

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK) INNENSTADT

HALTERN AM SEE

ENDBERICHT

ISEK **HALTERN HANDELT** ISEK HALTERN
AM SEE ISEK HALTERN AM SEE ISEK
HALTERN AM SEE HALTERN AM SEE
GEMEINSAM AM SEE **STADT**
GESTALTEN HALTERN AM SEE ISEK
HALTERN AM SEE HALTERN AM SEE
ISEK **STADTLEBEN** AM SEE **KURZEN**
AM SEE ISEK HALTERN AM SEE ISEK
AM SEE ISEK HALTERN AM SEE ISEK

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)
INNENSTADT **HALTERN AM SEE**
ENDBERICHT

HALTERN AM SEE HALTERN AM SEE
ISEK HALTERN AM SEE ISEK HALTERN
AM SEE ISEK **DIGITALISIERUNG** ISEK
FAHRRAD AM SEE HALTERN AM SEE
FREUNDLICH AM SEE ISEK HALTERN
AM SEE ISEK HALTERN AM SEE ISEK
HALTERN AM SEE **REVITALISIERUNG** AM SEE
ISEK **EINKAUFSTADT** ISEK HALTERN
AM SEE ISEK HALTERN AM SEE ISEK
HALTERN AM SEE HALTERN AM SEE
ISEK HALTERN AM SEE ISEK HALTERN
AM SEE ISEK HALTERN AM SEE ISEK
HALTERN AM SEE **STRUKTURWANDEL**
HALTERN AM SEE **DEMOGRAFISCHER**
ISEK HALTERN AM SEE ISEK HALTERN
SEE ISEK HALTERN AM SEE ISEK



HALTERN AM SEE

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES
ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)
FÜR DIE INNENSTADT

ENDBERICHT

Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text bei Personenbezügen die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen selbstverständlich die weibliche Form ein, sofern nicht ausdrücklich auf ein Geschlecht Bezug genommen wird.

Soweit nicht einzeln angegeben, stammen alle Fotos, Abbildungen bzw. deren Daten- und Plangrundlagen von der Stadt Haltern am See, stadtraum Architektengruppe oder Junker + Kruse.

Der Endbericht unterliegt dem Urheberrecht (§ 2, Absatz 2 sowie § 31, Absatz 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte). Soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart wird bzw. wurde, sind Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung (auch auszugsweise) nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt.

Junker + Kruse

Rolf Junker
Andreas Mayer
Christina Nitz
Markt 5, 44137 Dortmund

stadtraum Architektengruppe

Martin Rogge
Christopher Mackenschins-Dierkes
Düsselstraße 11, 40219 Düsseldorf

Dortmund, Düsseldorf, April 2019



stadtraum
Architektengruppe

**Junker
+ Kruse**
Stadtforschung
Planung

INHALT

1	Einleitung	6
1.1	Allgemeine Entwicklungstrends	8
1.2	Methodisches Vorgehen	9
1.3	Gebietsabgrenzung	12
2	Akteursbeteiligung und Abstimmung	14
2.1	Bürger- und Akteursbeteiligung	15
2.2	Abstimmung mit Politik und Verwaltung	17
3	Allgemeine Rahmenbedingungen	18
3.1	Regionale Einordnung und Siedlungsstruktur	19
3.2	Demografische Rahmenbedingungen	20
3.3	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	20
3.4	Rahmengebende Planungen und Gutachten	22
4	Bestandsanalyse des Untersuchungsbereichs	24
4.1	Baustruktur	25
4.2	Öffentlicher Raum, Frei- und Grünflächen	25
4.3	Verkehr	27
4.4	Gewerbliche Nutzungen	29
4.5	Wohnen im Zentrum	31
4.6	Öffentliche Einrichtungen, Kultur und Bildung	32
5	Stärken und Schwächen, Ziele und Leitbild	34
5.1	Stärken, Schwächen und Handlungsfelder	35
5.2	Entwicklungsziele und Leitbild	38

6	Handlungskonzept: Projekte und Maßnahmen	44
6.1	Stadtumbau qualifizieren - vorbereitende Planungen	45
6.2	Projekte qualifizieren - vorbereitende Planungen mit räumlichem Bezug	48
6.3	Altstadt Haltern - Bestand erhalten und qualifizieren	52
6.4	Zentrum erweitern - neues Stadtquartier Kardinal-von-Galen-Park	57
6.5	Zentrum weiter bauen - südliche Innenstadt und Bahnhof	61
6.6	Ergänzungsbereiche	67
6.7	Instrumente und Management	68
7	Schlusswort	74

1 EINLEITUNG

The background image is a blurred photograph of a town square. In the foreground, several black outdoor chairs with red cushions are arranged around tables. People are sitting at these tables, some looking towards the camera, others looking away. In the middle ground, a man is carrying a child on his shoulders. To the right, a chalkboard sign is visible with the text "Direkt aus Holland", "Nieuw Matras", and "50%". The background shows multi-story brick buildings with windows and a street lamp. The overall scene is a busy, outdoor public space.

Die Stadt Haltern am See legt mit dieser Studie ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für ihre Innenstadt vor, ein Handlungsprogramm für die kommenden fünf bis zehn Jahre. Wurde in der Vergangenheit vor allem die Freizeitinfrastruktur der Seen aufgewertet, soll nun verstärkt das Zentrum in den Fokus der Stadtentwicklung rücken. Dabei erhalten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt großes Mitwirkungsrecht. Haltern am See sieht sich seit Jahren einem Entwicklungsdruck ausgesetzt, der einerseits die Prosperität der Stadt und der Region deutlich macht, andererseits aber auch eine ganze Reihe von Herausforderungen mit sich bringt. Zu nennen sind aus heutiger Sicht folgende Aufgaben:

- Die Lokalisation und Eignungsprüfung von Verdichtungspotenzialen beim Wohnen.
- Der Umgang mit öffentlichen Einrichtungen. Hierzu gehören vor allem Anpassungen von Schul-, Betreuungs- und Sportangeboten sowie die Konzentration der Verwaltung an einem Standort.
- Die Entwicklung städtebaulicher Konzepte für innerstädtische Quartiere.
- Das Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten des Zentrums über die Grenzen der Altstadt hinaus.
- Entwicklungsstrategien und konkrete Lösungsansätze zum Thema Verkehr.

Die Notwendigkeit für einen neuen Handlungsleitfaden wird, neben lokalen Erfordernissen auch aus veränderten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gespeist. Hier sind insbesondere zu nennen:

- Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur,

tur,

- sich wandelnde Vorstellungen an Leben und Wohnen,
- Klimawandel, Digitalisierung und Globalisierung,
- Strukturverschiebungen im Einzelhandel sowie
- steigende Anforderungen und veränderte Verhaltensweisen von Touristen, Besuchern und Kunden an das Stadtzentrum und an die Naherholung im Umfeld des Halterner Stausees.

Obwohl die o. g. Aspekte von städtischer Seite oft nur begrenzt zu beeinflussen sind, verlan-



gen sie eine städtebauliche und wirtschaftliche Neujustierung. Von Landesseite wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von Projekten nur dann förderfähig ist, wenn sie in einen städtebaulichen und ökonomischen Kontext gestellt werden, der die Innenstadt, die Gesamtstadt und die Region berücksich-

tigt. Zudem wird betont, dass durch ein integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept geeignete Entwicklungspfade formuliert und ein planerischer Rahmen geschaffen werden müssen. Diese Konzepte gehen richtigerweise auf die Multifunktionalität von Zentren ein und nehmen die unterschiedlichen Aspekte auf, um sie planerisch zu gestalten. Dabei geht es um städtebauliche Optimierungen, bauliche Maßnahmen im öffentlichen und privaten Raum, eine Optimierung öffentlicher Gebäude, eine verträgliche Gestaltung des Verkehrs sowie um Verbesserungen im Ladenbesatz und an den Ladenlokalen; nicht zuletzt muss oft auch das Marketing und das Management für die Zentren verbessert werden. In besonderem Maße ist nach Möglichkeiten zu suchen, wie die privaten Akteure und Investoren in den Umbauprozess zu integrieren sind und wie dabei „Begeisterung“ und Engagement geweckt werden können. Um zu einem tragfähigen und umsetzbaren Konzept zu kommen, wurden in Kooperati-

on mit den Aktiven und den Bürgern vor Ort, Projekte und Maßnahmen in den oben genannten Bereichen formuliert und zu einem integrierten Handlungskonzept verknüpft.

Selbstverständlich sind dabei die gesetzlichen Pflichten aus § 75 der Gemeindeordnung für das Land (GO NRW) zu beachten. Danach hat die Stadt ihre Haushaltswirtschaft so zu planen und zu führen, dass die stetige Erfüllung all ihrer Aufgaben gesichert ist. So muss der Haushalt nach § 72 Abs. 2 S. 1 GO NRW in jedem Jahr in Planung und Rechnung ausgeglichen sein. Da sich die Stadt Haltern am See freiwillig dem „Gesetz zur Unterstützung der kommunalen Haushaltskonsolidierung im Rahmen des Stärkungspaktes Stadtfinanzen“ (Stärkungspaktgesetz) unterworfen hat, besteht zudem eine Überwachungspflicht über den Haushaltssanierungsplan durch die Bezirksregierung.

1.1 ALLGEMEINE ENTWICKLUNGSTRENDS

Gesellschaftliche, wirtschaftliche und strukturelle Entwicklungen sind auch in Haltern am See zu beobachten und stellen die Stadt vor neue Herausforderungen. Während die Rahmenbedingungen für die Stadt und ihr Zentrum im Kapitel 2 analysiert werden, werden nachfolgend grundlegende und allgemein zu beobachtende Veränderungen aufgeführt.

Der demografische Wandel.

Die Bevölkerung in Deutschland wird älter, die Ansprüche an die Nutzungsvielfalt und



die Gestalt unserer Innenstädte und Stadtteile verändern sich. Barrierearm gestaltete Fußgängerbereiche mit einer wohnortnahen Versorgung, Angebote für alle Generationen und altersgerechtes Wohnen gewinnen dadurch zunehmend an Bedeutung.

Zuwanderung und Internationalisierung.

In Folge von Globalisierung und globalen Konflikten, insbesondere der Migrationswelle seit 2015, wandern viele Menschen aus ihrer Heimat aus oder sind zur Flucht gezwungen. Sie suchen Schutz und eine neue Perspektive in Deutschland. Neben der Schaffung von sozialen Angeboten zur Integration ergeben sich weitere Herausforderungen, beispielsweise eine steigende Nachfrage nach Ausbildungs- und Arbeitsplätzen sowie günstigem Wohnraum.

Strukturelle Veränderungen im Einzelhandel.

Die zunehmende Filialisierung und der Rückzug des angestammten Facheinzelhandels bringen eine Veränderung der Angebotsstruktur mit sich. Hinzu kommen der Internethandel und wachsende Flächenansprüche. In vielen Lagen sind sinkende Passantenfrequenzen und Trading-Down-Tendenzen zu konstatieren. Diese Entwicklungen führen in vielen gewachsenen Zentren zu Funktionsverlusten und Leerständen, neue Nutzungsprofile sind erforderlich.

Gesellschaftlicher Wandel.

Mit dem Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft werden viele Altstandorte in den oder in der Nähe der Stadtkerne aufgegeben. In Folge dessen entstehen

teils große, innerstädtische Brachflächen mit dem Potenzial für neue Entwicklungen.

Die Rückbesinnung auf den Wohnstandort Innenstadt.

Nach jahrzehntelangen Suburbanisierungstendenzen zieht es viele Menschen wieder zurück in die Städte. Daher ist die Innenstadt auch als Wohnstandort mit einem attraktiven Wohnumfeld für alle Altersschichten aktiv zu gestalten. Hierfür bietet nicht zuletzt auch der Rückzug des Einzelhandels Perspektiven.

Der Wettbewerb der Städte.

Mit der Globalisierung ist auch eine Verschärfung des Wettbewerbs der Städte untereinander um Arbeitsplätze, Verkaufsfläche, Einwohner und Besucher zu erkennen. Attraktionen und der Faktor Erlebnis spielen immer wichtigere Rollen. Während die Innenstädte großer Zentren eine Wiederbelebung erfahren und an Attraktivität gewonnen haben, leiden kleinere Städte oft unter Bevölkerungs- und Kaufkraftverlusten. Damit verbunden sind schwerwiegende, negative Auswirkungen.

1.2 METHODISCHES VORGEHEN

Das ISEK gliedert sich in eine aufgabenbezogene Bestandsanalyse, in eine Zielebene und in einen Konzeptteil. Es ist in enger Kooperation mit der Bürgerschaft, mit Politik und Verwaltung erstellt worden.

Bestandsanalyse

Eine präzise Analyse bildet das Fundament für ein nachhaltiges Konzept. Dabei wird

Wert auf eine zielgerichtete Vorgehensweise gelegt, bei der nur Rahmenbedingungen untersucht werden, die für das Konzept relevant sind. Die Bestandsaufnahme basiert auf Erhebungen, Arbeitskreisen und Gesprächen sowie der Analyse vorhandenen Materials. Dabei ist es Ziel, die Kontinuität der Stadtentwicklung in Haltern am See zu gewährleisten. Im Einzelnen werden folgende Themen analysiert:

Regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen

Die Entwicklungsperspektiven einer Innenstadt werden auch durch regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen bestimmt. Daher wird die Stadt bzgl. ihrer Lage in der Region, verkehrlicher Anbindungen, naturräumlicher und wirtschaftlicher Gegebenheiten eingeordnet sowie die Rolle des Zentrums für die Gesamtstadt bewertet.

Wirtschaft und Bevölkerung

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Bevölkerungsentwicklung geben Aufschluss über die Leistungsfähigkeit und Prosperität einer Kommune und bilden einen wichtigen Gradmesser für Entwicklungspotenziale.

Städtebauliche Bestandsaufnahme

Das Erscheinungsbild bestimmt die Wahrnehmung einer Stadt maßgeblich. Daher werden die Bebauungsstruktur und der öffentliche Raum einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Analysiert werden:

- Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes; dabei werden Verflechtungen mit an-

grenzenden Stadträumen berücksichtigt.

- Bebauungsstruktur, Quartiere, spezifische Standortcharakteristika, Denkmalschutzbelange, unter Berücksichtigung von Erhaltungszustand und Qualitätsaspekten.
- Der öffentliche Raum, Plätze und Straßen, identitätsstiftende Situationen, Freiflächen und besondere Qualitäten, wie z. B. Wasser oder naturräumliche Gegebenheiten.
- Aufenthaltsqualität, Möblierung und Beleuchtung, Sauberkeit und Gesamteindruck.
- Mit der städtebaulichen Analyse werden Defizite und Schwächen im Stadtbild herausgearbeitet.

Nutzungen

Wie die Stadt von Bürgern und Besuchern angenommen wird, hängt stark von der Angebotssituation ab. Daher werden Nutzungen analysiert, zentrale Funktionen lokalisiert und Qualitätsmerkmale herausgearbeitet.

- Der Einzelhandel wird oft als Entwicklungsmotor des Zentrums bezeichnet. Untersucht werden seine räumlich-funktionale Struktur, Angebotsschwerpunkte, Leerstände sowie die Angebotsqualität.
- Dienstleistungsangebote, insbesondere gastronomische Einrichtungen, bringen Besucher ins Zentrum und sorgen für Lebendigkeit und Ausstrahlungskraft.
- Öffentliche Angebote stellen in den Zentren kleinerer Städte eine wichtige Leitnutzung dar und bringen Frequenz. Oft bilden Rathäuser oder Kirchen die historischen Mitten der Zentren.
- Das Wohnen gewinnt im Zentrum wieder an Bedeutung; dabei spielt auch die Wohnqualität und die Struktur der Bewohner

eine besondere Rolle. Vorhandene Wohnangebote werden beschrieben, das Wohnumfeld analysiert, Erweiterungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Verkehr

Entscheidend für die Funktionsfähigkeit einer Innenstadt bzw. eines Stadt- oder Ortskerns ist deren Erreichbarkeit und eine verträgliche Abwicklung des Verkehrsgeschehens. Daher werden der motorisierte und der öffentlichen Verkehr sowie Angebote für Fußgänger und Fahrradfahrer bewertet.

Bürger- und Akteursbeteiligung

Die Beteiligung der Halterner Akteure nimmt bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts einen großen Raum ein. Neben Veranstaltungen und Gesprächsrunden wurden gemeinsame Ortsbegehungen durchgeführt

und ein Städtebau-Marktstand aufgestellt. Unterschiedliche Medien kamen zum Einsatz. Dabei wird ein Beteiligungsprozess angestoßen, der die Aussagen des Konzepts präzisiert, lokale Sichtweisen mitnimmt, der Diskussionen anstößt aber auch für Rückhalt und Zustimmung für das Konzept wirbt und der bei der Umsetzung fortgeführt werden soll.

Stärken und Schwächen, Handlungsfelder, Ziele und Leitbild

In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse der Analyse zusammengefasst. Dabei werden die Stärken und Potenziale auf der einen, den Schwächen und Defiziten auf der anderen Seite gegenübergestellt. Hieraus lassen sich Ziele, Handlungsfelder sowie ein Leitbild für den Umbauprozess ableiten. Sie bilden die

Marktplatz, Rekumer Straße



Richtschnur für die Maßnahmen des Handlungskonzepts.

Handlungskonzept

Im Konzeptteil werden Projekte benannt, die im Verlauf der nächsten Jahre umgesetzt werden sollen; dabei bleiben Spielräume für eine flexible Umsetzung. Das Konzept richtet sich an die öffentliche Hand und bietet privaten Investoren einen Rahmen für eigene Projekte. Es gliedert sich in:

Vorbereitende Planungen

Um das Handlungskonzept weiter zu präzisieren sind zu Beginn des Prozesses, wie auch im Verlauf der Umsetzung, Fachplanungen auf den Weg zu bringen. Es gilt, Projekte zu optimieren und Fachverstand kontinuierlich in den Umbauprozess einzubinden.

Projekte und Maßnahmen

Die städtebaulichen Projekte bilden den Kern des Handlungskonzepts. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Aufwertung des öffentlichen Raums. Auch öffentliche Hochbaumaßnahmen und Entwicklungspotenziale für private Investitionen werden aufgezeigt.

Instrumente und Prozesssteuerung

Im letzten Themenfeld werden Instrumente benannt, die die Kooperation zwischen der öffentlichen Hand und den Privaten begünstigen und Anreize für Investitionen schaffen. Der Stadt werden Instrumente an die Hand gegeben, die einen reibungslosen Ablauf des Umbauprozesses ermöglichen

Abschließend werden die einzelnen Bausteine des Handlungskonzepts entsprechend ihrer

Dringlichkeit und der Umsetzungsmöglichkeiten eingeordnet und in einen zeitlichen Rahmen gestellt. Ggf. werden Schlüsselprojekte mit einem besonders großen Effekt auf die zukünftige Entwicklung identifiziert. Darüber hinaus werden die Kosten der Projekte ermittelt und Träger sowie Fördermöglichkeiten genannt.

1.3 GEBIETSABGRENZUNG

Der nebenstehende Plan zeigt die Gebietsabgrenzung. Die Ausweisung eines Stadtumbaugebietes ist Voraussetzung für die Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm. Das Gebiet umfasst neben der Altstadt und der südlichen Innenstadt auch angrenzende Areale. Als südliche Innenstadt wird der Bereich südlich des Kardinal-von-Galen-Parks und des Straßenzugs Rochfordstraße/Friedrich-Ebert-Wall bezeichnet mit den beiden Schulen an der Holtwicker Straße, dem Areal um den Bahnhof sowie der Bereich der Unterführung Recklinghäuser Straße / Bahntrasse. Um die Altstadt wurden wichtige Verflechtungsbereiche in das Fördergebiet mit aufgenommen. Hierzu gehören die Büttnerstraße am Friedhof, die Verbindung zum Halterner See an der Hullerner Straße, der Schüttenwall mit Ergänzungsbereichen und schließlich auch die Römerstraße als Hauptwegeverbindung nach Westen.



Stadtumbaugebietsabgrenzung



2 AKTEURS- BETEILIGUNG UND ABSTIMMUNG

Die Beteiligung der Halterner Akteure nimmt bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts einen großen Raum ein. Dabei waren eine Infoveranstaltung mit Workshop sicherlich die zentralen Formate für die Bürger der Stadt. Sie wurden eingeladen mit den Vertretern der Stadtverwaltung und den Fachplanern ins Gespräch zu kommen und zu diskutieren. Darüber hinaus ist eine Befragung sowohl über Postkarten als auch online, eine Expertenrunde mit Gewerbetreibenden und eine Informationsveranstaltung auf dem Wochenmarkt durchgeführt worden.

Die vorgetragenen Anregungen und Hinweise wurden analysiert und bewertet und als Anregungen im Planungsprozess berücksichtigt. Sie finden ihren Niederschlag in den Projekten des Konzepts. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Faden bei der Umsetzung des Konzeptes wiederaufzunehmen und durch ein Quartiersmanagement zu intensivieren. Zahlreiche, wichtige Gestaltungs- und Planungsaufgaben sollen dann unter Mitwirkung der Akteure auf den Weg gebracht und realisiert werden.

2.1 BÜRGER- UND AKTEURSBE- TEILIGUNG

Insgesamt sind die unterschiedlichen Beteiligungsformate auf ein großes Interesse gestoßen. In konstruktiven, teils auch kontroversen Gesprächen mit Bürgern, Geschäftsleuten, Vertretern der Politik und Interessierten wurde aktiv über Ideen und Zukunftsvorstellungen für die Stadt Halten am See diskutiert.

ENDBERICHT - APRIL 2019

Bürgerwerkstatt

Im Rahmen einer öffentlichen Bürgerwerkstatt, die am 26. Juni 2018 im Alten Rathaus stattfand und zu der mit Plakaten und Presseinformationen eingeladen wurde, diskutierten die Anwesenden an vier Thementischen. Im Vordergrund standen dabei die Nutzungen in der Innenstadt, öffentliche Räume, Grün- und Aufenthaltsbereiche, die Erreichbarkeit der Innenstadt (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, MIV) und bauliche Entwicklungsmöglichkeiten (öffentlich/privat).

Konkret waren die Teilnehmer aufgefordert, anhand von Leitfragen ihre Vision für die Innenstadt zu formulieren sowie Handlungsbedarfe und positive und negative Aspekte zu benennen. Insgesamt haben sich an der offenen Werkstatt rund 70 Personen (Bürger, Gewerbetreibende, Eigentümer, Politik, Verwaltung) beteiligt.

Postkarten und online-Befragung

Um darüber hinaus weitere Meinungen zur Entwicklung der Innenstadt zu erhalten, wurde zudem eine Befragung durchgeführt. In öffentlichen Gebäuden, Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben wurden Postkarten



DETAIL	MISERIKÖRPER
<p>Einzelhandel: gutes Angebot, kurze Wege damit alles zu Fuß schnell erreichbar, interessiertes und qualifiziertes Personal, Di- und Fr-Markt vorzügliches Kleingewerbe: Bäcker, Fisch, Metzger, Papierwaren, Schuhe, Textil... Schlängestehen beim Fisch, Metzger oder Bäcker: das gibt es nur in Haltern. Zu unserem Glück kein Lippe-Palais, Quartier, Mall, Höfe oder Arkaden. Haltern kann alles sein, wenn man sich behutsam und in Maßen mit eigenem Format den Erfordernissen anpaßt. zu verbessern: Parkzeiten: Freigabe nach 18:00 Uhr (für Tounis), eine Stadt braucht Plätze, und die hatten wir. Mit dem „Heimalfest“ auf dem Graf-von-Galen-Platz wird die einzige Grünfläche für ein kurzes Spektakel ruiniert. Dennoch: Kleine Grün-Inseln mit Bänken (auch kindgerecht) anlegen. zu spät: vernünftige Stadtplanung, die Stadt wurde für den aktuellen und den zukünftigen Verkehr von</p>	<p>Verlegung des Marktes zum Kärrner Platz wg. sog. „Feste“ Eindruck: die Stadt weiß nicht, wie wichtig der Markt für den Handel und (bei den Bürgern) für das Image ist, sehr viele kommen nur des Marktes wegen in die Stadt. - Post: nie ohne Parkplatzsuche und nie ohne Parkgebühren für jede Briefmarke, Abholung, Einschreiben, Transport schwerer Pakete übel! - man hat alles dicht gebaut, aber nicht bedacht, daß kleine Plätze + Grün eine Stadt zum Verweilen (auch für Touris) attraktiv machen, der Platz Ainswoll-Grabenstiege ist so unattraktiv wie Marienhof und Muttergottesstiege abseits sind. Die lächerlichen Versuche mit meistens ungepflegten Grün-Ampeln (und auch nur von April bis September) an Rathaus und Marschstraße</p>



ausgelegt, um weitere Meinungen zu erhalten. Darüber hinaus war es auch möglich, die gleichen Fragestellungen online über die Homepage der Stadt Haltern zu beantworten. Insgesamt wurden rund 70 Postkarten ausgefüllt und knapp 100 Antworten per Mail zurückgesendet.

Expertenrunde und Wochenmarkt

Anfang September 2018 haben zwei weitere Beteiligungsschritte stattgefunden: Zum einen wurde eine Expertenrunde einberufen, in der sich Geschäftsleute, Eigentümer, Gastronomen und Finanzdienstleister über die Zukunft der Innenstadt ausgetauscht haben und zudem Ideen und Anregungen zur Aufwertung der Stadt formuliert haben. Zum anderen ist auf dem Wochenmarkt ein Stand mit Informationsplakaten dazu genutzt worden, persönlich mit Bürgern und Interessierten über die Attraktivität der Innenstadt und mögliche Verbesserungen bzw. Veränderungen zu sprechen. Akteure dort waren neben den Experten der Büros und der Verwaltung auch Politiker, die sich vor Ort mit den Bürgern austauschen konnten.

Stadtrundgänge

Im September 2018 wurde ein vom Seniorenbeirat organisierter Stadtpaziergang durchgeführt, in dem insbesondere auf die Barrierefreiheit in der Innenstadt geachtet wurde. Durch die Teilnahme des Bürgermeisters, politischer Vertreter und Vertretern der Verwaltung bestand die Möglichkeit, unmittelbar vor Ort über Alternativen und Verbesserungen zu diskutieren. Zur weitergehenden Überprüfung der Maßnahmen und Projekte in der Örtlichkeit wurde darüber hinaus im

Oktober 2018 ein Ortstermin mit dem Lenkungskreis durchgeführt, dem sich auch interessierte Bürger und die örtliche Presse angeschlossen haben.

Zusammenfassung

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Altstadt wird weitgehend positiv bewertet. Aufwertungsbedarf wird im Detail in einer besseren Barrierefreiheit, in mehr Angeboten für Kinder und einem Leitsystem zum See gesehen. Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierearmut und zur Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs können nach Meinung vieler Bürger einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung der Innenstadt leisten.
- Das Einkaufen in der Innenstadt wird positiv bewertet, viele kaufen bewusst in Haltern ein. Die Vielfalt der Angebote muss erhalten werden.
- Im Fokus vieler Anregungen steht der Kardinal-von-Galen-Park, der negativ bewertet und für den ein umfassender Aufwertungsbedarf gesehen wird. Auch hier werden explizit Angebote für Kinder und Jugendliche gefordert.
- Der See schlägt Wellen an der Hullerner Straße wird als neuer, gut gelungener Ort mit viel Grün und Aufenthaltsqualität beschrieben.
- Als eine weitere zentrale Aufgabe wird die Anbindung des Bahnhofs eingeordnet. Der Bahnhofsstandort soll dadurch gestärkt werden und ins Zentrum „rücken“. Die Bürger bemerken, dass der Bahnhof und die Verbindungen ins Zentrum in den

vergangenen Jahren die Eingangsfunktion für die Innenstadt verloren haben. Aufwertungsmaßnahmen, die Verbesserung der Leitwirkung, mehr Grünflächen und die Reduzierung des Verkehrsaufkommens sind erforderlich. Der Bereich soll (wieder) zu einer Visitenkarte Halterns werden.

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird in Haltern wie in vielen Städten sehr kontrovers diskutiert. Hauptstreitpunkt ist die Einschätzung des ruhenden Verkehrs. Weitgehende Einigkeit besteht demgegenüber in den negativen Auswirkungen des fließenden Verkehrs, aber auch in dessen Bedeutung für die Erreichbarkeit der Stadt. Der Verkehr der Zukunft soll demnach vorrangig emissionsarm oder -frei sein und mindestens eine Gleichberechtigung von Fußgängern und Radfahrern mit dem motorisiertem Verkehr ermöglichen.
- Für die Fahrradinfrastruktur werden in vielen Vorschlägen Verbesserungen gewünscht, sowohl für die Wegführungen (Alltagsrouten) als auch für Abstellanlagen.
- Wohnen in der Innenstadt ist heute bereits eine wichtige Funktion in Haltern am See. Angebotsergänzungen für Studenten, Co-working-spaces und Mehrgenerationenwohnen können die Innenstadt noch mehr stärken.

Alle Ergebnisse, Ideen und Anregungen wurden wie oben bereits angedeutet dokumentiert und aufbereitet, um anschließend mit in die Projekt- und Maßnahmenentwicklung einfließen zu können.

2.2 ABSTIMMUNG MIT POLITIK UND VERWALTUNG

Parallel zur Beteiligung der Akteure und der interessierten Bürgerschaft hat auch ein intensiver Austausch mit der Politik im Rahmen von Lenkungskreisen und mit der Verwaltung im Rahmen von Gesprächsrunden und Ortsterminen stattgefunden.

Zur Information der politischen Gremien wurde im Frühjahr ein Zwischenstand und im Herbst das städtebauliche Entwicklungskonzept in der Entwurfsfassung im Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss vorgestellt. Neben den zentralen Maßnahmen und Projekten standen in der zweiten Sitzung auch die vorläufigen Kostenansätze zur Diskussion.

Im Herbst 2018 hat zudem ein Gespräch mit Vertretern der Bezirksregierung Münster stattgefunden, in dem die Projekte und Maßnahmen auf ihre grundsätzliche Förderfähigkeit überprüft wurden.



Beteiligung Bürgerwerkstatt im Juni 2018



3 ALLGEMEINE RAHMENBEDIN- GUNGEN

Die Entwicklungsperspektiven der Halterner Innenstadt werden auch durch regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen definiert. Daher wird die Stadt bzgl. ihrer Lage in der Region, verkehrlicher Anbindungen, naturräumlicher und wirtschaftlicher Gegebenheiten eingeordnet sowie die Rolle des Zentrums für die Gesamtstadt analysiert.

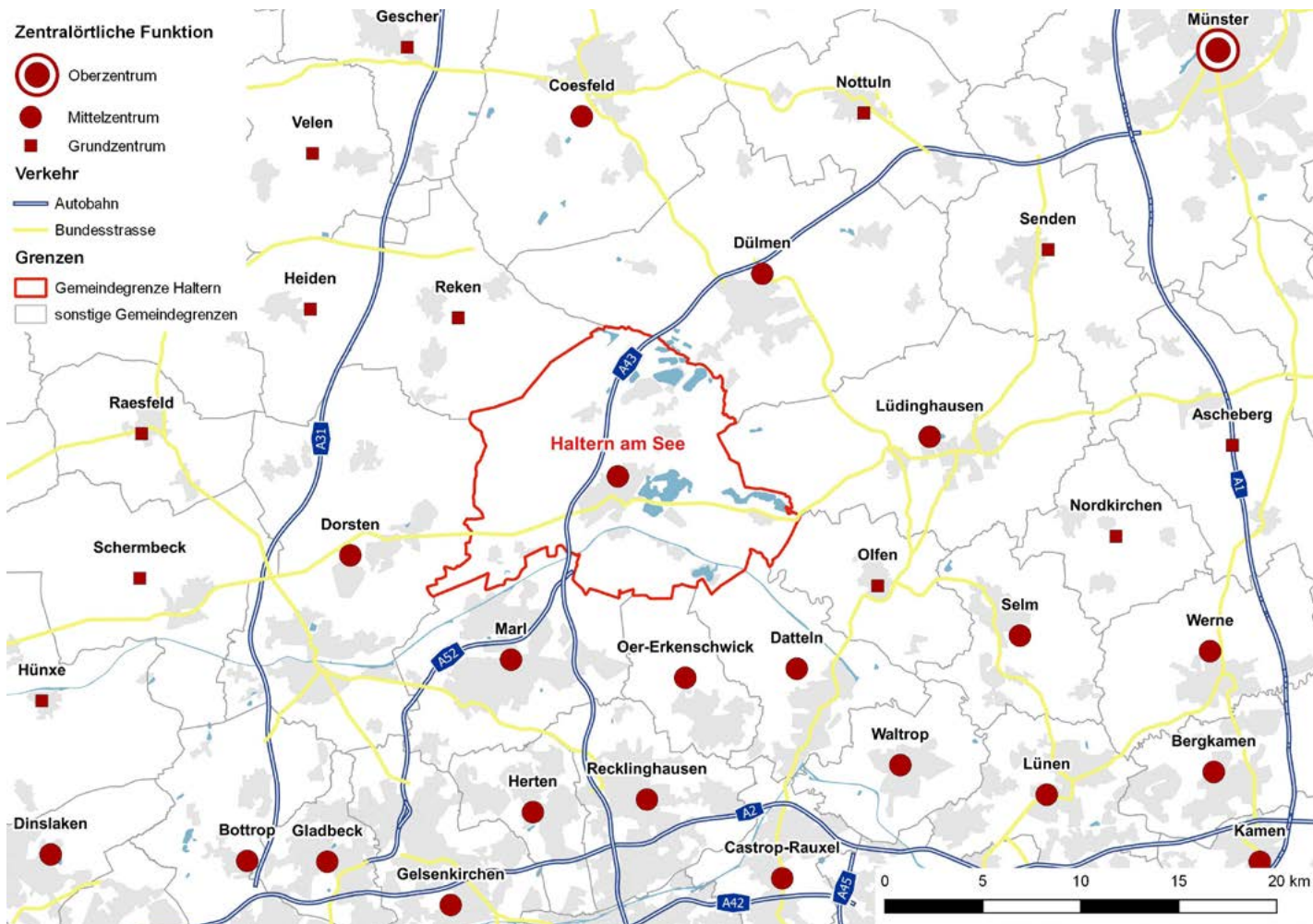
3.1 REGIONALE EINORDNUNG UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

Haltern am See liegt im erweiterten Münsterland im nördlichen Kreis Recklinghausen im Städtedreieck Münster, Dortmund und Essen. Mit der zentralörtlichen Funktion eines Mittelzentrums übernimmt die Stadt nicht

nur die Versorgung der eigenen Bevölkerung (rund 38.000 Einwohner), sondern in Teilen auch für die angrenzenden Kommunen. Maßgebliche Städte im Wettbewerb sind Mittelzentren wie Dülmen, Lüdinghausen, Datteln, Oer-Erkenschwick, Marl und Dorsten.

Über die Bundesautobahn A 43 (Münster-Wuppertal), die A 52 Richtung Essen und die Bundesstraße 58 (Ost-West-Richtung) ist Haltern am See in alle Richtung sehr gut für den motorisierten Individualverkehr erreichbar. Zwei Bahnhöfe der Deutschen Bahn (Haltern am See und Sythen) gewährleisten die Anbindung an den S-Bahn- und Nahverkehr, zwischen Münster und dem Ruhrgebiet. Dabei spielt der Bahnhof Haltern am See vor allem für die Innenstadt eine wichtige Rolle.

Lage im Raum, eigene Darstellung; © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA



Die Gesamtfläche der acht Ortsteile umfassenden Stadt beläuft sich auf rund 160 km². Der Kernort Haltern stellt mit rund 50 % der Einwohner den Siedlungsschwerpunkt dar. Siedlungsstrukturell ist die Stadt stark ländlich geprägt, ca. 85 % der gesamten Fläche werden heute forst- bzw. landwirtschaftlich genutzt. Haltern am See liegt vollständig im Naturpark Hohe Mark. Die Haard, eine bewaldete, hügelige Sandsteinlandschaft ist auf Halterner Stadtgebiet stark prägend und grenzt an die Ruhrgebietsstädte Marl und Oer-Erkenschwick. Zudem befindet sich in Haltern am See, wie der Name schon ausdrückt, eine ausgeprägte Seenlandschaft. An den Stadtkern angrenzend befindet sich der Halterner Stausee, der über die Stever mit dem Hullerner Stausee verbunden ist. Darüber hinaus sind auch der Silbersee II und der Dülmener See über die Stadtgrenze von Haltern hinaus ein Begriff und ziehen in den Sommermonaten zahlreiche Freizeitbesucher vorrangig aus dem Ruhrgebiet in die Stadt.

Die naturräumlichen Gegebenheiten stellen in der Region eine Besonderheit dar und verhelfen Haltern am See zu einem nahezu einmaligen Image.

3.2 DEMOGRAFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

In Haltern am See leben heute rund 38.000 Einwohner, die Bevölkerungsstruktur entspricht der des Kreises Recklinghausen und des Landes Nordrhein-Westfalen. Seit dem Jahr 2010 weist Haltern am See leicht steigende Einwohnerzahlen auf. Dies ist mit dem Zu-

zug von Familien zu begründen. Haltern am See hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten Wohn- und Lebensort entwickelt. Die enorme Nachfrage nach Wohnbauland unterstreicht diese Tendenz eindrucksvoll. Dazu beigetragen haben nicht zuletzt die gute verkehrliche Anbindung, der hohe Freizeitwert und die Angebotsstruktur im Einzelhandel und bei Dienstleistungen.

Die Stadt ist Arbeitsort für rund 7.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Das verfügbare Einkommen liegt mit 21.500 Euro/Kopf leicht über dem Vergleichswert in Nordrhein-Westfalen (20.570 Euro) und weist damit auf eine überdurchschnittliche Kaufkraft der Bevölkerung hin. Betont wird diese positive Tendenz auch durch eine Arbeitslosenquote von 3,5 % (Stand Dezember 2018), die deutlich unter der des Landes NRW (8 %) und auch unter dem bundesdeutschen Wert (6,5 %) liegt.

3.3 WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Insgesamt ergibt sich für die Gewerbelandschaft ein ziemlich ausgewogenes Bild, es zeichnet sich aus durch ein überwiegend breit gefächertes Handwerk und produzierende Unternehmen von klein- bis mittelständischer Struktur. Neben dem Wasserwerk, Sandabbaubetrieben und Kalksandsteinwerken befinden sich zahlreiche Unternehmen in der Stadt, die einen Schwerpunkt in der Metallbearbeitung und dem Maschinenbau aufweisen. Überregionale Bedeutung übernehmen aber vor allem die Trinkwasserge-

winnung sowie der Quarzsandabbau, der in langer Tradition an den örtlichen Seen gewonnen wird.

Tourismus und Freizeitwirtschaft sind in Haltern am See seit Jahren entscheidende Wettbewerbs- und Wachstumsfaktoren und bilden ein wichtiges wirtschaftliches Standbein. Die naturräumlichen Gegebenheiten aus Wald- und Seenlandschaft sind Anziehungsmagnete für Besucher, Touristen und Erholungssuchende aus dem nahegelegenen Ruhrgebiet. Befragungen haben ergeben, dass die wichtigsten Besuchsgründe der örtliche Freizeitpark, das LWL-Römermuseum und der Wallfahrtsort Annaberg sind. Darüber hinaus haben die Seen und der Naturpark mit den unterschiedlichen Freizeitmöglichkeiten (wie z. B. Wandern, Segeln, Radfahren, etc.) eine enorme Anziehungskraft und füh-

ren zahlreiche Besucher, insbesondere an den Wochenenden nach Haltern.

Im Jahr 2017 konnten rund 167.000 (mit Ferienwohnungen rund 200.000) Übernachtungen im Beherbergungsgewerbe verzeichnet werden. Das entspricht einer Auslastung von ca. 40 % der Übernachtungsangebote (rund 1.200 Betten). Diese setzen sich zusammen aus Hotels, Gasthöfen, Campingplätzen, einer Jugendherberge, 90 Ferienwohnungen, dem Gewerkschaftsbildungszentrum, der Heimvolkshochschule und einer Jugendbildungsstätte. Die Aufenthaltsdauer der Besucher liegt bei durchschnittlich 2,1 Tagen. Im Vergleich zum Kreis Recklinghausen mit rund 714.000 Übernachtungen, einer Auslastung von ca. 41 % und einer Aufenthaltsdauer von durchschnittlich 1,9 Tagen, kann die Stadt Haltern am See ein positives Fazit ziehen.



Halterner See, Stadtmühlenbucht; Foto: Guido Bludau

3.4 RAHMENGEBENDE PLANUNGEN UND GUTACHTEN

Damit sich die beschriebenen Rahmenbedingungen auch weiterhin positiv entwickeln können, wurden in der Vergangenheit überregionale und regionale Planungen und Gutachten aufgelegt, die für die Entwicklungen einen wichtigen Rahmen setzen.

Der **Flächennutzungsplan** für die Stadt Haltern am See aus dem Jahr 2018 stellt die Weichen für die Stadtentwicklung, unter anderem auch für den Bereich Einzelhandel durch die Definition der zentralen Versorgungsbereiche Innenstadt Haltern, Lippramsdorf und Sythen. In Bezug auf die Siedlungs- und Wohnbaulandentwicklung zeigt der FNP, abgeleitet aus den übergeordneten Planwerken Gebietsentwicklungsplan bzw. Regionalplan RVR, (in Aufstellung) und Landesentwicklungsplan NRW, der Stadt enge Grenzen auf. Durch die naturräumlichen Gegebenheiten und Schutzräume für Flora und Fauna ist eine Neuausweisung von Wohnbauland im Kernort und im Stadtgebiet nicht mehr bzw. nur sehr eingeschränkt möglich.

Da die Nachfrage nach Wohnungen und Bauland dennoch hoch ist, ist angesichts dieser Restriktionen die Aktivierung von Entwicklungsflächen innerhalb der Siedlungsgebiete zu forcieren. So konnte mit der **Rahmenplanung Bahnhof Haltern** und dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan „Südliche Annabergstraße“ ein wichtiges, innerstädtisches Entwicklungspotential für die nächsten Jahre definiert werden. Wei-

tere Flächenpotenziale in der Kernstadt bzw. der Innenstadt werden im Rahmen des vorliegenden städtebaulichen Entwicklungskonzeptes benannt.

Zur stetigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Stadt konnte mit dem **Konzept zur Verlagerung der P+R-Anlage** und der Verlängerung der Gleisunterführung durch die DB Netze ein weiterer wichtiger Baustein angestoßen werden. Die Maßnahme befindet sich aktuell in der Umsetzung. Auch zum Thema Mobilität und Erreichbarkeit wird das städtebauliche Entwicklungskonzept weiterführende Aussagen tätigen.

Zur Stärkung des Freizeit- und Besuchersektors wurden der Masterplan **Attraktives Haltern** mit dem Teil **Freizeitkonzept für die Stadt Haltern am See** aus dem Jahr 2007 als Entwicklungskonzept für den westlichen Halterner Stausee erarbeitet. Seit dieser Zeit wurden verschiedene Projekte rund um den Halterner Stausee mit Hilfe von Städtebaufördermitteln verwirklicht; beispielsweise die Verbindung zur Innenstadt durch das Projekt „Der See schlägt Wellen“ im Rahmen von Aktive Stadt- und Ortsteilzentren oder auch das Projekt Stadtmühlenbucht zur Verbesserung der Infrastruktur im Rahmen der Regionale 2016.

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Der LEP NRW trat im Februar 2017 in Kraft. Die Stadt Haltern am See ist darin als Mittelzentrum ausgewiesen. Die zentralörtliche Bedeutung bestimmt sich dabei weniger

nach der Größe als nach der Infrastruktur im Vergleich zur Umgebung. Mittelzentren wie die Stadt Haltern am See übernehmen die Versorgung der Bevölkerung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die umgebenden Unterzentren nicht geleistet wird. Neben der Grundversorgung umfasst das Angebot der Mittelzentren u. a. den Bedarf an öffentlichen Einrichtungen, weiterführenden Bildungseinrichtungen, Gesundheitsangeboten wie Fachärzten und Krankenhäusern sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Einzelhandelskonzept 2008

Um die Einzelhandelsentwicklung in Haltern am See zu analysieren und zu steuern und um die langfristige Versorgung der Bevölkerung zu optimieren, wurde ein Einzelhandels-

konzept erarbeitet. Das vorliegende Konzept definiert u. a. Versorgungsbereiche mit Einzelhandelsfunktion im Stadtgebiet. Dabei übernimmt die Innenstadt Halterns die Rolle als Geschäftszentrum und wichtigster Versorgungsbereich der Stadt, den es zukünftig zu sichern und zu stärken gilt. Demgegenüber sind Konkurrenzentwicklungen zur Innenstadt zu verhindern und die nicht integrierte Einzelhandelsagglomeration Münsterstraße/ Gewerbegebiet Münsterknapp als abgeschlossen zu betrachten, insbesondere in Bezug auf zentrenrelevante Sortimente. Das 2008 erstellte Konzept ist zu aktualisieren bzw. neu aufzustellen.

Haltern am See, Lage im Raum, eigene Darstellung;
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA



An aerial photograph of a residential neighborhood. The houses are mostly multi-story buildings with various roof colors, including red, grey, and dark blue. A prominent feature is a tall, cylindrical stone tower with a conical roof, located in the middle-right part of the image. To the right, a road intersection is visible with several cars and a white van. The overall scene is a dense urban or suburban setting with greenery interspersed among the buildings.

4 BESTANDS- ANALYSE DES UNTERSUCHUNGS- BEREICHS

Die Innenstadt der Stadt Haltern am See wird heute durch eine kompakte und kleinteilige Baustruktur sowie vielfältige Nutzungen und Funktionsbereiche geprägt. Der Nutzungsschwerpunkt setzt sich dabei aus Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten zusammen. Diese werden durch einzelne öffentliche Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie insbesondere Wohnraum ergänzt. Die unterschiedlichen Aufenthaltsbereiche bieten darüber hinaus ein funktionierendes Gerüst, das sich in der Attraktivität der Innenstadt widerspiegelt.

4.1 BAUSTRUKTUR

Der historische Grundriss der Altstadt mit dem ehemaligen Stadtgraben ist noch heute gut ablesbar. Einige erhalten gebliebene Bereiche der Stadtmauer, wie z.B. der Siebenteufelsturm am westlichen Innenstadteingang, stellen heute noch sichtbare historische Orte dar. Den Mittelpunkt der Innenstadt bildet der Markt mit der Sixtuskirche und dem Alten Rathaus. Neben den genannten historischen Gebäuden befinden sich ansonsten kaum weitere, historisch bedeutsame Bauwerke in der Innenstadt. Neuzeitlichere und einige ältere, jedoch weitgehend unauffällige Bauten, an den Hauptstraßen des Stadtkerns meist giebelständig, prägen das Straßenbild. Dabei entsteht eine dichte Altstadtatmosphäre, die von Vielen geschätzt wird, obwohl sie, bis auf den Markt keine weiteren Höhepunkte aufweist und oft nur „durchschnittlich“ wirkt.

Lediglich in Randbereichen der Altstadt sind großmaßstäbliche Ergänzungen wie die Be-

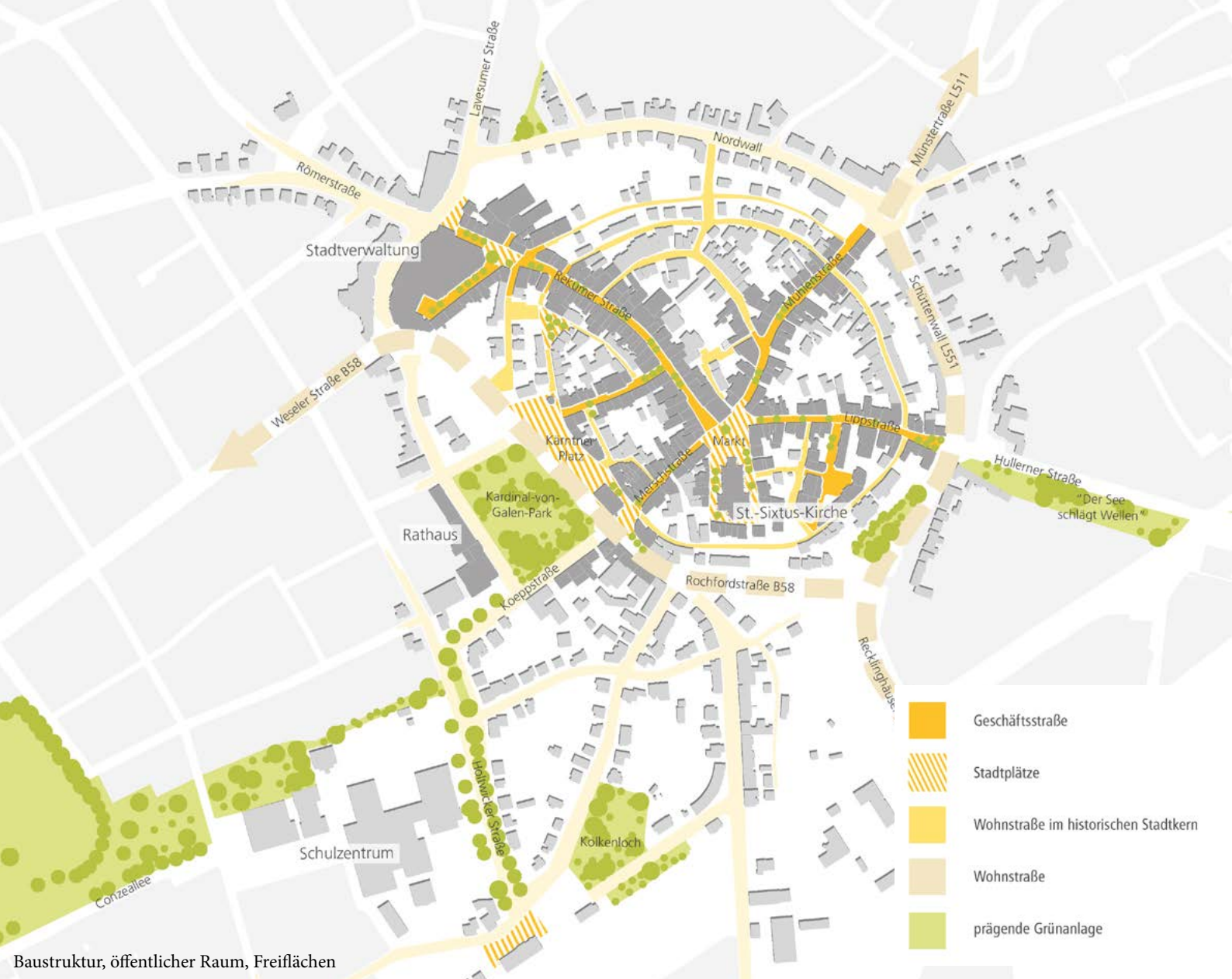
bauung an der Muttergottesstiege im Westen oder der Marienhof im Osten erkennbar. Insgesamt kann die Bebauung als städtisch bezeichnet werden und der dadurch entstandene kompakte Kern befindet sich in einem guten Erhaltungszustand. Die attraktive Ortsmitte ist durch den historischen Grundriss gut ablesbar und erlebbar. Vereinzelt finden sich jedoch auch vernachlässigte Bereiche wie am Blombrink oder in der Goldstraße.

In der südlichen Innenstadt sind demgegenüber sehr heterogene Baustrukturen zu finden, großmaßstäbliche Bauvolumen, wie die Schulen und geschlossene Straßenfronten wie in der Recklinghäuser Straße stehen neben Villen in offener Bauweise und diffusen Strukturen rund um den Bahnhof. Ein klares bauliches Profil fehlt. Eine Sonderrolle nimmt der Kardinal-von-Galen-Park in der Schnittstelle zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt ein.

Insgesamt ist die Bebauungsstruktur im Zentrum durchweg gepflegt und nicht unattraktiv. Unter architektonisch städtebaulichen Gesichtspunkten ist sie jedoch nur als durchschnittlich einzustufen. Lediglich der Markt mit seinem vielfältigen Nutzungsmix kann eine größere Strahlkraft entwickeln.

4.2 ÖFFENTLICHER RAUM, FREI- UND GRÜNFLÄCHEN

Der öffentliche Raum im Stadtkern besteht aus einer Fußgängerzone, verkehrsberuhigten Straßen und Andienungsstraßen. Das Straßennetz wird komplettiert durch Stie-



Baustruktur, öffentlicher Raum, Freiflächen

gen, Fußwege und den Fahrradring. Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes ist attraktiv und bietet weitgehend gute Gestaltungsqualitäten. Die Fußgängerzonenbereiche führen zum Marktplatz, der als Mittelpunkt des Stadtkerns mit Brunnen, Sitzmöglichkeiten und großzügigen Außengastronomieflächen einen lebendigen Aufenthaltsort und Treffpunkt darstellt. Der Platz weist eine große Aufenthaltsqualität auf, die lediglich im nördlichen Bereich durch eine Überführungsmöglichkeit für Pkw geringfügig gestört wird.

Im gesamten Altstadtbereich und in der Fußgängerzone sind lediglich geringe städtebauliche und gestalterische Defizite erkennbar. Hierfür ist auch eine weitgehend consequen-

te Gestaltung der Oberflächen mit hochwertigem Klinker- und Basaltkleinpflaster verantwortlich. Schwachpunkte sind eine teils eingeschränkte Barrierefreiheit, teils fehlende Leitlinien und Spielmöglichkeiten sowie teilweise „fehlende“ Abschnitte der innenstadtypischen Oberflächengestaltung, wie z.B. am Alisowall.

Durch das Projekt „Der See schlägt Wellen“ hat die Innenstadt in den vergangenen Jahren in der Hullerner Straße eine attraktive, begrünte Anbindung an den Halterner Stausee für Fußgänger und Radfahrer erhalten. Dennoch weist die Verbindung auch Defizite auf. Insbesondere die Barrierewirkung der L 552 Schüttenwall stellt sowohl Fußgänger als auch Radfahrer vor große Probleme. Die Querun-

gen sind oft nicht eindeutig oder attraktiv gestaltet, wie z.B. zur Muttergottesstiege oder über den Kärntner Platz.

Öffentliche Grünflächen sind in der Altstadt nicht zu finden. Zentrumsnah liegen hingegen der Kardinal-von-Galen-Park, der Jüdische Friedhof und einige Grünflächen der südlichen Innenstadt, wie z. B. am Kolken Loch und der Holtwicker Straße. Jedoch bieten diese Freiräume vielfach Anlass zur Kritik, sowohl aus fachlicher Sicht als auch aus Sicht der Halterner Akteure. Ungepflegte Abschnitte, fehlende Angebote, verkehrliche Probleme oder auch eine schwache Nutzung und eine mangelhafte soziale Kontrolle führen zu dieser Einschätzung. Die Grün- und Freiflächen stellen daher wichtige Entwicklungspotenziale für das Handlungskonzept dar. Ähnliches gilt für weite Abschnitte des öffentlichen Raums der südlichen Innenstadt, der wenig Qualität aufweist, wie insbesondere die Recklinghäuser Straße oder das Umfeld des Bahnhofs.

4.3 VERKEHR

Die Erreichbarkeit in der Innenstadt ist mit der bestehenden Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Tatsächlich wird jedoch vor allem dem motorisierten Verkehr eine Vorrangrolle eingeräumt und es zeigen sich zahlreiche Problempunkte.

Motorisierter Verkehr – MIV

Die Halterner Altstadt ist durch einen Verkehrsring, der sich aus der Rochfordstraße (B 58), dem Friedrich-Ebert-, Schütten- und

Nordwall sowie der Lavesumer Straße zusammensetzt, erschlossen. Der Erschließungsring ist über die Radialen Weseler Straße (B 58), Recklinghäuser Damm, Münsterstraße und Lavesumer Straße regional angebunden. Der Verkehrsring hat seine Belastungsgrenzen nahezu erreicht und weist aufgrund der verdichteten Bebauung kaum Spielraum für einen Ausbau auf. Die Hauptverkehrsstraßen stellen wichtige Eingangsbereiche in den Stadtkern dar. Zur Erschließung des Kerns dient darüber hinaus ein Netz abgestufter Straßenhierarchien. Der Kern wird durch die Rekumer Straße, Merschstraße, Mühlenstraße und Lippstraße erschlossen. Vor allem die südliche Innenstadt birgt in Bezug auf die Lenkung des Fahrverkehrs sowohl Entwicklungspotenzial als auch Strukturierungsbedarf.

Park- und Abstellmöglichkeiten für Pkws mit unterschiedlichen Qualitätsstandards liegen am Erschließungsring sowie am Bahnhof. Vor allem die Geschäftsleute weisen dabei auf „Defizite“ bei der Versorgung des Stadtkerns mit nahe zum Geschäftszentrum liegenden Stellplätzen hin. Gleichzeitig stellen die ebenerdigen, zentral gelegenen Stellflächen langfristig Potenziale im Hinblick auf fehlende Bauflächen für zusätzlichen Wohnraum dar. Durch die Verlagerung des P&R-Parkplatzes vom Bahnhofsvorplatz auf die südliche (Rück-)Seite des Bahnhofs stehen dort zukünftig zusätzliche Parkplätze zur Verfügung, die auch bei Stadtfesten nutzbar wären. Allerdings hat dieser Standort den Nachteil, dass die Erreichbarkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer über die Unterführung Recklinghäuser Straße nur unzureichend gewähr-

leistet ist. Mit welchem Verkehrsaufkommen durch die Verlagerung zukünftig auf dem „Ampelberg“ (Recklinghäuser Damm) zu rechnen ist, wird aktuell durch ein Verkehrsgutachten ermittelt.

Öffentlicher Verkehr – ÖPNV

Neben dem Individualverkehr ist die Stadt Haltern am See über den Bahnhof gut an die Region angebunden. Der Bahnhof befindet sich südlich des zentralen Stadtkerns und ist über die Holtwicker Straße/Koeppstraße, die Bahnhofstraße sowie die Recklinghäuser Straße mit dem Kern verbunden. Die Bahnhofstraße führt durch ein Wohngebiet und endet an der Rochfordstraße, die Holtwicker Straße bietet viel Raum für Fußgänger, lässt jedoch offen, ob die Straße in die Innenstadt führt. Insgesamt ist die Orientierung in Richtung Altstadt für den Besucher derzeit noch unklar.

Innerhalb des Stadtgebietes und in die übrigen Oststeile bieten die Busse der Vestischen Straßenbahn GmbH eine gute ÖPNV Anbindung. Ergänzend erschließt der Bürgerbus den Ortsteil Mitte. Zentrale Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten in der Innenstadt sind der Busbahnhof am Bahnhofsvorplatz und die Haltestelle Kärntner Platz zwischen Altstadtzentrum und Kardinal-von-Galen-Park.

Fahrradverkehr

Das Fahrrad als Verkehrsmittel hat traditionell eine große Bedeutung in Haltern, und das nicht nur für die Erreichbarkeit der Innenstadt. Wie auf dem Fahrradring, der sogenannten Fahrradpromenade, verläuft der Fahrradverkehr meist auf der Straße. Ledig-

lich die Holtwicker Straße als Fahrradstraße und die Koeppstraße bieten „genügend“ Raum für den Radverkehr. Allerdings weisen auch diese Trassen deutliche Defizite auf, insbesondere für ein zukunftsweisendes Angebot, das sich an alle Generationen richten muss und das hinsichtlich der E-Mobilität deutlich zu verbessern ist. Das lokale System für den täglichen Bedarf der Fahrradfahrer funktioniert somit nur in Teilen und ist mit Blick auf die neuen Mobilitätsanforderungen zu verbessern.

Neben den Halterner Bürgern nutzen auch zahlreiche Touristen das überörtliche Radwegenetz, das das Münsterland und das Ruhrgebiet mit Haltern am See verbindet. Im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen auf dem Fahrradmarkt birgt der Radtourismus noch Entwicklungspotenziale, bzgl. der Wegweisung oder auch bzgl. der Infrastruktur. Somit ergibt sich insbesondere Entwicklungsbedarf in der Anbindung der Routen an das lokale Radwegenetz.

Fußverkehr

Durch die Fußgängerzone und Fußwege ist der Stadtkern für Fußgänger gut erreichbar. In Punkto Barrierefreiheit sind in der Altstadt allerdings auch Defizite zu konstatieren, was bei einer gemeinsamen Ortsbegehung mit dem Seniorenbeirat bestätigt wurde. Insbesondere weisen die Materialien und der Materialwechsel der Oberflächen Stolperkannten und Unebenheiten auf. Dies trifft im besonderen Maße auch auf die Fußwege in der südlichen Innenstadt zu, bei denen nur eine geringe Barrierefreiheit besteht.



Verkehrliche Rahmenbedingungen

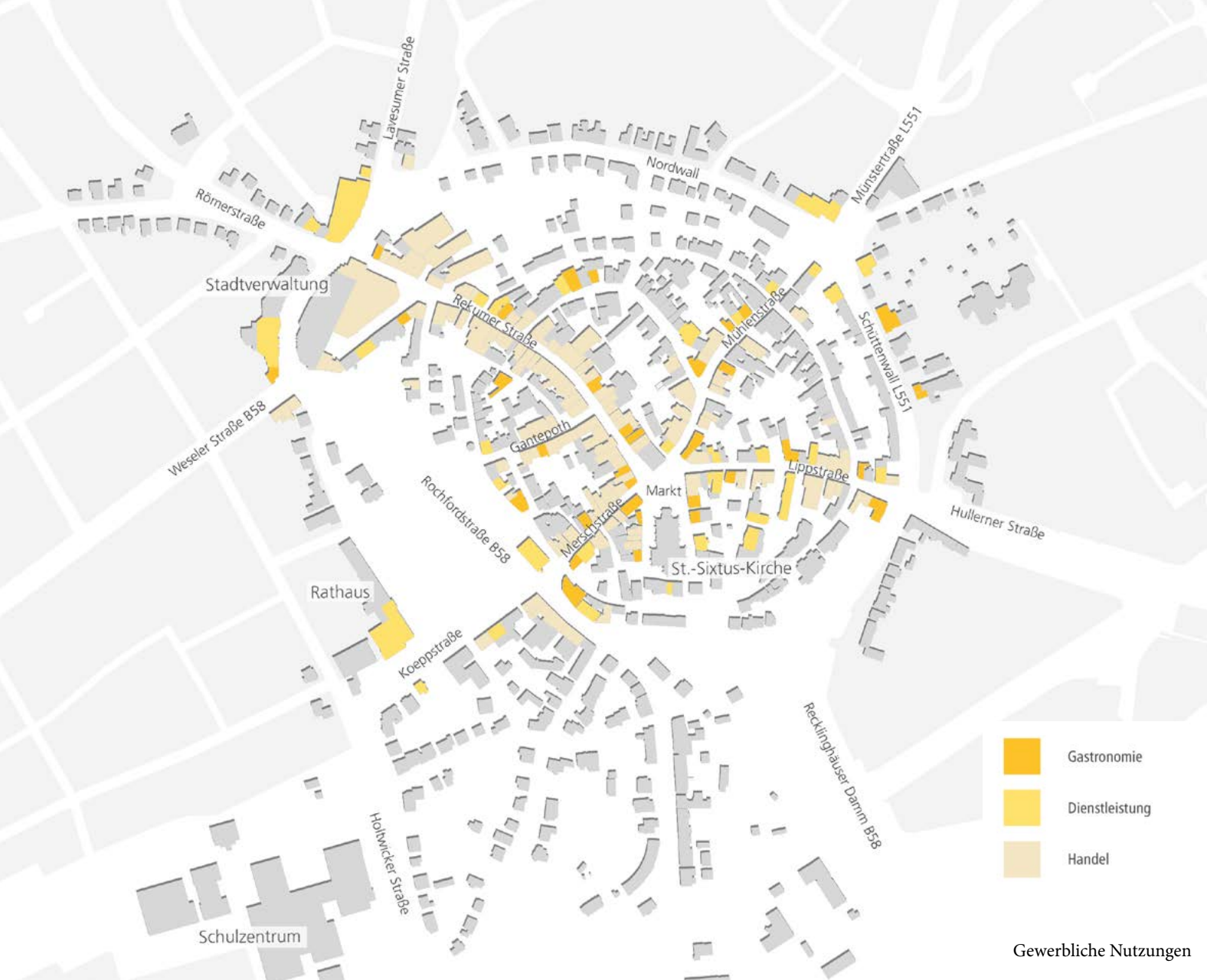
4.4 GEWERBLICHE NUTZUNGEN

Gewerbliche Nutzungen, insbesondere der Einzelhandel, bilden vielfach den Motor unserer Stadtzentren. Das Zentrum von Haltern besitzt nicht nur ein funktionierendes sondern auch ein attraktives Geschäftszentrum mit einem vielseitigen Angebot, was in vielen Vergleichsstädten heute nicht mehr zu finden ist.

Einzelhandel

Das Einzelhandelszentrum befindet sich im historisch geprägten Stadtkern. Die Hauptlagen bilden die Rekumer Straße, der Markt-

platz, die Merschstraße mit der Verlängerung Koepfstraße sowie Teilstücke der an den Markt angrenzenden Mühlenstraße und Lippstraße. Der Einzelhandelsbesatz ist vielfach noch inhabergeführt und wird durch Filialisten ergänzt. Es ergibt sich ein attraktiver, individuell geprägter Mix. Die gute Angebotsqualität wird durch eine breite Sortimentsstruktur unterstützt. Großflächiger Einzelhandel ist ausschließlich in der oberen Rekumer Straße ansässig. Inhabergeführter, häufig kleinteiliger und meist spezialisierter Einzelhandel stellen die Angebotsmagneten im Stadtkern dar. Leerstände sind in den Hauptlagen nur temporär vorhanden, Beleg für eine gute Nachfrage nach Einzel-



handelsflächen. Dem gegenüber stellen die Mühlenstraße und Lippstraße, aber auch der Gantepoth Nebenlagen dar, die vorrangig durch einzelhandelsaffine Anbieter geprägt sind. Auch einige Leerstände sind in diesen innerstädtischen Straßenabschnitten vorzufinden, die in der Regel durch Dienstleistung nachgenutzt wurden bzw. werden.

Insgesamt besticht die Innenstadt durch einen attraktiven Einzelhandelsbesatz mit inhabergeführten Betrieben als Stärke, der seinen quantitativen Schwerpunkt in der westlichen Rekumer Straße hat. Die darüber hinaus gehende Versorgung mit Angeboten des täglichen Bedarfs (Lebensmitteln) erfolgt abgesehen von dem Discounter an der oberen Rekumer Straße über dezentrale Standorte

südlich des Bahnhofs, an der Weseler Straße und an der Münsterstraße.

Die Ansiedlung weiterer Angebotsmagnete, die einen größeren Flächenbedarf haben, ist aufgrund der Kleinteiligkeit in der Fußgängerzone kaum zu realisieren ohne die Stadtstruktur nachhaltig zu verändern. Dennoch ergeben die Funktionsverluste in der Mühlen- und Lippstraße auch Entwicklungspotenziale für eine Stärkung.

Gastronomie

Die Gastronomie der Innenstadt ist vielfältig aufgestellt und bietet in den warmen Monaten ein großes Angebot an Außengastronomie. Den Schwerpunkt bildet der Markt mit unterschiedlichen Gastronomieangeboten.

Hier sind neben klassischen Angeboten auch spezialisierte Betriebskonzepte (Kaffee, Pasta, Fisch, Wein, etc.) zu finden. Insgesamt ist der Markt als Mittelpunkt dadurch lebendig und gut frequentiert. Ergänzend dazu befinden sich weitere gastronomische Betriebe im Eingangsbereich der Merschstraße, in der Lippstraße und in der Mühlenstraße.

Dienstleistungen

Die örtlichen Dienstleistungsangebote befinden sich in nahezu allen Seitenstraßen, im Marienhof sowie an der Koeppstraße am Cardinal-von Galen-Park, darüber hinaus gibt es keine nennenswerte räumliche Ballung. Auch Banken und Finanzdienstleister befinden sich

in der Innenstadt oder sind nordöstlich und südwestlich an die historische Innenstadt angelagert.

4.5 WOHNEN IM ZENTRUM

Die Innenstadt weist ein vielfältiges und meist attraktives Wohnraumangebot auf. Neben Geschosswohnungen sind auch Wohnungen in den Obergeschossen von Geschäftsgebäuden zu finden. In den Randbereichen grenzen Einzelgebäude mit privaten Gartenflächen an den ansonsten dicht bebauten Kern an. Die Innenstadt mit dem historischen, kompakten Kern wird darüber hinaus von Wohnbereichen bestehend aus Stadtvillen sowie



Wohnstraßen in der Halterner Innenstadt

Ein- bis Zweifamilienhäusern umgeben. Explizite Leerstände in Wohngebäuden wurden nicht festgestellt. Allerdings scheinen nicht alle Obergeschosse von Geschäftshäusern in der Hauptlage in Nutzung. Diese Potenziale sind zu aktivieren. Der Erhaltungszustand der Gebäude ist insgesamt mit durchschnittlich und weitgehend gepflegt zu charakterisieren, was sich wahrscheinlich in der Qualität der Wohnangebote niederschlägt. Demnach sind in einigen Bereichen wie am Richthof oder in der Holtwicker Straße und der Bahnhofstraße Angebote aus dem höherwertigen Segment zu finden.

Wohnen ist eine wichtige Funktion der Innenstadt. Die Lagegunst der Standorte variiert dabei enorm, weist Stärken aber auch Defizite auf. Das Wohnen am Wall ist Verkehrs- und Lärmimmissionen ausgesetzt.

Entlang der Fußgängerzone fehlen Grün- und Gartenbereiche weitgehend. In den Seitenstraßen wird auch im Erdgeschoss gewohnt. Die naturräumlichen Gegebenheiten und der Regionalplan schränken die Ausweisung neuer Wohnbauflächen in Haltern deutlich ein. Somit sind Entwicklungen zukünftig im Bestand, im bebauten Innenbereich zu forcieren. Hierzu bietet die Innenstadt gut geeignete Potenziale, die in der vorliegenden Untersuchung analysiert werden.

4.6 ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN, KULTUR UND BILDUNG

Öffentliche Einrichtungen sind mit dem historischen wie dem neuen Rathaus, der Verwaltung, Schulstandorten, der Stadtbücherei und weiteren öffentlichen Angeboten in der





historischen Innenstadt oder unmittelbar angrenzend angesiedelt. Insbesondere die Gebäude der Stadtverwaltung an der Muttergottesstiege, das St. Sixtus-Krankenhaus an der Sixtusstraße und der Schulstandort an der Holtwicker Straße heben sich aufgrund ihrer großmaßstäblichen Bauweise aus dem historischen Stadtgrundriss hervor und prägen das Stadtbild. Für das Schulzentrum Holtwicker Straße mit dem Joseph-König-Gymnasium und der Alexander-Lebenstein-Realschule liegen Planungen für einen Erweiterungsbau vor.

Die Verwaltungseinrichtungen der Stadt verteilen sich in der Innenstadt auf mehrere Standorte. Aus Gründen der Wirtschaftlich-

keit, teils fehlender Barrierefreiheit sowie anderer Defizite besteht die Absicht, die heute verteilten Angebote ab dem Jahr 2027 am Kardinal-von-Galen-Park zu bündeln und dort ein modernes Dienstleistungszentrum für die Bürger der Stadt zu schaffen.

Als bedeutende übergeordnete Angebote sind das westlich der Innenstadt gelegene Römermuseum sowie die östlich des Zentrums gelegene Seestadthalle und der Halterner Stausee zu benennen. Insgesamt ist die Strahlkraft der innerstädtischen Kultureinrichtungen eher gering. Sie liegt hinter der des Halterner Sees und auch hinter der vergleichbarer Innenstädte.



5 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN, ZIELE UND LEITBILD

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse werden in einem Stärken-und-Schwächen-Bild zusammengefasst. Dieses bildet die Grundlage für Handlungsfelder, Entwicklungsziele und eines Leitbilds.

5.1 STÄRKEN, SCHWÄCHEN UND HANDLUNGSFELDER

Stärken

Besonders hervorzuheben ist die Angebotsituation in der Fußgängerzone mit einem attraktiven Einzelhandelsbesatz, einer Vielzahl inhabergeführter Betriebe und dem Angebotsschwerpunkt in der oberen Rekerumer Straße. Im Vergleich mit anderen Innenstädten bietet Haltern am See eine funktionierende und attraktive Einkaufsinnenstadt, die neben den klassischen Leitsortimenten auch ein ausreichendes Nahversorgungsangebot bereithält. Leerstände sind kaum sichtbar, in der Regel findet sich für Leerstände schnell eine Nachnutzung, die zu einer Stärkung des Standortes beiträgt.

Die vielfältigen gastronomischen Angebote (Kaffee, Fisch, Pasta, Wein, etc.) tragen zudem mit zu einer lebendigen Innenstadt bei und machen insbesondere den Markt zu einem nachgefragten Mittel- und Treffpunkt mit Außengastronomie, der durch seine zentrale Lage optimal auf das Zentrum ausstrahlt.

Positiv herauszustellen ist auch, dass sich Verwaltungseinrichtungen nahezu vollständig in der Innenstadt befinden. Zentrale Standorte sind der Kardinal-von-Galen Park mit dem neuen Rathaus, der Feuerwehr, Polizei und

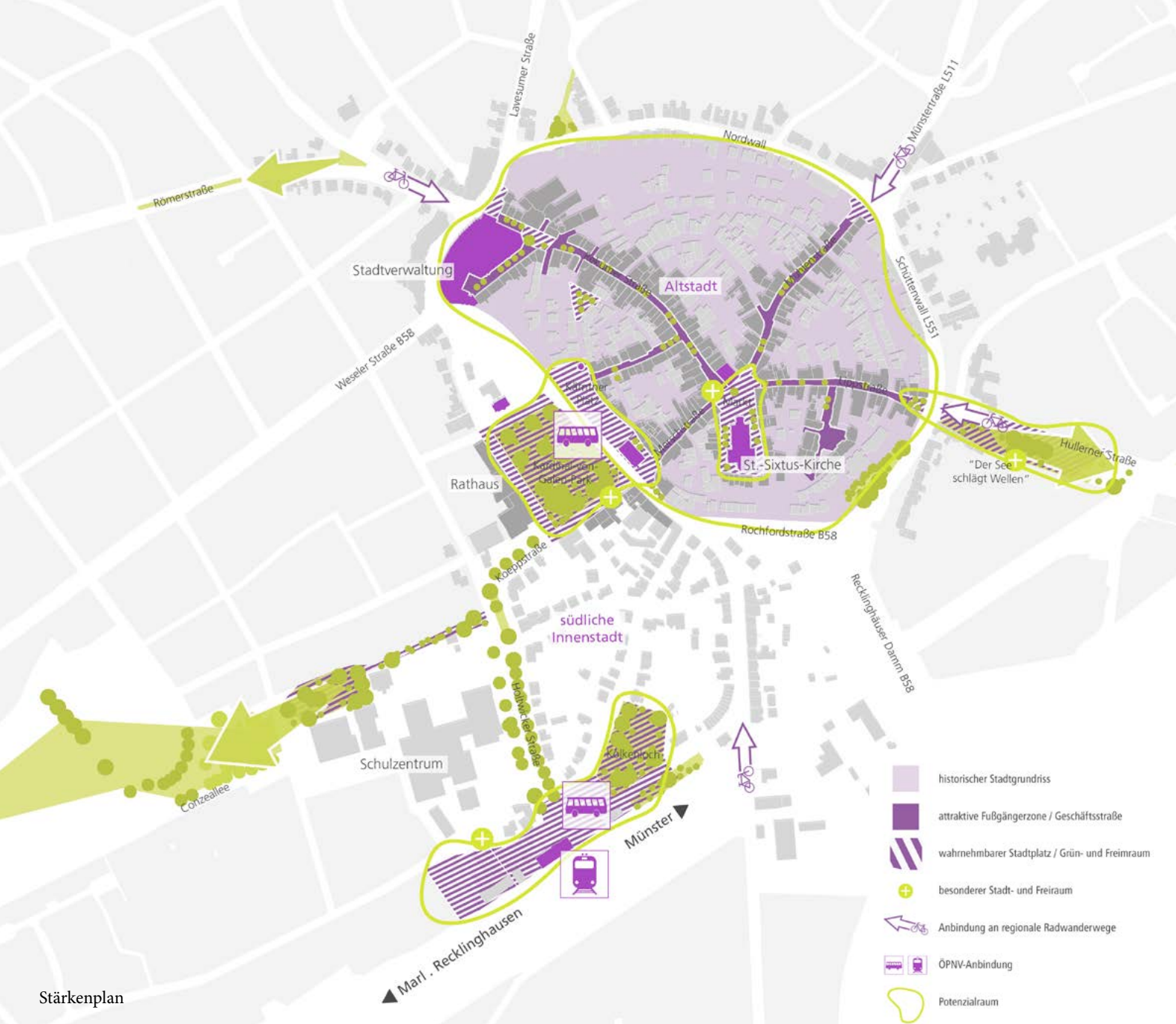
Musikschule sowie die Muttergottesstiege mit der Stadtverwaltung und der Markt mit dem Alten Rathaus. Örtliche Kultur-, Veranstaltungs- und Freizeitangebote sind eher im Stadtgebiet verteilt, aber dennoch gut an die Innenstadt angebunden.

Die Stadtstruktur ist prägend für das Mittelzentrum Haltern am See. Noch heute ist das Grundmuster der historischen Stadt ablesbar. Die Bebauung des kompakten Stadtkernes ist überwiegend kleinteilig mit nur wenigen großmaßstäblichen Gebäuden und weist einen guten Erhaltungszustand auf.

Die innere Erschließung erfolgt über Fußgängerzonen und ein kleinteiliges Netz aus Seitenstraßen, die attraktiv gestaltet sind und eine gute Aufenthaltsqualität vermitteln. Das Bild der Stadt bietet einen positiven Imagefaktor und es ist „leicht“, sich mit Haltern zu identifizieren, was von vielen Bürgern bestätigt wird.

Durch den Verkehrsring (B 58, Rochfordstraße, Schüttenwall, Nordwall), an dem zahlreiche Parkplätze vorhanden sind, ist die Innenstadt für den MIV gut erreichbar. Vergleichbares gilt für die ÖPNV-Anbindung. Der Bahnhof und die zentralen Bushaltestellen am Bahnhof und Kärnter Platz ermöglichen eine gute Anbindung. Ergänzt wird das Angebot durch ein ausdifferenziertes Rad- und Fußwegenetz.

Diese positiven Voraussetzungen führen u. a. dazu, dass die Stadt Haltern und insbesondere auch die Innenstadt als guter und beliebter Wohnstandort wahrgenommen werden.



Stärkenplan

Schwächen

Dennoch lassen sich auch Defizite innerhalb der Innenstadt erkennen. Der Lebensmittelanbieter im nordwestlichen Innenstadtkern liegt nicht optimal in der Fußgängerzone und kann nur wenig positive Effekte erzeugen. Mit Blick auf die allgemeinen Entwicklungen im Einzelhandelssektor steht der inhabergeführter Einzelhandel zukünftig vor einer Herausforderung.

Funktionsverluste wie z. B. in der Lippstraße, Mühlenstraße und im Marienhof werden aktuell relativ gut kompensiert. Trotzdem

sind für solche Standorte zukünftig alternative Nutzungsprofile zu entwickeln, bei denen auch Wohnen eine Rolle spielen sollte.

Die vorhandenen Angebote im Kultur- und Freizeitbereich sind kaum prägend für die Innenstadt. Sie tragen nur wenig zur Attraktivität der Innenstadt bei.

Die Bebauung, weist zwar einen guten Erhaltungszustand auf, ist jedoch eher als „durchschnittlich“ zu charakterisieren. Herausragende Gebäude fehlen weitgehend bzw. sind vergleichsweise unterrepräsentiert und



Schwächenplan

können daher kaum einen Beitrag zur Attraktivität des Zentrums beisteuern.

Grundsätzlich ist die Erreichbarkeit des Ortskernes über den Erschließungsring positiv, jedoch stellt dieser auch eine Zäsur innerhalb der Stadt dar. In Teilbereichen ist der MIV an der Belastungsobergrenze angekommen und die Emissionen wirken sich negativ aus.

Den Wall als Wohnstandort zu etablieren, ist nur eingeschränkt möglich. Zudem fehlt an den Hauptverkehrsstraßen häufig Raum für Fußgänger, die vorhandenen Fußwege sind schmal.

Dem Radverkehr steht zwar ein ausgebautes Netz zur Verfügung, dennoch ist das Angebot im Hinblick auf das hohe Potenzial des Verkehrsträgers deutlich unterentwickelt. Es fehlt an attraktiven Verbindungen, die von allen Altersstufen problemlos genutzt werden können.

Die (einzige) große Grünfläche des Zentrums, der Kardinal-von-Galen-Park wirkt durch den Wall „abgehängt“ und weist Defizite in Randbereichen und in puncto Gestaltung auf. Die baulichen Optionen an der Dr.-Conrads-Straße sind nicht ausgereizt.

Die Verbindungen zum Bahnhof sind unklar. Der Eindruck wird durch den einfachen Standard im öffentlichen Raum in der gesamten südlichen Innenstadt gestärkt. Das Umfeld des Bahnhofs bietet darüber hinaus auch baulich kaum Profil und wirkt schwach.

Einige bauliche Entwicklungspotenziale wie am Pastors Kamp konnten bisher nicht realisiert werden. Darüber hinaus ist der Gebäudebestand der Schulen an der Holtwicker Straße hinsichtlich der Einführung von G9 nicht ausreichend.

Handlungsfelder

In der Gesamtschau überwiegen in der Altstadt die positiven Aspekte, Defizite finden sich eher im Detail. Daher gilt es dort den Bestand zu qualifizieren. Geht man über die Grenzen der Altstadt hinaus, ergeben sich am Kardinal-von-Galen-Park und in der südlichen Innenstadt zahlreiche Aufgaben für die Stadtentwicklung. Dort kann die bereits hohe Attraktivität des Zentrums „ausgebaut“ werden. Als Handlungsfelder können identifiziert werden:

- Die Mobilität und die Verkehrsplanung als Grundlage für die Stadtentwicklung und als Rahmen für den öffentlichen Raum.
- Der öffentliche Raum als Markenzeichen der Altstadt und als attraktives „neues“ Element mit unterschiedlichen Facetten in der südlichen Innenstadt.
- Grün- und Freiflächen als Treffpunkte der Stadtgesellschaft und Erholungsraum für Anwohner und Besucher.
- Wege und Verknüpfungen als einladende Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer

zwischen Quartieren und den Frei- und Erholungsräumen.

- Der Bahnhof als moderne Mobilitätsstation Halterns und städtischer Empfangsraum im Zentrum.
- Planungssicherheit für private Investitionen, Rahmenaussagen für die Entwicklung von Potenzialflächen. Innenentwicklung vor Außenentwicklung.
- Wohnen im Zentrum als Leitnutzung für die Entwicklung von Potenzialflächen und Leerständen.
- Schulen als moderne Bildungsstandorte und Quartiersbaustein mit Angeboten für die Stadtgesellschaft.

Diese Handlungsfelder gilt es im Folgenden mit Projekten auszufüllen und nach dem Leitmotiv „Stärken stärken, Schwächen schwächen!“ zu realisieren.

5.2 ENTWICKLUNGSZIELE UND LEITBILD

Jedes Handlungskonzept muss auf Ziele ausgerichtet sein und einem Leitbild folgen. So lassen sich Projekte fokussieren und schärfen. Das gilt insbesondere für Maßnahmen, die nicht unmittelbar umgesetzt werden können. Darüber hinaus dienen Entwicklungsziele der „Unterfütterung“ der Projektprofile, die eher einen allgemeinen Charakter aufweisen und Spielraum für die Realisierung lassen, um Handlungskorridore nicht unnötig einzuengen. Ein kontinuierlicher Abgleich mit den Zielen und dem Leitbild des Konzepts ist für die Umsetzungsphase daher unabdingbar und sorgt für Nachhaltigkeit. Die Fixierung von Zielen ermöglicht im Anschluss an den

Stadtumbau einen Soll-Ist-Vergleich als Maß für den Erfolg der Gesamtmaßnahme und der Teilprojekte. Als Entwicklungsziele sind zu nennen:

Qualität und Nachhaltigkeit.

Mit dem Stadtumbau Innenstadt werden die Weichen für die Zukunft gestellt. Während die Umbauphase lediglich einen Zeitraum von ca. zehn Jahren umfasst, ist das „Haltbarkeitsdatum“ der Projekte und Maßnahmen wesentlich länger und erstreckt sich teils über Generationen. Projekte, die nur einen kurzfristigen Profit verfolgen, sind manchmal schon nach wenigen Jahren „veraltet“ und erfordern einen erheblichen finanziellen Aufwand für „Gegenmaßnahmen“. Oft sind Fehlentscheidungen auch überhaupt nicht mehr zu korrigieren und stellen die nachfolgenden Generationen vor Probleme.

Daher sind Stadtentwicklungsmaßnahmen besonders gut vorzubereiten. Qualität und Nachhaltigkeit sollen kontinuierlich in den Stadtumbau der nächsten Jahre einfließen. Das vorliegende Konzept sowie auch der Maßnahmenblock der vorbereitenden Maßnahmen bieten hierfür einen hervorragenden Rahmen. Die dichte Bebauung, der Verkehr und eine rasant sich verändernde Gesellschaft machen für viele Projekte weitere, teils intensive Untersuchungen erforderlich, um optimale Ergebnisse zu erzielen. Fachliche Expertisen sind dabei genauso erforderlich wie eine Diskussion mit der Stadtgesellschaft, um Projekte nachhaltig zu verankern. Darüber hinaus bilden insbesondere wettbewerbliche Verfahren einen Garant für einen attraktiven und erfolgreichen Stadtumbau.

Optimierung der verkehrlichen Rahmenbedingungen.

Der motorisierte Verkehr beschäftigt, wie in vielen anderen Städten auch, zahlreiche Menschen in Haltern. Für die Prosperität der Innenstadt ist er unabdingbar, gleichzeitig sorgt er für schädliche Emissionen im Zentrum und ist für viele Defizite mitverantwortlich. Den Radverkehr weist er in seine Schranken und verhindert eine Steigerung des Anteils von Fahrradfahrern am Verkehrsaufkommen, weil es an attraktiven und sicheren Angeboten fehlt. Darüber hinaus belegt der MIV Flächen, die langfristig einer attraktiven und profitablen Nutzung zugeführt werden könnten. Das Auto bleibt trotzdem auch in Haltern wohl noch eine ganze Weile ein bedeutendes Verkehrsmittel und soll nicht an den Rand gedrängt werden.

Eine Optimierung ist unerlässlich. Diese kann allerdings nur gelingen, wenn möglichst alle Aspekte der Mobilität berücksichtigt werden. Als Ziel ist ein Mobilitätsmix anzustreben, bei dem die umweltfreundlichen Verkehrsträger ÖPNV und Fahrrad zukünftig deutlich an Bedeutung gewinnen. Hierzu sind attraktive Angebote für Jung und Alt zu schaffen, zudem ist die Sicherheit zu erhöhen. Gleichzeitig ist nach Wegen zu suchen, dem Autoverkehr zeitgemäße Angebote zu machen. Dabei sind Perspektiven für eine nachhaltige, städtebauliche Entwicklung der Halterner Innenstadt aufzuzeigen.

Profilierung Zentrum: Einzelhandel kompakt und attraktiv.

Haltern kann sich glücklich schätzen, über ein beliebtes Geschäftszentrum zu verfügen.

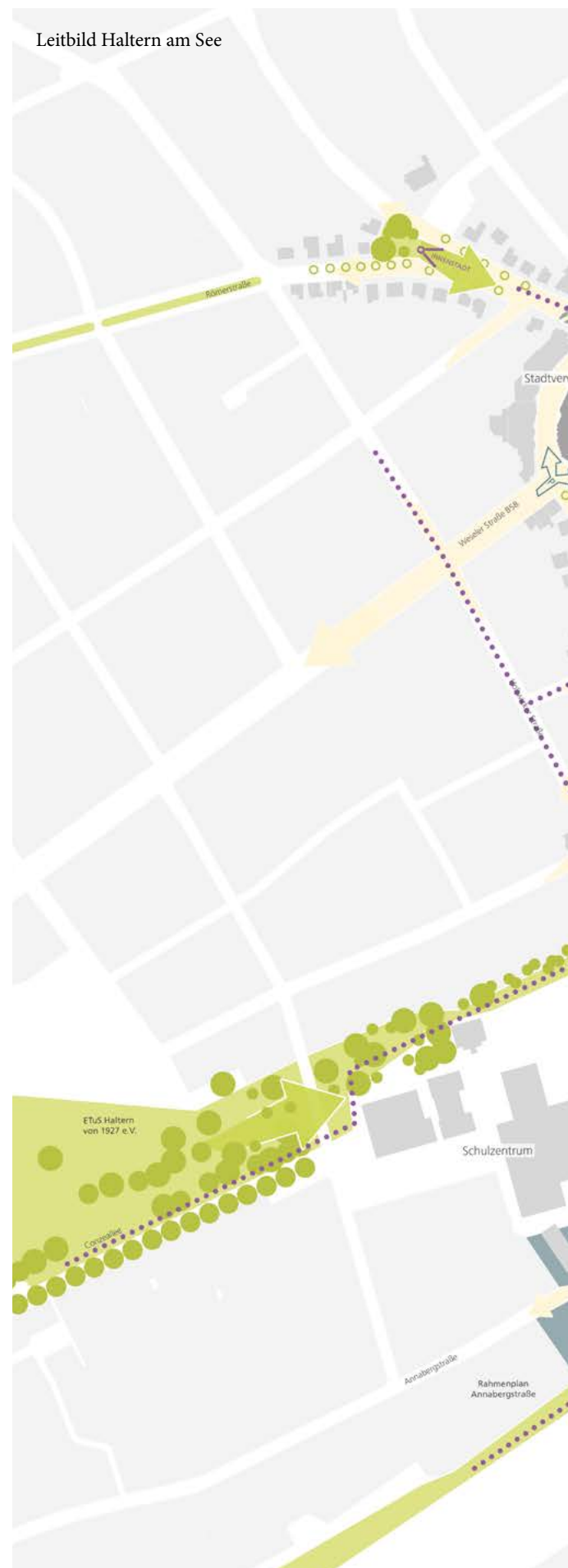
Das attraktive Angebot zieht nicht nur an Wochenenden Besucher von außerhalb an. Als Pluspunkte zählen dabei insbesondere die Kompaktheit und Übersichtlichkeit, der lebendige Marktplatz in der Mitte, sowie auch der intime städtebauliche Rahmen. Fehlentwicklungen konnten bisher weitgehend verhindert werden.

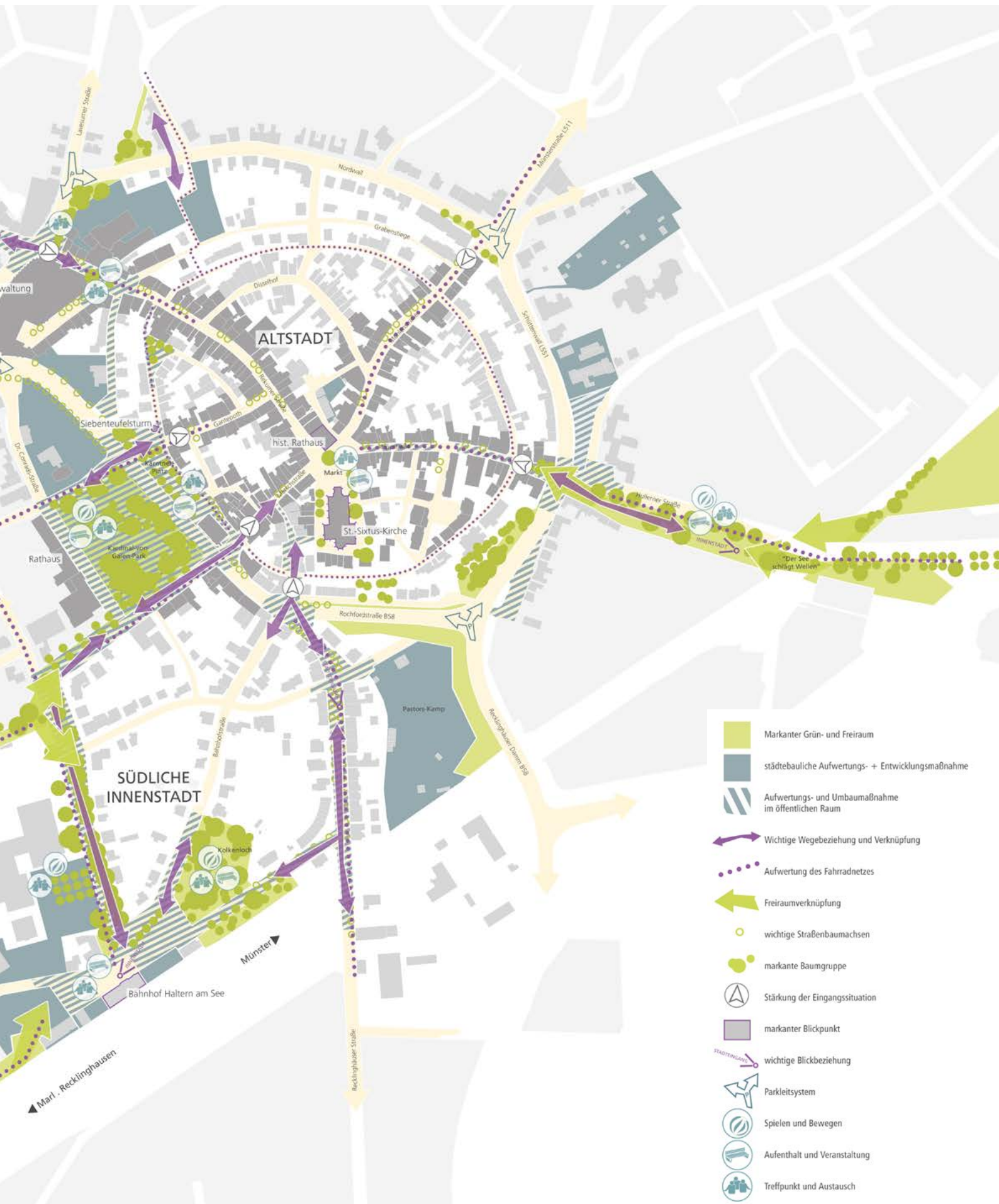
Um das auch in Zukunft so zu halten, sind sowohl gesamtstädtische Handlungsstrategien zu entwickeln als auch mit gezielten Maßnahmen im Bestand für eine Sicherung und Stärkung im Zentrum zu sorgen. Auf großflächige Erweiterungen ist zu verzichten, die Kompaktheit als Stärke ist beizubehalten. Es gilt, den Generationenwechsel zu meistern und weiterhin auf ein breit und tief aufgestelltes Angebot zu setzen.

Wohnen stärken und ausbauen.

Haltern ist ein beliebter Wohnstandort. Die Lage im Grünen zwischen den Oberzentren und der kleinstädtische Charme spielen dabei eine wichtige Rolle. Allerdings sind die Ausdehnungsmöglichkeiten im Außenbereich begrenzt. Wachstum soll daher vorrangig im Bestand, innerhalb der besiedelten Gebiete erfolgen. Auch in der Innenstadt von Haltern am See wird gerne gewohnt. Reserven hierfür sind vorhanden.

Daher soll das Wohnen im Zentrum intensiv gefördert werden. Vorhandene Flächenpotenziale sind zu entwickeln und zukünftige Potenziale durch eine Umschichtung von Nutzungen, durch eine Inwertsetzung von Brachflächen und Mindernutzungen „neu“ zu schaffen. Möglichkeiten hierzu bieten vor allem die Quartiere um die Altstadt herum. Aber auch in der Altstadt soll das Wohnen als Leitnutzung ausgebaut werden. Dabei geht es um kleinteilige Ergänzungen und um Nutzungen für Leerstände. Flankierend ist der öffentliche Raum als Umfeld für Bewohner aufzuwerten, die Verbindungen in die nahen Erholungsräume zu stärken.





Bestand pflegen und qualifizieren, Vorhandenes ergänzen.

Städtebaufördermittel sollen sparsam und gezielt eingesetzt werden. Die Altstadt, positiv wahrgenommen nicht nur von den Fachleuten sondern auch von den Bürgern der Stadt, kann in vielen Abschnitten so bleiben, wie sie ist. Aufwertungen sollen nur für einzelne Bereiche erfolgen, auf eine flächige Umgestaltung kann verzichtet werden. Im öffentlichen Raum geht es um heit und Leitlinien, für private Investitionen um Sanierung, Verdichtung und Projektentwicklung im Bestand. Das spart Ressourcen sowie finanzielle Mittel und steht für Kontinuität in der Stadtentwicklung. Vorhandenes wird so wertgeschätzt und „behutsam“ ergänzt. An anderer Stelle, wie in der südlichen Innenstadt, ermöglicht diese Haltung dafür umfangreichere Maßnahmen.

Die Innenstadt weiterbauen.

Als Innenstadt wird in Haltern heute ausschließlich die Altstadt mit der Fußgängerzone wahrgenommen. Diese ist zwar attraktiv, jedoch sind für eine Stadt von der Größenordnung Halterns weitere Innenstadttreffpunkte, Identifikationspunkte, ein städtebaulicher Leuchtturm oder auch eine attraktive Nutzung sowohl sinnvoll als auch angemessen. Diese Ergänzungen und neuen Bausteine sollen zukünftig vor allem im Umfeld der Altstadt und in der angrenzenden südlichen Innenstadt entwickelt werden. Sie liegen dort heute bereits als „Basisvariante“ vor, können aber keinen Reiz entwickeln. Für eine Aktivierung sind umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Dabei müssen private Investoren und die öffentliche Hand intensiv kooperieren. Ziel ist eine Innenstadt, die sich am En-

de des Umbauprozesses deutlich gestärkt und vielfältiger als heute zeigen soll.

Kardinal-von-Galen-Park als Mittelpunkt eines neuen Quartiers.

Der Kardinal-von-Galen-Park spielt eine Schlüsselrolle. Heute durch die B 58 von der Altstadt abgeschnitten und wenig genutzt, soll der Park zukünftig die Altstadt mit den benachbarten Quartieren verbinden und beleben. Hierzu soll ein Maßnahmenbündel umgesetzt werden, das den Kärntner Platz, die Rochfordstraße, den Park sowie die angrenzenden Straßen umfasst. Dabei sollen bisher getrennte Bereiche zu einem attraktiven Treffpunkt mit Angeboten für Jung und Alt zusammenwachsen. Kulturelle und Bildungsangebote sollen die Freibereiche beleben, neue Baukörper dem Park ein städtisches Antlitz verleihen und den Auftakt bilden für neue Stadtbausteine in der südlichen Innenstadt.

Mobilitätsstation Haltern als attraktiver Stadtbaustein und grüner Empfangsraum.

Als ein weiterer Zielpunkt im Zentrum soll der heute etwas vernachlässigt wirkende Bahnhof Haltern in eine moderne Mobilitätsstation umgewandelt werden, flankiert von einem einladenden Vorplatz mit Grünflächen und Gebäuden, die einen städtischen Empfangsraum begrenzen, ihm Kontur geben und ihn beleben. Dabei soll ein hochfunktionaler Umsteigepunkt vor allem für die umweltfreundlichen Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV entstehen. Auch die Wege zum Bahnhof sollen einladend und freundlich gestaltet werden und so einen Beitrag für eine attraktive Innenstadt liefern.

Bildung im Quartier – Aufwertung der Schulen an der Holtwicker Straße.

Das Schulzentrum an der Holtwicker Straße wird modernisiert. Im Rahmen der Umstellung von G8 auf G9 wird dort ein Erweiterungsbau erforderlich. Dies soll dazu genutzt werden, das schulische Angebot zu erweitern und die beiden Schulen eng mit dem Quartier zu verknüpfen. Dabei sollen Angebote geschaffen werden, von denen die Bewohner der angrenzenden Quartiere profitieren und eine zeitgemäße Bildungslandschaft mit einem Mehrwert für das Viertel entstehen lassen. Eine zentrale Rolle wird dabei die Stadtpromenade Holtwicker Straße spielen, an der der schulische und der öffentliche Freiraum „verschmelzen“. Hier soll eine grüne Verbindung mit ganz eigenem Charakter zwischen Kardinal-von-Galen-Park und dem Park Kolken Loch entstehen.

Rahmen für Investitionen und private Akteure schaffen.

Der Stadtumbau soll nicht ausschließlich von der öffentlichen Hand umgesetzt werden, sondern vor allem durch Investoren. Zwar zeigt das vorliegende Gutachten umfangreiche Maßnahmen für die öffentliche Hand, maßgebliche Projekte sollen jedoch durch private Akteure realisiert werden. Die Stadt setzt dabei einen rechtssicheren Rahmen, sie schafft Planungssicherheit und einen dynamischen Raum für private Investitionen. Sie ist Katalysator und Initiator für Projekte. Für ein optimales Zusammenspiel der öffentlichen und privaten Akteure sollen insbesondere die Instrumente Quartiersmanagement und einige vorbereitende Planungen sorgen.

Öffentlicher Raum als Markenzeichen, Barrieren beseitigen und Quartiere verbinden.

Die südliche Innenstadt wie auch der Kardinal-von-Galen-Park werden heute nicht als Innenstadt wahrgenommen. Einen maßgeblichen Anteil daran hat der öffentliche Raum, über den wenig Positives zu berichten ist. Hochwertige Bereiche fehlen, vorhandene Potenziale bleiben ungenutzt, attraktive Bausteine wirken isoliert. Zukünftig soll der Bereich mit dem Kardinal-von-Galen-Park als Kristallisationspunkt zu einem Teil des Zentrums werden. Das soll sich neben den baulichen Projekten auch in einem attraktiven und einladenden öffentlichen Raum widerspiegeln, in Projekten wie dem o. g. Park, der Holtwicker Promenade, dem Umfeld Bahnhof und der Recklinghäuser Straße.

Dabei sollen die heutigen Barrieren, z. B. an der Rochfordstraße überwunden und zu einer innerstädtischen Adresse umgestaltet werden. Es gilt Stadtquartiere miteinander zu verbinden und Zäsuren zu minimieren, so auch die Unterführung der Bahnlinie, die offener gestaltet wird und eine sichere Durchfahrung ermöglichen soll.



**6 HANDLUNGS-
KONZEPT: PROJEKTE
UND MASSNAHMEN**

Im diesem Kapitel werden Projekte und Maßnahmen zur Stärkung des Ortskerns vorgestellt. Sie werden so eingeordnet, dass für die Realisierung ein ausreichend großer Spielraum bleibt, insbesondere bei Projekten, die erst zu einem „späteren“ Zeitpunkt umgesetzt werden. Das Kapitel bildet den Kern des integrierten Handlungskonzepts. Die Projekte sind in die folgenden Themenblöcke bzw. Kapitel sortiert:

- In den beiden ersten Kapiteln geht es um vorbereitende Planungen. Dort werden die wichtigen Themen der Stadtentwicklung vertieft und Qualifizierungsverfahren für bestimmte Bereiche vorgestellt. Damit wird für Qualität und Nachhaltigkeit im Umbauprozess gesorgt, Projekte und Maßnahmen werden angemessen vorbereitet.
- In den Kapiteln 6.3 bis 6.6 werden städtebaulich gestalterische Projekte in ihrem räumlichen Kontext beschrieben. Dabei werden die vier Teilbereiche Altstadt, Stadtquartier Von-Galen-Park, südliche Innenstadt und Ergänzungsbereiche unterschieden.
- Im letzten Kapitel werden Instrumente vorgestellt, mit deren Hilfe der Umbauprozess aktiv gestaltet wird, die die Stadtverwaltung unterstützen und die eine Beteiligung der Bevölkerung und der Halterner Akteure fördern.

6.1 STADTUMBAU QUALIFIZIEREN - VORBEREITENDE PLANUNGEN

Stadtentwicklungsprojekte sind sorgfältig vorzubereiten, da sie die Weichen für die Zukunft stellen. Bevor eine Maßnahme umgesetzt wird, sind in vielen Fällen noch Fragen zu klären und Vorbereitungen zu treffen. So z. B. Finanzierungsfragen, Standorteignungen oder Vor- und Nachteile verschiedener Planungsansätze. Nicht zuletzt ist die Frage der langfristigen Eignung von Stellplatzflächen als bauliche Entwicklungsflächen intensiv zu prüfen und zu diskutieren. Hierfür sind weitere, vertiefende Planungen erforderlich, die unverzichtbare Grundlagen für einen nachhaltigen Umbauprozess liefern. Die Planwerke sollen von Fachbüros unter Beteiligung der Akteure vor Ort erarbeitet werden.

(1.0) Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Das vorliegende Konzept definiert den Entwicklungsrahmen der Innenstadt Halterns für die nächsten 5 – 10 Jahre. Es beinhaltet Maßnahmen, die auf den Stärken des Zentrums aufbauen und die sich einem gemeinsam formulierten Leitbild unterordnen. Ziel ist die nachhaltige Aufwertung der Innenstadt. Die Maßnahmen reichen von vorbereitenden Planungen über Projekte im öffentlichen Raum, beinhalten Baumöglichkeiten für private Investoren und geben der Stadt Instrumente an die Hand, die den Umbauprozess unterstützen und aktiv gestalten. Das Konzept wurde in einem intensiven Dialog mit Bürgern und Akteuren der Stadt erstellt.

(1.1) Verkehrskonzept

Neben dem ISEK stellt das Verkehrskonzept die zweite vorbereitende Rahmenplanung für die Innenstadt dar. Für viele Projekte im öffentlichen Raum und für einige bauliche Entwicklungspotenziale liefert das Verkehrskonzept entscheidende Grundlagen. Die Bedeutung des Themas Mobilität für die Innenstadt wurde auch von vielen Bürgern und Akteuren der Stadt unterstrichen.

Das Thema Verkehr und Mobilität wird in Haltern - wie in vielen anderen Städten auch - kontrovers diskutiert. Wichtige Themen sind unter anderem:

- Die Innenstadt ist sehr gut an den MIV angebunden. Gleichzeitig bildet der Verkehr starke Zäsuren und mindert Aufenthaltsqualitäten erheblich.
- Dem Fahrradverkehr, der eine herausragende Rolle in Haltern spielt und dessen Potenziale bei weitem nicht ausgereizt sind, setzt der MIV enge Rahmenbedingungen.
- Der ruhende Verkehr prägt zentrumsnahe Flächen, die sich mittelfristig als Bauland eignen. Gleichzeitig ist er für das Geschäftszentrum „überlebensnotwendig“.
- Die Innenstadt ist sehr gut an das Schie-

nenetz angebunden, der Bahnhof liegt heute jedoch „abseits“. Die Verlagerung von Stellflächen eröffnet dort die Möglichkeit ein attraktives Quartier zu schaffen, wird aber auch eine Veränderung der Verkehrsströme nach sich ziehen.

Vor diesem Hintergrund ist es die Aufgabe eines Verkehrskonzepts für die Halterner Innenstadt, Themen anschaulich aufzuarbeiten, Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen und die Diskussion zu versachlichen. Es gilt gemeinsam mit allen Akteuren einen verträglichen Verkehrsmix für die Zukunft zu definieren und Aussagen für eine nachhaltige Mobilität für Haltern am See, insbesondere auch als Freizeitstadt und Ausflugsziel zu entwerfen. Für den ruhenden Verkehr ist ein Parkraumkonzept Innenstadt zu skizzieren. Zu vertiefen ist der Bereich südliche Innenstadt unter den Aspekten ÖPNV, Schülerverkehr mit dem Bus, Radverkehr, Lenkung MIV, Anbindung Baugebiet Pastors Kamp und Mobilitätsstation Bahnhof. Hinzu kommen Spezialthemen wie z. B. die Verbindung Lippstraße-Mühlenstraße, der Knoten Kärntner Platz-Rochfordstraße und die Lenkung des Radverkehrs auf dem Ring.

Besondere Bedeutung kommt der Rolle von Haltern am See als fahrradfreundliche Stadt zu. Wie sehen attraktive Fahrradstraßen aus, auf denen sich Jung und Alt sicher bewegen können, wie der Alltagsverkehr? Wie können hierfür Verkehrsverlagerungen des MIV bzw. Verkehrsberuhigungen organisiert werden? Wie sieht die optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Fahrrad in einer Mobilitätsstation am Bahnhof aus? Für den Fußverkehr wird es darum gehen, bessere Rahmenbedin-



gungen zu schaffen und die Barrierefreiheit zu optimieren.

(1.2) Handbuch Gestaltung Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum soll zu einem Markenzeichen des Zentrums werden. Hierfür ist es erforderlich, die Quartiere Altstadt und südliche Innenstadt vorausschauend und ihren unterschiedlichen Qualitäten entsprechend zu entwickeln. Sie sollen attraktiv und abwechslungsreich gestaltet werden und gleichzeitig einem erkennbaren Gesamtkonzept folgen.

In einem Handbuch soll eine Grundlage für spätere Planungen und Projekte erarbeitet werden. Für die Altstadt gilt es die Barrierefreiheit zu optimieren, Spielstationen zu konzeptionieren und ein gestalterisches Leitmotiv vom Marktplatz zum See zu entwickeln. Der Gestaltungskanon aus Klinker und Natursteinpflaster ist dabei beizubehalten. Denkbar ist die Erneuerung von Stadtmöbeln und Beleuchtung.

Für die südliche Innenstadt sind Gestaltungsvorstellungen zu formulieren, die auf einen attraktiven öffentlichen Raum abzielen, in einer wertigen, vergleichsweise aber „einfacheren“ Qualität als in der Altstadt. Als Anhaltspunkt kann der Vorplatz des Bahnhofs dienen. Gegebenenfalls ist ein beispielhafter Vertiefungsentwurf zu erarbeiten, in dem Oberflächen, Freiflächen, Grünelemente, Bäume sowie Möblierung aufgezeigt werden. Langfristig soll das Quartier in seinen Grundzügen einheitlich und wiedererkennbar gestaltet werden.



Öffentlicher Raum in der Altstadt

(1.3) Beleuchtungskonzept

Das Handbuch Gestaltung Öffentlicher Raum kann durch ein Lichtkonzept ergänzt werden. Dort sollen Aussagen zur Beleuchtung des Zentrums getroffen werden. Dabei geht es insbesondere um Aspekte einer attraktiven Illuminierung, um Sicherheit, um das Herausarbeiten unterschiedlicher Bereiche im öffentlichen Raum durch Licht, um eine Unterscheidung zwischen Gassen, Straßen und wichtigen Achsen, zwischen Plätzen und Parks. Licht ist als Medium mit Leit- und Orientierungsfunktion sowie unter energetischen Aspekten zu betrachten. Eine attraktive Beleuchtung soll darüber hinaus die Quartiersbildung unterstützen, der südlichen Innenstadt genauso wie der Altstadt ein attraktives und wiedererkennbares Ambiente verleihen. Ein weiterer, zentraler Aspekt ist die Akzentuierung der Bausubstanz durch

Licht. Hier gilt es Gebäude zu definieren und Beleuchtungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Unter ökologischen und energetischen Gesichtspunkten ist darauf zu achten, dass in wenig frequentierten Nachtzeiten die Beleuchtung reduziert werden kann bzw. einzelne Lichtmodule ganz abgeschaltet werden können.

(1.4) Marketing- und Quartierskonzept

Ein Marketing- und Quartierskonzept soll den Umbauprozess begleiten und unterstützen. Es kommuniziert Veränderungen und beleuchtet neue Aspekte der Innenstadtentwicklung. Es soll von Halterner Akteuren gemeinsam mit einem Fachbüro erarbeitet werden. Es dient der Aktivierung von Akteuren und Potenzialen und wirbt für den Standort. Es ist als flexibles Instrument angedacht, dessen Ausrichtung noch festzulegen ist. Aus der heutigen Sicht mögliche Inhalte wären z. B. die zukünftig „neuen“ Innenstadtquartiere um den Von-Galen-Park und den Bahnhof, die ein Umdenken erforderlich machen, das kommuniziert werden muss. Oder: Ein Quartierskonzept kann die Entwicklung von Quartiersbausteinen unterstützen und dazu beitragen, Interesse, Engagement oder auch

die Investitionsbereitschaft privater Akteure zu wecken. Oder: Es dient der Kommunikation sensibler Themenfelder wie Mobilität und MIV.

(1.5) Einzelhandelskonzept

Ein Einzelhandelskonzept analysiert die Einzelhandelssituation in einem Stadtgebiet. Es dient der Entwicklung und Sicherung von Zentren und Einkaufsstandorten, denen einzelne Warengruppen zugeordnet werden. Das Konzept definiert den Rahmen für autokundenorientierte Standorte, Fachmärkte und die Nahversorgung der Stadtteile und stärkt dadurch die gewachsenen Stadt- und Stadtteilzentren. Darüber hinaus bildet es eine für die Bauleitplanung erforderliche Grundlage zur Steuerung der Einzelhandels- und Zentrenentwicklung. Das aktuelle, aus dem Jahr 2008 stammende Gutachten soll aufgrund der alten Datengrundlage und sich ändernder, rechtlicher Rahmenbedingungen neu aufgestellt oder fortgeschrieben werden, damit es auch weiterhin einen rechtssicheren Rahmen bietet.

6.2 PROJEKTE QUALIFIZIEREN - VORBEREITENDE PLANUNGEN MIT RÄUMLICHEM BEZUG

Nach den Planwerken, die sich um spezielle Themen kümmern, geht es im Folgenden um die Qualifizierung von Teilräumen des Plangebietes. Qualität und Nachhaltigkeit für räumliche Teilbereiche lassen sich z. B. durch wettbewerbliche Verfahren herstellen, bei denen qualifizierte Fachbüros in Konkurrenz



treten; aber auch Machbarkeitsstudien oder Rahmenpläne sind geeignete Instrumente für die Vorbereitung von Umbauvorhaben.

(1.6) Machbarkeitsstudie und Wettbewerb Kardinal-von-Galen-Park

Der Kardinal-von-Galen-Park soll zu einem Aushängeschild und Bindeglied zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt umgestaltet werden (vgl. Kapitel 6.4). Um diesem anspruchsvollen Ziel gerecht zu werden, ist das Konzept für die Umgestaltung des Parks und der umgebenden Straßen in einem freiraumplanerischen Wettbewerb oder einem anderen geeigneten, wettbewerblichen Verfahren zu ermitteln. Da die Aufwertung der Grünfläche auch ein zentrales Anliegen der Bürger und Halterner Akteure ist, soll die Wettbewerbsaufgabe unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet werden. Der Bereich wird dadurch zu einem neuen Identifikations- und Treffpunkt im Zentrum.

Die Grünfläche ist heute durch eine große Anzahl von Bäumen geprägt, die ein dichtes Baumdach ergeben. Hier ist im Vorfeld der Wettbewerbsaufgabe ein aussagekräftiges Baumkataster zu erstellen. Zudem lagern unter der Grünfläche Altlasten, im Wesentlichen Abraummaterial aus den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. Ggf. ist vor einer Wettbewerbsauslobung daher eine Machbarkeitsstudie vorzuschalten, die mögliche Restriktionen für die Umgestaltung formuliert.

(1.7) Machbarkeitsstudie und Qualifizierungsverfahren Kärntner Platz

Zu einem zukünftigen „Stadtquartier Von-Galen-Park“ gehört auch ein attraktiver, heute



Kardinal-von-Galen-Park

vollständig als Parkplatz genutzter Kärntner Platz, als Bindeglied zwischen Altstadt und Park. Vor einer Umgestaltung (vgl. Kapitel 6.4) sind noch verschiedene Fragen zu klären. Dabei geht es um Nutzungs- und verkehrliche Aspekte (Einmündung Gantepoth, Stellplätze), die Anbindung Siebenteufelsturm und Alisowall oder auch um die Möglichkeit einer Teilbebauung der Fläche.

Grundlegende Aussagen zur Verkehrsführung und zum Parken liefert das geplante Verkehrskonzept. Darauf aufbauend sind weitere Vorplanungen erforderlich wie z.B. eine Machbarkeitsstudie, ein Qualifizierungs- oder ein Werkstattverfahren, jeweils in Abhängigkeit von der gewählten Zielrichtung. Eine Entscheidung ist erst im Verlauf des weiteren Verfahrens zu treffen. Bürger und Akteure sind intensiv in den Prozess einzubinden.



Blick auf den Kärntner Platz

(1.8) Machbarkeitsstudie Rathaus Dr.-Conrads-Straße

Die Stadtverwaltung Haltern verteilt sich heute auf zwei größere Standorte, Muttergottesstiege und Kardinal-von-Galen-Park, sowie weitere, im Zentrum verteilte Adressen. Die Verwaltung soll langfristig am Kardinal-von-Galen-Park konzentriert werden. Dort soll am Sitz der heutigen Polizeiwache, entweder durch Sanierung der vorhandenen Bausubstanz oder durch Abriss und Neubau hierfür Raum geschaffen werden. Der Umzug ist ab dem Jahr 2027 vorgesehen.

Für die Maßnahme sind umfangreiche Vorüberlegungen und Untersuchungen erforderlich. Daher soll gegen Ende der Förderperiode dieses ISEK eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Themen aus der heutigen Sicht sind u. a.: Definition eines Raumkonzepts, Erarbeitung konzeptioneller Varianten mit Kostenschätzungen als Entscheidungsgrundlagen Neubau vs. Sanierung, Nachnutzungen Altstandort, ruhender Verkehr. Die benachbarte Immobilie des ehemaligen Gesundheitsamtes sowie die Musikschule sollen mitbetrachtet werden.

Die Durchführung eines Wettbewerbes und die bauliche Umsetzung der Maßnahme wären ggf. in einer zweiten Förderperiode realisierbar.

(1.9) Machbarkeitsstudie und Qualifizierungsverfahren Dr.-Conrads-Straße

Ein Großteil der Flächen zwischen Dr.-Conrads-Straße und Rochfordstraße wird heute zum Parken genutzt. Diese Nutzung ist langfristig und in einer wachsenden Stadt, die dringend nach Wohnbauflächen sucht, zu schwach. Langfristig sollte dort eine Bebauung entstehen, die dem von-Galen-Park einen adäquaten Rahmen gibt und ein neues, urbanes Quartier mit gemischten Nutzungen schafft.

Rahmengebende Aussagen zum ruhenden Verkehr und zur Erschließung werden im Verkehrskonzept ermittelt. Darüber hinaus sind in einer Machbarkeitsstudie Bebauungsmöglichkeiten und Finanzierungsmodelle zu prüfen. Anschließend sind wettbewerbliche Verfahren wie Hochbauwettbewerbe oder Investorenauswahlverfahren umzusetzen. Ggf. sind zur Finanzierung dieser Verfahren auch private Investoren heranzuziehen.

(1.10) Masterplan und Qualifizierungsverfahren Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof Haltern und sein Umfeld sollen zu einem urbanen Bereich umgestaltet werden, der über attraktive Achsen mit der Altstadt verbunden ist. Neben dem ansprechenden Bahnhofsgebäude und dem einladenden Roost-Warendin-Platz wird der Bereich heute vor allem durch unscheinbare, zufällig wirkende, eher einfache Baufor-



men und Nutzungen geprägt, die noch weiter ins „Hintertreffen“ geraten, wenn die Bauprojekte im Umfeld des Bahnhofs (Verlagerung Stellplätze, Bebauung Annabergstraße) realisiert werden. Eine nachhaltige Entwicklung auf der Grundlage aufeinander aufbauender, vertiefender Voruntersuchungen ist unerlässlich.

Im Verkehrsgutachten werden in einer ersten Stufe wichtige Grundlagen für die weitere Entwicklung ermittelt. Darauf aufbauend sollen die Themen Umgestaltung öffentlicher Raum, Nutzungsprofile Brachflächen, Erneuerung Baubestand und bauliche Ergänzungen in einem rahmengebenden Masterplan vertieft werden. Anschließend sind ggf. Qualifizierungsverfahren oder Wettbewerbe, z. B. für die Errichtung einer attraktiven Mobilitätsstation durchzuführen.

Der Masterplan Bahnhofsumfeld ist aufgrund der zeitnahen Verlagerung der Stellplätze auf die Südseite der Gleise und der Rahmenplanung „Bahnhof Haltern am See“ von besonderer Dringlichkeit. Im Überschneidungsbereich vor dem Bahnhof sind die Planungen zu koordinieren, ggf. überholte Vorstellungen zu korrigieren.

(1.11) Rahmenplanung Pastors Kamp

Das Areal Pastors Kamp stellt eine Entwicklungsfläche dar, die schon einige Zeit im Fokus der Planer liegt und über die eine aktuelle Studienarbeit der TU Dortmund vorliegt. Die Fläche wird als Grünland und zum Parken genutzt. Als zukünftige Nutzung soll dort Wohnen im Mittelpunkt stehen, auch Parken könnte eine Rolle spielen.



Die Erschließung des Gebiets wird im Verkehrskonzept untersucht. Weiterführende Aussagen zur Entwicklung wie z. B. eine Nutzungszonierung, die städtebauliche Gliederung, Schallschutz, die Anbindung an die Recklinghäuser Straße oder die fußläufige Anbindung der Altstadt sollen in einem Rahmenplan festgehalten werden.

(1.12) Nutzungsstudie Schüttenwall

Die Dreiecksfläche im Kreuzungsbereich zwischen Schüttenwall, Sixtusstraße und Hullerner Straße wird derzeit als öffentlicher Parkplatz genutzt. Als Stellplatzfläche im Nahbereich zur Innenstadt mit guter Anbindung an die Lippstraße ist die Anlage gut frequentiert, prägend ist darüber hinaus der große und alte Baumbestand auf der Fläche.

Die Funktion und Bedeutung der Fläche im Parkraumkonzept Innenstadt als auch die Wertigkeit des prägenden Baumbestandes sind zu prüfen und es sollen Optimierungspotenziale aufgezeigt werden. Entsprechend ihrer zentralen Lage sollen alternative Nutzungen insbesondere auch für die nördlich angrenzende Bebauung untersucht werden.

6.3 ALTSTADT HALTERN - BESTAND ERHALTEN UND QUALIFIZIEREN

Die Altstadt von Haltern ist attraktiv. Dazu trägt auch die Fußgängerzone bei, die in weiten Bereichen hochwertig gestaltet ist. In der Fläche findet sich roter Klinker, der durch Rinnen, Querstreifen und Flächen aus Basaltpflaster gegliedert ist. Auf Hochborde wird weitgehend verzichtet. Auch wenn heute andere Gestaltungsvorstellungen bestehen und manche Bereiche vielleicht etwas in die Jahre gekommen sind, wird der Gestaltungsansatz aus den 1980er Jahren als tragfähig und positiv eingeschätzt. Durch die konsequente Umsetzung wird die Oberflächengestaltung zu einem Markenzeichen der Altstadt, auf dem aufzubauen ist. Dies wird auch von der über-

wiegenden Mehrheit der Halterner Bürger so gesehen. Bei der Aufwertung des Stadtkerns geht es daher um Akzente und „Feinschliff“ und nicht um eine flächige Neugestaltung. Schwächen wie eine teils eingeschränkte Barrierefreiheit sollen minimiert, noch fehlende Abschnitte im bestehenden Gestaltungsduktus ergänzt werden.

(2.1) Umgestaltung obere Rekumer Straße

Die obere Rekumer Straße bildet den Endpunkt der Fußgängerzone. Als einladendes Entree und wichtiges Gelenk kommt der Bereich zwischen Lavesumer Straße und Grabenstiege jedoch nur bedingt zur Geltung. Neben baulichen Aspekten wie die Tiefgarageneinfahrt wirken besonders die in der Längsachse verbauten Mauern und Geländer negativ, mehr als Trennung denn als positiver Akzent. Auch geht die Verteilerfunktion in die Seitenstraßen und die Übersichtlichkeit verloren. Darüber hinaus ist die Weiterführung in die Römerstraße sowie die Verbindung zum angrenzenden Discounter schwach ausgebildet. Daher ist der Bereich aufzuwerten.

Hauptziel ist die Beseitigung von Barrieren und Abgrenzungen zugunsten einer großzügigen und offenen Gestaltung. Auch die Quermöglichkeiten der Lavesumer Straße sowie die Anbindung der Römerstraße und des Discounters sind zu verbessern. In der Fußgängerzone ist die Materialität soweit wie möglich beizubehalten. Dort soll kein komplett neu gestalteter Bereich entstehen, sondern es soll an bestehende Qualitäten angeknüpft werden.



Obere Rekumer Straße

(2.2) Gestaltung Zugang Grabenstiege / Nordwall

Die Erreichbarkeit der Altstadt für Fußgänger soll verbessert werden. Ein kleiner, aber wichtiger Baustein wäre eine neue Verbindung zwischen Nordwall und Grabenstiege, die in Verlängerung der Lohstraße hergestellt werden soll. Die Verbindung soll ein freundlichen „Nebeneingang“ der Fußgängerzone werden. Sinnvoll ist dort zukünftig eine barrierefreie Gestaltung im Materialmix der Innenstadt. Die Maßnahme kann gegebenenfalls mit einer Nachverdichtung von bisher mindergenutzten Flächen im Innenbereich kombiniert werden.

(2.3) Umbau Alisowall

Zu den wenigen Straßen der Altstadt, bei denen bisher noch kein Umbau erfolgt ist, gehört der Alisowall. Asphalt auf der Fahrbahn und Hochborde prägen die überwiegend mit Wohnnutzungen gesäumte Straße. Auch die Beleuchtung ist „einfach“. An der Rochfordstraße definieren dichte Abpflanzungen und Parkplätze das Ende der Straße, die Verbindung zur Rochfordstraße und zum Siebenteufelsturm wirkt verstellt und ist für Fußgänger nur schwer zu finden.

Langfristig soll die Straße zu einer attraktiven städtischen Wohnstraße aufgewertet werden. Die Materialität soll sich am Duktus der Innenstadtgestaltung orientieren. Die Verbindungsfunktion für Fußgänger zum Kärntner Platz ist wiederherzustellen.



(2.4) Aufwertung Lippstraße / Anbindung See

Der Halterner See ist für die Stadt das bekannteste Aushängeschild und ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. In den letzten Jahren wurden im Rahmen von „Der See schlägt Wellen“ zahlreiche Projekte umgesetzt, auch in Zukunft wird der See die Stadtentwicklung in vielen Facetten beschäftigen. Die als Grünzug gestaltete Hullerner Straße verbindet die



Altstadt mit dem See. Abgesehen von einigen Schildern fehlen in der Fußgängerzone jedoch Hinweise auf das Naherholungsgebiet.

Daher soll die Lippstraße zwischen Markt und Wall gestalterisch ergänzt werden, so dass deren Verbindungsfunktion besser wahrnehmbar wird. Leitspuren könnten z. B. über Leuchtobjekte, Pflasterelemente, Schrift oder andere Leitobjekte gelegt werden. Eine Gestaltungsidee für die Maßnahme soll im Gestaltungshandbuch Öffentlicher Raum erarbeitet werden. Ergänzt werden soll diese Maßnahme durch eine Umgestaltung und Aufwertung der Querung des Walls, so dass zukünftig Fußgänger und Radfahrer bequem, sicher und einladend zum Grüzug Hullerner Straße geleitet werden.

(2.5) Spielstationen und Barrierefreiheit

Seitens der Bürger und Akteure wurden für die Altstadt immer wieder zwei Anliegen vorgetragen. Zum einen wurde eine Verbesserung der Möglichkeiten zum Spielen in der Fußgängerzone als Angebot für Familien

mit Kindern gewünscht. Bisher sind solche Elemente dort kaum zu finden und werden vermisst. Zum anderen geht es um die Barrierefreiheit in einer älter werdenden Stadt. Hierzu konnten bei einer Ortsbegehung mit dem Seniorenbeirat diverse „Barrieren“ identifiziert werden, so z. B. Kopfsteinpflaster mit sehr großen Fugen, besondere Schräglagen der Wege, zu hohe Bordsteine, Stufen vor Geschäften, Engstellen oder auch zu niedrige Sitzmöbel. Die aufgeführten Defizite sollen konsequent beseitigt werden.

In der Fußgängerzone sollen verschiedene Spielstationen eingerichtet werden, so dass das Nutzungsspektrum für Familien mit Kindern sinnvoll verbessert wird. Aus Platzgründen kommen hierfür eher dezentrale Standorte in Frage. Die Barrierefreiheit ist deutlich zu verbessern. Dabei ist der bestehende Gestaltungsduktus zu bewahren und zu ergänzen. Die Umsetzung der Spielstationen und die Verbesserung der Barrierefreiheit sind im Gestaltungshandbuch Öffentlicher Raum zu konzipieren. Anschließend kann die Umsetzung möglichst kurzfristig, als „Sofortmaßnahme“ erfolgen.

(2.6) Aufwertung Gänsemarkt

Der Gänsemarkt stellt den zweiten historisch bedeutsamen Platz der Altstadt dar. Er liegt abseits des geschäftigen Geschehens und wirkt im Vergleich zum Marktplatz ruhig. Für eine Belebung fehlen vor allem platzrelevante Nutzungen, die Erdgeschosse sind nicht gewerblich genutzt. Schwach sind in Teilen die Zuwegungen, die wenig attraktiv und teils schwer auffindbar sind.



Zwar wurde eine Belebung des Platzes von vielen Akteuren gewünscht, dessen Umgestaltung jedoch auch kontrovers diskutiert. Als Themen wurden vor allem auch die Zuwegungen genannt. Eine Umgestaltung dieses Platzes soll daher erst gegen Ende der Förderperiode in Angriff genommen werden und ist in Teilen als optionaler Baustein zu verstehen. Ob dabei dann die Platzfläche aufgewertet wird, mehr als Grünfläche genutzt wird oder ob es eher um die Zuwegungen gehen soll, ist in Kooperation mit Bürgern und Anliegern zu erarbeiten.

(2.7) Fahrverbindung Lippstraße – Mühlenstraße

Der Marktplatz mit seinen Angeboten der Außengastronomie ist als Treffpunkt Halterns sehr beliebt. Auf der Nordseite queren Pkws den Platz, zwar nicht in dichter Folge, aber dennoch so, dass die Aufenthaltsqualität insbesondere der Außengastronomie während der Sommermonate geschmälert wird. Daher bestehen seit einiger Zeit Pläne, eine neue Verbindung zwischen der Lipp- und der Mühlenstraße zu schaffen, die den Marktplatz entlastet. Den Großteil der für eine Realisierung des Vorhabens erforderlichen Grundstücke hat die Stadt bereits erworben, ein letztes Grundstück befindet sich noch im Privatbesitz. Für eine Umsetzung ist der Abriss von Bausubstanz erforderlich.

Im Verkehrsgutachten ist die Einrichtung der Straße aus gutachterlicher Sicht zu prüfen. Dabei sind die Verkehrsbelastungen am Markt zu analysieren und Möglichkeiten für eine Entlastung des Marktplatzes zu erarbeiten. Darüber hinaus sind die Kosten für die

Umsetzung der Maßnahme Fahrverbindung Lippstraße – Mühlenstraße bzw. deren Alternativen zu ermitteln und zu vergleichen. Auf dieser Entscheidungsgrundlage wären im nächsten Schritt die baurechtlichen Rahmenbedingungen für den Bau der neuen Straße zu schaffen. Alternativen zur Kompensation der Radabstellanlagen an der Mühlenstraße sind aufzuzeigen.

(2.8) Verbindung Wall/Treppenplatz Richthof

Die Anbindung der Altstadt vom Wall über den Richthof ist unattraktiv. Die Verbindung verläuft über eine Treppe, die zwischen privaten Immobilien verläuft. Die enge Treppe und die Wegeführung über einen Garagenhof wirken wenig einladend, der heutige „Durchschlupf“ wirkt vernachlässigt und eng, eine Aufwertung ist erforderlich. Für eine nachhaltige Verbesserung sind der Erwerb und der Abriss der Garagen erforderlich. Nur dadurch wäre die Aufwertung zu einem großzügigen Eingangsbereich möglich. Die Maßnahme bedarf einer Kooperation mit den Grundstückseigentümern. Ziel ist eine attraktive Freitreppe und ein einladender Platz, auf dem das Höhenniveau „unauffällig“ überwunden werden kann. Falls die beschriebene Lösung



Fußgängerzone Rekumer Straße

nicht realisierbar ist, sind ggf. bestandsorientierte Alternativen zu erarbeiten.

Altstadt: Einkaufen ...

Die Altstadt Halterns besitzt eine hohe Anziehungskraft. Hierzu trägt das Geschäftszentrum maßgeblich bei. Es zeichnet sich durch zwei attraktive und gut frequentierte Hauptlagen in der Rekumer und der Merschstraße aus sowie durch einen äußerst lebendigen Marktplatz in der Mitte. Neben den guten Einkaufs- und Gastronomieangeboten zählen die Dichte und die kompakte Anordnung der Angebote zu den Pluspunkten. Damit das so erhalten bleibt, soll das Geschäftszentrum auch in Zukunft nicht erweitert werden. Es soll kompakt und klar strukturiert bleiben.

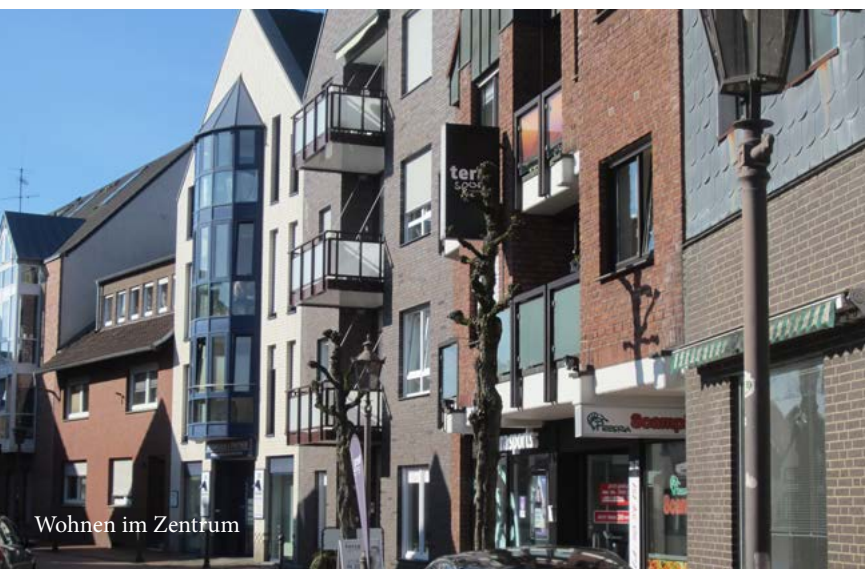
Von Verästelungen, insbesondere in die Seitenstraßen oder Blockinnenbereiche sowie auf großflächige Erweiterungen in der südlichen Innenstadt, ist abzusehen. Verbesserungen sind in bestehenden Einzelhandelslagen umzusetzen, z. B. im Bereich der oberen Rekumer Straße. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass keine weiteren Ansiedlungen zentrenrelevanter Sortimente außerhalb der Innenstadt realisiert werden. Als Steuerungsinstrument ist ein Einzelhandelskonzept auf den Weg zu bringen.

... und Wohnen qualifizieren

Die Altstadt von Haltern am See eignet sich hervorragend als Wohnstandort. Mit ihren geschäftigen Straßen, den ruhigen Abschnitten und der Nähe zum Grünraum bietet das Zentrum beste Voraussetzungen für attraktives Wohnen. Daher ist es wichtig die noch vorhandenen kleinteiligen Reserven in diesem Sinne zu entwickeln. Baulücken und Leerstände sollten nach Möglichkeit mit Wohnnutzungen gefüllt werden. Erdgeschosse sollten auf ihre Tauglichkeit für Wohnen genauso geprüft werden wie ggf. nicht genutzte Obergeschosse in den Geschäftslagen.

Für das Wohnen spielen natürlich auch das Wohnumfeld und die Innenhöfe der Baublöcke eine wichtige Rolle. Für Aufwertungen bietet die Innenstadt allerdings nur einen geringen Spielraum - und darüber hinaus relativ wenig Anlass. Das liegt zum einen an der grundsätzlich positiven Einschätzung des Standorts und damit auch des Wohnumfelds. Auf der anderen Seite bieten die schmalen Straßen und Gassen wenig Raum für Verbesserungen, der Marktplatz wird intensiv genutzt. Am ehesten könnte noch der Gänsemarkt in diesem Sinne aufgewertet werden, vielleicht auch noch das Umfeld der Sixtus-Kirche. Für Kinder sollen in der Fußgängerzone punktuell Angebote zum Spielen geschaffen werden.

Neben diesen eher kleinteiligen Maßnahmen bietet sich als wohnortnahe Grünfläche vor allem der Kardinal-von-Galen-Park an, der aufgewertet werden soll (s. u.).





(4.5 und 4.6) Aufwertung und Ergänzung der Bausubstanz - Wohnen

Zur nachhaltigen Aufwertung der Innenstadt und Qualifizierung als Wohnstandort ist abseits der Hauptwegeachsen eine größtmögliche Nutzungs- und bauliche Qualität anzustreben. Neben dem baulichen Charakter aus der Historie der Stadt heraus wird die Qualität dabei insbesondere auch durch den Erhaltungszustand der Gebäude bestimmt.



Die Reaktivierung leerstehender Gebäude oder brachfallender Bausubstanzen liegt damit nicht allein in der privaten Verantwortung, sondern steht auch immer im Fokus des öffentlichen Interesses. Mit den leerstehenden Gebäuden im räumlichen Zusammenhang mit dem ehemaligen Röm.-Germ. Museum in der Goldstraße und Gebäuden im nordwestlichen Bereich des Blombrinks sind zwei Bereiche in der Altstadt betroffen, die zwingend eine Aufwertung bzw. den Abriss und Neubau der Gebäude erfordern.

Bei der Überplanung der Grundstücke sollten Wohnnutzungen im Vordergrund stehen,

mit dem erforderlichen Neubau können die Anforderungen an moderne Wohnnutzungen und an die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Die Maßstäblichkeit der Gebäude und baulichen Anlagen ist dabei auf das Umfeld der historischen Altstadt abzustimmen. Die Maßnahmen sind durch die jeweiligen Eigentümer umzusetzen. Durch einen Quartiersmanager und ein Quartierskonzept können das private Engagement gefördert bzw. begleitende Beratungen bei der Entwicklung der Grundstücke angeboten werden.

6.4 ZENTRUM ERWEITERN - NEUES STADTQUARTIER KARDINAL-VON-GALEN-PARK

Lag der Fokus im vorangegangenen Kapitel darauf die Altstadt zu qualifizieren, so geht es in den folgenden Kapiteln um Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten des Zentrums. Der Geschäfts- und Dienstleistungsbesatz an der Koepfstraße in Verlängerung der Hauptlage Merschstraße soll genutzt werden, um rund um den Kardinal-von-Galen-Park ein neues Innenstadtquartier entstehen zu lassen. Dieses wird zukünftig mit dem Kärntner Platz eine Einheit bilden. Vor allem Angebote und Qualitäten, die in der historischen Altstadt nicht zu finden sind, zeichnen den „neuen“ Stadtbaustein aus: Erholungs-, Spiel- und Freizeitangebote, Bildung, Kultur, Dienstleistung und Verwaltung sowie Verkehr und Stellplätze, ggf. auch in Tiefgaragen, ergeben ein modernes Profil, das die historische Altstadt ergänzt.

Wichtige, grundlegende Aussagen für die Umgestaltungsmaßnahmen liefert das Verkehrskonzept. Folgende Projekte sind für ein neues „Stadtquartier von-Galen-Park“ zu realisieren:

(2.9) Umgestaltung und Aufwertung Kardinal-von-Galen-Park

Der Park wirkt heute trotz eines beeindruckenden Baumbestandes abgelegen, dunkel und wenig belebt. Hierzu trägt wesentlich der starke Verkehr der Rochfordstraße bei, die eine Zäsur bildet. Darüber hinaus trennen Senkrechtparkstände die Grünanla-

ge von den straßenbegleitenden Nutzungen, die dadurch wenig Bezug zu der Grünfläche nehmen. Schlecht auffindbare Eingänge, unattraktive Wege, teils dichte Abpflanzungen, unattraktive Beete und möglicherweise auch ein an manchen Stellen zu dichter Baumbestand tun ihr übriges. Attraktive Nutzungen, wie z. B. ein Spielplatz, fehlen.

Der in die Jahre gekommene Park soll daher aufgewertet und neben dem Markt zu einem zweiten Treffpunkt im Zentrum der Stadt umgestaltet werden. Als Leitmotiv wurden von vielen Bürgern Spielmöglichkeiten



Gestaltungsbeispiel neues Stadtquartier Kardinal-von-Galen-Park



Kardinal-von-Galen-Park - im Fokus der Planung

und Angebote für Jugendliche genannt. Die Funktion als grüne Lunge ist beizubehalten. Der Park bildet zukünftig einen wichtigen Trittstein zwischen Altstadt, den Schulen an der Holtwicker Straße und dem Bahnhof und wird Kristallisationspunkt eines neuen Stadtquartiers. Zur Umgestaltungsaufgabe gehören auch die umgebenden Straßen. Die Umgestaltung soll über einen freiraumplanerischen Wettbewerb auf den Weg gebracht werden. Nur so ist eine der Aufgabe angemessene Lösung zu erhalten. Da der Park im Zentrum vieler Bürgerwünsche stand, soll die Wettbewerbsaufgabe zusammen mit der Bürgerschaft und den Halterner Akteuren z. B. in einem Werkstattverfahren erarbeitet werden. Dort können Fachleute und Bürger gemeinsam Stärken und Schwächen erörtern, Wünsche formulieren und darauf aufbauend die Wettbewerbsaufgabe erarbeiten.

(2.10) Aufwertung B58 Rochfordstraße

Eine Sonderstellung in der Halterner Innenstadt nimmt die stark befahrene, mehrspurige Hauptverkehrsachse Rochfordstraße ein mit dem auf der Höhe des Parks liegenden wichtigsten, innerstädtischen ÖPNV-Knoten für Busse. Die Straße trennt durch ihre Ver-

kehrsdominanz die Altstadt von der Grünfläche und den angrenzenden Quartieren. Ziel dieses Konzepts ist es jedoch den Park aufzuwerten, ihn in das Zentrum zu integrieren und die Innenstadt zu erweitern. Wenn dies gelingen soll, muss der Straßenzug aufgewertet werden. Allerdings ist die Rochfordstraße eine Bundesstraße, deren Leistungsfähigkeit zu erhalten ist. Eine Umgestaltung wird dadurch nicht einfacher, eine Kooperation mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW ist erforderlich.

Innerhalb dieser gesetzten, engen Rahmenbedingungen ist zu prüfen, wie der Bereich aufgewertet und die Trennwirkung der Straße abgemildert werden können, wie die Überwege für Fußgänger verbessert und wie die Bushaltestelle zu einem modernen Akzent am Kardinal-von-Galen-Park umgebaut werden können. Die Umsetzung hat in Kooperation mit den Verkehrsträgern zu erfolgen.

(2.11) Kärntner Platz / Siebenteufelsturm

Der Kärntner Platz wird heute als Parkplatz genutzt. Dadurch reicht die „Verkehrsschneise“ Rochfordstraße bis direkt an die Turmstraße. Als städtischer Platz tritt das Areal

nicht in Erscheinung. Der längliche Platz wird von einem Gebäude der Volksbank und dem Gantepoth begrenzt. Hinter dieser im Kreuzungsbereich breit ausgebauten Straße liegt der Siebenteufelsturm, mit einem Mauerstück das letzte Relikt der historischen Stadtbefestigung Halterns. Der eigentlich attraktive und aufwändig ausgestattete Bereich ist durch die Straße isoliert und nur unzureichend integriert. Der Kärntner Platz stand immer wieder als Baufläche im Gespräch. Allerdings steht die Form und die historische Bedeutung als unbebaute Fläche vor der Befestigungsanlage einem Bauvorhaben entgegen.

Der Kärntner Platz soll daher mittel- bis langfristig umgebaut werden. Dabei darf er nicht isoliert betrachtet werden sondern im Zusammenhang mit dem Kardinal-von-Galen-Park und der Rochfordstraße. Nur so kann ein zusammenhängendes Quartier entstehen und die Verbindung von Altstadt, Kardinal-von-Galen-Park und der südlichen Altstadt gelingen. Vor einer Umgestaltung sind wichtige Fragen zu erörtern. Im Verkehrskonzept ist zu klären, wie der fließende Verkehr im Kreuzungsbereich Gantepoth/Rochfordstraße so organisiert werden kann, dass der Turm

wieder an den Platz heranrücken kann. Darüber hinaus könnte vor einer Umbaumaßnahme noch über die Frage einer möglichen Teilbebauung diskutiert werden.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Fläche für die Innenstadt ist die Aufgabenstellung unter einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit und der Akteure zu erarbeiten.

Rathausenerweiterung, Bebauung Dr.-Conrads-Straße (4.4)

Neben den gestalterischen Projekten sind es vor allem hochbauliche Maßnahmen, die aus dem heute diffusen Bereich um den Kardinal-von-Galen-Park ein neues Stadtviertel machen. Die mögliche Erweiterung des Rathauses und das Grundstück Dr. Conrads-Straße bieten hierfür gute Optionen. Eine Bebauung würde für eine Verdichtung der Nutzungen sorgen und das Quartier beleben.

Die heute auf mehrere Standorte verteilte Verwaltung soll am Kardinal-von-Galen-Park konzentriert werden, so die aktuellen Planungen. Die Baumaßnahmen und der Umzug werden voraussichtlich erst nach Ablauf der Förderperiode des vorliegenden Konzepts erfolgen. Die Rathausenerweiterung wird den Standort in besonderer Art und Weise in Wert setzen. Um der Bauaufgabe gerecht zu werden, sind tiefgreifende und aufwändige Voruntersuchungen erforderlich, ggf. auch ein wettbewerbliches Verfahren (Vgl. Kapitel 6.2). Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Frage gelegt werden, wie der Park durch das Bauvorhaben belebt werden kann und wie sich ein Gebäude zur Grünfläche hin präsentiert. Aufgrund des anvisierten Zeitho-



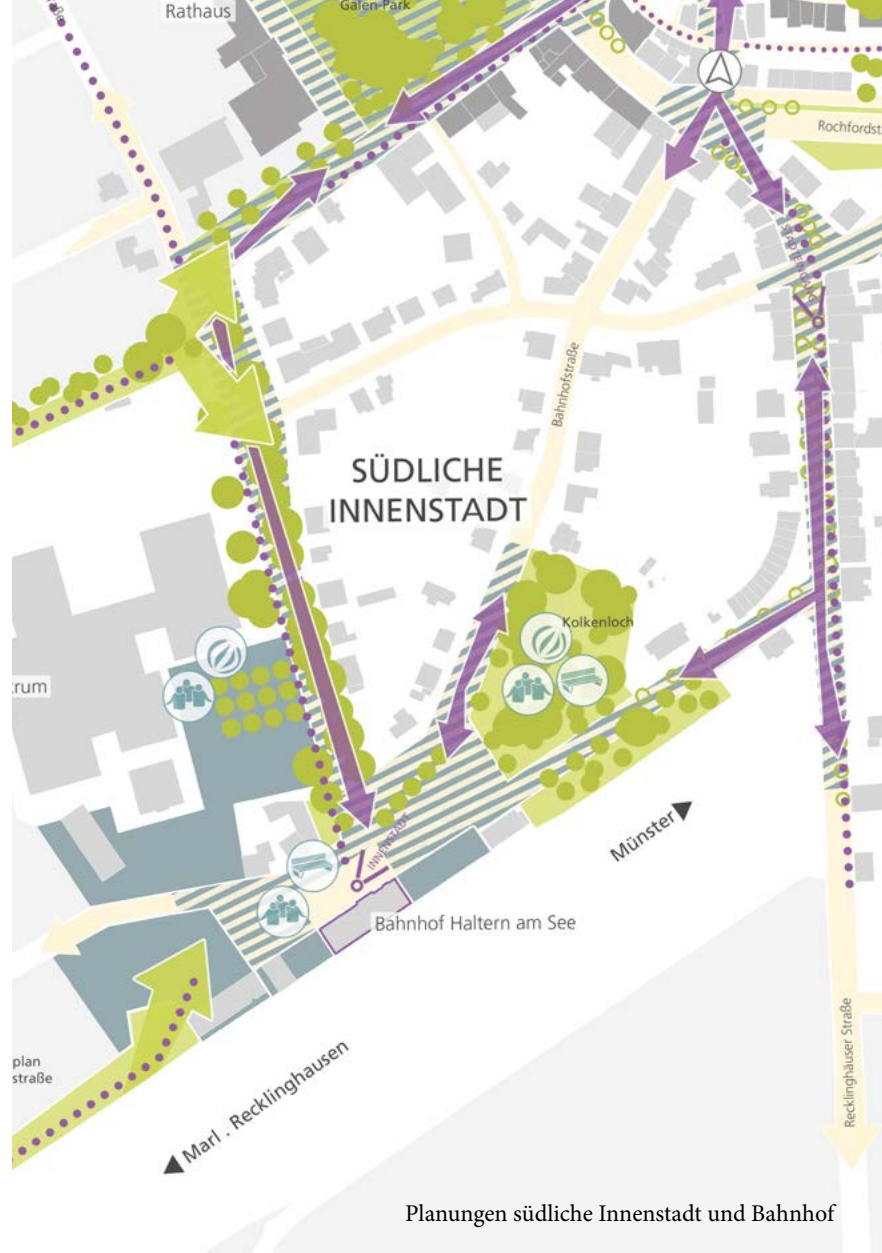
Turmstraße, Kärntner Platz

rizonts ist das Projekt als langfristig umzusetzen einzustufen.

Eine mittelfristige Realisierungschance wäre demgegenüber für ein Bauvorhaben auf dem Grundstück zwischen Rochfordstraße und Dr.-Conrads-Straße gegeben. Voraussetzung für eine zeitnahe Umsetzung ist eine stringente Vorgehensweise, bei der zunächst grundlegende Fragen zu klären sind. Hierfür sind das Verkehrskonzept (Anbindung, ruhender Verkehr) und eine Machbarkeitsstudie (vgl. Kapitel 6.2) vorgesehen. Sie liefern die Grundlage, um anschließend die Realisierung eines gemischt genutzten Quartiers anzugehen, das auch angrenzende Immobilien umfassen sollte. Der Realisierung ist ein Wettbewerb vorzuschalten, ggf. auch als Investorenauswahlverfahren. Der Schwerpunkt sollte auf Wohnnutzungen liegen, im Erdgeschoss sind gewerbliche Angebote zu erwarten, dabei ist auf großflächigen Einzelhandel zu verzichten.

6.5 ZENTRUM WEITER BAUEN - SÜDLICHE INNENSTADT UND BAHNHOF

Auch südlich des Kardinal-von-Galen-Parks wird das Zentrum „weiter gebaut“. So soll der Bahnhofsbereich zu einem städtischen Platz mit einer modernen Mobilitätsstation aufgebaut werden. Die Wege dorthin sind einladend zu gestalten und sollen sich als Stadtstraße und Promenade präsentieren. Besucher, die mit dem Zug kommen, sollen in einem freundlichen Entree empfangen und angenehm in die Innenstadt geleitet werden.



Mit urbanen Baukörpern an der Annabergerstraße, einer modernen Schule an der Holtwicker Straße und dem neuen Wohnviertel Pastors Kamp soll das Quartier ein eigenes, bauliches Profil zeigen.

(2.12) Stadtpromenade Holtwicker Straße

Vom Bahnhof führen mehrere Wege ins Stadtzentrum, teils mit gravierenden Defiziten. So z. B. die Holtwicker Straße, die zwar abschnittsweise Qualitäten aufweist, jedoch vom Verkehr stark belastet wird. Sie ist schwer aufzufinden und auf einer weiten Strecke mit Gittern begrenzt, die an den Bushaltestellen für Sicherheit sorgen aber gestalterisch unzumutbar sind. Ihr Potenzial als Promenade und Fahrradachse kann sie nicht ausspielen, trotz des alten, attraktiven Baumbestandes, der begleitenden Grünstreifen, trotz der Nä-

he zur Schule und trotz ihrer heutigen Funktion als Fahrradstraße.

Vor diesem Hintergrund soll der Straßenzug Holtwicker und Koepfstraße umfassend aufgewertet werden. Vorzuschalten ist eine Optimierung der Verkehre, sowohl des Individual- als auch des Busverkehrs, die beide zu viel Dominanz ausstrahlen. Es soll eine grüne Achse mit hohen Freiraumqualitäten zwi-



Roost-Warendin-Platz, Blick in die Holtwicker Straße

schen Bahnhof, dem Park Kolken Loch, den Multifunktionsflächen vor den Schulen, dem Kardinal-von-Galen-Park und dem Zentrum entstehen, eine Verbindung, die als städtische Promenade fungiert und die zugleich ihrem Ruf als Fahrradstraße gerecht wird. Gleichzeitig entsteht ein attraktives Wohn-

umfeld. Besonderes Augenmerk ist auf die Qualifizierung der Freiraumbausteine zu legen, die öffentlichen Grünstreifen und privaten Vorgärten, auf den Erhalt der Bäume, auf die Anbindung der Realschule sowie auf die Eingangsbereiche am Bahnhof und an der Koepfstraße. Vor einem Umbau werden im Verkehrskonzept grundlegende Aussagen zur Entwicklung des ÖPNV, zur Rolle des MIV und für die Entwicklung einer attraktiven Fahrradstraße formuliert. Gestaltungsaussagen für den Umbau bzgl. der Materialwahl, der Beleuchtung und Möblierung werden im Gestaltungshandbuch erarbeitet.

(2.13) Bahnhofsumfeld und Mobilitätsstation

Neben dem ansprechenden Bahnhofsgelände und dem einladenden Roost-Warendin-Platz wird der Bereich heute durch viele unscheinbare, zufällig wirkende, einfache Bauformen und Nutzungen geprägt. Ehemalige Lagerhallen beherbergen Angebote der Radstation. Vorgelagert befindet sich eine Fahrradabstellanlage, zwar hochfunktional jedoch auch unattraktiv. Die dahinter liegenden Stellflächen werden zurzeit auf die Südseite der Gleise verlagert, freiwerdende und angrenzende Flächen sollen zu einem Viertel Annabergstraße in dreigeschossiger Bauweise verdichtet werden. Die Entwicklung ist in der Rahmenplanung Bahnhof Haltern definiert. Auf der anderen Seite des Bahnhofsgeländes am Bahnhofszufuhrweg liegen weitere Flächen und Gebäude, deren Nutzungen als einfach, provisorisch und entwicklungsfähig zu beschreiben sind.



Gestaltungsbeispiel Quartier am Bahnhof Halter am See

Geplante Bauprojekte am Bahnhofszufuhrweg und an der Annabergstraße werden den Bereich neu definieren. Hinzu kommen Bau- und Freiraumprojekte an den Schulen, in der Holtwicker und der Recklinghäuser Straße, die das Quartier neu prägen werden. Der diffuse Bahnhofsbereich wird dadurch weiter ins „Hintertreffen“ geraten, nicht mehr „passen“. Das gilt in besonderem Maße für die Mobilitätsangebote. Für das Fahrrad sind auch die Wegeführungen veraltet und unattraktiv, vor allem wenn das Fahrrad als Verkehrsmittel gefördert werden soll. Der Busverkehr, insbesondere die Haltestellenorganisation und Linienführung im Bereich Schule und Bahnhof, sind genauso auf den Prüfstand zu stellen wie der MIV, dessen Abwicklung im Zuge der Verlagerung der Stellplätze noch nicht zu Ende gedacht ist.

Eine nachhaltige Entwicklung des Bahnhofsquartiers auf der Grundlage aufeinander aufbauender Voruntersuchungen ist unerlässlich.

Zunächst werden daher im Verkehrsgutachten (vgl. Kapitel 6.1) die entscheidenden verkehrlichen Grundlagen für das Bahnhofsumfeld und die südliche Innenstadt ermittelt. In einem Masterplan Bahnhofsumfeld sollen die Ergebnisse dann verdichtet und zusammengefasst werden. Ggf. sind anschließend Qualifizierungsverfahren durchzuführen, z. B. zum Thema Mobilitätsstation. Nur durch solch eine stringente Vorgehensweise können die Entwicklungspotenziale des Bereichs optimal ausgespielt werden.

Dabei ist auch der Rahmenplan Bahnhof Haltern im Überschneidungsbereich vor dem Bahnhof auf den Flächen der derzeitigen Radabstellanlagen auf den Prüfstand zu stellen. Eine Bebauung Annabergstraße, die erst hinter einem Parkplatz und hinter der Fahrradabstellanlage beginnt, kann den Bahnhof nicht optimal räumlich definieren und weist funktionale Defizite auf. Mögliche und wichtige Synergien sollen geprüft und das

Planwerk dort ggf. angepasst werden. Die Zielvorstellungen für das Bahnhofsumfeld am Roost-Warendin-Platz lassen sich wie folgt zusammenfassen:



Radstation Bahnhof Haltern

- Die aktuellen Angebote sollen ergänzt, vorhandene Betreibermodelle nachhaltig gestärkt werden.
- Bahnhof, Busbahnhof und Radstation sollen gemeinsam zu einer modernen Mobilitätsstation mit einem zeitgemäßen, attraktiven Gesicht entwickelt werden, die den Anforderungen einer Mobilität der Zukunft gerecht wird.
- Das ggf. modifizierte Quartier Annabergstraße „rückt“ zukünftig näher an das Bahnhofsgebäude heran (vgl. Projekt Nr. 4.2) und kann Synergien entwickeln. Der Platz erhält dadurch Konturen, er wird städtisch und als Stadteingang erfahrbar.
- Die Nutzungen am Bahnhofszufuhrweg sind auf den Prüfstand zu stellen, Entwicklungsoptionen sind aufzuzeigen.
- In die Erstellung des Masterplans sind die angrenzenden Schulen miteinzubeziehen. Ggf. können Synergien, z. B. in Bezug auf den Kolken Loch Park, entstehen.



Schulzentrum Holtwicker Straße

(2.14) Bildungsstandort Holtwicker Straße - Freiflächen und Wege

Der Schulkomplex an der Holtwicker Straße mit der Alexander-Lebenstein-Realschule und dem Joseph-König-Gymnasium aus den 1970er Jahren weist Sanierungsbedarf auf und ist an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. Für den Schulbetrieb ist mittelfristig ein Erweiterungsbau erforderlich, für den ein Standort auf dem Grundstück der Schulen gesucht wird. Im Fokus liegen zwei Flächen: Im Süden an der Annabergstraße, wo sich ein Behelfsbau befindet, sowie im Westen an der Holtwicker Straße. Dort prägen Grünflächen und Parkplätze das Straßenbild. Das Bauvor-

haben soll ab dem Jahr 2022 umgesetzt werden. Für eine Realisierung sind neben einer Neukonzipierung der Stellflächen zwei weitere Maßnahmen erforderlich:

Zum einen entfällt durch die Baumaßnahme Schulhoffläche, so dass Ersatz geschaffen werden muss, der Standort ist noch exakt zu definieren. Aktuell ist eine Fläche an der Holtwicker Straße vorgesehen. Dort soll sich der Schulkomplex zukünftig mit einer neu gestalteten Multifunktionsfläche präsentieren und zum Stadtraum hin öffnen. Neben seiner Funktion als Schulhof soll die Fläche Angebote für Kinder und Jugendliche wie z. B. Spiel- und Sporteinrichtungen bereithalten, die von allen nutzbar und nicht ausschließlich den Schülern vorbehalten sind. Dadurch öffnet sich der Freibereich zum Quartier und wird zum Baustein der Promenade Holtwicker Straße.

Zum anderen ist der Fuß und Radweg, der in Höhe der Trappstiege das Schulgelände quert, neu zu konzipieren. Er durchschneidet heute das Schulgrundstück, folgt in seinem Verlauf teils den Parkplatzzufahrten und erschwert nicht nur den laufenden Schulbetrieb sondern auch die geplanten Veränderungen, die durch die Erweiterung erforderlich werden. Die Verbindung soll daher an den nördlichen Rand des Schulgeländes verlegt werden, wo eine unabhängige Trassenführung mit deutlich verbesserten Freiraumqualitäten und höheren Sicherheiten möglich ist. Durch die Maßnahme wird darüber hinaus die Funktion der Holtwicker Straße als Promenade unterstrichen.



(2.15) Stadtstraße Recklinghäuser Straße

Die Recklinghäuser Straße stellt aus historischer Sicht eine der wichtigsten Stadtzufahrten dar. Heute erinnern lediglich noch die geschlossene Bauweise und nicht mehr benötigte Fahrspuren an der B 58 an die einstige Bedeutung. Der MIV wird mittlerweile über andere Straßen abgewickelt. Diese wie auch die Bahntrasse bilden jedoch für Fußgänger und Radfahrer starke Zäsuren, so dass die Recklinghäuser Straße heute im Abseits liegt. Dabei stellt sie für Fahrradfahrer fast die einzige Verbindung vom Zentrum in Richtung Süden dar, wo u. a. großflächige Einkaufsmöglichkeiten liegen und ein großer P&R-Platz (zurzeit im Bau), der für die Altstadt bei Stadtfesten als zusätzlicher Parkplatz aktiviert werden könnte. Die Bahnunterführung bildet ein enges, dunkles Nadelöhr. An der Einmündung Friedrich-Ebert-Wall endet die Straße als Sackgasse vor den Anrampungen der B 58. Die Wegführung ist unklar, der öffentliche Raum vernachlässigt, was auch für den gesamten Verlauf der Straße gilt. Freundlich wirkt demgegenüber der alte Baumbestand.

Vor dem Hintergrund ist eine Umgestaltung des Straßenzuges erforderlich. Da eine Umsetzung von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängt, wie eine Miteinbeziehung



Planungen Recklinghäuser Straße, Pastors Kamp

von Grundstückseigentümern und den Verkehrsträgern (Straßen.NRW, Deutsche Bahn), empfiehlt sich eine Umsetzung in mehreren Bauabschnitten, die voneinander unabhängig sind.

Die Recklinghäuser Straße ist an der Einmündung B 58 umfassend aufzuwerten. Dort können die „Überreste“ der ehemaligen Verkehrsstraße zu einem einladenden Platz bis zur Zufahrt zum Pastors Kamp umgestaltet werden. Darüber hinaus sind die Trennwirkung der B 58 und die Anbindung des Stadteingangs Richthof sowie des Kardinal-von-Galen-Parks gestalterisch und funktional zu verbessern. Im weiteren Verlauf der Recklinghäuser Straße genügen für eine Aufwertung auch weniger umfangreiche, eher bestandsorientierte Maßnahmen. Der Alleecharakter ist beizubehalten.

Eine weitere Engstelle bildet die Unterführung. Die schräge Kreuzung von Straße und Gleisen mit der engen Kurvenführung des Radweges in der Unterführung ist hochgradig unattraktiv und birgt Sicherheitsrisiken. Hier ist zu prüfen, wie eine geradlinige, breitere Trasse für den Radverkehr zu realisieren ist. Nur diese kann eine deutliche Verbesserung für den Radfahrer erbringen und den neuen P&R Parkplatz an das Zentrum barrierefrei und attraktiv anbinden. Erst, wenn sich eine solche Maßnahme nicht realisieren lässt, ist eine Aufwertung innerhalb der heutigen Profile zu prüfen. Die Maßnahme ist mit der Deutschen Bahn zu koordinieren.

(4.3) Pastors Kamp

Der Bereich Pastors Kamp liegt westlich, im Rücken der Recklinghäuser Straße und wird von der ansteigenden und in Hochlage geführten B 58 begrenzt. Die bis zu sechs Meter hohen Dämme dieses Straßenzuges und der starke Verkehr bilden eine Zäsur und schränken die Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere der Randbereiche ein. Für die Fläche liegt eine aktuelle Studie der TU Dortmund vor.

Der Bereich ist zukünftig als Wohnbauland zu entwickeln. Dabei soll ein Quartier entstehen, das Bezüge zur Recklinghäuser Straße und zur Innenstadt entwickelt. Die angrenzende Bahnlinie und die Hauptverkehrsachsen des Friedrich-Ebert-Walls und des Recklinghäuser Damms mit ihren Hochlagen sind in die Entwicklungsüberlegungen mit einzubeziehen. Erschließungsmöglichkeiten werden im Verkehrskonzept untersucht. Weiterführende Aussagen zur Entwicklung wie z. B. die Nut-

zungszonierung und die städtebauliche Gliederung, der Schallschutz, die Anbindung an die Recklinghäuser Straße oder die fußläufige Anbindung der Altstadt sollen in einem Rahmenplan festgehalten werden. Dadurch soll ein attraktives und gut integriertes Quartier entstehen.

6.6 ERGÄNZUNGSBEREICHE

(2.16) Büttnerstraße

Die Büttnerstraße hat als Erschließung für die östlich an den Friedrich-Ebert-Wall angrenzenden Grundstücke in der Verkehrshierarchie lediglich eine untergeordnete Funktion, als Verbindung zum Südwall und Eingangsbereich zum St. Sixtus Friedhof kommt ihr jedoch für die Wege- und Nutzungsvernetzung in der Stadt eine größere Bedeutung zu. Diesen Anforderungen wird sie im derzeitigen Ausbau nicht gerecht. Die Straßen- und Grünbereiche sowie die Ausgestaltung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum und Vorbereich des Friedhofs entsprechen vielmehr dem Eindruck rückwärtiger ungestalteter Stadtlagen.

Zur Sicherung einer adäquaten Adressbildung, insbesondere zum Eingangsbereich des Friedhofs, ist die Büttnerstraße umzubauen und neu zu gestalten.

(2.17) Fuß- und Radweg Melkenstiege

Die derzeit lediglich als informeller Fuß- und Radweg vorhandene Wegeverbindung entlang der rückwärtigen Kleingärten zur Johannesstraße zwischen Schüttenwall und Gartenstraße soll als öffentliche Wegeachse



Planungen Ergänzungsbereiche

qualifiziert und in das Fuß- und Radwegnetz der Stadt eingebunden werden. Als weiterführende Vernetzung nach Osten ist eine Anbindung der Wegeachse an die Johannesstraße anzustreben. Der erforderliche Ausbau des Weges in der konkreten Trassenführung kann jedoch erst nach Festlegung der städtebaulichen und planungsrechtlichen Vorgaben

im Zusammenhang mit der Wohnbebauung Melkenstiege (s. u. Pkt. 4.8) erfolgen.

(4.7) Wohnbebauung Schüttenwall

Im Bereich der Wälle sollen hochwertige Nutzungen und maßstäbliche Gebäudearchitekturen den historischen Stadtgrundriss unterstreichen und innerstädtische Qualitäten über die Randbereiche der Altstadt fortführen. In wechselnden Kubaturen entsprechend ihrer jeweiligen Lage und Bedeutung ist dies für die Wallbebauung in Haltern weitestgehend gewährleistet, eine Ausnahme bildet die östliche Bebauung zum Schüttenwall, im rückwärtigen Anschluss zur Sixtusstraße. Dieser Bereich ist derzeit von eingeschossigen, gewerblichen Nutzungen überstanden, die weder den stadtgestalterischen Erfordernissen entsprechen noch die nutzungsspezifische Wertigkeit dieser zentralen Stadtlage widerspiegeln.

Zur Sicherung einer nachhaltigen Stadtstruktur auch für die östlichen Walllagen sind die derzeitigen Gewerbestandstücke in den Bereich der Nutzungsstudie Schüttenwall mit aufzunehmen und auf ihre Eignung für eine Überplanung mit zwei- bis dreigeschossigen Wohngebäuden zu prüfen. Im Übergang zur Wohnbebauung Sixtusstraße und dem prägenden Baumbestand zum angrenzenden Parkplatz würde der Bereich dadurch erstmalig räumlich abgeschlossen und insgesamt stadtgestalterisch aufgewertet.

(4.8) Wohnbebauung Melkenstiege

Mit der Errichtung eines dreigeschossigen Wohngebäudes zur Gartenstraße im Jahr 2017 wurde bereits der erste Schritt in eine

Entwicklung der rückwärtigen Flächen der Johannes- und Gartenstraße zu einem innerstädtischen Wohnquartier eingeleitet. Im Umfeld weiterer Wohngebäude sowie des Sixtus-Hospitals mit seinen Ergänzungsnutzungen ist diese Entwicklung fortzuführen. Es sollen zentrumsnahe Wohnangebote, insbesondere auch für ältere Menschen, geschaffen werden.

Die potenziellen Wohnbauflächen liegen südlich der Bestandsgrundstücke Johannesstraße auf der sogenannten Melkenstiege und sind derzeit mit Kleingärten belegt. Die Kleingartennutzungen sind aufzugeben und im Sinne einer maßvollen Nachverdichtung eines Blockinnenbereiches durch zwei- bis dreigeschossige Solitärwohngebäude zu überplanen. Die verkehrliche Erschließung sollte ausschließlich über die Gartenstraße erfolgen.

6.7 INSTRUMENTE UND MANAGEMENT

(3.1) Verfügungsfonds

Ein Verfügungsfonds dient der Aktivierung und Unterstützung von privatem Engagement. Er beinhaltet die Möglichkeit, von privaten Innenstadtakeuren bereitgestellte Mittel durch die gleiche Summe an Städtebaufördergeldern aufzustocken: Jeder privat eingebrachte Euro wird durch die Förderung also verdoppelt. Das Instrument soll vorhandene Initiativen stärken und einen Anreiz für den Zusammenschluss neuer Akteursgruppen schaffen. Es sind Projekte umzusetzen,

die den Menschen im Stadtteil zu Gute kommen und die Identifikation der Bewohner mit Ihrem Stadtteil forcieren. Typische Projekte eines Verfügungsfonds sind z. B. Kunstwerke, Skulpturen, Leuchtoobjekte, Stadtmöbel.

Für das Instrument sind Richtlinien mit Aussagen über die Inhalte und das Verfahren zu erstellen. Darüber hinaus ist ein Gremium aus Akteuren zu installieren, das über Anträge entscheidet und eine Steuerungsfunktion übernimmt. Es ist vorgesehen, das Quartiersmanagement maßgeblich mit der Initiierung, Vorbereitung und der Umsetzung des Instruments zu betrauen.

(3.2) Quartiersmanagement

Ein Quartiermanager soll die Stadtverwaltung bei der Umsetzung des Handlungsprogramms unterstützen. Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Veranstaltungen und Marketing sind wichtige Säulen des Aufgabenprofils. Es gilt, das Internet und soziale Medien für den Stadtumbau in Haltern zu nutzen. Durch Strategien und Maßnahmen, abgeleitet aus einem noch zu erarbeitenden Kommunikationskonzept, soll während der nächsten Jahre für das Zentrum und dessen Umbau geworben und das Interesse der Bewohner gestärkt werden. Bestehende Initiativen sind zu unterstützen. Der Quartiersmanager soll auch auf private Akteure und Eigentümer zugehen und dort für Engagement, für eine Beseitigung von Leerständen, die Aktivierung von Wohnflächen und Investitionen werben

Ein weiteres Aufgabenfeld besteht in der Betreuung des Verfügungsfonds. Die Umsetzung dieses Programms soll maßgeblich



An der Musikschule



Innenstadt

durch das Quartiersmanagement erfolgen. Hinzu kommen unterstützende Steuerungs- und Koordinierungsaufgaben für die im ISEK



SÜDLICHE
INNENSTADT

ALTSTADT

Stadtumbau Haltern

genannten Planungs- und Qualifizierungsverfahren wie z. B. für das Handbuch Gestaltung Öffentlicher Raum, das Marketing- und Quartierskonzept oder auch für wettbewerbliche Verfahren. Die Aufgaben sind in enger Kooperation mit der Stadtverwaltung und der Projektsteuerung wahrzunehmen. Dabei sind Aufgabenfelder zu definieren, Arbeitsfelder abzugrenzen und die Stadtverwaltung bei der Umsetzung des Handlungsprogramms zu unterstützen. Ggf. wird es auch notwendig, neue Projekte anzustoßen. Das Aufgabenprofil ist während des Stadtumbauprozesses ständig weiterzuentwickeln.

(3.3) Projektsteuerung

Eine externe Projektsteuerung soll die Verwaltung bei der Umsetzung des ISEK unterstützen. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Projekte des ISEK ist eine solche Unterstützung nicht nur im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, sondern gerade auch bei der Durchführung und Abwicklung der Maßnahmen. Aufgabenschwerpunkte sollen die Ausschreibung, das Controlling und die Evaluation planerischer und baulicher Maßnahmen im Rahmen der Stadtteilerneuerung in Haltern bilden. Die Gesamtverantwortlichkeit für die Abwicklung soll jedoch weiterhin bei der Stadt Haltern liegen.

Die Projektsteuerung ist in erster Linie für die Gesamtkoordination der Gesamtmaßnahme verantwortlich. Daneben ist gegebenenfalls eine Projektsteuerung für einzelne Projekte zu übernehmen. Das Aufgabenprofil gliedert sich wie folgt:

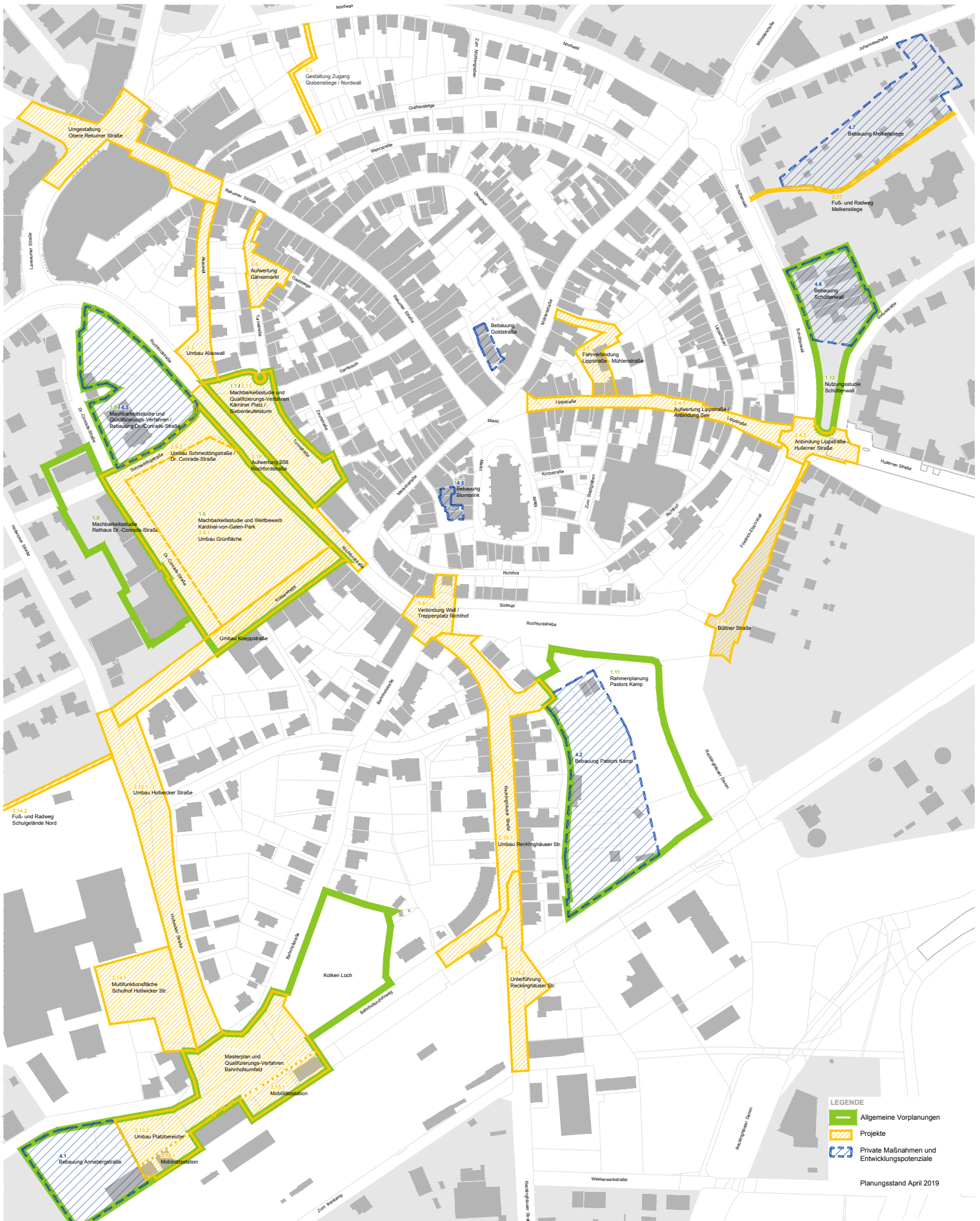
- Koordination Gesamtmaßnahme
- Koordination der Projektbeteiligten, Projekte, Instrumente und Akteure
- Definition der Aufbauorganisation/Aufstellung einer Projektorganisationsstruktur
- Definition einer Ablauforganisation, als Vorgabe für alle Projektbeteiligte
- Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen und Betrieben der Stadt Haltern, insbesondere bei fachbereichsübergreifenden Maßnahmen
- Terminmanagement/-steuerung, Besprechungsberichtswesen
- Unterstützende Projektbuchhaltung, Kosten-, Finanz- und Ressourcenmanagement, Risiko- und Chancenanalyse
- Abstimmung mit dem Stadtteilmanagement.

Die externe Projektsteuerung leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele des ISEK und ermöglicht es, das Konzept im vorgegebenen Zeit- und Kostenrahmen umzusetzen.

MASSNAHMENLISTE UND PROJEKTÜBERSICHT

lfd. Nr.	Maßnahme	Gesamtkosten	Förderung (70%)	Städt. Anteil (30%)	Priorität
1.	Vorbereitende Planungen				
1.0	Integriertes städtebauliches Handlungskonzept	70.000	49.000	21.000	A
1.1	Verkehrskonzept	60.000	42.000	18.000	A
1.2	Handbuch Gestaltung Öffentlicher Raum	40.000	28.000	12.000	A
1.3	Beleuchtungskonzept	20.000	14.000	6.000	B
1.4	Marketing- und Quartierskonzept	30.000	21.000	9.000	A
1.5	Einzelhandelskonzept	30.000			B
1.6	Machbarkeitsst. und Wbw. von-Galen-Park	120.000	84.000	36.000	A
1.7	Machbarkeitsst. und Qual.-Verfahren Kärntner Platz	100.000	70.000	30.000	B
1.8	Machbarkeitsstudie Rathaus Dr.-Conrads-Straße	50.000	35.000	15.000	C
1.9	Machbarkeitsst. und Qual.-Verfahren Dr.-Conrads-Straße	120.000	84.000	36.000	B
1.10	Masterplan und Qual.-Verfahren Bahnhofsumfeld	100.000	70.000	30.000	A
1.11	Rahmenplanung Pastors Kamp	20.000	14.000	6.000	B
1.12	Nutzungsstudie Schüttenwall	20.000	14.000	6.000	B
2	Projekte				
2.1	Umgestaltung obere Rekumer Straße	541.200	378.840	162.360	C
2.2	Gestaltung Zugang Grabenstiege / Nordwall	56.700	39.690	17.010	B
2.3	Umbau Alisowall	331.200	231.840	99.360	C
2.4	Aufwertung Lippstraße / Anbindung See	0	0	0	
2.4.1	Aufwertung Lippstraße / Anbindung See	91.600	64.120	27.480	C
2.4.2	Anbindung Lippstraße / Hullerner Straße	268.200	187.740	80.460	B
2.5	Spielstationen und Barrierefreiheit Altstadt	0	0	0	
2.5.1	Spielstationen	100.000	70.000	30.000	B
2.5.2	Barrierefreiheit	200.000	140.000	60.000	A
2.6	Aufwertung Gänsemarkt	349.500	244.650	104.850	C
2.7	Fahrverbinding Lippstraße - Mühlenstraße	500.000	350.000	150.000	a
2.7.1	Erwerb und Abriss Immobilien	500.000	350.000	150.000	a
2.8	Verbindung Wall/Treppenplatz Richthof	261.000	182.700	78.300	a
2.8.1	Erwerb und Abriss Immobilien	200.000	140.000	60.000	a
2.9	Kardinal-von-Galen-Park	0	0	0	A
2.9.1	Umbau Grünfläche	650.000	455.000	195.000	
2.9.2	Umbau Schmeddingstraße / Dr.-Conrads-Straße	644.400	451.080	193.320	
2.10	Aufwertung B58 Rochfordstraße	472.500	330.750	141.750	C
2.11	Kärntner Platz / Siebenteufelsturm	1.272.000	890.400	381.600	C
2.12	Stadtpromenade Holtwicker Straße	1.787.400	1.251.180	536.220	A
2.12.1	Umbau Holtwicker Straße	0	0	0	
2.12.2	Umbau Koepfstraße	0	0	0	
2.13	Bahnhofsumfeld und Mobilitätsstation	0	0	0	B
2.13.1	Mobilitätsstation	1.380.000	966.000	414.000	
2.13.2	Umbau Platzbereiche	463.800	324.660	139.140	
2.14	Bildungsstandort Holtwicker Straße - Freiflächen und Wege	0	0	0	B
2.14.1	Multifunktionsfläche Schulhof Holtwicker Straße	720.000	504.000	216.000	
2.14.2	Fuß- und Radweg Schulgelände Nord	115.200	80.640	34.560	
2.15	Stadtstraße Recklinghäuser Straße	0	0	0	C
2.15.1	Umbau Recklinghäuser Straße	970.200	679.140	291.060	
2.15.2	Unterführung Recklinghäuser Straße	1.163.250	814.275	348.975	
2.16	Büttnerstraße	391.500	274.050	117.450	C
2.17	Fuß- und Radweg Melkenstiege	72.900	51.030	21.870	C
3	Instrumente				
3.1	Verfügungsfonds	100.000	70.000	30.000	A
3.2	Quartiersmanagement	180.000	126.000	54.000	A
3.3	Projektsteuerung	180.000	126.000	54.000	A
	Summe	14.742.550	10.319.785	4.422.765	
4.	Private Maßnahmen und Entwicklungspotenziale				
4.1	Bebauung Annabergstraße				b
4.2	Bebauung Pastors Kamp				b
4.3	Bebauung Dr.-Conrads-Straße				c
4.4	Bebauung Goldstraße				a
4.5	Bebauung Blombrink				a
4.6	Bebauung Schüttenwall				c
4.7	Bebauung Melkenstiege				c

Prioritäten: Umsetzungszeiträume A: 2019-2023; B: 2023-2026; C: 2026 - 2028, a - c: Umsetzung abhängig von Eigentümern





7 SCHLUSSWORT

Mit der vorliegenden Studie wird der Stadt Haltern ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept für ihre Innenstadt vorgelegt. Es beschreibt einen Handlungskorridor für die nächsten gut zehn Jahre. Die Erarbeitung erfolgte in Gesprächsrunden mit Verwaltung und Politik, mit Interessensvertretern sowie mit Bürgerinnen und Bürgern in einer sehr konstruktiven, inspirierenden Atmosphäre - hierfür allen Teilnehmern vielen Dank.

Die Projekte und Maßnahmen setzen an den wesentlichen Schwächen, wie an den Stärken der Halterner Innenstadt an. Dabei spielt die Altstadt eine ganz wesentliche Rolle: schon heute ist sie beliebt und wird gerne besucht. Sie wird daher weitgehend „so gelassen, wie sie ist“ und nur in wenigen Teilbereichen gezielt verbessert.

Die umfangreichsten Maßnahmen zielen auf eine „Erweiterung“ der Innenstadt in Richtung Westen und Süden ab. Schlüsselprojekt ist der Kardinal-von-Galen Park, der mit dem Kärntner Platz das Zentrum eines „neuen“ Stadtquartiers bilden wird. Neben wegweisenden Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sollen vor allem auch Bauprojekte für attraktive Angebote und Stadtleben sorgen. Ganz entscheidend wird es sein, ob es gelingt die Zäsur der Rochfordstraße aufzuwerten und in den Quartiersmittelpunkt zu integrieren.

Vom Kardinal-von-Galen-Park soll über eine attraktive Holtwicker Promenade mit viel Grün, einer Allee und Schulhöfen als Quartiersplatz zukünftig der Bahnhof erreichbar sein: Eine moderne Mobilitätsstation mit in-

novativen Mobilitätsangeboten als Mittelpunkt eines Stadtplatzes. Auch dort bilden einladende Grün- und Freiflächen sowie neue Gebäude einen freundlichen Empfangsraum für Haltern.

Darüber hinaus wird die Recklinghäuser Straße „reanimiert“. Die alte Hauptverbindung Halterns soll zu einer attraktiven Verbindung zwischen den südlichen Stadtteilen und der Altstadt umgebaut werden. Die Bahnunterführung bildet dabei die größte Herausforderung, die es zu anzupacken gilt. Östlich, im „Rücken“ der Straße ist ein neues Stadtquartier geplant, das durch zeitgemäße, urbane Wohnformen Leben ins Zentrum und die Straße bringen soll.

An die Akteure der Stadt ergeht die Aufforderung, sich weiter gemeinsam für das Wohl einer lebendigen und liebenswerten Innenstadt zu engagieren. Es kommt jetzt darauf an, auf der Basis einer gemeinsam getragenen Zielvorstellung, das vorhandene Engagement weiter zu bündeln und zu verstetigen.

Wir wünschen der Stadt Haltern am See in den nächsten Jahren viel Erfolg bei der Umsetzung des ehrgeizigen Plans!

