im Bahnhof Ende Oktober 2002 fehlt auch eine Jugendkneipe.

Neben den städtischen Angeboten sind es die vielen Vereine, die das kulturelle Leben der Stadt bereichern. Hervorzuheben sind hier - als lokale Besonderheiten - der Kunstverein, die Gesellschaft der Musikfreunde, der Motettenkreis, der Jazzclub, der Folkclub und die Freilichtbühne Werne e.V.

Prägend für das Kulturleben sind zahlreiche große Außenveranstaltungen mit regionaler Ausstrahlung wie etwa der Rosenmontagszug, die Maikirmes, das Stadtfest mit Stadtlauf und der Kleinkunstmarkt mit Antiqua-Bücherbörse. Hinzu kommen verschiedene Märkte, Straßen- und Sommerfeste. Höhepunkt des Veranstaltungsprogramms ist der Simon-Juda-Markt - kurz Sim-Jü - mit Verbraucherschau Ende Oktober. Das größte Volksfest an der Lippe mit über 250 Schaustellern und Kirmesbeschickern lockt Jahr für Jahr hunderttausende Besucher an. Der überwiegende Teil der Außenveranstaltungen findet in der Werner Innenstadt statt, die auch dadurch zentraler Identifikationsort der Bevölkerung ist.

Ziel des Aufgabenbereichs Kultur ist es, zusätzliche Angebote zu schaffen, vor allem im Kleinkunstabereich sowie für Kinder, Jugendliche und Senioren. An Ideen mangelt es nicht: Kulturfestival mit Motto, Serenadenkonzerte im Klostergarten, Kneipenfestival (im Winter), Sportvorstellungen/Shows auf dem Marktplatz und Seniorentheater sind nur einige Pläne für die Zukunft, die sich aber unter den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen nicht realisieren lassen bzw. nur durch eine deutliche Ausweitung des Sponsorings umsetzbar sind. Zusätzliche Theaterangebote in Kindergärten und Schulen sollen in Zusammenarbeit mit dem Kultursekretariat NRW in Gütersloh verwirklicht werden.

### Stadtmuseum

Das nach seinem Gründer benannte Karl-Pollender-Stadtmuseum im „Alten Amtshaus“ am Kirchhof ist mit über 20.000 Besuchern pro Jahr das meist besuchte Museum im Kreis Unna und darüber hinaus. Dies liegt primär an der gezielten inhaltlichen Ausrichtung der Museumsangebote. Neben der Präsentation historischer Sammlungen zur Stadtgeschichte finden pro Jahr drei bis vier Ausstellungen statt: ein bis zwei mit lokalem Bezug, eine mit regionalem Bezug und eine Sonderausstellung mit spezifischem Thema (z.B. „100 Jahre Bergbau in Werne“ oder „Indianer Südamerikas“). Diese Mischung zieht Besucher aus der gesamten Region an.

Die Verbundenheit der Werner Bürgerinnen und Bürger mit „ihrem“ Museum ist sehr stark, rund 70 % der Besucher kommen aus der Stadt. Dies liegt vor allem daran, dass die Museumsleitung eng mit verschiedenen örtlichen Vereinen (vor allem dem Heimatverein Werne mit ca. 250 Mitgliedern), mit den Grund- und weiterführenden Schulen, der Volkshochschule, dem Kunstverein und dem Verkehrsverein zusammenarbeitet. Ehrenamtlich wird das Museum durch den „Förderverein Heimatmuseum Werne e.V.“ (ca. 150 Mitglieder und 100 Förderer/Spender) unterstützt, der mit einem Etat von 15.000 € zahlreiche Aktivitäten organisiert.

Der Schwerpunkt der museumspädagogischen Zielgruppenarbeit liegt bei Kindern und Jugendlichen. Als neue Besuchergruppen sollen zukünftig verstärkt Wochenend- bzw. Kurzurlauber, z.B. aus dem Ruhrgebiet, angesprochen werden. Dazu müssen Kombinationsangebote (Besuch Solebad – Fahrradtour/Schlösserroute – Einkauf – Besuch Stadtmuseum) entwickelt werden. Die Museumsleitung bietet seit kurzem Stadtführungen mit besonderer Thematik an, z.B. „Juden in Werne“, „Mittelalterliches Werne bei Nacht“ oder „Frauen in Werne“.

Da das Alte Amtshaus der zunehmenden Zahl an Exponaten und den stark gestiegenen Anforderungen an ihre Präsentation nicht mehr gewachsen ist, begannen im Jahr 2000 die Planungen für eine Museumserweiterung. Inzwischen sind die benachbarten Wärmehäuschen saniert, das Erdgeschoss kann als weitere Ausstellungsfläche genutzt werden. Im Mai 2003 wurde der gläserne Zwischentrakt mit neuem Eingangsbereich eröffnet. Mit der Erweiterung des Stadtmuseums hat sich die räumliche Situation entspannt. Die Ausstellung eines bedeutenden Messgewandes aus dem 13./14. Jh., der so genannten Kasel, lässt einen kräftigen Impuls erwarten und wird die Besucherzahlen ansteigen lassen. Für Kinder wird mit dem neu gestalteten Museumsgarten das pädagogische Angebot noch attraktiver.

Der Bau eines neuen Kaufhauses in unmittelbarer Nähe wird den Standort zusätzlich beleben und das Stadtmuseum noch mehr in den Blickpunkt rücken. Es liegt dann in der Achse Roggenmarkt - Steinstraße, die künftig sehr viel stärker frequentiert sein wird. Auch das Museums-umfeld wird durch die Neugestaltung des Kirchhofs eine deutliche Aufwertung erfahren. Geplant sind die Entfernung aller Hochbeete, eine altstadtgerechte Gestaltung des Bodenbelags, der Abriss des Betonbrunnens am Roggenmarkt und die Anlage einer breiten Treppe zum Kaufhaus.

Langfristig ist eine zweite Erweiterung des Museums wünschenswert, da zahlreiche Exponate ausgelagert sind, z.B. in das Ländliche Heimatmuseum der Panhoff-Stiftung und in den „Alten Bahnhof“ Stockum. Weitere Räumlichkeiten zur Lagerung bieten das heute schon überbelegte Museumsmagazin in der Uhlandschule. Insgesamt besitzt das Stadtmuseum zurzeit etwa 3.000 Exponate, von denen nur ein Siebtel ausgestellt werden kann. Jährlich kommen durch Geschenke und Stiftungen rund 100 Objekte hinzu.

### **Stadtbücherei**

Die Stadtbücherei am Moormannplatz befindet sich seit 1983 am jetzigen Standort. Die zentral in der Innenstadt gelegenen Räume im mittelalterlichen Steinhaus sind langfristig angemietet und bieten Platz für die Präsentation von über 51.000 Medieneinheiten.

Unbefriedigend ist das Entree: Die Passage zum Steinhaus-Center ist wenig einladend, der Eingangsbereich an der Rezeption zu eng. Zudem besteht ein Nutzungskonflikt mit dem angrenzenden Imbiss (Geruch, z.T. Müll). Da eine Verlagerung des Eingangs an den Moormannplatz aus denkmalpflegerischen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage kommt, gilt es die Passage freundlicher und heller zu gestalten. Anstelle des Imbisses ist mittel- bis langfristig eine weniger Konflikt trachtige gastronomische Nutzung, z.B. als Literaturcafé, vorstellbar. Dazu müsste allerdings ein kostengünstiger Betrieb gewährleistet sein, etwa durch die Zusammenarbeit mit einem örtlichen Verein. Derartige Ideen scheiterten in der Vergangenheit aus personellen und finanziellen Gründen.

Wie das Stadtmuseum lockt auch die Stadtbücherei durch zahlreiche zielgruppenspezifische Angebote unterschiedlichste Besuchergruppen an. Rund 20 % der regelmäßigen Nutzer kommen nicht aus Werne. Sie verbinden ihren Aufenthalt in der Stadt mit dem Besuch der Bücherei (u.a. Besucher des Natur-Solebads).

Nach der Schließung des Steinhaus-Centers Ende 2000 sind die Besucherzahlen der Stadtbücherei spürbar zurückgegangen. Die Verbindung von Einkauf und Büchereibesuch fehlt, die Laufkundschaft ist geringer, der Moormannplatz insgesamt weniger belebt.

In der Stadtbücherei fehlt ein Raum für größere Veranstaltungen (ca. 100 qm,

evtl. mit Bühne). Die verfügbare Fläche ist zu knapp, sie bietet lediglich Platz für 70 Stühle. Zusätzliche Räumlichkeiten sind zurzeit aber nicht zu finanzieren.

Hervorzuheben ist die gute Zusammenarbeit mit anderen Institutionen (u.a. Volkshochschule, Stadtmuseum, Internationaler Club Werne, Erste Frauen Alternative, amnesty international) und vor allem mit dem „Förderverein Stadtbücherei Werne e.V.“ (ca. 140 Mitglieder), der ergänzend zum eigenen Etat der Bücherei Veranstaltungen (mit)finanziert und zusätzliche Gelder für die Anschaffung von Medien zur Verfügung stellt.

Durch den Trend zu digitalen Medien wird sich die Stadtbücherei mittel- bis langfristig zu einem Medienzentrum entwickeln. Dessen zukünftige Raumbedarfe sind heute nur schwer abzuschätzen.

### **3.3.2 Bildung**

Werne verfügt mit fünf Grundschulen, zwei Hauptschulen, einer Sonderschule für Lernbehinderte, einer Realschule, einem städtischen und einem privaten Gymnasium sowie einem Berufskolleg über ein voll ausgebautes Schulsystem. Für die Aufgaben der Erwachsenenbildung bieten die Volkshochschule und die Familienbildungsstätte umfangreiche Programme an. Private Schülerhilfen sowie Veranstaltungen des Stadtmuseums, der Stadtbücherei und der Musikschule vervollständigen das Bildungsangebot in der Stadt.

#### **Grundschulen**

Im Stadtgebiet von Werne gibt es fünf Grundschulen: die Uhlandschule an der Uhlandstraße, die Weihbachschule an der Stockumer Straße, die Wiehagenschule an der Horster Straße, die Wienbredeschule an der Schulstraße und die Kardinal-von-Galen-Schule an der Kirchstraße in Stockum. Vier dieser Schulen sind katholisch, die Wienbredeschule ist eine Gemeinschaftsgrundschule.



*Wichtige Bestandteile der Werner Schullandschaft: Fürstenhofschule, Konrad-Adenauer-Realschule und Anne-Frank-Gymnasium*

Alle Grundschulen sind zurzeit fast zu 100 % ausgelastet. Uhlandschule und Weihbachschule wurden vor ca. drei Jahren erweitert, der aktuelle Bedarf ist damit gedeckt. Durch die Neubaugebiete Laar-Nord, Baaken-Ost und Schombergerweg in Werne sowie Nieland-Nord und Rüschkampsweide in Stockum ergibt sich für die Uhlandschule, Wiehagenschule und Kardinal-von-Galen-Schule zumindest mittelfristig ein zusätzlicher Bedarf.

Aufgrund der aktuellen Diskussion um offene Ganztagschulen wird sich die Entwicklung bei den Grundschulen zukünftig stark verändern (Umstrukturierung von Schulräumen).

### **Hauptschulen**

Von den beiden Werner Hauptschulen ist die Fürstenhofschule an der Bahnhofstraße ausgelastet. Die Marienschule am Windmühlenberg ist dagegen in der Eingangsklasse 5 nur einzügig, erst ab den Klassen 6 und 7 wegen größerer Zugänge aus Realschule bzw. Gymnasien zweizügig. Auf mittlere Sicht muss beobachtet werden, wie sich die Schülerzahlen an den beiden Schulen entwickeln.

### **Realschule**

Aktuelle räumliche Engpässe sind in der Konrad-Adenauer-Realschule an der Bahnhofstraße zu verzeichnen. Über die Vierzügigkeit hinaus wird der fünfte Jahrgang inzwischen fünfzügig geführt. Da die Vierzügigkeit auf Dauer aber nicht überschritten wird, soll auf eine Erweiterung der Schulgebäude vorläufig verzichtet werden. Die Klassenstärken mit 28 bis 30 Schülern erfordern große Klassenräume. Zurzeit werden daher einzelne Räume umgebaut, um die räumliche Situation zu entspannen.

### **Gymnasien**

Die beiden Werner Gymnasien - das städtische Anne-Frank-Gymnasium am Goetheweg und das private St. Christophorus-Gymnasium an der Kardinal-von-Galen-Straße - sind voll ausgelastet. Am Anne-Frank-Gymnasium bestehen aktuell erhebliche räumliche Engpässe. Zurzeit erfolgt daher eine bauliche Erweiterung um einen zweigeschossigen Neubau mit 13 Fach- und Klassenräumen und den erforderlichen Nebenräumen. Diese soll langfristig ein qualifiziertes Raumangebot sichern. Der Erweiterungstrakt mit 1.570 qm Nutzfläche wird zum Schulbeginn im Herbst 2003 fertig gestellt sein.

### Sonderschule für Lernbehinderte

Die Barbaraschule am Beckingsbusch mit den Klassen 1 bis 10 ist voll ausgelastet. Die Schülerzahlen sind in den letzten Jahren kontinuierlich auf 135 gestiegen. Ein zusätzlicher Raumbedarf besteht zurzeit jedoch nicht.

### Berufsbildende Schule

Das Freiherr-vom-Stein-Berufskolleg des Kreises Unna am Becklohhof bietet neben den Fachklassen des Dualen Ausbildungssystems („klassische“ Berufsschule: Bau, Holz, Kfz, Elektro, Metall) auch Ausbildungsplätze zum Informationstechnischen Assistenten, Umweltschutztechnischen Assistenten und Technischen Assistenten für Betriebsinformatik an. Nach Abschluss dieser drei Ausbildungsgänge sind die Absolventen doppelt qualifiziert: Neben einem Berufsabschluss haben sie die Fachhochschulreife erworben.

### Fazit

Nach der Erweiterung des Anne-Frank-Gymnasiums und dem Umbau der Konrad-Adenauer-Realschule besteht an den allgemein bildenden Schulen in Werne aktuell kein räumlicher Erweiterungsbedarf. Aufgrund der demografischen Entwicklung sind die Schülerzahlen generell rückläufig, mittel- bis langfristig ist eine Entspannung in Sicht, zukünftige Raumprobleme sind aber nicht auszuschließen. Generell muss sich die bereits heute abzeichnende Umwandlung der Werner Schullandschaft an den aktuellen Erfordernissen orientieren. Geeignete Schulangebote sind bedarfsgerecht sicherzustellen.

Während an den Grundschulen die Übermittagsbetreuung gesichert ist, gibt es an den weiterführenden Schulen bislang keine Ganztagsangebote. Wer halbtags arbeiten muss, ist nach dem Wechsel seines Kindes auf eine weiterführende Schule auf sich allein gestellt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Die Einrichtung einer Übermittagsbetreuung liegt im Ermessen jeder einzelnen Schule, die Entscheidung hierüber trifft die Schulkonferenz.



*Volkshochschule und Familienbildungsstätte ergänzen sich gut in ihrer inhaltlichen Ausrichtung*



Zu den Schulen ist noch anzumerken, dass die Schulhöfe stark gestaltungsbedürftig sind, wenngleich vorwiegend an den Grundschulen bereits einige Aufwertungsmaßnahmen über Privatinitiativen (Fördervereine) umgesetzt wurden.

### Weiterbildungseinrichtungen

In Werne gibt es zwei Weiterbildungseinrichtungen: die Volkshochschule (VHS) in städtischer Trägerschaft und die Familienbildungsstätte (Fabi) der Kath. Kirchengemeinde St. Christophorus. Beide Einrichtungen liegen zentral im Stadtgebiet. Inhaltlich ergänzen sie sich gut: Die VHS widmet sich vorwiegend der beruflichen und kulturellen Weiterbildung (Informatik, Sprachen, Kultur, Politik usw.), die Fabi dagegen primär den Bereichen Familie, Glaube, Lebensgestaltung, Kreativität, Gesundheit.

Die VHS nutzt neben dem Alten Amtsgerecht die Giebelzimmer des Alten Rathau-

ses und verschiedene Klassenräume, insbesondere der Realschule. Durch den Umzug an die Bahnhofstraße im Jahr 2000 hat sich die räumliche Situation verbessert. Dennoch gibt es Defizite:

- Im Alten Amtsgericht fehlt ein größerer Seminarraum für 20 bis 30 Personen mit entsprechender Ausstattung (Medien, Verdunkelungs- und Verpflegungsmöglichkeit).
- Das Alte Rathaus ist diesbezüglich keine Alternative, da im Giebelzimmer wegen der Mehrzwecknutzung durch das ständige Auf- und Abbauen des Mobiliars erhebliche Kosten anfallen würden. Zudem ist kein Aufzug vorhanden, so dass Menschen mit eingeschränkter Bewegungsmöglichkeit keinen Zugang haben.
- Die jetzige Geschäftsstelle stößt räumlich an ihre Grenzen. Eine von der Leitung angestrebte Ausbildung von Jahrespraktikanten im sozialpädagogischen Bereich ist daher nicht möglich.
- Bei einer ständig wachsenden Teilnehmerzahl der VHS-Kurse ist eine größere Küche wünschenswert, zurzeit steht lediglich eine Kochnische mit 1,6 qm zur Verfügung.
- Konflikte bestehen auch durch die Raumnutzung in der Realschule (Beeinträchtigungen durch die Musikschule, Lagerung von Unterrichtsmaterialien, erhöhter Raumbedarf der Schule selbst).

Die Fabi an der Konrad-Adenauer-Straße besitzt sehr gut ausgestattete Lehrräume mit modernster Technik. Durch Dauerparker und Parksuchverkehr ist die Parksituation vor dem Gebäude problematisch. Andererseits bietet die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Tiefgarage am Roggenmarkt eine gute Parkmöglichkeit für die Besucher der Fabi. Diese Situation wird durch die Parkdecks des neuen Kaufhauses noch wesentlich verbessert. Im Zusammenhang mit dem Bau des Kaufhauses ist es wünschenswert, in der Konrad-Adenauer-Straße einen attraktiven Aufenthaltsbereich mit Fahrradabstellplätzen zu schaffen und damit auch die Situation der Fabi aufzuwerten.

nauer-Straße einen attraktiven Aufenthaltsbereich mit Fahrradabstellplätzen zu schaffen und damit auch die Situation der Fabi aufzuwerten.

Wegen der wachsenden Zahl von Senioren als Nutzer ist eine optimale Ausgestaltung und Anbindung an den ÖPNV erforderlich. Weiterer Bedarf herrscht im Bereich der kurzzeitigen Kinderbetreuung. Die Fabi beteiligt sich mit eigenen Angeboten (siehe Kapitel 3.3.3).

### **Musikschule**

Die Musikschule Werne ist dem Musikschulkreis Lüdinghausen angeschlossen. Sie besitzt keine eigenen Räumlichkeiten in der Stadt. Unterrichtet wird überwiegend in der Realschule und im St. Christophorus-Gymnasium, die musikalische Früherziehung und Grundausbildung hat ihre Räume im „Rapunzel“ und in einigen Kindergärten. Zentrales Problem in den Schulen ist die Instrumentenlagerung. Es gibt keine sicheren Räumlichkeiten, die nicht vom Schulbetrieb beeinträchtigt sind.

In der Vergangenheit hat die Musikschulleitung bereits mehrfach Bedarf nach eigenen Räumen angemeldet. Diesem Wunsch konnte bis heute u. a. aus Kostengründen nicht entsprochen werden. Hinzu kommt, dass sich bisher leer stehende Gebäude für die Nutzung durch die Musikschule nicht anbieten. Die Unterbringung gestaltet sich zunehmend schwieriger: Da die Schülerzahlen der Realschule ständig steigen, gibt es verstärkt räumliche Konflikte. Zugleich ist es Ziel der Musikschule, ihr Programm auszuweiten und mehr Veranstaltungen anzubieten.

### 3.3.3 Jugend, Senioren und Soziales

#### Kindergärten

Derzeit gibt es in Werne 14 Kindergärten mit 1.010 Plätzen, davon 50 Tagesstättenplätze und 10 Plätze für eine altersgemischte Gruppe. Die Kindergärten befinden sich in Trägerschaft der Kirchen, des DRK oder von Elterninitiativen (drei Einrichtungen). Zurzeit ist eine Bedarfsdeckung von fast 100 % gegeben, die Kindergärten sind ausgelastet. Ab 2004 ist im Werner Westen und in Stockum mit einem Überhang zu rechnen, so dass sich - insbesondere wegen des Baugebietes Rüschkampsweide - noch Änderungen ergeben können.

In 10 Tageseinrichtungen für Kinder werden derzeit 90 Übermittagsbetreuungen für 3- bis 6-jährige angeboten. Aufgrund der zunehmenden Zahl allein Erziehender und doppelt beschäftigter Elternteile ist der Bedarf hier steigend. Öffentliche Angebote wie z.B. einen Kinderhort für Kinder im Alter von 0 bis 3 Jahren gibt es in Werne nicht. Möglichkeiten der Kleinkinderbetreuung werden aber von der Fabi und einzelnen Vereinen angeboten. Diese sind jedoch nicht ausreichend, so dass Eltern(teile) auf private Betreuung ausweichen müssen.

#### Kinderheim

Das Kinderheim St. Josef an der Ottostraße ist eine Einrichtung mit 92 Plätzen, drei Außenwohngruppen, einer Wohngruppe für chronisch kranke Kinder, drei Kleinkindergruppen, drei Tagesgruppen und einer Jugendschutzstelle sowie einer sozialpädagogisch betreuten Wohnstelle für Kinder und Jugendliche.

#### Kinderspielplätze

In Werne gibt es aktuell 44 Kinderspielplätze in städtischer Trägerschaft und Pflege, davon wurden drei in Form einer Patenschaft an Nachbargemeinschaften



Die Kindergartenversorgung in Werne ist gut, ...



...die Einrichtungen sind fast 100%ig ausgelastet

übertragen. Die Spielplätze sind in verschiedene Spielplatztypen einzuordnen:

- Typ A: für 12- bis 18-jährige, zentrale Versorgungsfunktion für Stadt, Mindestgröße 1.500 qm, max. 1.000 Meter vom Wohnbereich entfernt,
- Typ B: für 6- bis 11-jährige, Versorgungsfunktion für Ortsbereich,

Mindestgröße 400 qm, max. 500 Meter vom Wohnbereich entfernt,

- Typ C: für 0- bis 5-jährige, Versorgungsfunktion für Wohnblock bzw. Häusergruppe, Mindestgröße 60 qm, max. 200 Meter vom Wohnbereich entfernt.

Das Stadtgebiet ist in so genannte Polygone eingeteilt, denen bestimmte Spielplätze zugeordnet sind. Der wesentliche Spielplatzbedarf ist zurzeit abgedeckt. Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete oder der Nachverdichtung bestehender Quartiere soll die wohnungsnah Grundversorgung mit öffentlichen Bolzplätzen künftig besonders berücksichtigt werden. Damit sollen frei zugängliche Freizeit- und Sportmöglichkeiten für Familien geschaffen werden. Bei den Spielplätzen können sich zusätzliche Bedarfe ergeben.

In regelmäßigen Abständen finden Spielplatzbegehungen statt, um die Ausstattung und den Zustand der Geräte zu überprüfen und eventuelle Mängel zu beseitigen. Ergebnis der letzten Begehung im April 2003 ist, dass sich die Spielplätze insgesamt in einem gepflegten und intakten Zustand befinden. Lediglich die Spielplätze Wiehagen, Laar-Nord, Holtkamp und Nath sind durch Vandalismus in Mitleidenschaft gezogen. Hier sind nicht nur bauliche Veränderungen erforderlich. Vielmehr müssen für die potenziellen Verursacher, die Jugendlichen, neue geeignete Treffpunkte und Aufenthaltsorte geschaffen werden.

### **Jugendeinrichtungen**

In Werne gibt es zwei städtische Jugendheime: das „Rapunzel“ in der ehemaligen Steintorschule an der Lünener Straße und das „Paradise“ an der Graf-von-Westerholt-Straße in Stockum. Hinzu kommen 11 Jugendräume privater, insbesondere kirchlicher Träger.

Das im Jahr 2000 sanierte „Rapunzel“ ist gut ausgestattet (Café, Disko, vier Kultur-

räume im ersten Geschoss, Werkstatt-räume unterm Dach). Zu bemängeln ist der fehlende Hinweis auf die Nutzung (Schild) und das unattraktive Umfeld. Das „Paradise“ ist wesentlich kleiner. Zwei ehemalige Klassenräume werden als Teestube bzw. multifunktionaler Raum (Medien, Bastelraum) genutzt. Zur Ausweitung der Jugendarbeit ist ein neues Konzept erarbeitet worden, das die offene Jugendarbeit in Stockum auf zwei Etagen des Bodelschwinghauses ermöglichen soll. Voraussetzung für die Umsetzung des Konzeptes ist neben der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel für den Umbau und die Neueinrichtung die politische Entscheidung, das Bodelschwinghaus unabhängig vom Schicksal des Bürgerhauses zu erhalten.

Beide Jugendheime sind an fünf Tagen in der Woche geöffnet, jeweils montags bis freitags von 15 bis 21 Uhr. Da Jugendliche vor allem am Wochenende ihre Freizeit nutzen wollen, ist zu überlegen, ob die Öffnungszeiten der Jugendheime verschoben werden können (z.B. samstags statt montags). Eine durchgängige Öffnung an sieben Tagen in der Woche ist allerdings aus personellen und finanziellen Gründen nicht zu realisieren.

Nach ihren Problemen, Wünschen und Bedürfnissen befragt, haben die Werner Jugendlichen vor allem folgende Themen benannt:

#### *Diskotheek/Jugendkneipe*

Thema Nr. 1 ist das Fehlen einer Diskothek. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Nach der Schließung des „Silmarillions“ im Bahnhof, in dem gelegentlich Diskos stattfanden, ist zu befürchten, dass noch mehr Jugendliche am Wochenende auf andere Städte ausweichen. Schon heute kommt es bei Disko-Fahrten immer wieder zu schweren Unfällen.

Der neue Standort muss so gelegen sein, dass die Nachbarschaft durch den entstehenden Lärm, insbesondere der an- und abfahrenden Fahrzeuge, möglichst wenig beeinträchtigt wird. Potenziell geeignet sind gewerbliche Standorte, die bezüglich Lärmemissionen bereits vorbelastet und zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sind. Die Ansiedlung der Diskothek soll durch einen privaten Investor erfolgen.

### Skateranlage

Die vorhandene Skateranlage im Sportzentrum Dahl, eine wettbewerbsfähige Half-Pipe, ist seinerzeit überdimensioniert geplant und errichtet worden. Nur wenige Jugendliche können die Anlage gefahrlos befahren, für ein breiteres Publikum ist sie nicht geeignet. Die zur Verfügung stehende Gesamtfläche im Sportzentrum böte sich dafür an, eine attraktive, variantenreiche Neuanlage für alle Altersgruppen zu schaffen, u.a. auch durch einen Rückbau der vorhandenen Half-Pipe. Dennoch hat sich die Skaterszene den Museumsvorplatz als Treffpunkt ausgesucht. Da es hier aber immer wieder Probleme mit dem Stadtmuseum gibt und der Museumsvorplatz nach der geplanten Umgestaltung möglicherweise nicht mehr für Skater verfügbar ist, muss ein neuer, ähnlich innenstadtnaher Standort gefunden werden. Inzwischen sind bereits mehrere Flächen untersucht worden, ein geeigneter Standort für eine neue Anlage konnte allerdings noch nicht gefunden werden.

### Senioreneinrichtungen

Durch den veränderten Altersaufbau der Bevölkerung wird der Anteil älterer Personen stark zunehmen. Vorrangiges Ziel ist es, eine weitestgehend selbstständige und eigenverantwortliche Lebensführung zu erhalten. Neben einer angemessenen Wohnung sind für ältere Menschen geeignete Versorgungs-, kulturelle und soziale Angebote zur Deckung des alltäglichen Bedarfs und zur Teilnahme am gesell-

schaftlichen Leben notwendig. Wenn gesundheitliche Beeinträchtigungen das selbstständige Leben gefährden, sind Angebote des Betreuten Wohnens von Bedeutung.

In Werne gibt es zurzeit

- das Altenheim St. Katharina am Becklohhof mit 108 Plätzen und das Altenpflegeheim St. Antonius an der Ottostraße mit 305 Plätzen (ab 2004 nur noch 284 Plätze),
- zwei kleinere private Altenpflegeheime und
- die Panhoff-Stiftung/das Malteser Seniorenzentrum in Stockum mit den Angeboten Betreutes Wohnen, Tagespflege, Kurzzeitpflege.

Zudem gibt es mehrere von der Stadt unterstützte Altenbegegnungsstätten, die vorwiegend den Pfarrämtern zugeordnet sind.

Mit Projekten wie dem jüngst eröffneten „Salinenparc“ ist Werne auf dem Weg, den steigenden Bedarf an Altenwohnungen abzudecken. Der Gebäudekomplex an der unteren Steinstraße bietet Betreutes Wohnen mit 80 altengerechten Wohnungen und 30 Eigentumswohnungen. Integriert sind Arztpraxen, eine Apotheke, ein Café und andere Dienstleistungen. Die Einrichtung ist optimal gelegen: am Rande der



Neuer Wohnkomplex für ältere Menschen in optimaler Lage: der „Salinenparc“ an der unteren Steinstraße

Innenstadt und in der Nähe von Erholungsanlagen (Natur-Solebad, Hornegrünzug mit Stadtsee und Gradierwerk, Steintorpark). In unmittelbarer Nachbarschaft entsteht zurzeit das Seniorenwohnstift „Am Solebad“ mit 83 Pflegeplätzen.

### 3.3.4 Gesundheit

#### Bäder

In Werne werden zurzeit drei Bäder betrieben: das Natur-Solebad Werne, das Freibad Stockum und das Lehrschwimmbecken Stockum.

Das Natur-Solebad – eine Traditionsschwimmstätte mit Ursprung im Jahr 1874 – ist das Aushängeschild der Stadt und mit rund 653.000 Badegästen und etwa 44.000 Saunagästen im Jahr an der Spitze der meist besuchten Bäder in Nordrhein-Westfalen. Es besteht aus

- einem Freibad mit zwei Solebecken, Salinenturm, Sportbecken, Kinder-Badeparadies und Kneipp-Becken,
- einem Hallenbad mit Sportbecken, Sole-Innen- und Außenbecken sowie Kinder-Planschbereich und
- einem Saunabereich mit Innen- und Außenbetrieb.

Die Angebote des Natur-Solebades richten sich primär an ältere, gesundheitsorientierte Menschen, zusätzlich werden Schul- und Vereinsbedürfnisse abgedeckt.

Das Freibad Stockum ist eine saisonale Einrichtung, die 1973 ihren Betrieb aufnahm und im Jahr rund 30.000 Besucher zählt. Das ebenfalls 1973 eröffnete Lehrschwimmbecken in Stockum wird von kleineren Gruppen genutzt, die aufgrund ihrer speziellen Bedürfnisse nicht in das Stockumer Freibad oder das Natur-Solebad integriert werden können.

Um die Stellung des Natur-Solebads am Markt zu behaupten, hat die Stadt Werne in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen getätigt: 1996 wurde die

Saunalandschaft eröffnet, 2001 erfolgte eine Umgestaltung und Erweiterung der Gastronomie. In den seit 16 Jahren leer stehenden Kellerräumen unter dem Umkleidebereich des Freibads wird zurzeit ein medizinisches Therapie- und Trainingszentrum einschließlich Fitness-Studio eingerichtet. Das Angebot in den rund 450 qm großen Räumen soll von Gymnastik über Massagen bis zu einer Vielzahl weiterer Anwendungen im Gesundheitsbereich reichen. Insgesamt wird sich die Nutzung der Kellerräume sehr positiv auf die Angebotsvielfalt für die Badegäste auswirken. Eine Verbindung vom Freibad in das medizinische Zentrum wird den Gästen den direkten Zugang ermöglichen. Umgekehrt soll es den Therapiegästen möglich sein, das Natur-Solebad zu nutzen. Trends, wie z.B. Aromamassagen, und ganzheitliche Angebote mit Hotel, Solebad und Massage o.ä. lassen sich so künftig verwirklichen.

Die Planung des zukünftigen Badeangebotes ist im „Bäderkonzept der Stadt Werne“ manifestiert, das im Dezember 2002 vom Rat der Stadt beschlossen wurde. Als zentrale Maßnahmen sind vorgesehen:

- die Erweiterung des Natur-Solebads um das „Bad der Sinne“ für Kinder und langfristig die Erweiterung des Saunabereichs (anstelle des Sole-Außenbeckens des Hallenbads),
- die Sanierung/alternative Freizeitnutzung/Betrieb des Freibads Stockum und
- die Sanierung von Gebäude und Technik des Lehrschwimmbeckens Stockum.

Kurz- und mittelfristig besteht für das Natur-Solebad kein zusätzlicher Flächenbedarf. Bei einer für Werne so bedeutenden Einrichtung ist langfristig eine Ausdehnung in Richtung Innenstadt offen zu halten. Eine Erweiterung des Bades über die Horne auf den Parkplatz Am Hagen steht jedoch unter vier Bedingungen:



1. Sie muss mit der Nutzung des Platzes an Sim-Jü verträglich sein.
2. Es muss ein weiterer Bedarf an kompletären Einrichtungen (Physiotherapie, Friseur, Fußpflege, größere Verkaufsräume u. a.) vorhanden sein.



*Das Natur-Solebad mit seinen attraktiven Angeboten ist das Aushängeschild der Stadt und macht Werne weit über seine Grenzen hinaus bekannt*

3. Es muss sich um eine Privatinvestition handeln.
4. Die Parkplätze Am Hagen müssen erhalten bleiben.

Die Eröffnung eines Sport- und Gesundheitsbades in Hamm im Herbst 2003 wird einen spürbaren Rückgang der Besucherzahlen und finanzielle Einbußen zur Folge haben. Diese Verluste können nur durch verstärkte Aktivitäten in unterschiedlichen Bereichen aufgefangen werden. Geplant sind:

- Kundenbindung und Ansprache neuer Zielgruppen durch zusätzliche Angebote und Aktionen im Wellness-Bereich,
- Verstärktes Marketing: regelmäßige/ quartalsweise Informationen über Aktionen/Events, gelegentliche Informationen über das Bad und seine Angebote und Neuerungen,



### Medizinische Einrichtungen

Die Stadt Werne verfügt über ein gutes und vielfältiges Angebot an Gesundheitsleistungen. Hervorzuheben ist das St. Christophorus-Krankenhaus am Goetheweg mit 310 stationären Betten und einer ambulanten Pflegestation, das durch seine Nähe zum Stadtwald, zur Autobahn und zum Bahnhof optimal gelegen ist. Eventuelle zukünftige Erweiterungen sind auf dem Gelände möglich.

*St. Christophorus-Krankenhaus am Stadtwald: wichtig für die medizinische Versorgung der Region und bedeutender weicher Standortfaktor*

- Neu-/Umgestaltung des wenig repräsentativen und versteckten Eingangsbereichs,
- Stärkung des Tourismus in Zusammenarbeit mit Hotels, Pensionen und Verkehrsverein, Zielgruppe: Einwohner des Ruhrgebietes,
- Geeignete bzw. verbesserte Hinweise auf das Natur-Solebad an den Stadteingängen,
- Verknüpfung des Bades mit der Innenstadt in Form eines „Salinenwegs“, der vom neuen Platz vor dem „Salinenparc“ zum Bad und weiter an der Horne entlang zum Stadtpark mit Gradierwerk und Stadtsee führt, Inszenierung mit Beleuchtung und/oder als Laubengang (nach dem Beispiel von Kurorten).

Um den defizitären Badbetrieb zu entlasten, soll das Freibad Stockum überplant werden. Ziel ist es dabei, das Gelände zu erhalten.

Die ärztliche Versorgung durch Arztpraxen ist umfassend: In Werne arbeiten zurzeit 13 praktische Ärzte, 20 Fachärzte, 17 Zahnärzte und zwei Tierärzte. Hinzu kommen vier Masseur/med. Bademeister, neun Krankengymnasten, drei häusliche Pflegedienste, das AWO-Gesundheitszentrum und die Malteser- und Caritas-Sozialstationen. Zukünftig ist eine verstärkte Vernetzung, Kooperation und Koordination zwischen den verschiedenen Gesundheitsdiensten unter Beteiligung des Kreises Unna erforderlich. So könnte z.B. der Ausbau der Gesundheitstage forciert werden.

### 3.3.5 Sport

In Werne gibt es zurzeit 26 Sportvereine mit rund 9.400 Mitgliedern, davon sind 21 dem Stadtsportverband angeschlossen. Die größten Vereine sind (Stand 01.01.2002):

- der TV Werne mit 2.838 Mitgliedern,
- der Werner Sport Club mit 2.135 Mitgliedern,
- der SV 47/63 Stockum mit 988 Mitgliedern und
- der RuFV St. Georg mit 609 Mitgliedern.

Die Angebote der Vereine sind vielfältig. Neben den traditionellen Sportmöglichkeiten sind auch neue Trend- und Randsportarten im Programm, bei Bedarf können neue Angebote kurzfristig realisiert werden. Zur Ausübung des Sports stehen den Sportlerinnen und Sportlern neben den Bädern 13 städtische und drei nicht städtische Sporthallen sowie vier Sportplätze mit und vier Sportplätze ohne Leichtathletikanlagen zur Verfügung. Als besonders erwähnenswert kommen hinzu:

- 1 Golfplatz,
- 2 Reitsportanlagen mit Reithalle,
- 2 Laufstrecken (Stadtwald, Düsbecke) und
- 76 km Rundwanderwege (Cappenberger Wald, Stadtwald, Waldgebiet Halloh, Lembecker Forst, Lippeaue).

Im September 1998 beschloss der zuständige Ausschuss eine in enger Abstimmung mit den Vereinen erarbeitete Umstrukturierung und Neukonzeption im städtischen Sportbereich. Im Einzelnen wurde festgelegt, alle Sportanlagen sowie die Stockumer Halle und die Jahnturnhalle an die Vereine zu übertragen, einen Platzwarte-Pool einzurichten, das Jahnstadion zur Baureifmachung zu überplanen und das Freiherr-vom-Stein-Stadion für die nächsten fünf Jahre als Sportstätte zu sichern. Die Maßnahmen sind inzwischen

umgesetzt. Das Jahnstadion wurde Mitte 2003 geschlossen, die Aktivitäten sind zuvor nach und nach ins Sportzentrum Dahl und ins Freiherr-vom-Stein-Stadion verlagert worden.

Die überwiegend den Schulen angegliederten Sporthallen sind nahezu 100 %ig ausgelastet, und zwar in der Reihenfolge Schulsport vor Vereinssport vor privater Nutzung. Die Außensportanlagen sind zu 60 bis 65 Prozent ausgelastet, als Reserve bleiben etwa 35 Prozent. Ein aktueller Erweiterungsbedarf besteht auch hier nicht. Kleinere Engpässe sollen bei den Hallen durch erweiterte Öffnungszeiten (von 22 auf 23 Uhr) und bei den Außensportanlagen durch die Ausweitung von Trainingsmöglichkeiten am Wochenende behoben werden.

Vor dem Hintergrund seit Jahren stagnierender Mitgliederzahlen bei den Werner Sportvereinen, der aktuellen Haushaltslage und der derzeitigen Auslastung der Sportanlagen ist ein neues städtisches Sportzentrum auf dem ehemaligen Zechengelände nicht zu rechtfertigen. Ziel muss es vielmehr sein, das Sportzentrum Dahl als zentrale Einrichtung zu stärken und auszubauen bzw. zu erweitern. Bei der Aufgabe des Freiherr-vom-Stein-Stadions muss geeigneter Ersatz an anderer Stelle gefunden werden. Mit der Ausweitung einer Sport- und Freizeitfläche auf dem südlichen Zechengelände soll die Möglichkeit einer privaten Investition offen gehalten werden.



Die Polizei soll vom Konrad-Adenauer-Platz in den Bahnhof verlagert werden

### 3.3.6 Behörden und sonstige Einrichtungen

#### Polizei

Im Rahmen aktueller Planungen soll die Polizei vom jetzigen Standort am Konrad-Adenauer-Platz in den Bahnhof verlagert werden. Eine Machbarkeitsstudie hierzu ist noch nicht abgeschlossen.

#### Feuerwehr

Zurzeit wird ein Brandschutzbedarfsplan für Werne erstellt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Die nördlich angrenzende Grünfläche steht als mögliche Erweiterungsfläche zur Verfügung.

#### Rettungsdienst

Der Kreis Unna hat jüngst einen Rettungsbedarfsplan erstellt. Danach besteht für den Rettungsdienst in Werne zurzeit kein räumlicher Erweiterungsbedarf.

#### Obdachlosenunterkunft und Übergangwohnheim

Für beide Bereiche sind bedarfsgerecht neue dezentrale Standorte festzulegen.

#### Schützenplätze

Die vorhandenen Anlagen sollen gesichert werden. Ggfs. kommt eine Erweiterung oder eine Neuanlage in Frage.

## 3.4 Verkehr

### 3.4.1 Leitlinien einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

Leitlinien einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Werne sind:

- Verkehrsvermeidung durch Sicherung der „Stadt der kurzen Wege“ und Erhalt der Nutzungsmischung
- Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrsaufkommens
- Sicherung der Mobilität aller Bürger, insbesondere der nicht motorisierten Bevölkerungsgruppen (Schüler, ältere Menschen, behinderte Menschen, Berufspendler)
- Stärkung des Umweltverbundes
- Steigerung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität in Straßenräumen und auf Plätzen, insbesondere in der Innenstadt
- Nutzung des für den jeweiligen Weg ökonomisch wie ökologisch sinnvollsten Verkehrsmittels

### 3.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Das Straßennetz

Die Einbindung der Stadt Werne in das überörtliche Verkehrsnetz ist durch die beiden Autobahnanschlussstellen im Nordosten und im Südosten des Stadtgebietes sehr gut (siehe Plan MIV - Bewertung). Ein engmaschiges Netz klassifizierter Straßen stellt darüber hinaus die Erschließung in der Region sicher, dabei ist die Kernstadt radial erschlossen.

Rückgrat dieses Netzes ist die Bundesstraße 54, die von Dortmund über Lünen und Werne nach Münster führt und die Innenstadt im Westen tangiert. Wenngleich die B 54 - gemessen an ihrem Ausbaustandard - nur gering belastet ist, stellt sie eine deutliche Zäsur dar, die die Innenstadt von den westlich angrenzenden Wohngebieten abschneidet. Deutlich wird dies vor allem an der unterbrochenen Verbindung zwischen Burgstraße und Becklohhof.

Die Bundesstraße 233 (Kamener Straße) stellt die Verbindung nach Süden sicher. Im weiteren Verlauf wird der Durchgangsverkehr im Norden und Osten der Kernstadt über den Hansaring, die Freiherr-vom-Stein-Straße und im Süden über den Südring abgewickelt, der auf die B 54 geführt wird.

Die wichtigsten Ost-West-Verbindungen im Stadtgebiet sind die Nordlippestraße (L 518) und die Landesstraße 507. Stockumer Straße, Kurt-Schumacher-Straße, Penningrode, Ovelgönne und Selmer Straße stellen eine bedeutende Verteilerschiene in der Kernstadt dar. Über diesen Straßenzug wird zudem die Verbindung zum Gewerbegebiet Wahrbrink hergestellt. Auch der Ortsteil Stockum mit seiner linearen Siedlungsstruktur wird primär über die L 507 (Werner Straße) erschlossen.

Im Norden der Kernstadt verbinden die L 518 und in Verlängerung die L 518 n den Nordlippepark und die Capeller Straße mit der Anschlussstelle der Autobahn A 1. Die günstige Anbindung verhindert, dass der Güterverkehr die Wohngebiete der Kernstadt belastet.

Im Straßennetz der Stadt Werne ist die fehlende Nord-West-Tangente (L 518 n) das zentrale Defizit. Ein Lückenschluss würde zur erheblichen Entlastung innenstadtnaher Bereiche führen. Des Weiteren würde das Gewerbegebiet Wahrbrink besser angebunden und somit die Immissionsbelastung der zurzeit vom Schwere- und Durchgangsverkehr tangierten Wohngebiete im westlichen Stadtgebiet (vor allem Hermann-Löns-Straße) deutlich verringert.

Die stetig wachsende Belastung der klassifizierten Straßen führt zu Engpässen an Knotenpunkten. Insbesondere auf der Kamener Straße (B 233) treten in den Stoßzeiten Rückstaus auf (Kreuzung: Südring/Kamener Straße, Jockenhöfer-Kreuzung

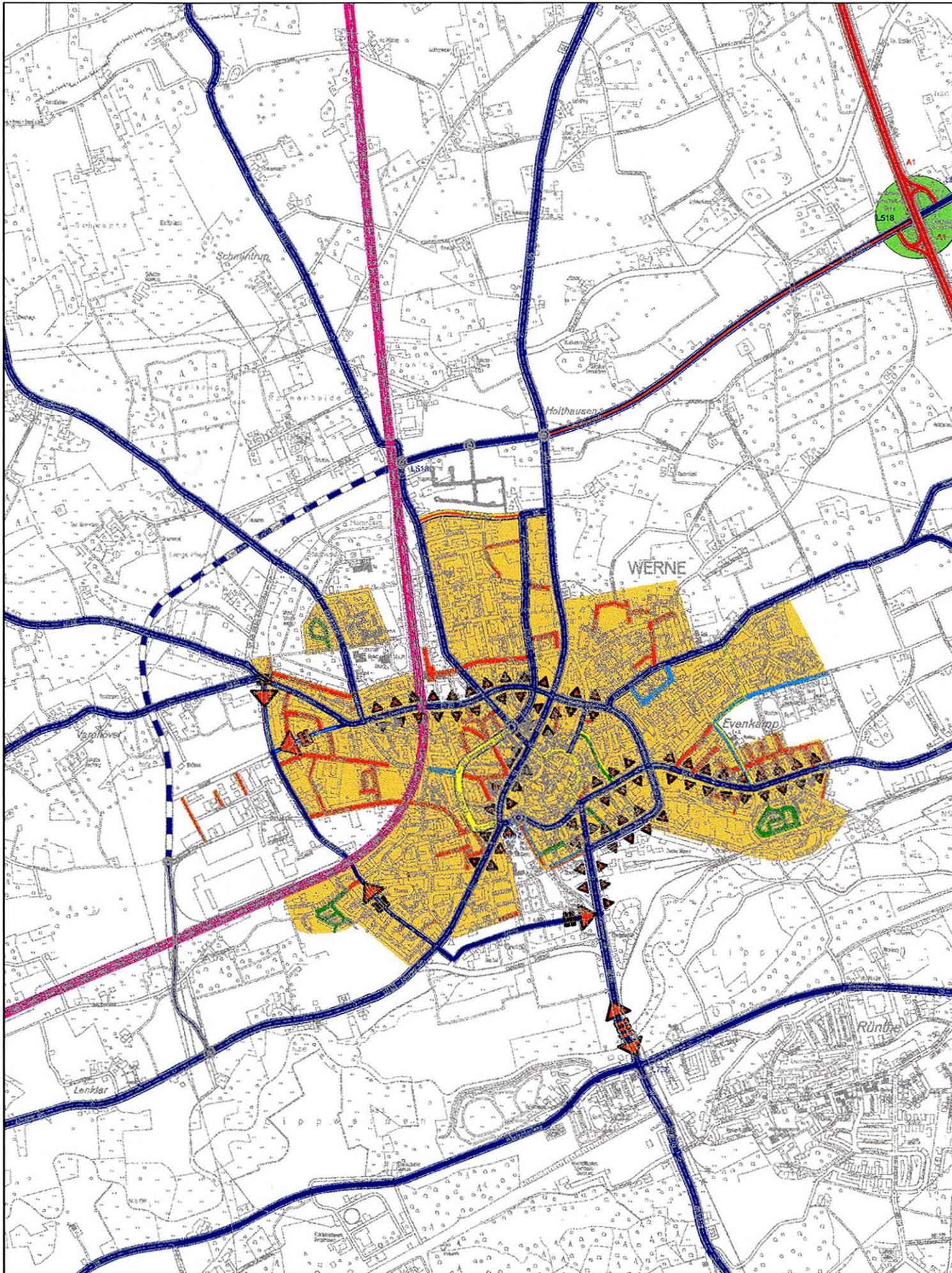
in Rünthe). Auch an der Straßenkreuzung Lünener Straße (B 54)/Südring sind in den Hauptverkehrszeiten Engpässe zu verzeichnen.

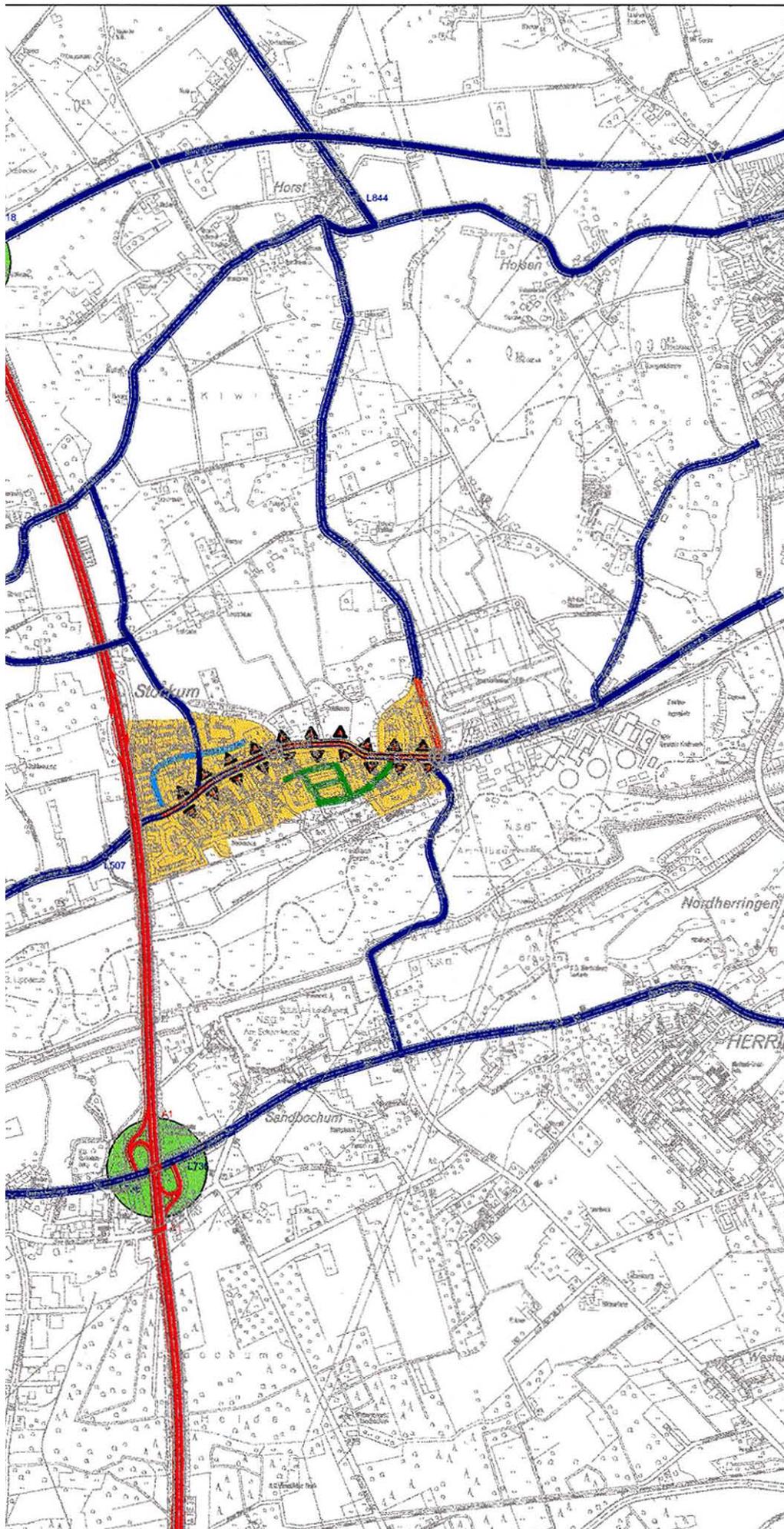
### **Verkehrsentwicklungsplan**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 1993 stellt die Grundlage der Verkehrsplanung in Werne dar. Aktualisiert und detailliert wurde er durch die Verkehrsuntersuchung „Werne-West“ aus 2000 und das Gutachten „Innenstadt“ aus 2002. Für das städtische Straßenverkehrsnetz wurde ein Konzept der flächenhaften Erschließung entwickelt, das das Erschließungssystem der Stadt in zwei Bereiche teilt:

- Das Vorbehaltsnetz stellt das Rückgrat des Systems dar. Es besteht aus den wichtigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen, die die Stadt flächenhaft erschließen. Oberstes Ziel für diese Straßen ist die Optimierung des Verkehrsflusses, damit Quell- und Zielverkehre schnell zu- und abgeführt werden können.
- Das Wohnumfeld wird durch die Erschließungs- und Anliegerstraßen gebildet. Um ein möglichst ruhiges, gesundes und attraktives Wohnumfeld zu erhalten, wird in diesen Bereichen eine Verkehrsberuhigung angestrebt.

Bis heute wurde die Umsetzung dieses Konzeptes für das Wohnumfeld konsequent verfolgt. Im Stadtgebiet wurde die erstmalige Erschließung von Wohngebieten verkehrsberuhigt gestaltet. Das Wohnumfeld älterer Siedlungsbereiche wurde durch die flächenhafte Ausweisung von Tempo 30-Zonen verkehrsberuhigt. Der im VEP empfohlene stadtverträgliche Umbau der Straßenräume ist bisher nur in Ansätzen (z.B. Mühlenfeld, Boymerstraße) durchgeführt worden.





## MIV-Bewertung

-  Autobahn
-  Hauptverkehrsstraße
-  Sammelstraße
-  Verkehrsberuhigt / Tempo 30
-  Bahntrasse
-  Geplante Nordwestumgehung
-  Gute Anbindung
-  Gut gestalteter Straßenraum
-  Trennwirkung / Zäsur
-  Erschließungsdefizite
-  Mängel im Ausbauzustand
-  Überdimensionierter Straßenraum

## Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003

### **Aufgaben/Ziele**

Zentrale Aufgabe zur Verbesserung des Verkehrsnetzes ist die Führung des überörtlichen Verkehrs, insbesondere des Schwerlastverkehrs, über die Verkehrstangenten. Hierzu ist vor allem der Lückenschluss der L 518 n im westlichen Stadtgebiet erforderlich. Daneben wird die Optimierung des Vorbehaltsnetzes aufgrund der prognostizierten Zunahme der Fahrten im MIV eine besondere Bedeutung erhalten. Da ein flächenhafter Ausbau des Netzes aus finanziellen Gründen unwahrscheinlich ist, kann eine Netzoptimierung nur durch die Beschleunigung des Verkehrs an den Knotenpunkten erfolgen. Ansätze zur Umsetzung dieser Aufgabe bieten die konsequente Umgestaltung von signalgesteuerten Verkehrsknoten zu Kreisverkehrsanlagen oder die bedarfsorientierte zentrale Steuerung der Signalanlagen. Daneben stellt die Lippequerung der L 233 einen Netzengpass dar, der beseitigt werden sollte.

Neben der Optimierung des Verkehrsnetzes sollte die gestalterische Aufwertung des Wohnumfelds älterer Siedlungsbereiche im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen vorangetrieben werden. Ein moderater Umbau überdimensionierter Straßen in Tempo 30-Zonen mit stärker differenzierten Funktionsbereichen (Straßenbäume, Stellplätze) unterstützt die gewünschte Verkehrsberuhigung und die gestalterische Aufwertung.

Bei der Entwicklung neuer Siedlungsbereiche muss das Straßennetz ständig auf seine Aufnahmefähigkeit hin überprüft werden. Dabei sind die Anschlüsse an das bestehende Netz städtebaulich verträglich und wirtschaftlich herzustellen.

### **Maßnahmen**

(siehe *Plan MIV - Maßnahmen*)

#### **Neubau der L 518 n**

Die geplante Nord-West-Tangente L 518 n soll in 2004 bis zum Gewerbegebiet Wahrbrink fertig gestellt werden. Dieser Teilabschnitt der Umgehungsstraße wird zur Entlastung von Wohnstandorten im westlichen Stadtgebiet beitragen, da der Schwerlastverkehr nun über die B 54 geführt werden kann. Unabdingbar bleibt jedoch der Lückenschluss der L 518 n, da nur diese Maßnahme eine nachhaltige Entlastung der Kernstadt vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerlastverkehr, garantiert.

Um die Verbindung zwischen Kamener Straße (B 233) und Lünener Straße (B 54) zu verbessern, soll der Südring in südliche Richtung verlagert werden. Der Streckenabschnitt soll als leistungsfähige anbaufreie Umgehungsstraße realisiert werden, die Linienführung orientiert sich an den südlichen Grundstücksgrenzen des städtischen Bauhofs und der Werner Kläranlage. Die Trassierung tangiert ein vorhandenes Naturschutzgebiet und geschützte Landschaftsbereiche. Die Realisierung des neuen Südrings ist zurzeit aus finanziellen Gründen unrealistisch. Dennoch werden die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen.

#### **Umbau der Werner Straße (L 507) in Stockum**

In Absprache mit dem Straßenbaulastträger werden zurzeit die Planungen für den Umbau der Werner Straße in Stockum vorangetrieben. Baubeginn ist im Sommer 2003, voraussichtliche Fertigstellung Ende 2004. Im Rahmen der Maßnahme soll die Anlage von Radwegen und die Neuordnung von Stellplätzen vorgenommen werden. Die Kreuzungsbereiche Stockumer Straße/In der Eika/Neue Kampstraße und Stockumer Straße/Mühlenstraße werden als Kreisverkehre ausgebildet. Zur Erhö-

hung der Aufenthaltsqualität werden straßenbegleitend Bäume gepflanzt und Querungshilfen eingebaut.

### **Verbesserungen im Vorbehaltsnetz**

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Vorbehaltsnetz soll für die Kreuzungsbereiche Neutor, Hansaring/Münsterstraße (B 54), Freiherr-vom-Stein-Straße/Kamener Straße, Bahnhofstraße/Penningrode, Ovelgönne/Goetheweg und Stockumer Straße/Hansaring die Anlage von Kreisverkehren geprüft werden. Eine weitere Verbesserung des Verkehrsflusses könnte mittelfristig durch ein neues Brückenbauwerk über die Lippe erzielt werden, dies brächte eine deutliche Entlastung der Jockenhöfer-Kreuzung.

### **Rückbau der B 54**

Nach Fertigstellung der L 518 n soll die B 54 in Teilbereichen stadtvträglich umgebaut werden. Der Rückbau im Bereich zwischen Cappenberger Straße und Bahnhofstraße bietet die Chance, die bestehende Zäsur aufzubrechen und die westlichen Wohnstandorte besser an die Innenstadt anzubinden. Daneben könnte die Berufsschule direkt an die B 54 angeschlossen werden, was zur Entlastung der umgebenden Wohngebiete führt.

### **Anbindung von neuen Siedlungsbereichen**

Die Anbindung neuer Siedlungsbereiche für den Wohnungsbau kann nach ersten Einschätzungen über das bestehende Straßennetz (Vorbehaltsnetz) erfolgen. In zahlreichen Wohngebieten am Stadtrand ist bereits eine Erweiterungsoption berücksichtigt (z.B. Bellingholz, Dornberg, Nibelungenring). Die Dimensionierung der Erschließungsstraßen erlaubt die Aufnahme zusätzlicher Verkehre. Zurzeit werden die Wohngebiete Baaken/Ost und Rüschkampsweide erschlossen. Die Dimensionierung des bestehenden Netzes (Sammelstraßen) ist hier für die Aufnahme zusätzlicher Verkehre ausreichend, die Zunahme der Verkehrsbelastung für die Nachbargemeinden vertretbar.

### **3.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Der öffentliche Personennahverkehr der Stadt Werne wird durch die Angebote der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) bestimmt. Die Stadt Werne ist in das Tarifsystem der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL) eingebunden. Der Anteil des ÖPNV an der Gesamtmobilität nimmt mit ca. 10 Prozent einen vergleichsweise geringen Anteil ein.

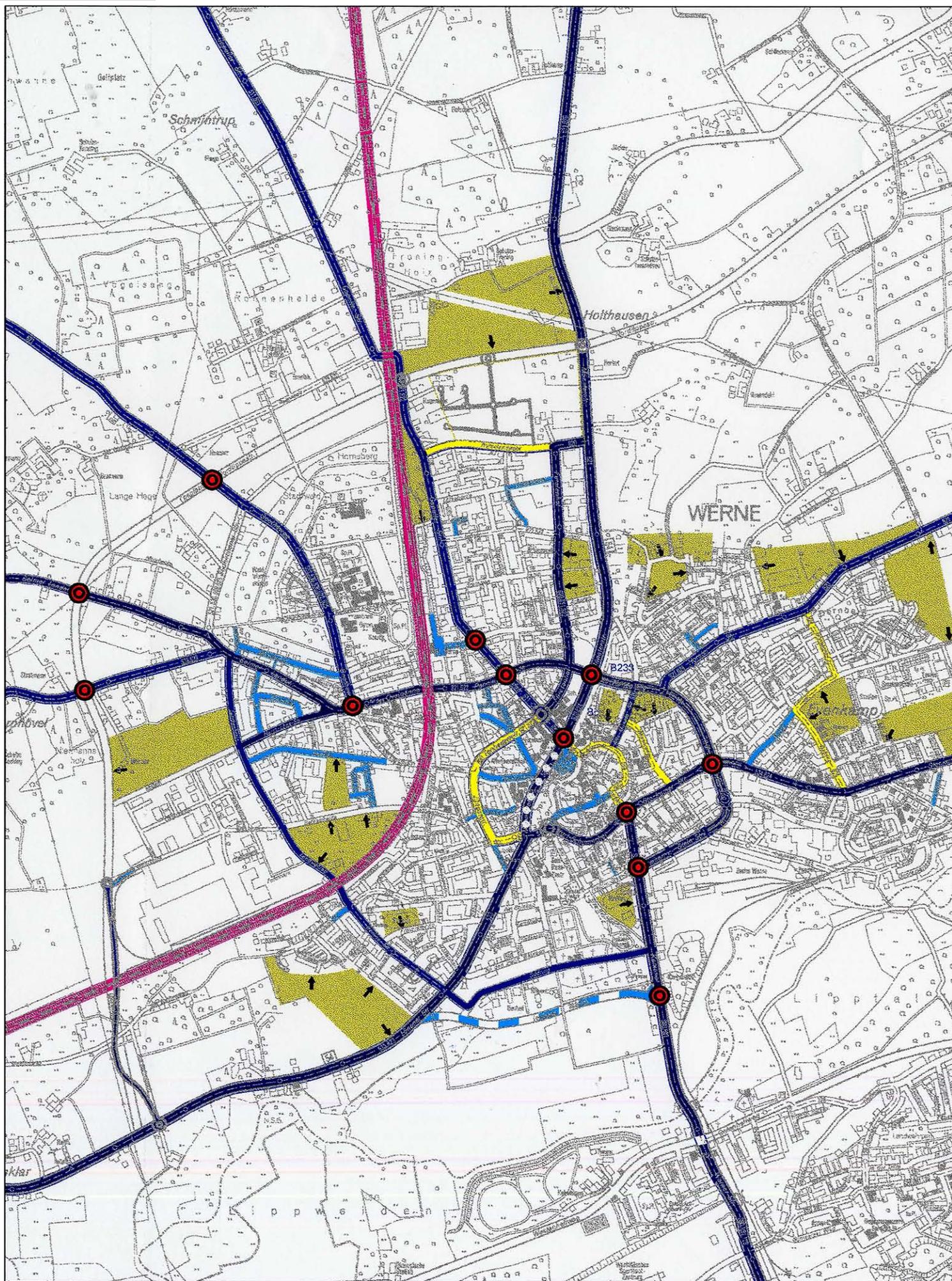
#### **Schiienenpersonennahverkehr**

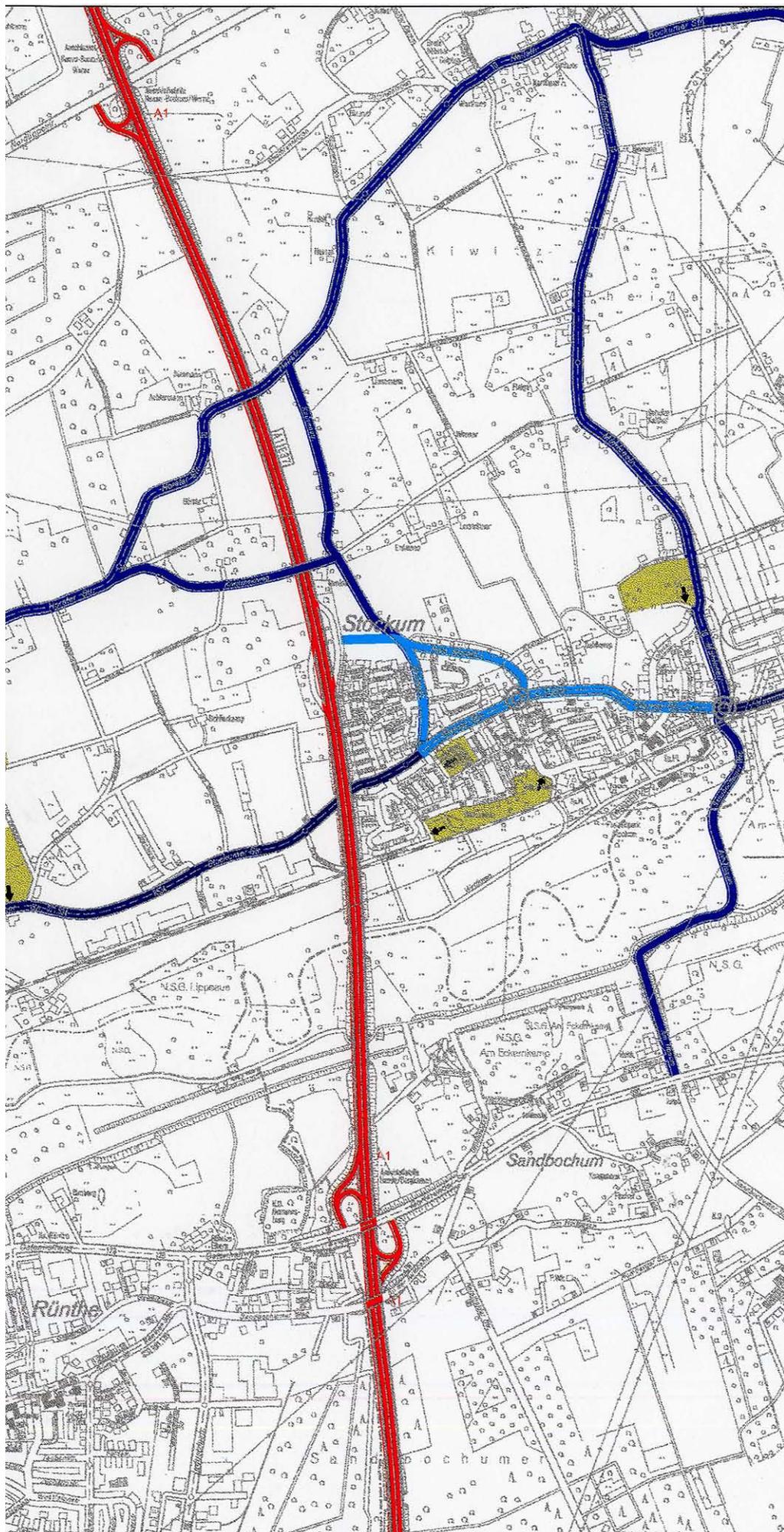
Die Schienenstrecke der Regionalbahn R 50 (Dortmund-Münster) stellt das Rückgrat des ÖPNV-Systems dar. Die Züge verkehren in beide Richtungen im 60-Minuten-Takt. Die Fahrzeit nach Münster beträgt 35 Minuten, nach Dortmund 23 Minuten. Durch die Anbindung an diese Oberzentren wird der Zugang zum überregionalen Schienennetz gewährleistet. Darüber hinaus verbindet die Schnellbuslinie S 10 die Stadt Werne im Stundentakt mit dem Bahnhof in Hamm, der als Fernverkehrsknotenpunkt der DB AG einen hohen Stellenwert in der Region besitzt.

Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Lünen – Münster ist für die Qualität des schienengebundenen Nahverkehrs zwingend erforderlich. Er ist von der DB AG in das Schienenausbauprogramm aufgenommen worden.

#### **Busverkehr**

Der Busverkehr gliedert sich in Schnell-, Regionalbuslinien und Stadtlinien. Durch das Verkehrsnetz sind weite Teile des Stadtgebietes erschlossen. Die Verknüpfung mit den Städten Lünen, Hamm, Bergkamen, Kamen und Unna wird ganztägig über die Schnell- und Regionalbuslinien gewährleistet. Die nördlich benachbarten Gemeinden im Münsterland werden dagegen nicht ganztägig durch das Busnetz angebunden. Im Rahmen des Optimie-





## MIV-Maßnahmen

-  **Autobahn**
-  **Hauptverkehrsstraße**
-  **Sammelstraße**
-  **Bahntrasse**
-  **Geplante Nordwestumgehung**
-  **Anbindung neuer Siedlungsgebiete**
-  **Technischer Ausbau**
-  **Geplanter Rückbau**
-  **Geplanter Kreisverkehr**

## Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003

rungskonzeptes ÖPNV Werne, das im Januar 2003 umgesetzt wurde, konnte eine Attraktivierung des Liniennetzes in der Kernstadt erreicht werden. Dadurch ist die Zahl der durch Buslinien erschlossenen Einwohner von rund 15.000 auf ca. 19.600 gestiegen. Bisher nicht oder nur unzureichend erschlossene Bereiche wie z.B. das Solebad, der Markt, aber auch der Werner Norden und die Siedlungsbereiche Evenkamp/Dornberg werden jetzt ganztäglich bedient. Darüber hinaus war der Bahnhof Werne in der Vergangenheit nur unzureichend über eine Taxibuslinie angebunden, der Busbahnhof Werne diente bisher als Endhaltepunkt für die meisten Regional- und Schnellbuslinien. Im neuen Konzept stellt er die zentrale Bushaltestelle dar, an der die Linien zusammengeführt und dann im Stadtgebiet weiter verteilt werden. Die Linien S 80/R 81/R 82 (Unna-Kamen-Bergkamen-Werne) verkehren bis zum Busbahnhof innenstadtnah über die Straße „Am Bült“. Im weiteren Verlauf erschließt die S 80 mit Endhaltepunkt am „Holtkamp“ den Werner Osten. Die Linie R 81 wird am Busbahnhof in die R 81 und R 82 aufgeteilt, die R 81 wird über den Bahnhof in den Werner Norden geleitet, die R 82 erschließt den Werner Westen und das Gewerbegebiet Wahrbrink. Beide Linien haben ihren Endhaltepunkt am Krankenhaus. Die R 81/R 82 verkehrt werktags im 30-Minuten-Takt, die S 80 im 60-Minuten-Takt. Die Linien S 10/R 14 (Hamm-Werne-Lünen) verkehren werktags in der Regel im 60-Minuten-Takt. Die R 14 bindet das Solebad während der Öffnungszeiten mit an und endet am Busbahnhof. Neben diesen Hauptlinien gibt es eine Reihe von Buslinien, die nicht ganztäglich verkehren, jedoch auch die ländlichen Bereiche des Stadtgebiets erschließen. Sie werden vorrangig durch den Schülerverkehr genutzt.

### **Verknüpfungspunkte**

Neben dem Netz bestimmen die Verknüpfungspunkte die Qualität des Verkehrssystems. Der Standort des Bahnhofs Werne ist aufgrund seiner Entfernung von ca. 1,2 Kilometern zur Innenstadt als peripher zu bezeichnen, eine attraktive fußläufige Verbindung zur Innenstadt gibt es nicht. Die Umsteigebeziehungen, insbesondere für Berufs- und Schulpfänger, von der Bahn zum Pkw und zum Fahrrad sind verbesserungswürdig, die Stellplatzangebote für Pkw und Fahrräder nicht ausreichend und unattraktiv. Das Bahnhofsgebäude hat seine Funktion als Serviceeinrichtung für Bahnreisende verloren. Die Zugänge zu den Bahnsteigen sind nicht barrierefrei ausgestattet, die Bahnsteige nur über eine Treppenanlage zu erreichen, ein Aufzug fehlt. Dadurch ist der Bahnhof nicht für alle Reisenden nutzbar. Der bauliche Zustand des Empfangsgebäudes und des Vorplatzes ist aufgrund jahrelanger Vernachlässigung und mangelnder Aufsicht sehr schlecht. Die Folgen zunehmenden Vandalismus' haben den Bahnhof zum „Angstraum“ verkommen lassen.

Der in den 70er Jahren entstandene Werner Busbahnhof befindet sich in zentraler Lage am Rande der Innenstadt. Die Aufenthaltsqualität für Fahrgäste ist gering, die Bahnsteige sind nicht überdacht. Serviceeinrichtungen wie Hinweistafeln, Fahrkartenverkauf oder Stadtinformationen fehlen oder sind mangelhaft. Das Angebot an Fahrradstellplätzen ist begrenzt, die Anlagen nicht zeitgemäß. Im Stadtgebiet sind das Erscheinungsbild und die Ausstattung vieler Haltestellen schlecht. Vielfach fehlen überdachte Wartebereiche, Sitzmöglichkeiten oder Abfallbehälter.

Das negative Erscheinungsbild des ÖPNV hat zur Folge, dass die Kundenbindung gering und die Auslastung unzureichend ist.

### **Aufgaben/Ziele**

Die Qualitätssteigerung einzelner Verkehrssysteme ist Voraussetzung zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr. Insbesondere am heutigen Busbahnhof gilt es durch die Neuplanung Verbesserungspotenziale zu nutzen. Daneben muss die Verknüpfung der einzelnen Angebote zur Steigerung der Effektivität des Verkehrsnetzes führen. Daher ist die konsequente Förderung des Umweltverbundes eine entscheidende Aufgabe.

Das Negativ-Image des ÖPNV kann nur durch eine nachhaltige Verbesserung des Angebots und die Aufwertung der Infrastruktur erfolgen. Insbesondere der Bahnhof Werne mit seinem Umfeld und der Busbahnhof bedürfen einer baulichen Aufwertung. Daneben sollten alle wichtigen Haltestellen einheitlich, gut erkennbar und freundlich gestaltet werden. Möglichst kurze Wege zwischen den Haltestellen und den stark frequentierten Einrichtungen und zentralen Zielorten sollen das ÖPNV-System für die Nutzer attraktiver machen und zu einer höheren Auslastung führen. Ein Image bildendes Marketing muss diesen Prozess unterstützen.

### **Maßnahmen**

#### **Neuordnung Bahnhof Werne**

Vorrangig für die Verbesserung des schienengebundenen Nahverkehrs ist die Sanierung des Bahnhofs einschließlich seines Umfeldes. Die DB AG will 2004 mit den Maßnahmen zur Sanierung des Bahnsteigs und der Zuwegung zum Bahnsteig beginnen. Im Jahr 2000 vergab die Stadt einen Auftrag zur Entwicklung des Bahnhofsquartiers. Geplant ist die Neugestaltung des Vorplatzes: Neben einer Busumfahrt mit zwei Haltestellen und einer Warthalle soll eine P&R-Anlage mit 134 Stellplätzen entstehen. Für Radfahrer werden 120 B&R-Stellplätze gebaut, eine Radstation wird das Angebot abrunden. Die Umsetzung dieses Konzeptes soll zeitnah er-

folgen. Darüber hinaus ist eine Verdichtung der Taktfolge zu den Hauptverkehrszeiten auf der Regionalbahnstrecke wünschenswert.

#### **RegionalStadtBahn Dortmund - Hamm**

Der Kommunalverband Ruhr (KVR) legte 2000 eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer Regionalstadtbahn von Dortmund über Bergkamen nach Hamm vor. Insgesamt wurden vier alternative Trassenführungen vorgestellt. Zwei Varianten verbinden Bergkamen und Hamm nördlich der Lippe, sie werden über die Bahnstrecke der „Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn“ geführt und sollen Werne an die Regionalstadtbahn anschließen. Auf Werner Stadtgebiet sind dabei drei Haltepunkte projektiert, einer auf dem Zechengelände und zwei in Stockum. Problematisch ist insbesondere der Haltepunkt auf dem Zechengelände, da er weit entfernt von der Innenstadt und der nächsten Wohnbebauung liegt. Die Verwaltung der Stadt hat daher eine alternative Trassierung vorgeschlagen: Die Führung der Regionalstadtbahn als Straßenbahn über die Kamener Straße bis zur Stockumer Straße würde die Innenstadt und die Wohngebiete im südöstlichen Teil der Kernstadt anbinden. Als möglicher Haltepunkt bietet sich in dieser Variante der Kreuzungsbereich Neutor/Stockumer Straße an.

Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie des KVR erstellen die Stadtwerke Dortmund als potenzieller Betreiber zurzeit ein Gutachten, das sich primär mit der technischen Umsetzung der Regionalstadtbahn beschäftigt. Ein Lenkungskreis unter Federführung des Kreises Unna koordiniert und begleitet das Projekt. Ihm gehören alle betroffenen Gebietskörperschaften und der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr an. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der zweiten Jahreshälfte 2003 erwartet.

Die Regionalstadtbahn ist als langfristige strukturpolitische Strategie zur Verbesserung von Standortbedingungen und des ÖPNV zu betrachten. Vorrangiges Ziel ist zunächst die Freihaltung und Sicherung der ehemaligen Trasse der „Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn“. Dies wurde 2000 durch den zuständigen Ausschuss beschlossen.

Aber auch im Zusammenhang mit dem von der Deutschen Bahn AG beabsichtigten zweigleisigen Ausbau der Strecke Dortmund – Münster gewinnt die Regionalstadtbahn an Bedeutung. In diesem Fall würden die bisher über Hamm verlaufenden IC- und ICE-Verbindungen auf diese Strecke verlagert. Eine Angebotseinschränkung im Nahverkehr wäre vermutlich die Folge.

### **Busbahnhof Werne**

Die Neuplanung und Verlagerung des Busbahnhofs als zentrale Haltestelle auf den Konrad-Adenauer-Platz befindet sich in der Planungsphase. Die Baumaßnahmen zur Neugestaltung des gesamten Bereiches sollen 2003 beginnen. Die Maßnahme ist als ein Baustein zur Attraktivierung der Werner Innenstadt geeignet, das Image des ÖPNV nachhaltig zu verbessern. Sie beschleunigt den Busverkehr, verbessert das Serviceangebot und die Infrastruktur und ergänzt vorhandene Buslinien durch zusätzliche Haltestellen. Aufgrund dieser Infrastrukturmaßnahme entwickelte die VKU das oben beschriebene Optimierungskonzept, das durch geringen Mehraufwand eine bessere Anbindung der Wohngebiete im Norden und Westen des Stadtgebietes, des Krankenhauses und des Bahnhofs ermöglicht.

### **Beschleunigung des Busverkehrs**

Die VKU arbeitet zurzeit an einem flächendeckenden Konzept zur Beschleunigung des Busverkehrs. Wesentliches Element soll die Einrichtung von Vorrangschaltungen an bestehenden Lichtsignalanlagen

sein. Zusätzlich soll untersucht werden, ob sich große Kreuzungen zu Kreisverkehren umbauen lassen, insbesondere an den Knoten Neutor, Hansaring/Münsterstraße (B 54), Freiherr-vom-Stein-Straße/Kamener Straße, Bahnhofstraße/Penningrode, Ovelgönne/Goetheweg und Stockumer Straße/Hansaring.

### **Haltestellenprogramm Nordrhein-Westfalen**

Zur Verbesserung der Haltestellen im Busnetz hat das Land Nordrhein-Westfalen ein Förderprogramm entwickelt. Die Stadt Werne plant in diesem Zusammenhang eine sukzessive Erneuerung ihrer Haltestellen im Stadtgebiet. Aufgrund der Haushaltslage sind jedoch zurzeit keine Fördermittel des Landes zu erwarten.

### **3.4.4 Radverkehr**

Die Förderung des Radverkehrs gehört zu den grundlegenden Strategien, um die negativen Folgen des Verkehrs zu verringern. Radfahren ist - neben dem zu Fuß gehen - die stadtverträglichste Fortbewegungsart. Der Radverkehr ist energiesparend und umweltfreundlich, er ist weder mit schädlichen Emissionen noch mit Lärm verbunden. Er kann dazu beitragen, die Innenstadtbereiche vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Damit kommt dem Radverkehr eine erhebliche Bedeutung in der Abwicklung des täglichen Verkehrs zu.

Werne gilt als „Tor zum Münsterland“, das Münsterland nennt sich „Deutschlands Radelparadies Nr. 1“. Diesen Ruf hat es vor allem durch seine Themenrouten erworben, die tageweise, am Wochenende oder in Radurlauben erlebbar sind. Als erste Tourismusregion hat das Münsterland ein touristisches Radverkehrsnetz mit einer Streckenlänge von mehr als 4.000 Kilometern einheitlich ausgeschildert. Der „Radelpark Münsterland“ besteht aus einem dichten, wabenförmigen Radwanderwege-

netz. Die beliebten Themenrouten sind in dieses Wabennetz weitestgehend eingebunden. Werne liegt an verschiedenen Routen:

- Römer-Route: 280 km langer Fernradwanderweg (Xanten-Detmold)
- Radtour Ruhr: Rundkurs durch das Ruhrgebiet
- Fernradwanderwege R 33 und R 35
- 100-Schlösser-Route: 1.400 km von Schloss zu Schloss
- Burg- und Schloss-Tour: Schlösser zwischen Lippe und Stever

Werne verfügt über sehr gute Bedingungen für den Radverkehr: optimale topographische Verhältnisse und kurze Wegstrecken („Stadt der kurzen Wege“). Im Umkreis einer Strecke von 2 km sind weite Teile des Stadtbereichs fuß- und radläufig erreichbar. Werne hat zudem ein hohes Potenzial für die Förderung des Radverkehrs, das noch nicht ausreichend genutzt wird. Heute existieren im städtischen Radwegesystem viele einzelne Netzelemente. Ein Mangel liegt in der Vielzahl der Angebote (Bordsteinradwege, Radfahrstreifen, kombinierte Rad- und Gehwege, Angebotsstreifen), die vor allem im Bereich von Verkehrsknotenpunkten nur bedingt ineinander greifen.

### **Aufgaben/Ziele**

Wie Erfahrungen in den Mitgliedsstädten der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ belegen, sind Radverkehrsanteile von 25 bis 30 Prozent erreichbar. In Troisdorf konnte der Anteil des Fahrrads bei starker Förderung zwischen 1988 und 1996 um fast ein Drittel auf 21 Prozent gesteigert werden. Die Städte Münster und Gronau erreichen als Spitzenreiter in NRW sogar Radverkehrsanteile von 34 bis 36 Prozent. Insbesondere eine stärkere Verlagerung von Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw ist anzustreben. Nachhaltige Veränderungen in der Fahrradnutzung sind grundsätzlich nur mittel- bis langfristig zu

erreichen, wobei die eingesetzten Investitions- und Folgekosten deutlich geringer als beim ÖPNV sind.

Diese Ziele können durch einen konsequenten Ausbau des Radverkehrsnetzes erreicht werden. Im innerstädtischen Bereich sollte die Nutzung des Rades durch eine sichere Gestaltung von Kreuzungen und Querungsstellen unterstützt werden. Mängel in der Befahrbarkeit vorhandener Radwege (Unebenheiten, Hindernisse, unzureichende Fahrbahnabsenkungen) müssen beseitigt werden. Darüber hinaus sollte die Infrastruktur durch ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellanlagen an stark frequentierten Orten verbessert werden.

### **Maßnahmen**

*(siehe Plan Radverkehr - Maßnahmen)*

### **Netzergänzungen**

Das Radwegenetz Wernes wurde in den letzten Jahren sukzessive ergänzt. An der B 54 ist auf der Westseite gerade ein neuer Radweg zwischen der Gaststätte „Zum letzten Wolf“ und dem Höltingweg entstanden. In Kürze soll der Ausbau zwischen Höltingweg und Lohstraße erfolgen. Im Rahmen des Umbaus der Werner Straße (L 507) in Stockum wird ab 2003 ein beidseitiger Radweg bzw. Geh-/Radweg von der Knüvenstraße bis zur Mühlenstraße gebaut. Zudem soll ein Teilstück auf der Selmer Landstraße zwischen Hermann-Löns-Straße und Varnhöveler Straße das Netz ergänzen. Ab 2003 soll auch der Neubau der L 518 n zwischen B 54 und dem Gewerbegebiet Wahrbrink erfolgen, hier wird auf der Westseite ein Radweg angelegt.

Darüber hinaus besteht an einer Reihe von klassifizierten Straßen Bedarf an Netzergänzungen. Hier liegt die Zuständigkeit für Planung und Ausführung der Maßnahmen allerdings beim Land bzw. Kreis. Eine Netzergänzung ist in folgenden Bereichen



## Radverkehr-Maßnahmen

-  Bestand Radwege
-  Gehwege als Radwege genutzt
-  Radfahrstreifen/ Schutzstreifen
-  Neuplanungen Fahrradwege
-  Zone 30/Verkehrsberuhigte Bereiche



## Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003

wünschenswert:

- Selmer Landstraße (Außenbereich, Richtung Selm)
- Lünener Straße (Bereich ab Cappenberg Straße stadtauswärts)
- Nordlippestraße (Bereich zwischen B 54 und Capeller Straße)
- Kurt-Schumacher-Straße (Südseite)
- Kamener Straße (Bereich zwischen Stockumer Straße bis Südring)
- Knüvenstraße (Bereich Neue Kampstraße und Kiewitzheidweg)

### **Radstation und Bike & Ride-Stellplätze**

Eine bessere Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr soll durch die Schaffung von Bike & Ride-Stellplätzen am Bahnhof und am Busbahnhof erreicht werden. Zur Aufwertung des Bahnhofs beschloss der zuständige Ausschuss eine Radstation mit Reparaturservice und Fahrradverleih.

### **Beschilderung**

Für eine effektive Nutzung des Radwegenetzes ist neben der Ausschilderung touristischer Routen eine Beschilderung für den innerstädtischen Verkehr und die Verbindung der Ortsteile wichtige Voraussetzung. Daher ist es sinnvoll, eine flächendeckende einheitliche Beschilderung des Radwegenetzes zu erhalten. Ergänzend hierzu ist die Aktualisierung der Radkarte für die Stadt Werne aus dem Jahre 1992 erforderlich.

Langfristig soll das Netz durch landschaftlich reizvoll gelegene Radwege ergänzt werden. Die Anlage eines Horne-Radweges und eines Radweges auf der ehemaligen Zechenbahntrasse sind als Konzept vorhanden.

## **3.5 Innenstadt**

Aufbauend auf der Stärken-/Schwächen-Analyse Innenstadt (siehe Kapitel 2.4) wurden zunächst ein Leitbild entwickelt und Ziele für die einzelnen Handlungsfelder formuliert. Daran schließt sich die Maßnahmenbeschreibung zu den Themen Städtebau, Grün- und Freiraum und Verkehr an.

### **3.5.1 Leitbild und Ziele für die Innenstadt**

Die Werner Innenstadt als historisch gewachsenen, wirtschaftlich vitalen und städtebaulich attraktiven Mittelpunkt der Gesamtstadt erhalten und durch neue Impulse behutsam entwickeln - unter dieser Prämisse steht die Entwicklung des Zentrums („Altes erhalten und Neues gestalten“). Es gilt die Innenstadt räumlich, funktional, ökologisch und gestalterisch aufzuwerten und eine städtische Mitte zu entwickeln, die Versorgungsschwerpunkt, Wohnstandort, Arbeitsort, kulturelles und kommunikatives Zentrum und Freizeitstandort zugleich ist. Angestrebte Qualitätsmerkmale sind Nutzungsvielfalt, Angebotsqualität, Erreichbarkeit, Orientierung, Individualität und Unverwechselbarkeit.

Die Entwicklung der Innenstadt umfasst vier Themen: Einzelhandel, Freizeit/Kultur, Verkehr und Städtebau.

#### **Einzelhandel**

Leitziel: Sicherung und Aufwertung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort

#### **Ziele**

- Stärkere Kaufkraftbindung und Erhöhung der Kundenzahl durch Ansiedlung eines Frequenzbringers
- Sicherung und Ausbau eines differenzierten, qualitativollen Angebotes
- Abbau von Angebotsdefiziten
- Konzentration des Einzelhandels an der zentralen Versorgungsachse Steinstraße - Markt - Bonenstraße

- Erweiterung des Hauptgeschäftsbereichs/der Fußgängerzone im Norden an der Konrad-Adenauer-Straße
- Steigerung der Erlebnisqualität in der Innenstadt
- Verstärkte Umsetzung absatzpolitischer Maßnahmen (Warenpräsentation/Schaufenstergestaltung, Serviceleistungen, Ladenöffnungszeiten, gemeinsame Aktionen der Kaufmannschaft ...)

### Freizeit/Kultur

Leitziel: Ausbau der Innenstadt als Freizeit- und Kulturstandort

#### Ziele

- Breites Spektrum an Angeboten der Hochkultur (Museen, Ausstellungen, Konzerte, Theater ...) und der Subkultur (Kleinkunst, Musikszene, Lesungen ...)
- Belebung der Fußgängerzone durch Integration von Kunstobjekten
- Vielfältige Events zur Belebung und Imageförderung, aber keine „Beliebigkeitskultur“ ohne Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten
- Ergänzung und Differenzierung des gastronomischen Angebots
- Verbesserung der Angebote für Kinder und Jugendliche
- Gestaltung des öffentlichen Raums zur multifunktionalen Nutzung und zur Verbesserung des Ambientes
- Ausbau stadttouristischer Angebote (Führungen)
- Aufbau eines beschilderten Stadtrundgangs

### Verkehr

Leitziel: Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs (verkehrsberuhigte, fußgänger- und fahrradfreundliche Innenstadt)

#### Ziele

- Sicherung der guten Erreichbarkeit des Stadtzentrums für alle Verkehrsarten
- Förderung der umweltverträglichen Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr,

- Fußgänger) und deren Verbund
- Vermeidung, Reduzierung und Integration des motorisierten Individualverkehrs
- Abbau stadträumlich störender Zäsuren durch straßenraumgestalterische und verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs (dezentrale Konzentration)
- Qualitätssteigerungen und Imageverbesserung beim ÖPNV

### Städtebau

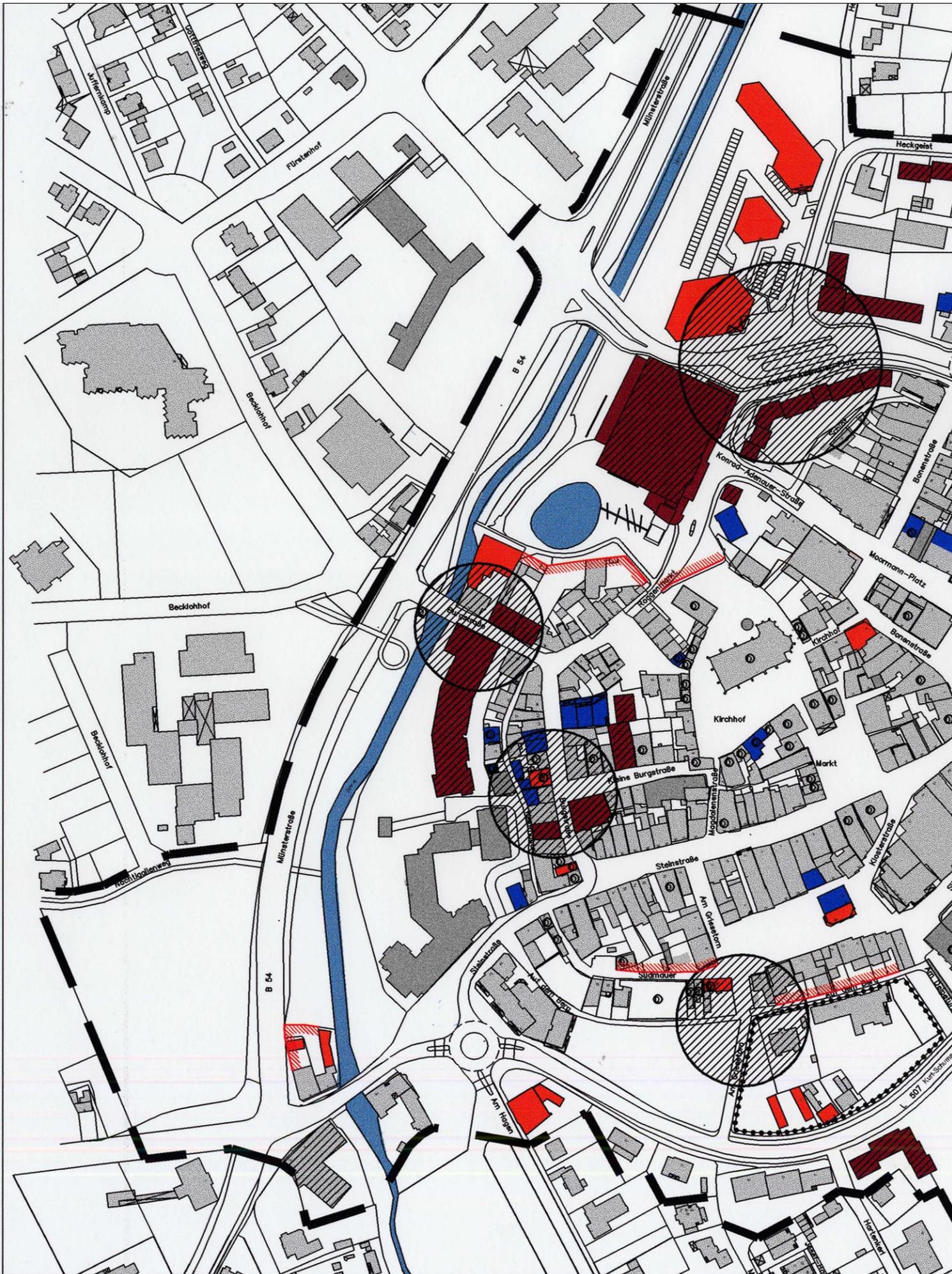
Leitziel: Erhaltung einer multifunktionalen Innenstadt mit Synergieeffekten zwischen den Nutzungen (Urbanität)

#### Ziele

- Stärkung der Wohnfunktion im Innenstadt- und Innenstadtrandbereich, Aufwertung des Wohnumfelds
- Ansiedlung kleinteiliger Anbieter aus den Bereichen Handel, Dienstleistung, Gastronomie (durch Nutzung von Leerständen und Baulücken)
- Erweiterung der Freizeitangebote durch neue innerstädtische Einrichtungen
- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Erhalt ökologisch/gestalterisch wertvoller Bereiche und Vernetzung von Grün- und Freiräumen
- Aufwertung des Stadtbilds durch Stadtreparatur, Abbau gestalterischer Defizite und Akzentuierung der Eingänge zur Innenstadt
- Gewährleistung von Sicherheit und Sauberkeit in der Innenstadt (Belebung, soziale Kontrolle, Beleuchtung ...)

### 3.5.2 Bauliches Konzept

Das bauliche Konzept für die Innenstadt gliedert sich in zwei Teile: Zum einen werden die städtebaulichen Problembereiche (siehe Kapitel 2.4) zusammenhängend überplant und Entwicklungskonzepte für Teilräume vorgestellt, zum anderen wird eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen an Gebäuden vorgeschlagen (siehe *Bauliches Konzept*).





### Entwicklungskonzepte für Teilräume

Für die weitere städtebauliche Entwicklung der Innenstadt wurden Entwicklungsschwerpunkte definiert. Diese sind aufgrund ihrer Struktur als mindergenutzte Brachflächen oder ihrer unbefriedigenden Gestaltung baulich-räumlich aufzuwerten.

### Der nördliche Innenstadtrand

Als Konsequenz aus dem Einzelhandelsgutachten soll am nördlichen Rand des historischen Stadtkerns ein Kaufhaus entstehen. Das aus einem eingeschränkten Investorenwettbewerb hervorgegangene Projekt soll über die Angebotsdeckung hinaus zu einem wichtigen Impulsgeber für die Innenstadt und die ortsansässige Wirtschaft werden (Details zum Projekt sind der Broschüre „Bausteine zur Stadtentwicklung 2 - Investorenwettbewerb Einkaufszentrum Werne“ zu entnehmen).

Bei dem geplanten Kaufhaus handelt es sich um einen dreigeschossigen, fast quadratischen Baukörper, der sich durch Vor- und Rücksprünge und unterschiedliche Attikahöhen gliedert. Die Kernnutzung des Gebäudes bildet im Erdgeschoss ein SB-Warenhaus mit einer Verkaufsfläche von 2.865 qm. Das vielschichtige Warenangebot des Centers wird durch 11 Einzelshops (ca. 450 qm) und ein Café (ca. 200 qm), das zum Moormannteich platziert wird, ergänzt. Die beiden Obergeschosse dienen dem Parken, hier werden 240 Stellplätze zur Verfügung gestellt. Die dem Warenhaus vorgelagerte „Glasmall“ mit Wasserlauf bietet Raum für Verkaufaktionen.

Die Bildung allseitig funktional und gestalterisch attraktiver Gebäudeseiten wird neben der prägnanten Architektursprache durch die Fassadengestaltung erzielt:

- Die Hauptansicht zur Konrad-Adenauer-Straße präsentiert sich als überwiegend verglaste Mall.

- Die Seite zum Stadthaus zeigt eine Kombination zwischen transparenter Glasfassade und Ziegelfassade.
- Zum Moormannteich weist das Gebäude eine ortsübliche Ziegel- und Putzfassade auf. Ein verglastes Café schafft eine attraktive Nutzung. Eine vorgelagerte „Solarwand“ erzeugt den notwendigen Strom, um die Pumpe für das Wasser des Bachlaufs und der Quelle zu speisen.
- Zur Horne hin befinden sich die Anlieferung und die Parkdeckzufahrten. Um diese unattraktivste Seite abzuschirmen und den innerstädtischen Grünzug aufzuwerten, wird dem Gebäude ein Gradierwerk in zeitgemäß moderner Gestalt vorgelagert, das aus mit Wasser berieselten Edelstahlrohren besteht und nachts beleuchtet werden soll.

Die Erschließung des neuen Kaufhauses erfolgt von der Münsterstraße über den Konrad-Adenauer-Platz an der Nordwestecke des Gebäudes. Hier befinden sich Zu- und Abfahrt der Parkdecks und die Zufahrt der Anlieferzone. Die Abfahrt des Lieferverkehrs erfolgt über eine separate zusätzliche Brücke über die Horne auf die Münsterstraße.

Die Standortwahl für das Kaufhaus - es ist direkt an den vorhandenen Geschäftsbesatz angebunden - bedingt die Verlagerung des Busbahnhofs auf den Konrad-Adenauer-Platz. Der neue Busbahnhof soll einen städtebaulichen Akzent am nördlichen Rand der Innenstadt setzen. Hier ist die Einrichtung einer modernen Bushaltestelle geplant. Durch die Verlagerung des Busbahnhofs wird der nördlich angrenzende Parkplatz angeschnitten, die eine Umgestaltung der Fläche erforderlich macht. Notwendig ist die Neuorganisation der Stellplätze, die Oberflächen- und Freiraumgestaltung.

Um den Konrad-Adenauer-Platz baulich zu fassen und einen attraktiven neuen Stadt- raum zu schaffen, wird auf der Parkplatz- fläche und auf dem nördlich angrenzen- den Postgelände mittel- bis langfristig eine Bebauung angestrebt. Für die entfal- lenden Stellplätze muss ausreichend Er- satz geschaffen werden (Tiefgarage, Park- deck). Als Nutzungen kommen Geschäfte, Dienstleistungen/Büros und Wohnungen in Frage. Denkbar ist an dieser Stelle auch ein privat betriebenes Parkhaus.

Die gegenüber liegende Fläche am Schlot muss ebenfalls bebaut werden. Zur Ab- rundung des Stadtgrundrisses ist auch hier eine attraktive Neubebauung erfor- derlich. Die südlich angrenzende Alte Dechanei könnte erhalten bleiben und zur Konrad-Adenauer-Straße ggf. baulich er- gänzt werden. Alternativ ist ein auf den Ort abgestimmtes Neubaukonzept mög- lich. Als neue Nutzungen sind ein Restau- rant oder andere Dienstleistungen denk- bar.

### Die Innenstadtzugänge

Die Eingänge zur Innenstadt sind zentrale Stadträume. Hier erhält der Besucher einen ersten Eindruck von der Gestalt und vom Wesen der Stadt Werne. Bislang zeig- ten sich die Innenstadtzugänge wenig einladend, inzwischen aber sind erste Maßnahmen zur Verbesserung abge- schlossen: Mit dem Umbau der unteren Steinstraße, der Anlage eines Kreisver- kehrs und der neuen Wohn- und Ge- schäftsbebauung „Salinenparc“ hat der südwestliche Eingang zur Innenstadt eine deutliche Aufwertung erfahren. Durch das Kaufhaus wird am nördlichen Rand - als Zugang von der B 54 - ein neues „Stadt- tor“ entstehen. Dringend gestaltungs- bedürftig sind noch die Bereiche Am Neu- tor, an der Burgstraße, Am Griesetorn und die östliche Bebauung der Alten Münster- straße.

**Am Neutor** ergibt sich durch den domi- nierenden Straßenraum, die unzureichen- de räumliche Fassung des Kreuzungs- bereichs und die unattraktiven Rand- nutzungen (Parkplatz, Spielhalle, Auto- handel) eine äußerst unansehnliche Ein- gangssituation. Um ein ansprechendes Entree zu schaffen, muss der Parkplatz mittelfristig mit einem markanten neuen Gebäude besetzt werden. Anstelle der Spielhalle ist ebenfalls eine attraktive, maßstäbliche Neubebauung erforderlich. Im Zuge dieser beiden Maßnahmen ist der Weg Am Stadtgraben, eine historische Wegeführung, wieder zu öffnen. Der Kreuzungsbereich soll zu einem Kreisver- kehr umgebaut werden, damit könnte die Straßenfläche erheblich reduziert werden. Südlich davon sollte mittel- bis langfristig auch der Flachbau an der Kamener Straße durch einen angemessenen Neubau er- setzt werden.

Unter dem Thema „Stadtmembran Werne- Neugestaltung des südöstlichen Stadtein- gangs“ haben sich Studierende des Fach- bereichs Architektur an der Fachhochschu- le Bochum im Wintersemester 2001/2002 mit der Fläche beschäftigt. Die Ergebnisse zeigen eine Fülle an Lösungsmöglichkei- ten zur Entwicklung des Standorts (Sie sind in der Broschüre „Bausteine zur Stadtentwicklung 3 - Stadtmembran Werne“ dokumentiert).

Auch **an der Burgstraße** soll der Auf- takt zur Innenstadt baulich neu gestaltet werden. Für das Gelände zwischen Horne und Westmauer liegt bereits eine Planung vor, hier soll die „Wohnresidenz am Burg- tor“ mit rund 60 Wohnungen entstehen. Zur räumlichen Fassung des Straßenraums ist auch gegenüber liegend ein Gebäude- riegel notwendig. Der unmaßstäbliche Baukörper an der Horne (Anbau Burg- straße 22), der früher als Möbelhaus ge- nutzt wurde, inzwischen aber leer steht, ist umzugestalten oder ggf. durch einen anspruchsvollen Neubau zu ersetzen, der

einen angemessenen Abstand zur Horne hält.

Im Kreuzungsbereich **Am Griesetorn/Auf dem Berg** fällt das Gebäude Südmauer 27 besonders negativ auf. Da vom südwestlich gelegenen Parkplatz viele Besucher der Innenstadt durch dieses „Tor“ kommen, muss das Gebäude dringend saniert werden. Um den historischen Stadtgrundriss wieder erkennbar zu machen, könnte der Verlauf der ehemaligen Stadtmauer in der Straßenoberfläche angedeutet werden. Erforderlich ist auch die Neugestaltung der Straßenverkehrsfläche und des Parkplatzes.

Die östliche Bebauung der **Alten Münsterstraße** zwischen Kolpingsaal und Kino (Gebäude Nr. 8 und 10) ist unmaßstäblich und wirkt wie ein Fremdkörper in der Stadtlandschaft. Um den nördlichen Innenstadtzugang wieder attraktiv zu machen, ist hier auf Dauer nur der Abriss der Gebäude und eine dem Umfeld angemessene Neubebauung sinnvoll. Dabei sollten auch die rückwärtigen Grundstücksbereiche neu gestaltet werden.

### **Burgstraße/Kleine Burgstraße**

Der Bereich Burgstraße/Kleine Burgstraße hat in den letzten Jahren eine negative Entwicklung genommen, hier überlagern sich die Probleme: Neben mehreren Baulücken, die zum Teil zu Müllplätzen gekommen sind, und verschiedenen Leerständen sind Mindernutzungen und andere gestalterische Defizite erkennbar. An dieser Stelle wird nur eine Vielzahl von Maßnahmen eine weitere Verschlechterung der Situation verhindern: Vordringlich muss das Gebäude Burgstraße 13 (in Kombination mit dem Haus Westmauer 4) saniert werden. Eine wichtige Anstoßwirkung hätte auch die Schließung der Baulücken, insbesondere die Bebauung des Eckgrundstücks Burgstraße/Kleine Burgstraße. Erforderlich sind zudem die Beseitigung der Leerstände und die Auf-

stockung des Gebäudes Burgstraße 7. Schließlich sollten auch einzelne Fassaden erneuert werden.

### **Einzelmaßnahmen an Gebäuden**

Aufgrund der kleinteiligen Parzellenstruktur werden Leerstände, Mindernutzungen oder Gestaltungsdefizite in Werne weniger stark wahrgenommen als in anderen Städten. Dennoch sind in der Innenstadt an verschiedenen Gebäuden Defizite zu erkennen (Stand Februar 2003).

Eine detaillierte Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung von 283 Gebäuden bzw. Gebäudegruppen in der historischen Altstadt erfolgte Ende 2001/Anfang 2002 im Rahmen der Erarbeitung der „Denkmalbereichs- und Gestaltleitplanung Altstadt Werne“. Die Ergebnisse sind in „Band I - Straßen- und Hauskartei“ dokumentiert.

Über die bereits in den Entwicklungsschwerpunkten geplanten Maßnahmen hinaus sind hier auf einzelnen Flächen oder an Gebäuden folgende Maßnahmen vorgesehen (in Klammern Nutzungsvorschläge: EH = Einzelhandel, DL = Dienstleistung):

### **Bauliche Ergänzungen**

- Eckbebauung Alte Münsterstraße/Heckgeist (DL, Wohnen)
- Straßenrandbebauung Heckgeist (Wohnen)
- Eckbebauung Schulstraße/Bült (EH, DL, Wohnen)
- Randbebauung Kurt-Schumacher-Platz (Hotelerweiterung, Wohnen)
- Eckbebauung Hartenkerl/Kurt-Schumacher-Straße (Wohnen)
- Burgstraße 7 (EH, DL, Wohnen)
- Eckbebauung Burgstraße/Kleine Burgstraße (EH, DL, Wohnen)
- Kleine Burgstraße 6/8 (EH, DL, Wohnen)

### **Wiedernutzung von Leerständen**

- Alte Münsterstraße 3/Postgebäude (DL, Wohnen)

- Alte Münsterstraße 14 (DL, Wohnen)
- Bonenstraße 28 (EH)
- Burgstraße 1, 13, 17, 19 (DL, Wohnen)
- Burgstraße 10 (DL, Wohnen)
- Kurt-Schumacher-Straße 6 (Wohnen)
- Roggenmarkt 24 (Wohnen)
- Steinstraße 40 (EH, DL, Wohnen)
- Südmauer 12, 14, 20 (EH, Wohnen)
- Südmauer 26 (EH)
- Westmauer 15, 19 (Wohnen)

Die Leerstände in der Innenstadt haben inzwischen Besorgnis erregende Ausmaße angenommen. Problematisch ist vor allem der Leerstand im Steinhaus-Center. Hier wird nur ein kleiner Teil der Flächen (zum Moormannplatz) genutzt, der restliche Teil - immerhin 3.800 qm - ist ungenutzt. Eine Wiedernutzung mit Einzelhandel, Dienstleistungen und/oder Büros ist dringend notwendig. Neben den Bemühungen des Eigentümers, neue Mieter zu finden, hat auch die Stadt wiederholt versucht, vermittelnd einzugreifen, ihre konzeptionellen Vorschläge konnten aber bislang nicht umgesetzt werden.

### **Sanierung/Gestalterische Aufwertung**

- Alte Münsterstraße 14
- Am Hagen 1 (DRK)
- Bonenstraße 11
- Kurt-Schumacher-Straße 6
- Kurt-Schumacher-Straße 8, Garagenhof
- Roggenmarkt, TG-Einfahrt
- Steinstraße 40
- Westmauer 15

Aufzuwerten bzw. neu zu gestalten sind neben einzelnen Gebäuden auch verschiedene „Hinterhöfe“, die die hohe Aufenthaltsqualität und den Erlebnischarakter der Innenstadt stark beeinträchtigen. Hierzu zählen die Rückseiten der Bebauung Bült/Ostmauer, Südmauer/Auf dem Berg und Südmauer/Am Griesetorn sowie der „Hinterhof“ an der Lünener Straße 2/4. Denkbar sind die Abschirmung durch höhere Mauern und Begrünungsmaßnahmen.

### **Reservefläche für städtebauliche Entwicklungen**

Der Bereich zwischen Kurt-Schumacher-Straße, Am Griesetorn, Auf dem Berg und Am Deipeturm bietet langfristig ein Flächenpotenzial für städtebauliche Entwicklungen.

### **3.5.3 Gestaltleitbild für den öffentlichen Raum**

Im historischen Stadtkern dominiert eine dichte mehrgeschossige Bebauung. Wie in fast jeder Altstadt gibt es nur wenige private Grün- und Freiflächen. Da jedoch ein großer Teil der Innenstadt als Fußgängerzone mit zahlreichen Plätzen, Brunnen, Sitzgelegenheiten und Kinderspielmöglichkeiten gestaltet ist, können die Freiraumansprüche der Innenstadtbewohner (Aufenthalt, Kommunikation, Spiel) weitgehend erfüllt werden. Dennoch ist der öffentliche Raum in weiten Teilen stark gestaltungsbedürftig.

Voraussetzung für ein attraktives Erscheinungsbild des öffentlichen Raums ist ein einheitliches gestalterisches Prinzip für Pflasterung und Möblierung. Zu diesem Zweck hat die Stadt im Jahr 2001 einen Konzeptwettbewerb durchgeführt (Einzelheiten zur Auslobung und zu den Ergebnissen enthält die Broschüre „Bausteine zur Stadtentwicklung 1 - Gestaltungskonzept Innenstadt Werne“). Inhalt des Wettbewerbs war es, detaillierte Entwurfsvorgaben für die Gestaltung der Straßen und Plätze in der Innenstadt zu erarbeiten. Der erste Preisträger, das Büro „Stadtraum“ aus Münster/Düsseldorf, hat ein klares und qualitativvolles Konzept für den öffentlichen Raum entwickelt, das sich an folgenden Kriterien orientiert:

- Beschränkung auf wenige Oberflächenmaterialien: Betonpflaster in warm grauen Farbtönen, Granitpflaster für gliedernde Ränder und Bänder, einfache und zurückhaltende Verlegemuster,
- Betonung der wichtigen Straßenfüh-

rungen durch eine einseitig geführte „Leitspur“, Oberfläche als veredelte dunkelgraue Betonplatten im Format 40/80 cm, Bündelung aller Möblierungselemente, Bäume als grüne Akzente,

- Möblierung der Räume mit Leuchten, Bänken, Abfallbehältern usw. in zeitgemäßem Design und einheitlicher Grundfarbe, die bewusst einen Kontrast zur historischen Stadt bilden,
- Lichttechnische Inszenierung der wesentlichen Gestaltungselemente und bedeutender historischer Gebäude durch Bodenfluter.

Das Ergebnis des Wettbewerbs bildet als eine Art Rahmenplan die Grundlage für die Neugestaltung der Innenstadt. Der erste Bauabschnitt an der unteren Steinstraße konnte bereits 2002 realisiert werden: Hier - am südwestlichen Eingang zur Innenstadt - entstand ein platzförmiges Entree. Die frühere Straßenkreuzung wurde zu einem Kreisverkehr zurückgebaut. Eine Baumgruppe ist Blickfang aus allen Sichtrichtungen und Auftakt zur Steinstraße. Die vor dem „Salinenparc“ angeordnete Leitspur gliedert den Platz und lenkt die Fußgänger in Richtung Innenstadt. Für 2005 ist die Umgestaltung der oberen Steinstraße und des Marktplatzes geplant, auch der Kirchhof und der Platz vor dem Kaufhaus sollen neu gestaltet werden.

### **Obere Steinstraße**

In der Steinstraße, die den zentralen Geschäftsbereich und die Verbindung zwischen „Salinenparc“ und Marktplatz darstellt, soll die der Raumführung und historischen Bebauung angemessene Oberfläche durch die Leitspur akzentuiert werden. Außerhalb des Bandes sind keine zusätzlichen Möblierungen vorgesehen. Die vorhandenen Beton-Pflanzkübel („Deilmann-Töpfe“) sollten kurzfristig entfernt werden. Dem historischen Umfeld angemessener sind dezente Fassadenbegrünungen mit Kletterpflanzen (Kletterrose, Clematis u.a.).

### **Markt**

Der Marktplatz ist der zentrale, Identität stiftende Platz in Werne. Die stadtbildprägende Randbebauung mit dem historischen Rathaus soll durch eine einfache und ruhige Platzgestaltung herausgestellt, der Platz in Naturstein-Kleinpflaster gestaltet werden. Als grüner Akzent in diesem historisch „steinern“ geprägten Platzraum ist an der Ostseite eine asymmetrisch angeordnete doppelte Platanenreihe vorgesehen. An den Längsseiten des Platzes sind Sitzplätze zum Aufenthalt geplant - als Bänke unter dem Baumdach oder freistehend an der Sonnenseite.

### **Kirchhof**

Die Gestaltung des Kirchhofs ist nicht mehr zeitgemäß. Die Kirche hat bereits damit begonnen, die Hochbeete abzubauen, um den Platz besser nutzbar zu machen. Er wird voraussichtlich mit einer wassergebundenen Decke versehen, Wegeverbindungen sollen gepflastert werden. Der alte Baumbestand soll erhalten bleiben, da er den besonderen Charakter des Ortes prägt. Mit der Umgestaltung bietet sich die Chance, den Weihnachtsmarkt vom Marktplatz auf den atmosphärischen Kirchhof auszuweiten.

### **Umfeld des neuen Kaufhauses**

Vor der Hauptfassade des neuen Kaufhauses sollen der Roggenmarkt und die Konrad-Adenauer-Straße zur Fußgängerzone umgebaut werden und dabei die gleichen Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale wie die Steinstraße erhalten. Zum Kirchhof ist eine großzügige Freitreppe geplant, die den Bereich um das Kaufhaus mit den anderen Geschäftszonen der Innenstadt verbindet.

Von der Aufwertung der öffentlichen Straßen- und Platzräume in der Innenstadt wird eine deutliche Anstoßwirkung für den einzelnen Hauseigentümer ausgehen, sie wird erhebliche private Investitionen nach sich ziehen.

### 3.5.4 Grün- und Freiraumkonzept

Die Grün- und Freiraumbereiche der Innenstadt, die neben ihrer ökologischen Funktion eine hohe Bedeutung für die Naherholung haben, konzentrieren sich im Wesentlichen entlang des Hornebachs (siehe *Grün- und Freiraumkonzept*). Dieser tangiert die Innenstadt im Westen und bildet mit den angrenzenden Grüninseln (Moormannteich, Steintorpark, Gradierwerk, Stadtpark, Friedhof, Freilichtbühne) die zentrale Grünachse der Kernstadt. Zugleich stellt der Horne-Grünzug eine wichtige innerstädtische Wegebeziehung dar, die Stadt und Landschaft miteinander verbindet.

Im Stadtgebiet ist die Horne überwiegend im Regelprofil ausgebaut und als naturfern einzustufen. Ufergehölze und begleitende Röhricht- und Hochstaudensäume fehlen meist, der monotone Ausbau schließt vielfältig strukturierte, stadtoökologisch wertvolle Lebensräume aus. Die Wegeführung an der Horne ist dagegen positiv zu bewerten, wenngleich das Gewässer nur punktuell - an Brücken wie an der Hornemühle oder an der ehemaligen Molkerei - erlebbar ist. Die Steilufer lassen einen Aufenthalt am Wasser nicht zu.

Das Hornekonzept sieht in der Innenstadt zunächst die Absenkung des Wehres an der Hornemühle und den Bau einer Fischtreppe vor. Im Zuge des Kaufhaus-Neubaus soll dann das Stauwehr, die so genannte „Pfeifenbring-Kaskade“, entfernt werden. Um die Horne insbesondere für Kinder stärker erlebbar zu machen, könnte ein Teilbereich des Bachs aufgeweitet und durch eine Treppenanlage und einen Freiplatz am Wasser aufgewertet werden. Eine solche Anlage könnte den historischen Bezug zu früheren Waschplätzen herstellen und kenntlich machen.

### Maßnahmen im Umfeld der Horne

#### Aufwertung des Moormannteichs

Der als Löschwasserteich entstandene und in den 60er Jahren umgestaltete Moormannteich ist wenig natürlich, es fehlt eine Einteilung in Hochstauden-, Röhricht-, Sumpf- und Schwimmblattzone. Im Zusammenhang mit dem Bau des Kaufhauses sollen der Teich und sein Umfeld neu gestaltet und in ihrer Aufenthaltsqualität erheblich verbessert werden. Geplant sind folgende Maßnahmen:

- Westlich des neuen Kaufhauses wird der bestehende Fußweg entlang der Horne in Richtung Stadthaus fortgeführt. Als Ausgleich für den Bau der neuen Brücke über die Horne wird die vorhandene, ca. 50 Meter lange Stützmauer beseitigt und die Kaskade entfernt. Westlich des Fußwegs ist bis zur Böschungsoberkante der Horne eine Anpflanzung mit standortgerechten, heimischen Gehölzen vorgesehen.
- Südlich der neuen Brücke wird der vorhandene Fußweg zwischen Horne und Moormannteich aufgearbeitet. Der Baumbestand bleibt - soweit nicht abgängig - erhalten, Gehölzpflanzungen werden ergänzt.
- Der Uferbereich des Moormannteichs wird so umgestaltet, dass eine naturnähere Entwicklung möglich ist. Dies geschieht vor allem durch das Abflachen der Ufer in verschiedenen Zonen. Nördlich des Teichs soll eine neue Wegeführung die Verbindung zwischen Horne-Grünzug und Kaufhaus-Café herstellen.
- Der Schwerpunkt der Umgestaltungsmaßnahmen liegt östlich des Moormannteichs. Hier wird das aus dem Wasserbecken am Café überlaufende Wasser mittels einer neuen Führung in Richtung Teich geleitet. Verschiedene Kaskaden vermitteln den Höhenunterschied. Aus der Anlage des Wasserbeckens und der Kaskaden ergibt sich die Notwendigkeit, den vorhandenen Spielplatz neu zu ordnen und deutlich



## Innenstadt (Grün- und Freiraumkonzept)

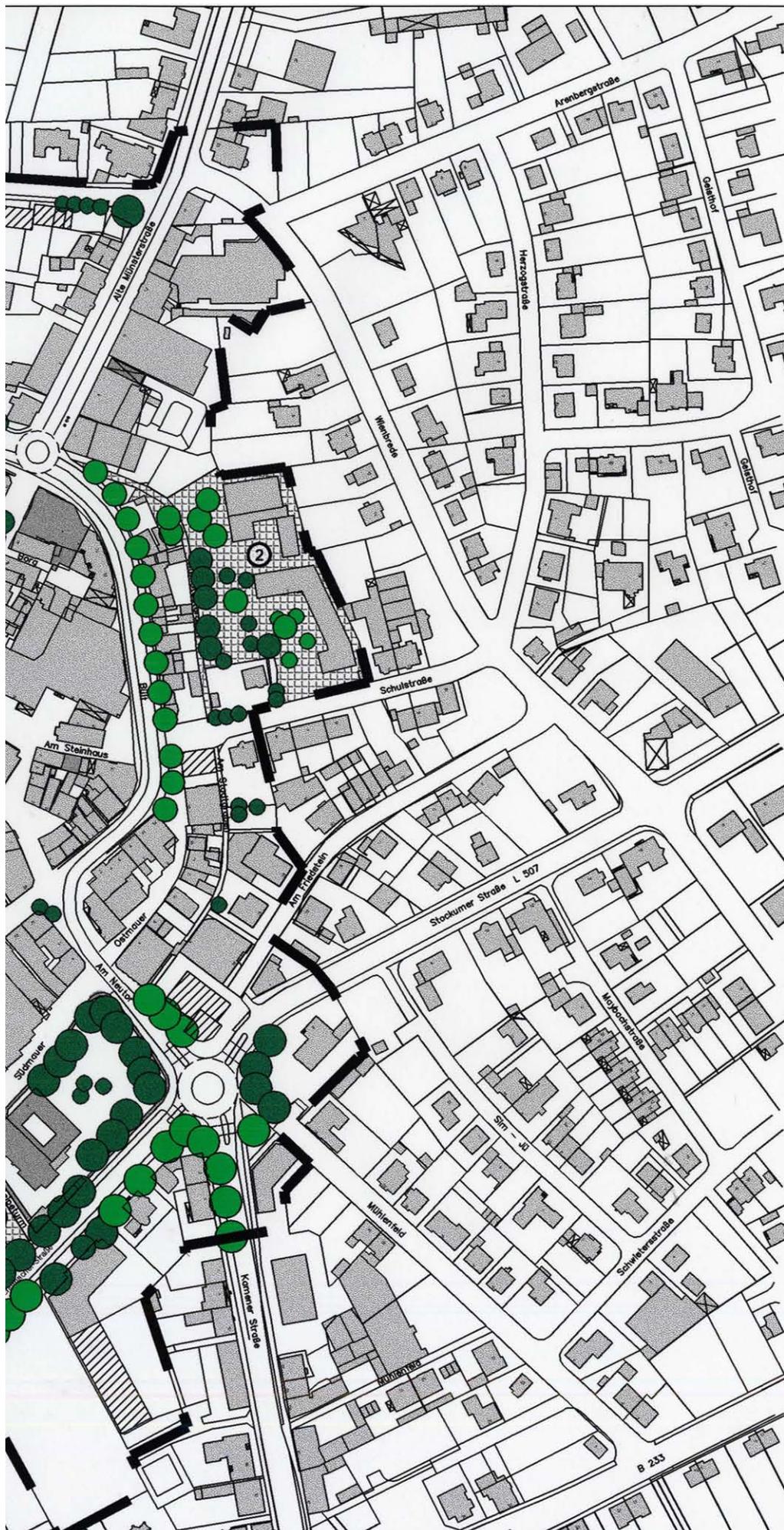
-  Abgrenzung Innenstadt
-  Vorhandenes Grün
-  Neuanpflanzung
-  Umgestaltung
-  Bauliche Ergänzung

### Maßnahmen

- ① Anlage einer Grünfläche nördlich der Feuerwehr
- ② Umgestaltung des Schulhofs der Wienbredeschule
- ③ Umgestaltung der Grünfläche "Am Deipeturm"
- ④ Anlage eines "Washplatzes" an der Horne
- ⑤ Umsetzung des Hornekonzeptes / Umbau des Hornewehres
- ⑥ Umgestaltung des Steintorparkes
- ⑦ Abbau der Regelprofile in der Horne
- ⑧ Erweiterung des Hornegrünzuges (nach Rückbau der B54)
- ⑨ Aufwertung des Moormannteichs
- ⑩ Umgestaltung des Kirchhofs

### Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003



aufzuwerten. Die Größe der derzeitigen Spielfläche wird beibehalten. Die Geräte werden aufgenommen, soweit wiederverwendbar neu gruppiert und aufgestellt. Die vorhandene Zaunanlage wird ersetzt.

### **Umgestaltung des Steintorarks**

Der Steintorpark, ein ehemaliger Friedhof der katholischen Kirchengemeinde, wird von der Stadt Werne als städtische Grün- und Parkanlage genutzt. Im Pachtvertrag mit der Kirche ist geregelt, dass der Charakter als Begräbnisstätte erhalten werden muss. Die Stadt hat sich weiterhin verpflichtet, die Baulichkeiten in gutem Zustand zu erhalten.

Der Steintorpark bietet in seiner jetzigen Gestaltung wenig Aufenthaltsqualität. So gibt es viele „dunkle Ecken“, die Wegeführung lässt keine Beziehungen erkennen, die Möblierung ist marode, es fehlt eine optische Abgrenzung zu den umgebenden Straßen. Die Stadt beschloss daher im April 2001, die wertvolle innerstädtische Grünfläche aufzuwerten und beauftragte eine Landschaftsarchitektin mit den Planungen zur Umgestaltung des Steintorarks. Im Frühjahr 2002 lagen die Ergebnisse vor.

Ziel der Neugestaltung ist es, den gesamten Bereich aufzuwerten und die historische Entwicklung von 1810 bis heute sichtbar zu machen. Dazu sollen alte Wegeachsen wieder aufgenommen und die großenteils erhaltenen Alleen und Baumreihen in Teilbereichen ergänzt werden. Historische Relikte wie das Hochkreuz, die Pieta und die Germania sollen freigestellt und zur Geltung gebracht werden. Zudem ist geplant, ehemals vorhandene Einfassungen aus Hecken symbolisch durch Baumreihen und Bänke und den Standort der alten Leichenhalle durch niedrige Mauern wieder erkennbar zu machen. Ähnlich der alten Struktur des Friedhofs wird auf massive Gehölzpflanzungen

und dichtes Buschwerk verzichtet. Da es sich heute nicht mehr um einen Friedhof, sondern um einen Stadtpark handelt, der den derzeitigen Bedürfnissen entsprechen muss, erfolgt eine Symbiose zwischen historischer Struktur und zeitgerechter Gestaltung. Wichtige neue Hauptwegeverbindungen werden durch Material und Verlaufsrichtung gegenüber den historischen Wegeführungen abgegrenzt. Neue Elemente wie der „Gottesacker“, auf dem die noch erhaltenen Grabsteine aufgestellt werden, sollen einen Brückenschlag zwischen Alt und Neu herstellen. Moderne Bänke und Leuchten schaffen das Ambiente eines zeitgemäßen Parks. In der Grünstruktur des neuen Parks werden die klaren Gliederungen durch Alleen und Baumreihen betont und ergänzt. Größere Teile werden freigeräumt, um auch sonnige Liegewiesen und offene Bereiche zu erhalten. Dichtere Pflanzungen erfolgen lediglich nach Westen als Abschirmung zu den angrenzenden Privatflächen. Punktuell sollen neue Bäume und Baumgruppen mit ganzjähriger Attraktivität gesetzt werden. Insgesamt soll der neue Steintorpark Vergangenheit und Gegenwart, Attraktivität und Funktionalität verbinden.

Der zuständige Ausschuss hat den Planungen zur Umgestaltung des Steintorarks im März 2002 zugestimmt. Der Beginn der Maßnahmen ist abhängig von der Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln und daher zunächst noch ungewiss.

### **Weitere Maßnahmen im Umfeld der Horne**

Nördlich der Feuerwehr soll in den nächsten Jahren im Zuge der Entwicklung des östlich angrenzenden Wohngebietes (Bebauungsplan 6 B n - Heckhof/ Heckgeist) ein Regenrückhaltebecken angelegt werden. Langfristig werden der Rückbau und die städtebauliche Integration der B 54 (siehe Kapitel 3.4) neue Perspektiven zur Umgestaltung des Horne-Grünzugs in der Innenstadt bieten. Im Bereich zwischen

Cappenberger Straße und Bahnhofstraße besteht dann die Möglichkeit, den Fahrbahnquerschnitt erheblich zu reduzieren. Die dadurch gewonnenen Flächen könnten in öffentliche Grünflächen und Wege für den Fuß- und Radverkehr umgewandelt und in den Grünzug integriert werden.

### Weitere ökologische Maßnahmen

- Die mit hohem baulichen Aufwand hergestellte Grünfläche Am Deipeturm befindet sich in einem schlechten Zustand. Um die Fläche attraktiver und offener zu machen, muss die Mauer zur besseren Einsicht zwischen Weg und „Gärtchen“ zum Teil entfernt und die vorhandene Pergola geöffnet werden. Sollte der kleine Platz dennoch nicht von der Bevölkerung angenommen werden, könnte er nach Ablauf der Zweckbindungsfrist aus der Städtebauförderung dem angrenzenden Kindergarten zur Verfügung gestellt werden.
- Die Parkplätze „Am Griesetorn“, am Kurt-Schumacher-Platz und „Am Hagen“ sollten umgestaltet werden. Begrünungsmaßnahmen müssen allerdings mit der Nutzung der Plätze an Sim-Jü verträglich sein.
- Auch der Schulhof der Wienbrede-schule einschließlich der Fläche vor der Turnhalle ist gestaltungsbedürftig.
- Der Klostergarten hat eine hohe stadt-ökologische Bedeutung, ist aber bislang nicht öffentlich zugänglich. Wünschenswert wäre die Öffnung der Anlage für Besucher.
- Zur Verbesserung der ökologischen Situation sollten vermehrt Dach- und Fassadenbegrünungen durchgeführt werden.

### Bäume in der Innenstadt

Eine Rotbuche an der Ecke Wienbrede/Arenbergstraße ist als Naturdenkmal ausgewiesen, eine Kastanie an der Alten Münsterstraße in der städtischen „Satzung zur Erhaltung von stadtbildprägenden und erhaltenswerten Bäumen und

Holzgewächsen“ unter Schutz gestellt. Weitere prägende Bäume oder Baumreihen, z.B. am Kirchhof oder an der Kurt-Schumacher-Straße, sind nach Absprache mit den Eigentümern in die Satzung aufzunehmen.

Um den historischen Stadtgrundriss wieder ablesbar zu machen, sollten Neu- bzw. ergänzende Anpflanzungen u.a. Am Stadtgraben, Am Neutor, an der Kurt-Schumacher-Straße, an der Südmauer und Am Griesetorn vorgenommen werden.

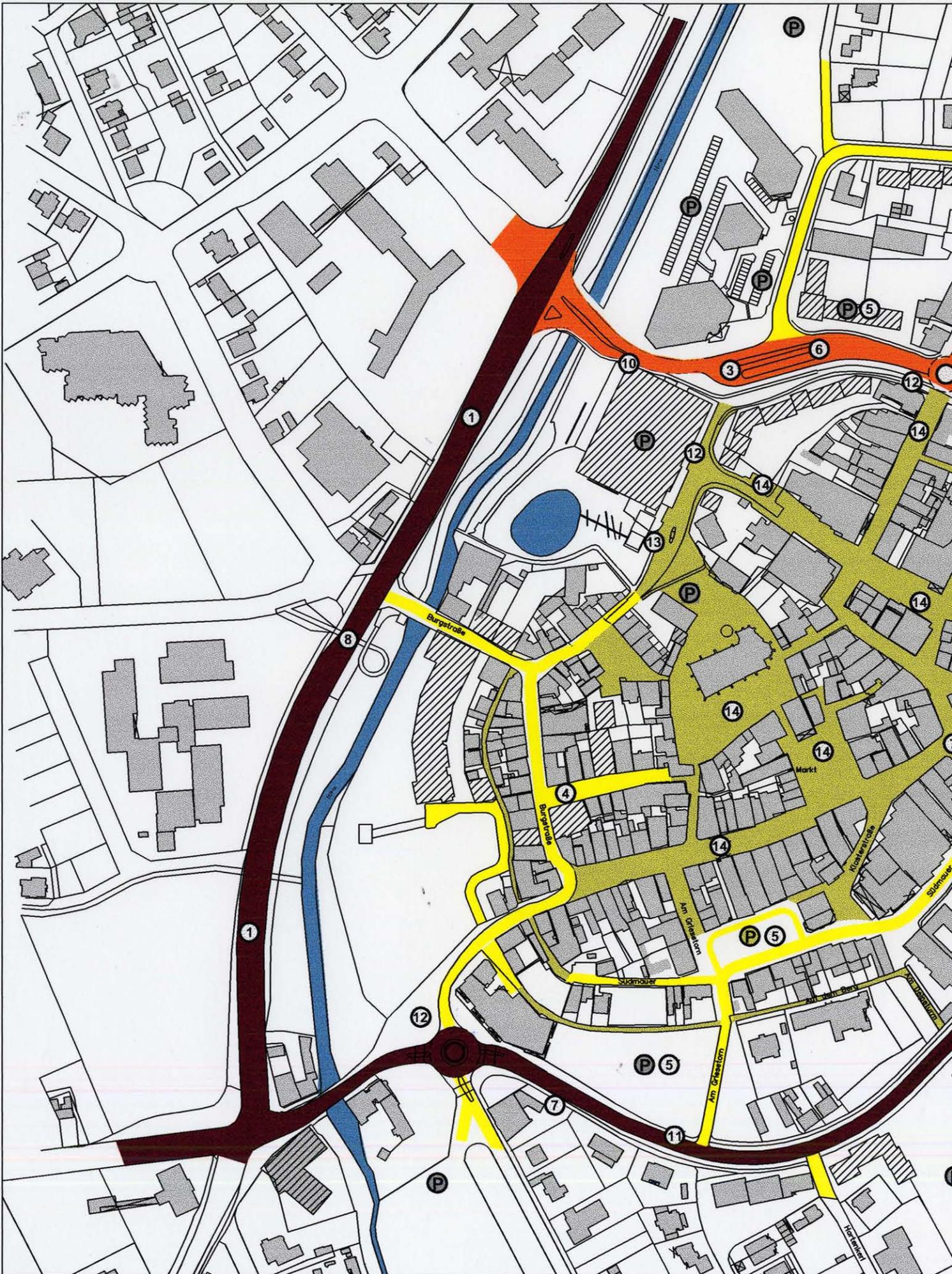
### 3.5.5 Verkehrskonzept

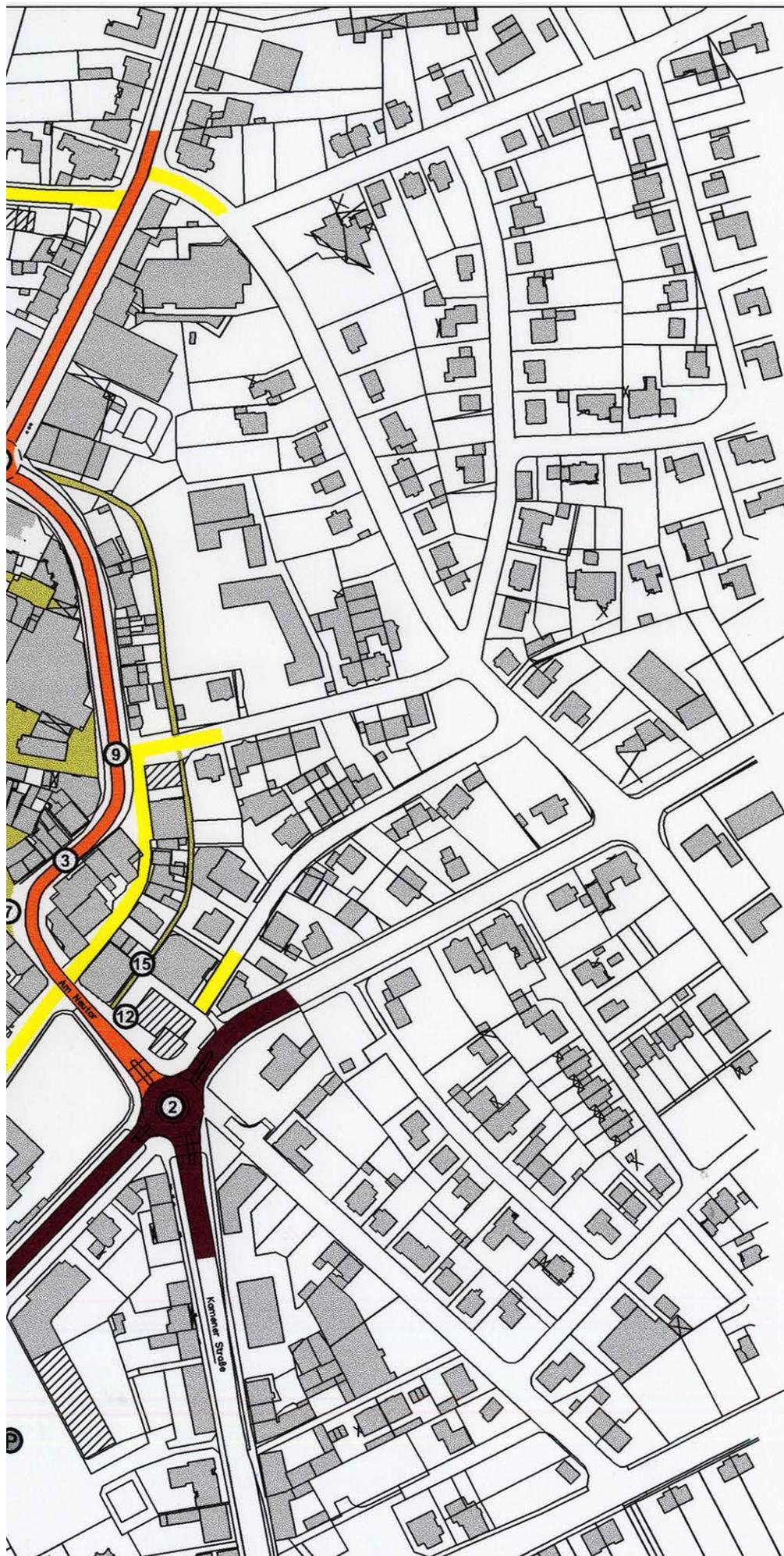
In der „Verkehrsuntersuchung Innenstadt“ von August 2002 sind erste Handlungsempfehlungen zur stadtverträglichen Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs enthalten. Die Maßnahmen beziehen sich im Wesentlichen auf die drei Bereiche Busbahnhof, Kaufhaus und Parkraumkonzept. Auf der Grundlage umfassender Verkehrszählungen und Prognoserechnungen sind verschiedene Standortalternativen für den Busbahnhof untersucht worden. In einem zweiten Schritt wurden die Verkehrswirkungen, die aus einem neuen Standort des Busbahnhofs resultieren, aufgezeigt und bewertet. Schließlich wurden die Parkraumsituation überprüft und konzeptionelle Ansätze zur Verbesserung des Parkraumangebots entwickelt.

Ergänzend zur „Verkehrsuntersuchung Innenstadt“ sind im Folgenden weitere Maßnahmen zur verkehrlichen Entwicklung der Innenstadt beschrieben (siehe *Verkehrskonzept*).

### Netzstruktur

Das Straßennetz der Innenstadt wird sich in den kommenden Jahren nicht gravierend verändern und auch zukünftig aus vier Kategorien bestehen: den Hauptverkehrsstraßen Kurt-Schumacher-Straße und Münsterstraße, den Verkehrsstraßen mit Erschließungsfunktion (Straßenzug Am





## Innenstadt (Verkehrskonzept)

-  Abgrenzung Innenstadt
-  Hauptverkehrsstraße
-  Erschließungsstraße
-  Anliegerstraße
-  Fußgängerzone/Fußweg
-  Parkplätze
-  Bauliche Ergänzung

## Maßnahmen

- ① Rückbau der B 54: Querschultraffizierung, Verknüpfung mit angrenzenden Straßen (u. a. Abbau der Brücke), Anlage einer Allee, ggf. Anlage von Stellplätzen
- ② Anlage von Kreisverkehren
- ③ Neugestaltung des Straßenzugs Neutor-Bühl-Konrad-Adenauer-Platz: Zweirichtungsverkehr für Busse, Baumreihe mit großkrönigen Bäumen
- ④ Umgestaltung Klein- Burgstraße
- ⑤ Aufwertung/Neugestaltung von Parkplätzen
- ⑥ Einrichtung eines zentralen und attraktiven Verknüpfungspunktes am Konrad-Adenauer-Platz (dynamisches Fahrgastinformationssystem, Beleuchtung, Sauberkeit, Fahrradabstellanlagen)
- ⑦ Erneuerung/Neugestaltung von Haltestellen
- ⑧ Sichere Querungsmöglichkeit B 54-Bocklohn
- ⑨ Sichere Querungsmöglichkeit Bühl-Schubstraße
- ⑩ Verbesserung der Radwegführung am Konrad-Adenauer-Platz
- ⑪ Verbesserung des Bordsteinaltwegs an der Kurt-Schumacher-Straße
- ⑫ Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs
- ⑬ Erweiterung der Fußgängerzone vor dem neuen Kaufhaus
- ⑭ Neugestaltung der Fußgängerzone (Pflasterung/Mühlerrung)
- ⑮ Wiederöffnung des Fußwegs am Stadgraben Neutor

## Stadtentwicklungsprogramm Werne

Stadt Werne  
Stadtentwicklung/Stadtplanung  
Stand: März 2003

Neutor/Bült/Konrad-Adenauer-Platz, Alte Münsterstraße), den Anliegerstraßen Burgstraße, Roggenmarkt, Südmauer und Heckhof/Heckgeist und der Fußgängerzone. Die geplanten Maßnahmen gliedern sich in vier Bereiche:

### **Maßnahmen MIV**

Über die bereits beschriebenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau des Kaufhauses hinaus sind vorgesehen:

- die Neugestaltung des Straßenzugs Am Neutor/Bült/Konrad-Adenauer-Platz. Der Zweirichtungsverkehr für Busse muss gewährleistet sein, im Süden und im Norden sind Baumreihen mit großkronigen Bäumen anzupflanzen,
- die Anlage eines Kreisverkehrs am Neutor,
- die Umgestaltung der Burgstraße,
- die Neugestaltung des Parkplatzes an der Südmauer. Hier ist die historische Straßen-/Wegeführung durch eine Pflasterung und eine Baumreihe auf der Südseite zu verdeutlichen, neue Bänke sind dringend notwendig,
- die Aufwertung des Parkplatzes am Griesetorn. Die Fläche ist als Kirmes-Standort zu sichern, erforderlich sind die Neuorganisation der Stellplätze und die Oberflächengestaltung (wassergebundene Decke),
- die Überarbeitung des Parkleitsystems und
- eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung in der gesamten Innenstadt.

Langfristig - nach Realisierung der L 518 n - wird der bereits erwähnte Rückbau der B 54 zwischen Cappenberger Straße und Bahnhofstraße angestrebt. Vorgesehen sind eine Querschnittsreduzierung des Straßenraums, die Verknüpfung mit angrenzenden Straßen (u.a. Abbau der Brücke an der Burgstraße), die Ausbildung einer Allee und ggf. die Anlage von Stellplätzen für Beschäftigte in der Innenstadt. Im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Konrad-Adenauer-Platz ist ein Kreisverkehr geplant.

### **Maßnahmen ÖPNV**

- Bündelung der Linienverkehre im Innenstadtbereich
- Verknüpfung der Innenstadt mit anderen wichtigen Zielen/Einrichtungen außerhalb des Zentrums
- Einrichtung eines zentral gelegenen und attraktiven Verknüpfungspunktes - zentrale Bushaltestelle - am Konrad-Adenauer-Platz (dynamisches Fahrgastinformationssystem, Beleuchtung, Sauberkeit, Zuordnung von Fahrradabstellanlagen ...)
- Erneuerung/Neugestaltung der Haltestellen gemäß Haltestellenprogramm
- Umsetzung des ÖPNV-Beschleunigungskonzepts von Kreis Unna/VKU

### **Maßnahmen Radverkehr**

- Querungsmöglichkeit B 54 im Bereich Becklohhof
- Querungsmöglichkeit Bült im Bereich Schulstraße (im Rahmen der Neugestaltung)
- Verbesserung der Radwegführung am Konrad-Adenauer-Platz
- Verbesserung des Bordsteinradwegs an der Kurt-Schumacher-Straße
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs (punktuelle Ergänzungen)
- Ggf. Zulassung des Radverkehrs in der Fußgängerzone/Steinstraße
- Beschilderung (u.a. Tourismus-Routen)
- Ausweitung der Angebote von Fahrradvermietung und Fahrradverleih
- Geführte Stadttouren mit Rädern

### **Maßnahmen Fußgängerverkehr**

- Erweiterung der Fußgängerzone vor dem neuen Kaufhaus (Konrad-Adenauer-Straße, Konrad-Adenauer-Platz/Roggenmarkt)
- Neugestaltung der Fußgängerzone auf Grundlage des Wettbewerbs (Pflasterung/Möblierung)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität von Straßen- und Platzräumen
- Beschilderter Stadtrundgang (Bsp. Lüdinghausen oder Hattingen)

### 3.5.6 Ergänzende Maßnahmen

#### Stadtmarketing

Im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungsprogramms haben sich zwangsläufig Überschneidungen mit dem Thema Stadtmarketing ergeben. Die bislang nur in Ansätzen entwickelten Ideen und Projekte sollten weiterverfolgt und ausgebaut werden. So könnte z. B. für die Innenstadt ein neues, einheitliches Wegweisungssystem konzipiert werden, das die wichtigsten historischen Gebäude und andere Sehenswürdigkeiten, zentrale öffentliche Einrichtungen wie Stadthaus, Stadtmuseum, Stadtbücherei und Natur-Solebad, aber auch (touristische) Fahrradrouten und die Wege zu den Parkplätzen deutlich macht.

Der Stadtmarketing-Prozess in Werne sollte eine Beteiligung an der Landes-Initiative „Ab in die Mitte“ zum Ziel haben. Dazu ist ein auf die spezielle örtliche Situation zugeschnittenes Vermarktungskonzept erforderlich. Strategien, die allein auf den Einzelhandel und die touristische Aufwertung der Innenstadt setzen, greifen als bloße Inszenierung in der Regel zu kurz und sind auf Dauer nicht Erfolg versprechend.

#### Sauberkeit und Sicherheit

Wie in vielen anderen Städten gewinnen die Themen Sauberkeit und Sicherheit auch in Werne zunehmend an Bedeutung. Zur Problemlösung sind naturgemäß primär ordnungsrechtliche Maßnahmen erforderlich. Diese müssen jedoch durch stadtplanerische Maßnahmen flankiert werden. Hierzu zählen vor allem die gute Erreichbarkeit und Einsehbarkeit zentraler Bereiche. Aber auch Nutzungsmischung, eine integrierte städtische Umgebung und Verkehrssysteme, die möglichst rund um die Uhr genutzt werden können, tragen zu Sauberkeit und Sicherheit bei. Auf öffentlichen Straßen und Plätzen müssen die planerischen Voraussetzungen für eine vielfältige und intensive Nutzung geschaffen und kulturelle Aktivitäten stadträumlich unterstützt werden. Genau darauf zielt die Neugestaltung der Werner Innenstadt ab.

### 3.5.7 Behindertengerechte Planung und Ausführung

Im Rahmen einer gesamtstädtischen Entwicklungsplanung müssen auch die Belange behinderter Menschen Berücksichtigung finden. Stadtplanung muss einen Beitrag dazu leisten, die Mobilität behinderter Menschen zu fördern und barrierefreie Räume für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, Blinde und Sehbehinderte, Gehörlose und Hörgeschädigte und ältere Menschen zu schaffen.

Im August 2002 stellte die Gruppe WIBKE (Werneraner integrieren behinderte Kinder und Erwachsene) den Antrag, die Integrationsmöglichkeiten für behinderte und alte Menschen in Werne zu verbessern. Sie stützt sich dabei auf das am 27.04.2002 beschlossene Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), das die Rechte behinderter Menschen deutlich stärkt.

Zentrales Anliegen ist es, das Bewusstsein für die Belange behinderter und alter Menschen zu stärken und diese bereits im Vorfeld der Planungen zu berücksichtigen. Der Antrag enthält auch zahlreiche Verbesserungsvorschläge für den Bau- und Planungsbereich. So wird z. B. vorgeschlagen,

- im Rahmen der Neugestaltung der Innenstadt rollstuhlgerechte Bodenmaterialien zu verwenden,
- weitere Bordsteine abzusenken,
- die Ampelphasen zu überdenken,
- mehr und ausreichend dimensionierte Behindertenparkplätze auszuweisen.

Der Bürgerausschuss der Stadt Werne hat beschlossen, die Integrationsmöglichkeiten in der Planung städtischer Maßnahmen im Rahmen angemessener Kosten zu berücksichtigen. Dies gilt primär für die Entwicklung der Innenstadt, hier werden in den kommenden Jahren vielfältige Maßnahmen im öffentlichen Raum ausgeführt werden. Sie gilt jedoch auch für Maßnahmen außerhalb der Innenstadt und sollte flächendeckend Anwendung finden.

## 4. Handlungs- und Maßnahmenkonzept

### 4.1 Innenstadt

Das Handlungs- und Maßnahmenkonzept bündelt die im Rahmen des Stadtentwicklungsprogramms erarbeiteten Vorschläge zur Stadtentwicklung in Werne. Hier sind Schwerpunkte und Prioritäten für die einzelnen Handlungsfelder gesetzt. Die Maßnahmen sind nach ihrer geplanten Realisierung in

- kurzfristig, d.h. innerhalb der nächsten drei Jahre (bis 2006),
- mittelfristig, d.h. innerhalb der nächsten 10 Jahre (bis 2012) und
- langfristig, d.h. innerhalb der nächsten 15 Jahre (bis 2017)

gestaffelt. Da die Entwicklung der Innenstadt oberste Priorität genießt, sind die dazu vorgesehenen Maßnahmen vorangestellt.

#### **Kurzfristige Maßnahmen** (bis 2006)

##### **Städtebau/Stadtgestaltung**

- Erweiterung Stadtmuseum, Wiedernutzung Wärmehäuschen
- Neubau Kaufhaus mit Café
- Wiedernutzung Steinstraße 40, Burgstraße 13/Westmauer 4, Alte Dechanei
- Wiedernutzung Steinhaus-Center
- Eckbebauung Burgstraße/Kleine Burgstraße
- Baulückenschließung Kleine Burgstraße/Roggenmarkt
- Neubebauung Wohnresidenz am Burgtor
- Sanierung/Modernisierung von Gebäuden
- Umgestaltung obere Steinstraße, Magdalenenstraße, Markt, Kirchhof, Platz vor Kaufhaus

##### **Ökologie**

- Aufwertung Moormannteich (im Zusammenhang mit Kaufhaus)
- Renaturierung Horne: Absenkung Wehr an der Hornemühle/Bau Fischtreppe
- Anlage „Waschplatz“ an der Horne
- Umgestaltung Kirchhof/Abbau Hochbeete
- Aufwertung Grünfläche am Deipeturm
- Anlage eines Regentrückhaltebeckens am Heckhof
- Unterschutzstellung prägender Einzelbäume (Kirchhof, Kurt-Schumacher-Straße u.a.)
- Neuanpflanzungen

##### **Verkehr**

- Verlagerung Busbahnhof, Anlage zentrale Bushaltestelle am Konrad-Adenauer-Platz
- Neugestaltung Konrad-Adenauer-Platz mit Verbesserung Radwegführung
- Neugestaltung Parkplatzfläche am Stadthaus
- Erweiterung Fußgängerzone vor neuem Kaufhaus

- Überarbeitung Parkleitsystem, einheitliche Parkraumbewirtschaftung
- Beschilderter Stadtrundgang

### **Mittelfristige Maßnahmen**

(bis 2012)

#### **Städtebau/Stadtgestaltung**

- Bebauung Postgelände/Parkplatz
- Bebauung Schlot
- Neubebauung Am Neutor mit Wiederöffnung Fußweg/Stadtgraben und Anpflanzung Bäume
- Neubebauung am Burgtor (gegenüber „Wohnresidenz“)
- Sanierung/Modernisierung von Gebäuden
- Neugestaltung weiterer Teile der Fußgängerzone

#### **Ökologie**

- Umgestaltung Steintorpark
- Umgestaltung Schulhof Wienbrede-schule inkl. Fläche vor Turnhalle
- Renaturierung Horne: Abbau Regel-profile
- Anlage einer Allee/Baumreihe am Bült
- Neuanpflanzungen
- Dach- und Fassadenbegrünungen

#### **Verkehr**

- Neugestaltung Straßenzug Neutor/Bült
- Anlage Kreisverkehr Am Neutor
- Umgestaltung Burgstraße
- Neugestaltung Parkplatz Südmauer
- Neugestaltung Parkplatz Griesetorn
- Verbesserung Bordsteinradweg Kurt-Schumacher-Straße
- Aufbau Wegweisungssystem für die Innenstadt

### **Langfristige Maßnahmen**

(bis 2017)

#### **Städtebau/Stadtgestaltung**

- Bauliche Arrondierung Bereich Am Griesetorn/Auf dem Berg/Am Deipeturm

- Sanierung/Modernisierung von Gebäuden

#### **Ökologie**

- Ergänzung Allee Kurt-Schumacher-Straße
- Öffnung Klostergarten für die Öffentlichkeit
- Neuanpflanzungen
- Dach- und Fassadenbegrünungen

#### **Verkehr**

- Rückbau B 54 zwischen Konrad-Adenauer-Platz/Bahnhofstraße und Kurt-Schumacher-Straße/Cappenberger Straße (nach Realisierung L 518 n) mit Quermöglichkeit am Becklohhof
- Neugestaltung Parkplatz Kurt-Schumacher-Platz
- Neugestaltung Parkplatz Am Hagen

## 4.2 Siedlungsentwicklung

### Kurzfristige Maßnahmen

(bis 2006)

#### Wohnen

- Baulückenschließung/Hinterlandbebauung
- Schomberger Weg/Fürstenhof
- Heckhof
- Arenbergstraße
- Baaken-Ost (ca. 3,1 ha)
- Rüschkampsweide/Stockum (ca. 3,5 ha)
- Jahnstadion (ca. 2,1 ha)

#### Gewerbe

- Betriebsgebundene Erweiterungen
- Nordlippepark I
- Restflächen Wahrbrink
- Restflächen Pagensstraße
- Brede-West
- Zechengelände Nord

#### Mischgebiete

- Am Bahnhof
- Hansaring/Alte Münsterstraße

### Städtebauliche Einzelmaßnahme

- Nahversorgungszentrum für den Werner Westen auf der Schützenwiese am Bahnhof

### Mittelfristige Maßnahmen

(bis 2012)

#### Wohnen

- Baulückenschließung/Hinterlandbebauung
- Freiherr-vom-Stein-Stadion (ca. 2,3 ha)
- Bellingholz-Mitte (ca. 8,2 ha)
- Brevingstraße/Weihbach (ca. 6,7 ha)
- Schlägelstraße/Köttersberg (ca. 0,7 ha)
- Ostring/Breielstraße (ca. 2,0 ha)
- Vinzenzstraße/Brink (ca. 7,8 ha)
- Selmer Landstraße/Landwehrstraße (ca. 0,9 ha)
- Gärtnerei Wenner/Stockum (ca. 1,6 ha)
- Schürmann-Dieckmann/Stockum (ca. 4,5 ha)

#### Gewerbe

- Betriebsgebundene Erweiterungen
- IKEA-Erweiterung
- Nordlippepark IV
- Capeller Straße
- Zechengelände Ost
- Wahrbrink Nord
- Schacht 4/Stockum

#### Mischgebiete

- Capeller Straße
- Baaken
- Bellingheide/Landwehrstraße
- Landwehrstraße/Wahrbrink
- Selmer Landstraße/Südkirchener Straße
- Lünener Straße/Südring
- Fürstenhof/Ackerstraße
- Fürstenhof/Lohstraße
- Hansaring/Goerdeler Straße
- Lippestraße/Hansaring
- Klöcknerstraße/Hansaring
- Stockumer Straße/Klöcknerstraße
- Zechengelände Mitte

### Langfristige Maßnahmen

(bis 2017)

#### Wohnen

- Baulückenschließung/Hinterlandbebauung
- Stockumer Straße/Burbankstraße (ca. 2,3 ha)
- Butenlandwehr/Fürstenhof (ca. 2,4 ha)
- Bellingholz-Süd (ca. 12,1 ha)
- Nath/Eick (ca. 2,4 ha)
- Horster Straße (ca. 12,4 ha)
- Dornberg (ca. 8,9 ha)

#### Gewerbe

- Betriebsgebundene Erweiterungen
- Nordlippepark V

## 4.3 Ökologie

### Kurzfristige Maßnahmen

(bis 2006)

- Umsetzung des Hornekonzeptes (Priorität 1)
- Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung (z.B. Anlage von Bolzplätzen)
- Maßnahmen zur Umfeldverbesserung in Gewerbe- und Industriegebieten
- Anlage von Alleen/Baumreihen im Straßenraum
- Umgestaltung und Attraktivierung des Ehrenmals in Stockum
- Renaturierung Schacht 7/Langern
- Umsetzung des Lippeauenprogramms
- Erarbeitung eines Ausgleichsflächenkonzeptes im Rahmen der FNP-Neuaufstellung
- Aufbau eines Biotopverbundsystems

### Langfristige Maßnahmen

(bis 2017)

- Erweiterung des Hornegrünzugs durch Rückbau der B 54 zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Cappenberger Straße
- Anlage einer Horne begleitenden Promenade bis in die freie Landschaft (Verbindung Stadt-Landschaft)
- Anlage von Alleen/Baumreihen im Straßenraum
- Umsetzung des Lippeauenprogramms
- Aufbau eines Biotopverbundsystems
- Aufbau ökologischer und erlebnisreicher Ortsränder

### Mittelfristige Maßnahmen

(bis 2012)

- Schaffung attraktiver fuß- und radläufiger „grüner“ Verbindungen (z.B. Innenstadt-Stadtsee-Zeche)
- Maßnahmen zur Erlebbarkeit der Lippe (Werne an der Lippe)
- Begrünung des südlichen Zechengeländes (Hochzeitswald)
- Erweiterung Stadtwald nach Norden
- Anlage von Alleen/Baumreihen im Straßenraum
- Umgestaltung von Schulhöfen
- Umsetzung des Hornekonzeptes/Renaturierung Fließgewässer (Priorität 2)
- Umsetzung des Lippeauenprogramms
- Aufbau eines Biotopverbundsystems
- Aufbau ökologischer und erlebnisreicher Ortsränder

## 4.4 Infrastruktur

### Kurzfristige Maßnahmen

(bis 2006)

- Erweiterung/Umfeldverbesserung Stadtmuseum
- Einrichtung eines medizinischen Therapie- und Trainingszentrums in den Kellerräumen des Natur-Solebads
- Erweiterung des Anne-Frank-Gymnasiums
- Betreuungsangebote für Kleinkinder (0-3 Jahre)
- Einrichtung einer offenen Ganztagschule (Primarbereich)
- Angebote zur Übermittagsbetreuung in Kindergärten und an weiterführenden Schulen
- Umnutzung des Bodelschwinghauses in Stockum für Jugendveranstaltungen
- Skaterpark
- Diskothek (insbesondere für Jugendliche)
- Schaffung von Treffpunkten und Aufenthaltsorten für Jugendliche
- Zusätzliche Unterbringungsmöglichkeiten für ausländische Flüchtlinge
- Dezentralisierung des Vinzenzstiftes (Obdachlosenunterkunft)
- Umgestaltung Eingang Stadtbücherei/ Aufwertung Passage
- Überplanung/Folgenutzung Bürgerhaus Stockum
- Erweiterung Natur-Solebad um „Bad der Sinne“ für Kinder
- Sanierung Lehrschwimmbecken Stockum
- Überplanung Freibad Stockum
- Aufgabe/Umnutzung Jahnstadion - Trainingsverlagerung in die Sportanlage Dahl
- Zusätzliche (Wohn-)Angebote für Senioren (private Trägerschaft)

### Mittelfristige Maßnahmen

(bis 2012)

- Einrichtung eines Literaturcafés an/in der Stadtbücherei
- Bedarfsgerechte Sicherstellung geeigneter Schulangebote
- Zusätzliche (Wohn-)Angebote für Senioren (private Trägerschaft)
- Aufgabe Freiherr-vom-Stein-Stadion - Bereitstellung eines geeigneten Ersatzstandortes

### Langfristige Maßnahmen

(bis 2017)

- Erweiterung des Friedhofs Stockum
- Natur-Solebad: Erweiterung Saunabereich
- Bedarfsgerechte Sicherstellung geeigneter Schulangebote

## 4.5 Verkehr

### Kurzfristige Maßnahmen

(bis 2006)

#### MIV

- Ausbau Werner Straße
- Anschluss Wahrbrink L 518 n
- Umsetzung Straßenbauprogramm (Am Schwanenplatz, Am Bellingholz, Schomberger Weg, Juffernkamp, Damianweg, Ambrosiusweg, Bailleuler Straße, Lütkeheide, Nieland-Nord, Jüngststraße, Jahnstraße)

#### ÖPNV

- Sanierung Bahnhof/Neugestaltung Bahnhofsumfeld
- Neubau Busbahnhof
- Umsetzung Haltestellenprogramm

#### Radverkehr

- Bike & Ride-Anlage Bahnhof/Busbahnhof
- Radstation Bahnhof
- Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes
- Verbesserung Abstellanlagen Stadtgebiet
- Beschilderung
- Netzausbau (Selmer Landstraße, B 54)
- Zechenbahn-Radweg
- Überarbeitung der Rad- und Wanderwegkarte

### Mittelfristige Maßnahmen

(bis 2012)

#### MIV

- Lückenschluss Nord-West-Tangente L 518 n
- Neuordnung Kreuzung Neutor
- Umgestaltung Kamener Straße (inkl. Radwege)
- Umgestaltung Lünener Straße (inkl. Radwege)
- Umsetzung Straßenbauprogramm

#### ÖPNV

- ÖPNV-Beschleunigungskonzept (Ampeln, Kreisverkehre)
- Umsetzung Haltestellenprogramm

#### Radverkehr

- Ausbau des Rad- und Wanderwegnetzes

### Langfristige Maßnahmen

(bis 2017)

#### MIV

- Rückbau B 54
- Umgestaltung Freiherr-vom-Stein-Straße
- Umsetzung Straßenbauprogramm

#### ÖPNV

- Umsetzung Haltestellenprogramm
- Verdichtung Taktfolge Schienenstrecke DB (Dortmund-Münster)
- Regionalstadtbahn Dortmund - Hamm

#### Radverkehr

- Netzoptimierung



## **Pläne**

- S. 16/17 Bestand Gesamtstadt
- S. 36/37 Siedlungsentwicklung
- S. 40/41 Schutzgebiete
- S. 45 Landschaftsökologische Teilräume
- S. 48/49 Ökologie-Maßnahmen
- S. 70/71 MIV - Bewertung
- S. 74/75 MIV - Maßnahmen
- S. 80/81 Radverkehr - Maßnahmen
- S. 84/85 Bauliches Konzept Innenstadt
- S. 92/93 Grün- und Freiraumkonzept Innenstadt
- S. 96/97 Verkehrskonzept Innenstadt

## **Grafiken/sonstige Abbildungen**

- S. 10 Projektablaufschema
- S. 13 Urkataster von 1822
- S. 25 Übersichtsplan Innenstadt
- S. 31 Bevölkerungsentwicklung Werne 1992 bis 2002

