INNENSTADT VREDEN

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT – FORTSCHREIBUNG

TEIL A: KONZEPT

Innenstadt Vreden | Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept – Fortschreibung

Auftraggeber:
Stadt Vreden

Bearbeitung:
pp a|s
pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Vreden

Dortmund/Vreden, Oktober 2018

Hinweis: Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z.B. Teilnehmer/In oder Teilnehmer*in, verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

Einführung
Anlass 04
Rückblick: Sechs Jahre Handlungskonzept..... 05
Integrierte Konzepte in der Stadtentwicklung 06
Aufbau..... 06
Abgrenzung des Untersuchungsraums 07

1. Bestandsanalyse
1.1 Gesamtstädtische Rahmenbedingungen 08
1.2 Stadtbild und öffentlicher Raum 10
1.3 Zentrale Nutzungen 15
1.4 Mobilität 18

2. Beteiligungsverfahren
2.1 Bisherige Beteiligungsschritte 20
2.2 Beteiligung bei Fortschreibung des ISEK 21

3. Leitbild und Entwicklungsziele
3.1 Konzeptionelles Leitbild 22
3.2 Räumliches Leitbild 22
3.3 Entwicklungsziele 22

4. Städtebaulicher Rahmenplan und Projekte
4.1 Aufbau und Übersicht 24
4.2 Innerstädtischer Handel und Dienstleistungen 26
4.3 Wohnen in der Innenstadt 27
4.4 Öffentlicher Raum und Freiraum 28
4.5 Stadtbild und Baustruktur 30
4.6 Soziale Infrastruktur 31

5. Handlungsprogramm
5.1 Zeit- und Finanzierungsplanung 32
5.2 Durchführungsempfehlungen 32
5.3 Projektkostenübersicht..... 33

Quellenverzeichnis..... **34**
Abbildungsverzeichnis..... **34**
Anhang..... **34**

Einführung

Anlass

Die Stadt Vreden übernimmt als Mittelzentrum innerhalb des Westmünsterlandes eine Vielzahl von Aufgaben für die Region. Die Innenstadt dient dabei als Handels- und Dienstleistungsschwerpunkt sowie als kulturelles und soziales Zentrum. Veränderte wirtschaftliche und demographische Rahmenbedingungen stellen auch die Vredener Innenstadt vor neue planerische Herausforderungen. Dies wird durch die Konkurrenz der zahlreichen attraktiven Handelsstandorte in den benachbarten Städten des Westmünsterlands und der niederländischen Grenzregion zusätzlich verstärkt. Vor diesem Hintergrund sind Anstrengungen zur Erhaltung, Erneuerung und Belebung der innerstädtischen Strukturen sowie ihrer Nutzungs- und Erlebnisqualitäten erforderlich.

Aus den genannten Rahmenbedingungen ergeben sich für die städtebauliche Entwicklung der Vredener Innenstadt folgenden Fragen:

- Wie kann die Stadt ihre Funktion als Mittelzentrum in der Region zukünftig besser wahrnehmen?
- Welche Perspektiven können für die Innenstadt zur Vermeidung drohender Funktionsverluste entwickelt werden?
- Wo können durch die Gestaltung öffentlicher Räume und die Lösung verkehrlicher Probleme neue Impulse zur Stärkung der Innenstadt gegeben werden?
- Wie können notwendige Erneuerungsmaßnahmen initiiert und gestaltet werden?
- Wie kann die Gestaltungsqualität von Bebauung und öffentlichen Räumen gesichert oder verbessert werden?
- Wie kann die soziale Infrastruktur erhalten, umgenutzt oder verbessert werden?
- Wie können die Aufgaben zwischen privaten Akteuren und der Stadt angemessen und gerecht verteilt werden? Wo sind dabei Kooperationen möglich und wie können diese ausgestaltet werden?

Das „Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept“ (ISEK) entwickelt umfassende Lösungsvorschläge für diese Fragestellungen und zeigt somit die Entwicklungsmöglichkeiten der Innenstadt für das kommende Jahrzehnt auf. Bei dem hier vorliegenden Konzept handelt es sich um eine Fortschreibung des „Integrierten Handlungskonzepts“ (IHK) aus dem Jahr 2012. Einige der ursprünglich vorgeschlagenen Projekte sind inzwischen bereits realisiert oder obsolet geworden und tauchen daher nicht mehr in der Fortschreibung auf. Aufgrund neuer städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten an den Rändern der Innenstadt erweitert sich der räumliche Betrachtungshorizont der Innenstadt. Der bisherige Untersuchungsbereich des Konzepts wird daher um zwei Teilgebiete erweitert. Die Analyse des ISEK basiert auf den Ergebnissen des bisherigen Konzepts und ergänzt diese um aktuelle Entwicklungen und neue Herausforderungen. Auch die Ziele und konkreten Projektvorschläge wurden aktualisiert und ergänzt. Die Erarbeitung des Konzepts erfolgte in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadtverwaltung Vreden. Es ist geplant, bei allen Maßnahmen in spätestens fünf Jahren mit der Realisierung zu beginnen.

Rückblick: Sechs Jahre Handlungskonzept

Mit dem Integrierten Handlungskonzept (IHK) wurde im Jahr 2012 erstmals ein umfassendes, themenübergreifendes Konzept zur Weiterentwicklung der Vredener Innenstadt erarbeitet. Das Konzept umfasste ein Paket an Handlungsmöglichkeiten, die letztendlich in 43 konkreten Projektvorschlägen resultierten. Sechs Jahre später lässt sich ein ausgesprochen positives Fazit ziehen: Der Großteil der vorgeschlagenen Projekte wurden inzwischen in Angriff genommen. Mit dem 2017 eröffneten Kulturhistorischen Zentrum Westmünsterland (kult) ist ein Ausstellungs- und Veranstaltungsort von überregionaler Ausstrahlung entstanden. Auch die verbindende Kulturachse sowie der Busbahnhof am Wüllener Tor wurden inzwischen fertiggestellt. Das City-Management wird seit 2014 erfolgreich betrieben und soll weiter fortgesetzt werden. Für mehrere Platz- und Straßenbereiche wurden weiterführende Planungen in Auftrag gegeben. Hier eine Gesamtübersicht aller realisierten Projekte:

- City-Management Innenstadt (ab Herbst 2017 aus Eigenmitteln finanziert)
- Veranstaltungs- / Kulturaktionen
- Haus- und Hofflächenprogramm
- Lichtkonzeption
- Entwicklung ehemaliges Modehaus Leppen
- Busbahnhof am Wüllener Tor
- Kulturhistorisches Zentrum (kult)
- Zuwegung Kulturhistorisches Zentrum und Stadteingang Süd (inkl. Neuer Vorplatz der Rundsporthalle)
- Kulturachse
- Scherenschnittmuseum „Cut Out“
- Umbau und Erweiterung Bücherei St. Georg

Insgesamt wurden zwischen 2012 und 2017 rd. 2,05 Mio. € für Projekte des Handlungskonzepts ausgegeben, der Anteil aus Mitteln der Städtebauförderung betrug dabei rd. 960.000 €. Rückblickend lässt sich feststellen, dass die Projekte der Vredener Innenstadt zu einer Aufbruchsstimmung verholfen haben und auch zu privaten Folgeinvestitionen führten. So wurden mehrere Wohn- bzw. Geschäftshäuser instandgesetzt oder neu errichtet.

Abbildung 1: Eröffnungsfeier des kult

Abbildung 2: Eingangsbereich des kult

Abbildung 3: Neuer Busbahnhof

Abbildung 4: Neuer Vorplatz der Rundsporthalle

Integrierte Konzepte in der Stadtentwicklung

Grundlegendes Merkmal integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte ist die Einbeziehung aller relevanten Fachplanungen (Städtebau, Bildung, Soziales, Kultur, Wirtschaft, Verkehr, Ökologie) sowie die Umsetzungsorientierung aller Maßnahmen. Dies bedeutet, dass ein Konzept alle Themen mit Belang für die Innenstadtentwicklung einbindet, abwägt und konkrete Projektvorschläge unter Berücksichtigung von Umsetzungshorizont und Finanzierung liefert. Grundsätzlich ist jedes integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ein informelles, also nicht direkt rechtswirksames Planungsinstrument. Es bildet jedoch die Grundlage für weitere städtebauliche Planungen wie Bebauungspläne und Ortssatzungen oder auch Objektplanungen etwa für Freianlagen oder Verkehrsanlagen. Ferner bildet es einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen. Darüber hinaus ist das Konzept gemäß den „Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008“ des Landes Nordrhein-Westfalen eine zwingend notwendige Grundlage für die Beantragung von Mitteln der Städtebauförderung.

Aufbau

Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept für die Innenstadt Vreden ist wie folgt gegliedert:

- In der *Bestandsanalyse* werden verschiedenste Themenfelder analysiert und die jeweiligen Stärken und Schwächen benannt. Hierbei werden auch die bereits umgesetzten Projekte des bisherigen Handlungskonzepts bewertet und mögliche weitere Handlungsbedarfe ermittelt.
- Es folgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse aus der *Bürger- und Akteursbeteiligung*. Die bereits im bisherigen Integrierten Handlungskonzept (IHK) beschriebenen Ergebnisse der ausführlichen Beteiligungsschritte in den Jahren 2010-2012 werden hier lediglich kurz angerissen. Die für die Fortschreibung durchgeführte Beteiligung wird hingegen ausführlicher erläutert.
- Aus der fachlichen Analyse und dem Beteiligungsprozess resultieren *Leitbild und Entwicklungsziele* für die Innenstadt Vreden.
- Aus diesen Zielen werden anschließend der *Städtebauliche Rahmenplan und Projekte* hergeleitet. Der Rahmenplan bildet das zentrale Planwerk, in dem alle einzelnen räumlichen Planungen dargestellt sind. Im Anhang zu diesem Konzept befindet sich eine Sammlung der Projektblätter, in denen Projektdetails wie Ziele, Einzelmaßnahmen, Abhängigkeiten sowie Kosten und Förderung erläutert werden.
- Das *Integrierte Handlungsprogramm* umfasst die Zeit-, Finanzierungs-, und Umsetzungsplanung mit Empfehlungen zur Finanzierung, Förderung, Zeitplanung und Kooperation und bildet den Abschluss des Konzepts.
- Das *Quellenverzeichnis* und das *Abbildungsverzeichnis* benennen die Quellen des Projekts, im *Anhang* befindet sich neben den bereits genannten Projektblättern auch der städtebauliche Rahmenplan.

Abgrenzung des Untersuchungsraums

Für die Erarbeitung jedes integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts ist ein Untersuchungsraum abzugrenzen. Dieser muss alle Teilbereiche umfassen, die für die gezielte Weiterentwicklung des Stadtzentrums bedeutend sind. Die Begriffe „Untersuchungsraum“ und „Innenstadt“ werden innerhalb des Konzepts synonym verwendet.

Der Untersuchungsraum für die Vredener Innenstadt setzt sich aus folgenden drei Teilbereichen zusammen:

- Der Kernbereich, welcher bereits im bisherigen Integrierten Handlungskonzept (IHK) untersucht wurde. Dieser umfasst die historische Altstadt, die mehrheitlich durch den Butenwall markiert wird, und den Bereich der ehemaligen Stiftsimmunität. Auch die Berkelaue, also der südlich angrenzende Grünraum von Berkel, Stadtgraben und Ausbach gehört zum Kernbereich.
- Ergänzt wird der bisherige Untersuchungsraum durch einen südöstlich liegenden Bereich entlang der Berkel. Dieser umfasst den alten Friedhof, welcher als „Garten der Ruhe“ einen wichtigen innerstädtischen Freiraum darstellt. Angrenzend befindet sich ein Bereich aus Wohngebäuden mit großen, zur Berkel orientierten Gärten, welche zukünftig durch innerstädtisches Wohnen verdichtet werden könnten. Den Abschluss der Erweiterung bildet das ehemalige St. Georg-Schulgelände, das als multifunktionales Jugendzentrum für Kinder und Jugendliche entwickelt werden soll.
- Nach Nordosten wird der Untersuchungsraum um die Parkanlagen entlang der Berkel sowie den Schulcampus mit Gymnasium und Sekundarschule erweitert.

Abbildung 5: Untersuchungsgebiet

1. Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse ist unterteilt in die Analyse der gesamtstädtischen Rahmenbedingungen sowie die Analyse des Untersuchungsraums zu den Themen Stadtbild und öffentlicher Raum, zentrale Nutzungen sowie Mobilität. Bei der Analyse wird teilweise auf bereits vorhandene Konzepte und Untersuchungen zurückgegriffen. Zu nennen sind hier insbesondere:

- Das vorhandene Integrierte Handlungskonzept zur Innenstadt (IHK 2012),
- das Innenstadtentwicklungsprojekt mit den Arbeitsgruppen Wohnen, Einkaufen, Erleben (seit 2010),
- die Planungen zum Kulturhistorischen Zentrum (seit 2010),
- das städtebauliche Werkstattverfahren zum Museumsquartier (2012),
- die städtebauliche Mehrfachbeauftragung zum Schulstandort Widukindstraße (2016),
- die städtebauliche Mehrfachbeauftragung zum Domhof (2017),
- die Untersuchung zur Umnutzung der St.Georg-Schule (2017),
- das Einzelhandelskonzept (2010) sowie weitergehende Untersuchungen zur Einzelhandelsstruktur durch die Stadt Vreden (2012 bis 2017),
- die Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Borken (2015),
- das Konzept zu den Flusslandschaften der REGIONALE 2016,
- das Kommunalprofil von IT NRW für die Gesamtstadt Vreden (2017).

1.1. Gesamtstädtische Rahmenbedingungen

Siedlungsräumliche Lage

Vreden liegt im westlichen Münsterland im Übergangsbereich von der norddeutschen Tiefebene zum Niederrhein. Aus naturräumlicher Sicht ist das Stadtgebiet den Vreden-Gronauer Niederungen zuzurechnen. Die Struktur wird wesentlich durch den Verlauf der Berkel geprägt, die das Stadtgebiet von Südosten nach Nordwesten durchfließt. Mit dem Ölbach, dem Moorbach und dem Ausbach gibt es noch weitere kleine Fließgewässer. Die Münsterländer Parklandschaft in der Umgebung Vredens ist geprägt durch Wiesen, Wälder, Felder, Heidelandschaften und Moorgebiete sowie eine flache Topografie und eine relativ geringe Siedlungsdichte.

Vreden ist gegliedert in die Kernstadt, die fünf Kirchdörfer Ammeloe, Ellewick-Crosewick, Lünten, Wennewick-Oldenkott und Zwillbrock sowie die fünf Bauerschaften Doemern, Gaxel, Großemast, Kleinemast und Köckelwick.

Deutsche Nachbargemeinden sind die Städte Ahaus (rd. 39.000 EW), Stadtlohn (rd. 20.500 EW) und Südlohn (rd. 9.000 EW). Den größten Teil der Gemeindegrenze bildet die Staatsgrenze zu den Niederlanden. Auf niederländischer Seite grenzt Vreden an die Provinz Gelderland mit den Gemeinden Winterswijk (rd. 29.000 EW), Berkelland (rd. 45.000 EW) sowie an die Provinz Overijssel mit der Gemeinde Haaksbergen (rd. 24.500 EW). Größte Stadt der überwiegend ländlich geprägten Region ist die auf der niederländischen Seite gelegene Stadt Enschede mit rd. 158.000 Einwohnern.

Abbildung 6: Lage im Kreis Borken und im Münsterland

Geschichte

Der Beginn der Vredener Stadtgeschichte lässt sich auf die ältere und mittlere vorrömische Eisenzeit datieren. Grabungen belegen, dass das Gebiet des Zwillbrocker Venns bereits vor ca. 10.000 Jahren besiedelt war. Auf dem Gebiet der heutigen Stadtbebauung reichen Bodenfunde zurück bis etwa in das 5. Jahrhundert vor Christi Geburt. Die erste urkundliche Erwähnung Vredens lässt sich aus dem Jahr 839 n.Chr. finden. Die bis dato zu den Bistümern Köln und Münster gehörende Gemeinde erhielt im 13. Jahrhundert die Stadtrechte. Der Erzbischof von Köln und der Bischof von Münster verpflichteten sich zum Ausbau und zur Befestigung der Stadt. Im 16. Jahrhundert war die Stadt von spanischen und im 19. Jahrhundert vorübergehend von französischen Truppen besetzt. Einige besondere kulturhistorische Sehenswürdigkeiten wie der Müürhahnbrunnen erinnern an die Besatzungszeiten. Zwei katastrophale Brände im 19. Jahrhundert zerstörten weite Teile der Stadt.

Im Zuge der Industrialisierung nahmen viele Industriebetriebe, insbesondere Webereien und Spinnereien, die Produktion in Vreden auf. Große Teile der Stadt und der Industrie wurden im Zweiten Weltkrieg durch Luftangriffe kurz vor Kriegsende zerstört, darunter auch die beiden wichtigen Kirchen. Die Stiftskirche wurde nach historischem Vorbild wieder aufgebaut. Die Trümmer der Pfarrkirche St. Georg wichen einem Neubau, welcher jedoch auf den Fundamenten der spätgotischen Hallenkirche steht. In der Nachkriegszeit wuchs die Stadt beständig und zählte in den 1990er Jahren erstmals 20.000 Einwohner. Im Rahmen der kommunalen Neuordnung in Nordrhein-Westfalen schlossen sich die Stadt Vreden und die Gemeinde Ammeloe am 1. Juli 1969 zur neuen Stadt Vreden zusammen.

Bevölkerungsentwicklung und -struktur

Von 2001 bis 2011 wuchs die Bevölkerungszahl Vredens um 3,3%. Diese Entwicklung setzte sich auch in den folgenden Jahren fort. Zwischen 2011 und 2015 stieg die Bevölkerung um rd. 1% an und erreichte Ende 2015 den Wert von 22.688 Einwohnern. Die Bevölkerung Vredens ist im Durchschnitt jünger als im restlichen Bundesland. Auffällig ist besonders der überdurchschnittlich hohe Anteil von Personen zwischen 6-18 Jahren. Der Anteil an Personen über 65 Jahren liegt in Vreden bei 16,8% und somit fast 4 Prozentpunkte unter dem Landesdurchschnitt von 20,6% (vgl. IT NRW 2017). Alle Erhebungen zur Bevölkerungsstruktur beziehen sich ausschließlich auf die Gesamtstadt, für die Innenstadt liegen keine gesonderten Daten vor.

Gesamtstädtische Siedlungsstruktur

Vreden weist eine für Kleinstädte typische Siedlungsstruktur auf. Um den Innenstadtkern liegt ein Ring aus Wohngebieten und vereinzelten Gewerbegebieten. Die Begrenzung zur umliegenden Landschaft wird durch eine Ringstraße gebildet. Die Wohnbebauung außerhalb der Innenstadt besteht fast ausschließlich aus freistehenden, ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern. Reihenhäuser oder Geschosswohnungsbauten finden sich nur vereinzelt. Vorherrschendes Fassadenmaterial ist der im Münsterland übliche rote Klinker.

Abbildung 7: Mittelalterliche Stadtansicht

Abbildung 8: Stadtgrundriss um 1826

1.2. Stadtbild und öffentlicher Raum

Siedlungsstruktur

Der Untersuchungsraum weist mit seiner kleinteilig gemischten Blockrandbebauung sowie den relativ engen Straßen und Gassen typische Merkmale eines historischen Stadtkerns auf. Der Marktplatz und das historische Rathaus liegen zentral. Gut ablesbar sind die bebauten Ränder der Altstadt, welche fast durchgängig durch den Butenwall, einer ehemaligen mittelalterlichen Wallanlage, begrenzt werden. Eine Besonderheit Vredens ist die Stiftsimmunität mit zwei direkt nebeneinanderliegenden Kirchen und mehreren Nebengebäuden. Das Gelände liegt an einer topografischen Bruchstelle im Südwesten der Altstadt und stellt die Öffnung der eng bebauten Siedlung zur Flusslandschaft der Berkelaue dar.

Die innerstädtischen Blöcke sind zu den Straßenseiten fast überall als geschlossene Raumkanten ausgebildet. Vereinzelt gibt es kleinere Baulücken, wie in der Twicklerstraße, der Windmühlenstraße oder am Domhof. Die einzige größere unbebaute Fläche innerhalb der Altstadt findet sich am Domhof sowie an der benachbarten Franziskanerstraße. Der gesamte Bereich wird überwiegend als Parkplatz genutzt und entspricht auch aufgrund teilweise fehlender räumlicher Fassung nicht dem altstädtischen Erscheinungsbild der restlichen Innenstadt. Auch der Stadteingang am Wüllener Tor wirkt aufgrund der fehlenden Raumkanten wenig altstadtgerecht und stellt somit keinen adäquaten Zugang zur Innenstadt dar. Mit der Berkel, dem Ausbach und dem Stadtgraben passieren drei untereinander verbundene Fließgewässer und gestaute Gräben die südliche Altstadtkante.

Gebäudestruktur

Die Gebäudestruktur ist eine Mischung aus historischer Altstadtbebauung und Nachkriegsarchitektur. Bei dem Großteil der Bausubstanz handelt es sich um zwei- bis dreigeschossige Gebäude mit Sattel-, Walm- oder Krüppelwalmdach. Einige der historischen Gebäude besitzen aufwändig verzierte Schaugiebel. Die Parzellen entlang der Straßenseiten sind relativ schmal ausgebildet, die Gebäude sind überwiegend ohne Traufgasse, sondern Hauswand an Hauswand errichtet. Nahezu alle Häuser werden zum Wohnen genutzt, entlang der Geschäftsstraßen befinden sich in den Erdgeschossen Ladenlokale. Auch in der Innenstadt ist der typische Münsterländer Klinker das vorherrschende Fassadenmaterial, vereinzelt gibt es auch verputzte Fassaden oder Elemente aus Naturstein. Am Domhof, an der Wessendorfer Straße und an der Twicklerstraße gibt es einzelne Neubauten aus den 1980er- und 1990er- Jahren mit großflächigen Handels- und Dienstleistungsnutzungen, welche sich architektonisch in die Umgebung einfügen. Die in den 1960er- und 1970er- Jahren errichteten Flachdachbauten am Wüllener Tor und am Windmühlentor stellen hingegen einen Kontrast zur umliegenden Bebauung dar.

Von besonderer Bedeutung für das Ortsbild sind in erster Linie die beiden Kirchen der Stiftsimmunität, die Pfarrkirche St. Georg sowie die Stiftskirche St. Felicitas. Direkt angrenzend wurde mit dem kult ein stadtbildprägender Neubau geschaffen, welcher die ortstypischen Dachformen und Fassadenmaterialien neu interpretiert. Auch das Bauensemble am Marktplatz mit dem historischen Rathaus und den nördlichen hiervon gelegenen Giebelhäusern ist prägend für die Innenstadt. Ein weiteres herausragendes Gebäude ist die alte fürstbischöfliche Burg am Nordrand der Innenstadt, in der sich heute das Rathaus befindet.

Die innerstädtischen Gebäude sind überwiegend in einem guten baulichen Zustand. Eine echte „Bauruine“ gibt es lediglich im Kreuzungsbereich Domhof / Klosterstraße. Vereinzelt finden sich allerdings Fassaden mit unpassenden Materialien oder Erneuerungsbedarf. Dieser Bedarf ist bei Gebäuden an exponierten städtebaulichen Lagen, wie bspw. beim Bauensemble an der Nordseite des Markts, besonders hoch. Im Rahmen des „Haus- und Hofflächenprogramms“ konnten in den letzten Jahren bereits mehrere Fassaden aufgewertet werden.

Öffentlicher Raum

Das heutige Straßensystem der Altstadt entspricht bis auf kleinere Begradigungen oder Verbreiterungen dem historisch gewachsenen System (siehe Abb. 8: Stadtgrundriss um 1826) und besitzt einen kleinstädtischen Charakter. Große Teile des öffentlichen Raums wurden im Zuge der Ortskernsanierung Ende der 1970er Jahre umgestaltet. Prägend für diese Bereiche sind der rotbraune Bodenbelag mit teilweise grafischem Ornament sowie eine niveaugleiche Ausführung ohne Bordsteine. Die Straßen sind überwiegend als Mischverkehrsfläche angelegt, eine Markierung von Fahrbahnen oder Gehwegen ist nicht vorhanden. Die Ornamentik beeinträchtigt an mehreren Stellen die Orientierung im Straßenraum. Einzelne Straßenabschnitte innerhalb der Innenstadt sind auch in anderen Materialien (z.B. graues Pflaster, Kopfsteinpflaster oder Asphalt) ausgeführt. Ein vorrangiger Handlungsbedarf bei der Erneuerung des öffentlichen Raums besteht im Bereich Domhof und Umgebung, der Twicklerstraße, dem Bereich Windmühlenstraße / Königstraße/ Aechterhook, dem Bereich südlicher Stadteingang / ehemaliger Busbahnhof sowie dem Rathausumfeld mit der Alstätter Straße. Auch die Fußgängerzone zeigt beim Mobiliar und beim Pflaster Erneuerungsbedarf.

Die neue Kulturachse zwischen Rathaus und kult sowie der westliche Teil des Marktplatzes wurden im Rahmen des bisherigen Integrierten Handlungskonzepts (IHK) bereits neu gestaltet und deutlich aufgewertet. Auch der öffentliche Raum am Wüllener Tor hat durch den neuen Busbahnhof an Attraktivität gewonnen. Mit dem neuen Vorplatz der Rundsporthalle wurde die südwestliche Zugangssituation zur Innenstadt deutlich verbessert. Die Neugestaltung des öffentlichen Raums am Domhof, am südlichen Stadteingang sowie im Bereich Berkelplatz / Berkelbalkon befinden sich bereits in der konkreten Planung. Die Planung für die Erneuerung von Windmühlenstraße/ Königstraße/ Aechterhook ist abgeschlossen, hier ist 2018 mit dem Bau begonnen worden.

Abbildung 9: Altstadttypische Bebauung

Abbildung 10: Bauensemble nördlicher Markt

Abbildung 11: Stadteingang Wüllener Tor

Abbildung 12: Typische Straßenpflasterung (Twicklerstraße)

Grün und Freiraum

Innerhalb der Altstadt gibt es mit der Freifläche im Bereich der Stiftsimmunität lediglich eine größere Grünanlage. Die Fläche befindet sich im Besitz der Kirche und eignet sich nur bedingt für die Nutzung durch Anwohner.

Direkt südlich grenzt die bereits beschriebene Flusslandschaft der Berkelaue mit ihren großzügigen Grünanlagen an. Ein Teilbereich dieses Bereichs wird als Freiluftmuseum (Museum Früchtinghof) genutzt und umfasst wiedererrichtete bäuerliche Fachwerkgebäude. Der Bereich ist frei zugänglich und fügt sich auf homogene Art in die öffentlichen Grünflächen ein. Die Flusslandschaft (Berkel, Ausbach, Stadtgraben) und die Grünflächen besitzen im Zusammenspiel mit der etwas höher gelegenen Stiftsimmunität große identifikative Freiraumpotenziale, die durch neue Wegeverbindungen zur Innenstadt besser genutzt werden könnten. Insbesondere der prägnante Bereich um das Wasserkraftwerk mit Blick auf den Fluss und die Kirchen bietet gute Möglichkeiten der Inszenierung. Die Gestaltung von Berkelplatz und Berkelbalkon befinden sich in der konkreten Planung. Der weiter westlich liegende Bereich der Berkelaue ist attraktiv gestaltet und wird als Stadtpark bezeichnet. Aktuell wird eine Konzeption zur Weiterentwicklung des Parks erarbeitet, welche z.B. eine Nutzung für Feste und Veranstaltungen ermöglichen soll. Der ehemalige Friedhof östlich des Altstadtkerns bietet das Potenzial, zukünftig eine hochwertige innerstädtische Grünanlage zu bilden. Mit den Planungen zum „Garten der Ruhe“ liegt ein entsprechendes Konzept vor, das sich bereits in der Umsetzung befindet.

Gestaltungsleitlinien

Außer den Festsetzungen innerhalb der Bebauungspläne und den Hinweisen im „Fassadenkompass“ des Haus- und Hofflächenprogramms gibt es für das Untersuchungsgebiet aktuell keine Vorgaben zur Gestaltung von privaten Gebäuden, Fassaden und Freiflächen.

Abbildung 13: Berkelaue und Freiluftmuseum

Abbildung 14: Ehemaliger Friedhof

Abbildung 15: Stadtpark

Abbildung 16: Analyse Stadtbild

Abbildung 17: Analyse Öffentlicher Raum

1.3 Zentrale Nutzungen

Öffentliche und kulturelle Einrichtungen

Die wichtigste öffentliche Einrichtung im Untersuchungsbereich ist das Rathaus an der Burgstraße, das als Schwerpunkt der Stadtverwaltung fungiert. Die öffentliche Bücherei Vreden, die gemeinsam mit der katholischen Kirchengemeinde unterhalten wird, liegt auf dem Eckgrundstück Kirchplatz/Gasthausstraße. Am Marktplatz befinden sich die Polizeiwache und das Scherenschnittmuseum. Der katholische Kindergarten liegt im Bereich der Stiftsimmunität. Mit dem Kulturhistorischen Zentrum Westmünsterland (kult) verfügt Vreden über ein Museum von überregionaler Bedeutung. Etwas außerhalb der Altstadt befindet sich Richtung Süden das ehemalige St. Georg-Schulgelände, das als multifunktionales Jugendzentrum für Kinder und Jugendliche entwickelt werden soll. Der Schulcampus im Nordosten des Untersuchungsraums beinhaltet das Gymnasium und die Sekundarschule. Innerhalb des Gymnasiums liegt der öffentlich genutzte Theater- und Konzertsaal, welcher als zentraler Veranstaltungs- und Versammlungsort für ganz Vreden dient.

Handel

Der innerstädtische Einzelhandel hat eine große Bedeutung für Vreden und den umliegenden Einzugsbereich. Bei der Bestandserhebung der CIMA im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts im Jahre 2010 wurden folgende Aussagen getroffen:

- Mit 17,4 Mio. € entfallen 42,8 % des innerstädtischen Umsatzvolumens auf die Hauptwarengruppe des ‚Periodischen Bedarfs'. Dieser vergleichsweise überdurchschnittlich hohe Umsatzanteil fußt auf dem Apothekenbesatz, dem etablierten Drogeriefachmarkt ROSSMANN sowie dem K&K Verbrauchermarkt und ergänzendem Ladenhandwerk.
- Mit 3.750 m² Verkaufsfläche erreicht der Vredener Einzelhandel im Segment „Bekleidung, Wäsche", dem innerstädtischen Leitsortiment, zwar einen zufriedenstellenden Verkaufsflächenanteil, die innerstädtische Kaufkraftbindung ist jedoch eher mäßig ausgeprägt.
- In den weiteren Segmenten des „Persönlichen Bedarfs" hat der Vredener Einzelhandel bezogen auf den innerstädtischen Einzelhandel insgesamt mit jeweils 14,5 % der Verkaufsflächen und des Umsatzvolumens eine gute Position. Dies gilt insbesondere mit Blick auf das Segment Schuhe.
- In der Warengruppe „Medien und Technik" realisiert der innerstädtische Einzelhandel in Vreden lediglich einen Verkaufsflächenanteil von 6,9 % und einen Umsatzanteil von 7,1 %. Während das Segment ‚Bücher, Schreibwaren' gut bedient ist, ist das Segment „Elektrogeräte, Unterhaltungselektronik, Foto, PC" durchaus ausbaubar.
- Auch im Segment „Sport" liegt ein sehr gutes Angebot vor.

Der überwiegend mittelständische und kleinflächig strukturierte Handel erstreckt sich über einen relativ weitläufigen, radial vom Markt ausgehenden Haupteinkaufsbereich. Der Markt, die Wessendorfer Straße, die Wassermühlenstraße und die Wüllener Straße bis zur Einmündung der Straße „Zur Synagoge" bilden dabei den Hauptfrequenzbereich. Neben- und Streulagen sind die Wüllener Straße östlich der Straße „Zur Synagoge" sowie Klühnmarkt, Twicklerstraße, Windmühlenstraße, Neustraße, Burgstraße, Königstraße, Achterhoek, Butenwall, Gartenstraße und Freiheit. Die Bestandserhebungen der CIMA werden durch die Stadt und das Citymanagement regelmäßig aktualisiert. Gemäß der Erhebung aus Oktober 2018 gibt es in der Innenstadt im Erdgeschoss 190 Ladenlokale oder öffentlich zugängliche Nutzungen. 58 der 190 Ladenlokale werden vom Einzelhandel genutzt, weitere 90 durch Dienstleistungsbetriebe und Gastronomie sowie 13 durch öffentliche Einrichtungen. 29 Ladenlokale stehen leer, dies entspricht einer relativ hohen Leestandsquote von 15%. Auffällig ist dabei der hohe Leerstand in der Fußgängerzone und nördlich des Markts. Die Situation wirkt sich im erheblichen Maße negativ auf die Attraktivität Vredens als Einkaufsstandort aus. Die Vermeidung einer Negativspirale aus steigendem Leerstand und abnehmender Attraktivität ist daher von zentraler Bedeutung für die Innenstadt.

Abbildung 18: Analyse Nutzungen

Wohnen

Neben seiner Funktion als Verwaltungs-, Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomiestandort ist die Innenstadt auch ein wichtiger Wohnstandort für die Gesamtstadt. Innerhalb des Untersuchungsraums gibt es viele reine Wohngebäude, auch in den Geschäftshäusern werden die Obergeschosse überwiegend zum Wohnen genutzt. Durch das Angebot an Handels- und Dienstleistungsbetrieben, den kulturellen und sozialen Einrichtungen sowie der guten ÖPNV-Anbindung ist die Innenstadt – insbesondere für Senioren, Singles sowie Paare ohne Kinder – ein attraktiver Wohnstandort. Zwar verfügen die meisten Wohngebäude über vergleichsweise kleine private Grün- und Freiflächen, dies ist für historische Innenstädte aber durchaus üblich. Das Wohnumfeld innerhalb des Untersuchungsgebiets stellt sich überwiegend positiv dar. Die Gestaltung der Straßen als verkehrsberuhigte Mischverkehrsflächen sorgt für eine hohe Wohnqualität in den Straßen. Der südliche Bereich der Innenstadt hat durch die kurzen Wege zur Berkelaue einen guten Zugang zu öffentlichen Grün- und Spielflächen. Im nördlichen Bereich der Innenstadt ist das Angebot an Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum hingegen ausbaubar.

Innerhalb der letzten Jahre hat es in der Vredener Innenstadt bezüglich des Wohnungsangebots nur relativ wenige Entwicklungen gegeben. Aktuell werden an der Windmühlenstraße und am Butenwall Gebäude mit Wohnnutzung neu gebaut. Eine weitere Wohnanlage mit drei Mehrfamilienhäusern ist auf einer Brachfläche am Butenwall in Planung. Aufgrund der relativ geringen Flächenreserven wird sich die Entwicklung des Wohnangebots auch in Zukunft überwiegend auf vereinzelte Nachverdichtungen sowie die Sanierung des Bestands konzentrieren. Ein denkbares Flächenpotenzial mit hoher Attraktivität befindet sich auf der Berkelinsel, hierfür müsste jedoch eine gewerbliche Nutzung im Hinterhof aufgegeben werden. Im südöstlichen Abschnitt der Berkelaue gibt es mehrere Grundstücke mit direktem Flusszugang und sehr großer Grundstückstiefe, hier ist eine Nachverdichtung denkbar.

Abbildung 19: Innerstädtisches Wohnen

Abbildung 20: Wohnneubau am Butenwall

Abbildung 21: Potenzialfläche Butenwall

1.4. Mobilität

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Stadt Vreden bildet einen wichtigen Knotenpunkt im regionalen Straßenverkehrsnetz des westlichen Münsterlandes und der angrenzenden niederländischen Provinz Gelderland. Die ursprünglich von Ost nach West durch das Zentrum verlaufenden Landesstraßen L608, L560 und L572 und die ebenfalls ursprünglich den Ortskern kreuzenden Kreisstraßen K24 und K16 sind inzwischen durch ein Ringstraßensystem leistungsstark miteinander verbunden. Über die im Osten Vredens verlaufende B70 bestehen Verbindungen zu zahlreichen Umlandgemeinden wie Borken oder Gronau sowie niederländischen Städten wie Enschede. Die nächsten Anschlüsse an das Autobahnnetz stellen die Auffahrten Legden / Ahaus sowie Gescher / Coesfeld an der A 31 dar. Innerhalb der Innenstadt sind die meisten Straßen als verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen, vereinzelt gibt es Einbahnstraßen. Die Wüllener Straße sowie die Wassermühlenstraße bilden die Fußgängerzone Vredens und sind somit nur für den Anlieferungsverkehr zugänglich. Im Rahmen des alten Integrierten Handlungskonzept (IHK) wurde die Verkehrsführung im Bereich Stiftsimmunität und Markt verändert, hierdurch konnten die dortigen Verkehrsprobleme deutlich reduziert werden.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen acht größere, öffentlich zugängliche Parkplatzanlagen, die überwiegend Besuchern dienen, aber auch durch Bewohner und Beschäftigte aus der Innenstadt genutzt werden. Insgesamt umfassen die Anlagen rd. 600 Parkplätze. Darüber hinaus existiert eine Vielzahl an straßenbegleitenden Parkplätzen. Insgesamt verfügt die Innenstadt über ein ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten, die Ausschilderung ist allerdings lückenhaft und könnte durch eine einheitliche Beschilderung an wichtigen Punkten im Stadtraum verbessert werden. Im Bereich Domhof / Franziskanerstraße beeinträchtigen die große Anzahl und die Anordnung der Parkplätze das städtebauliche Erscheinungsbild und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer. Hier ist eine Optimierung des Parkens erforderlich. Bei zukünftigen Planungen im öffentlichen Raum sollten fortschrittliche Mobilitätsformen wie Carsharing und Elektromobilität berücksichtigt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Den zentralen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr stellt der neu errichtete Busbahnhof am Wüllener Tor dar. Vom Busbahnhof bestehen Verbindungen in die umliegenden Ortsteile sowie die Nachbargemeinden Ahaus, Stadtlohn, Südlohn und Winterswijk. Der nächstgelegene Zugang zum Schienennetz der Deutschen Bahn befindet sich im 15 km entfernten Ahaus. Im 11 km entfernten Winterswijk besteht ein Zugang zum niederländischen Bahnnetz. Gemäß der Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Borken spielt der ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl mit 4% nur eine geringe Rolle. Der geringe Anteil lässt sich auf verschiedene Faktoren, wie die Randlage im Münsterland, die geringe Siedlungsdichte und den hohen Radverkehrsanteil zurückführen. Ein Handlungsbedarf für die Innenstadtentwicklung ist daher nicht gegeben.

Radverkehr

Das Radwegesystem setzt sich im Stadtgebiet Vredens aus den straßenbegleitenden Radwegen für den Alltagsverkehr und den eher touristisch genutzten Radwanderwegen bzw. Radfernwegen zusammen. Durch die Vredener Innenstadt verläuft die 100-Schlösser-Route, von hier aus besteht eine Verbindung zum Westfalen-Radweg R1, der Radwegverbindung zwischen Corveyer Land (Weser), Lipperland, Münsterland und den Niederlanden. Insgesamt stellt das engmaschige Radwegesystem eine ausgezeichnete Verbindung zwischen dem Stadtkern und den Sehenswürdigkeiten im gesamten Stadtgebiet her. Die Innenstadt ist aufgrund der überwiegenden barrierefreien Gestaltung des Straßenraums sehr fahrradfreundlich. Alle Straßen sind für den Radverkehr frei zugänglich, auch die Fußgängerzone ist für Fahrradfahrer geöffnet. Traditionell besitzt das Fahrrad im Münsterland eine große Bedeutung für den Nahverkehr. In der Mobilitätsuntersuchung für den Kreis Borken wurde im Jahr 2015 ein Radverkehrsanteil von 32% ermittelt.

Dieser Wert liegt deutlich über den Anteilen am Verkehrsmix in Nordrhein-Westfalen und Deutschland. Aufgrund der guten Ausgangssituation müssen in der Vredener Innenstadt bezüglich des Radverkehrs keine grundsätzlichen Veränderungen vorgenommen werden.

Eine sinnvolle Ergänzung des innerstädtischen Wegenetzes wäre eine Weiterführung des berkelbegleitenden Fuß- und Radwegs Richtung Südosten. Hiermit könnte für Touristen und Anwohner eine kurze Verbindung zum Berkelsee sowie den südöstlichen Wohngebieten geschaffen werden. Die Kreuzung Schulstraße / Widukindstraße ist zu Schulzeiten deutlich überlastet, eine neue Brückenverbindung über die Berkel zum Schulcampus könnte diese Situation entschärfen. Bei allen zukünftigen Planungen von Straßen und Plätzen ist auf eine geeignete Anzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie auf Ladestationen für E-Bikes zu achten.

Fußverkehr, Barrierefreiheit

Die Straßen innerhalb des Untersuchungsgebiets sind überwiegend als niveaugleiche, gepflasterte verkehrsberuhigte Zonen ohne Trennung der Verkehrsarten angelegt. Durch die niveaugleiche Gestaltung ist die Innenstadt nahezu überall barrierefrei zugänglich. Die bereits erwähnte mangelnde optische Aufteilung des Straßenraums führt jedoch an vereinzelten Stellen zu Konflikten zwischen Autofahrern und Fußgängern; insbesondere für Kinder stellt die Gestaltung ein Sicherheitsrisiko dar. Auch für die Außengastronomie ist die Straßenraumgestaltung problematisch, da ihr keine genauen Zonen zugeordnet sind. Bei allen zukünftigen Planungen von Straßen und Plätzen sollte auf eine leichtere Ablesbarkeit der Bereiche für fahrenden Verkehr, ruhenden Verkehr, Fußgänger und Außengastronomie geachtet werden. Neben den Straßen existieren innerhalb des Untersuchungsgebiets noch einzelne öffentliche Fußwege, insbesondere im Bereich der Berkelaue. Insgesamt verfügt die Innenstadt über ein dichtes Netz an gut ausgebauten Fußwegen.

Abbildung 22: Fußgängerzone

Abbildung 23: Markt und Fußgängerzone

Abbildung 24: Fahrradständer am Busbahnhof

Abbildung 25: Parkplatz an Rundsporthalle

2. Beteiligungsverfahren

2.1 Bisherige Beteiligungsschritte

Die politischen, sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen zukünftiger Stadtentwicklung erfordern ein strategisches Vorgehen mit Beteiligung aller Akteure. Die umfangreiche Beteiligung der Bürger hat in der jüngeren Vergangenheit an Bedeutung gewonnen und gehört bei Planungsaufgaben inzwischen zur Regel. Durch die frühzeitige Einbeziehung der Bürger in Planungsprozesse können die Entwürfe besser auf die Bedürfnisse der direkt Betroffenen zugeschnitten werden. So lassen sich die Identifikation und Zufriedenheit mit der Gemeinde stärken und gleichzeitig spätere Konflikte bei der Umsetzung der Planungen verringern. Beteiligungsverfahren können und sollen darüber hinaus auch das Bewusstsein der Bürger für die Entwicklung ihrer Gemeinde schärfen und somit eine Teilnahme fördern, die über den Zeitraum der Konzepterstellung hinaus geht.

Bereits im Vorfeld des bisherigen Integrierten Handlungskonzepts wurde zwischen 2010 und 2012 ein Innenstadtprozess mit Arbeitskreisen zu den Themen Wohnen, Einkaufen und Erleben initiiert, an dem Bürger und Innenstadtakteure teilnahmen. Im Rahmen der Erstellung des Integrierten Handlungskonzepts wurde darüber hinaus am 11.09.2012 eine öffentlich zugängliche Stadtwerkstatt durchgeführt, bei die Teilnehmer über die zukünftige Entwicklung der Innenstadt diskutieren konnten. Die in Rahmen des Innenstadtprozesses und der Stadtwerkstatt erarbeiteten Stärken und Schwächen der Innenstadt sind nachfolgend aufgeführt:

STÄRKEN:
- Stadtbild der Innenstadt
- Stiftsimmunität
- Stadtnahe Park- und Grünflächen
- Flüsse Berkel und Ausbach
- Bauernhofanlage im Stadtpark / Berkelaue
- Fahrradfreundlichkeit
- Wertvolle Kulturzeugnisse
- Anzahl der Parkplätze
- Gute Grundversorgung
- Soziale Infrastruktur
- Miteinander von Alt und Jung
- Vredener Kirmes

DEFIZITE:
- Fehlende Attraktivität und Angebot des Einzelhandels
- Mangelnde Orientierung im Stadtraum
- Leerstände und Baulücken
- Fehlendes Angebot an gutem Wohnraum
- Fehlendes Angebot an gehobener Gastronomie
- Mangelnde KFZ-Tauglichkeit im Hinblick auf die Verkehrsführung
- Gestaltung der Stadteingänge

2.2 Beteiligung bei Fortschreibung des ISEK

Für die Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts wurde eine erneute Beteiligung durchgeführt. Aufgrund der kurzen zeitlichen Distanz zu den bereits erwähnten umfangreichen Beteiligungsprozessen wurde davon ausgegangen, dass grundlegende Ergebnisse weiterhin Bestand haben. Für die hier vorliegende Fortschreibung wurde daher ein deutlich schlankeres Verfahren gewählt. Zur Information über den aktuellen Planungsstand fand am 16.11.2017 eine Bürgerinformationsveranstaltung im Vredener Ratssaal statt. Dabei wurden der Überarbeitungstand der bereits vorhandenen Projekte sowie die Ideen für neue Projekte vorgestellt und im Anschluss mit den rd. 40 interessierten Teilnehmern diskutiert. Grundsätzlich wurden die Vorgehensweise der Stadt und die vorgestellten Projekte von der Mehrheit begrüßt, zu einzelnen Punkten gab es aber auch Kritik oder Verbesserungsvorschläge. So wurde beispielsweise kritisiert, dass die bereits realisierten Projekte zu keiner wesentlichen Verbesserung des innerstädtischen Einzelhandels geführt haben. Aus diesem Grund soll die vorgeschlagene Förderung des Umbaus von Ladenlokalen vorgezogen werden. Die Notwendigkeit einer Straßenerneuerung in der Twicklerstraße wurde hingegen bezweifelt. Bei der Planung für den Domhof wurde der Erhalt möglichst vieler Parkplätze angemahnt. Weiterhin wurde gefordert, die Probleme beim Schulverkehr im Bereich Widukindstraße / Schulstraße zu lösen.

Der aktuelle Planungsstand wurde darüber hinaus auf die Internetseite der Stadt hochgeladen, schriftliche Stellungnahmen per Mail wurden bis Ende November 2017 gesammelt. Die Stellungnahmen betrafen überwiegend Details zu einzelnen Projekten, wie dem Domhof oder dem Markt. Alle Hinweise bzw. Vorschläge aus der Informationsveranstaltung sowie den schriftlichen Stellungnahmen wurden im weiteren Verfahren abgewogen und berücksichtigt.

Abbildung 26: Bürgerinformationsveranstaltung

3. Leitbild und Entwicklungsziele

3.1 Konzeptionelles Leitbild

Die Analyse der Vredener Innenstadt zeigt neben zahlreichen Stärken und Potenzialen auch einige Defizite. Mängel im Stadtbild, in der Gestaltung des öffentlichen Raums, Schwächen bei der Qualität des Freiraums und Leerstände in der Fußgängerzone verdeutlichen: die Vredener Innenstadt muss ihre Chancen nutzen, um für Bewohner und Besucher anziehend zu bleiben. Dies kann durch die Nutzung und Weiterentwicklung der vorhandenen Stärken gelingen. Im bisherigen Integrierten Handlungskonzept wurde der „Vredener Dreiklang", bestehend aus dem Zentrum, dem KulturQuartier und der Berkelaue, entwickelt. Das Kulturquartier mit kult, Bibliothek, Scherenschnittmuseum und der Stiftsimmunität ist inzwischen realisiert und mit Berkelaue und Altstadt verknüpft. In Zukunft sollen die drei Gebiete des „Dreiklangs" weiter gestärkt werden. Die Ergänzungsbereiche sollen zukünftig in die Berkelaue integriert und besser mit dem Altstadtkern verknüpft werden.

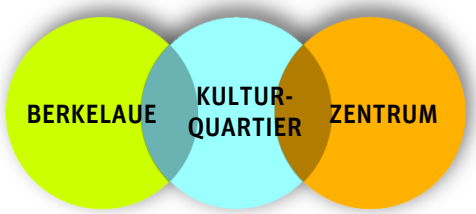

Abbildung 27: „Vredener Dreiklang"

3.2 Räumliches Leitbild

Das räumliche Leitbild beschreibt den Idealzustand, der bei der zukünftigen Entwicklung der Vredener Innenstadt angestrebt wird. Eine wichtige Aufgabe wird es sein, die Fußgängerzone und den zentral gelegenen Markt funktional und gestalterisch zu stärken und so als attraktive Hauptlage mit geringem Leerstand zu etablieren. Um dies zu erreichen, muss der Einzelhandel langfristig aus den restlichen Bereichen der Innenstadt in die Hauptlage wandern. Die Nebenlagen sollen daher zukünftig nicht mehr primär für Einzelhandel zur Verfügung stehen, sondern die ergänzenden Funktionen (Dienstleistungen, Gastronomie) beinhalten. Schwerpunkte der Gastronomie sind dabei Twicklerstraße, Achterhoek, Markt und Domhof. Die restlichen Straßen sollen in Zukunft als reine Wohnstraßen dienen. Die Berkelaue wird funktional und gestalterisch aufgewertet und dient verstärkt der Verbindung von Zentrum und der restlichen Stadt, insbesondere den Ergänzungsbereichen. Die Kulturachse bildet eine attraktive Verbindung zwischen Markt, Kulturquartier und Berkelaue.

3.3 Entwicklungsziele

Aus der Analyse und dem Beteiligungsverfahren wurden folgende Entwicklungsziele abgeleitet:

Öffentlicher Raum und Freiraum

- Verbesserung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität von öffentlichen Straßen, Plätzen und Wegen
- Stärkere Verknüpfung zwischen Altstadtkern und Berkelaue
- Gestalterische und funktionale Aufwertung des Freiraums

Stadtbild und Baustruktur

- Bewahrung und Wiederherstellung historischer Fassaden und Bausubstanz
- Bessere Ablesbarkeit der Stadteingänge

Wohnen und Einkaufen

- Weiterführung einer zentralen Koordination für die Handels- und Innenstadtentwicklung
- Verbesserung und Konzentration des Einzelhandels- und Gastronomieangebots
- Beseitigung und Zwischennutzung von Leerständen
- Stärkung von Fußgängerzone/Markt als Hauptlage, Reduzierung des Einzelhandelsangebots im Rest der Altstadt
- Nutzung von Potenzialflächen
- Verbesserung des innerstädtischen Wohnungsangebots und des Wohnumfelds

Soziale Infrastruktur

- Stärkung des innerstädtischen Kulturangebots
- Aufwertung, Ausbau oder Umnutzung von sozialer Infrastruktur (insbesondere Bildungsstandorte)

Abbildung 28: Räumliches Leitbild

4. Städtebaulicher Rahmenplan und Projekte

4.1 Aufbau und Übersicht

Aus den vorangegangenen Zielen ergibt sich eine Vielzahl von Projekten, die zur Aufwertung und Entwicklung der Innenstadt beitragen sollen. Die Projekte zeichnen sich durch eine gute Umsetzbarkeit, vertretbare Einzelinvestitionen sowie überschaubare Folgekosten aus. In der Regel setzen sich die Projekte aus einem Bündel verschiedener Maßnahmen zusammen. Im folgenden Unterkapitel werden die Projekte, nach Handlungsfeldern geordnet, erläutert. Dabei können und sollen sich Projekte und Themensetzung durchaus überschneiden und verzahnen. Ein Einzelprojekt kann somit positive Auswirkungen auf mehrere Handlungsfelder haben.
Für die Vredener Innenstadt ergeben sich fünf Handlungsfelder:

- Innerstädtischer Handel / Dienstleistungen
- Wohnen in der Innenstadt
- Öffentlicher Raum und Freiraum
- Stadtbild und Baustruktur
- Soziale Infrastruktur

Zusätzlich zur textlichen Beschreibung werden alle Projekte in einem einheitlichen Projektblatt dargestellt, um eine Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit der Projekte zu wahren. Die im Anhang liegenden Projektblätter enthalten folgende Angaben:

- Die *Projektart* stellt dar, ob es sich um Baumaßnahmen oder „weiche" Maßnahmen (Planung, Steuerung, Organisation, Moderation, etc.) handelt.
- Unter *Handlungsfelder* werden die vom Projekt beeinflussten Handlungsfelder genannt.
- Der Punkt *Ziele* gibt an, welche Entwicklungsziele mit dem Projekt verfolgt werden.
- Unter *Merkmale* werden die einzelnen Maßnahmen sowie die Merkmale des Projekts detaillierter erläutert.
- Der Punkt *Voraussetzungen, Abhängigkeiten* stellt besonderen Umstände dar, die das Projekt beeinflussen können. Dies können beispielsweise die Abhängigkeit von Grundstückseigentümern bzw. Investoren oder vorausgehende Planungsprozesse sein.
- Unter *Eigentümer* werden der oder die Eigentümer der betroffenen Flächen angegeben.
- Unter *Maßnahmenträger* werden alle Institutionen angegeben, die bei der Realisierung des Projekts beteiligt werden sollen.
- Unter *Finanzierung* werden alle Institutionen angegeben, die zur Finanzierung des Projekts beitragen sollen.
- Der *Realisierungszeitraum* benennt den Zeitraum, in der die Maßnahme idealerweise durchgeführt werden soll.
- Der Punkt *Kosten* enthält verschiedene Angaben zu den geschätzten Kosten für die öffentliche Hand. Es wird zwischen Gesamtkosten, förderungsfähigen Kosten (zuwendungsfähige Ausgaben), der Höhe der Förderung und dem Eigenanteil der Stadt unterschieden. Die Kosten für Private (z.B. private Neubau- oder Umbaumaßnahmen) werden nicht ermittelt.
- Der Punkt *Förderungsstaus* gibt an, ob das Projekt bereits bewilligt wird wurde, oder ob eine Förderung beantragt werden soll.

Insgesamt gibt es 34 Projekte, zusätzlich werden sieben „Ausblickprojekte" vorgeschlagen. Hierbei handelt es sich um weitere Ideen zur Verbesserung der Innenstadt, die jedoch aus zeitlichen oder finanziellen Gründen nicht in den kommenden Jahren umgesetzt werden können. Die Ausblickprojekte tauchen aus diesem Grund auch in nicht in der Gesamtkalkulation oder dem Förderantrag auf. Die Karte auf der folgenden Seite gibt einen Überblick über alle räumlich verortbaren Projekte. Auf dem Plan und auf den Projektblättern werden die Projektarten farblich unterschieden. Schwarz sind bereits vorhandene, weitergeführte Projekte aus dem IHK 2012. Neue Projekte sowie die Ausblickprojekte sind rot gefärbt.

Abbildung 29: Übersicht mit vorhandenen Projekten (schwarz), neuen Projekten und Ausblickprojekten (rot)

4.2 Innerstädtischer Handel und Dienstleistungen

Um sich gegen die starke Konkurrenz der Nachbargemeinden zu behaupten, muss die Innenstadt als Einkaufsstandort gestärkt werden. Das seit 2014 bestehende Citymanagement hat sich als zentraler Akteur bewährt und soll als Projekt 01 in Zukunft fortgeführt werden. Auch die finanzielle Unterstützung von Veranstaltungen und Kulturaktionen durch einen Verfügungsfonds dient der Innenstadt und wird als Projekt 02 fortgesetzt. Um die Wegeführung zwischen den wichtigen Zielen der Altstadt und den innerstädtischen Parkplätzen zu verbessern, soll zukünftig ein Besucherleitsystem in Form von Schildern errichtet werden (Projekt 07). Weiterhin ist vorgesehen, das Angebot an modernen Ladenlokalen mit nachfragegerechten Zuschnitten in geringem Umfang zu erweitern. Dies kann insbesondere in den Erdgeschossen der geplanten Neubauten um den Domhof, am Markt sowie an der Bremer Straße / Franziskanerstraße (Projekte 11, 12, 13, 14) geschehen.

Langfristig soll sich der Handelsbesatz der Innenstadt – wie im räumlichen Leitbild vorgesehen – auf die Hauptlage (Fußgängerzone und Markt) konzentrieren. Die Nebenlagen mit Domhof, Twicklerstraße und Aechterhook sollen hingegen primär für Dienstleistungen und Gastronomie genutzt werden. Alle weiteren Straßen sollen zukünftig als reine Wohnstraßen dienen. Um die Verwirklichung des räumlichen Leitbilds zu unterstützen, soll der Umbau leer stehender Ladenlokale zu Wohnungen sowie die Zusammenlegung von Ladenlokalen zu besser vermietbaren Einheiten durch ein Umbauprogramm gefördert werden (Projekt 08).

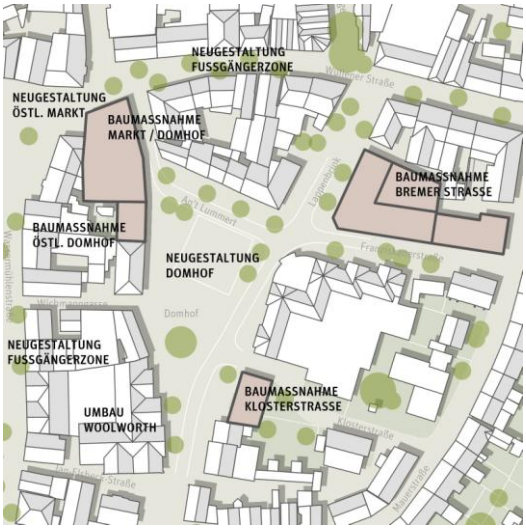

Abbildung 30: Baumaßnahmen am Domhof

Abbildung 31: Innerstädtische Veranstaltung

4.3 Wohnen in der Innenstadt

Innerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es mehrere Stellen, die sich für eine Nachverdichtung des Wohnbaubestands eignen. Im Norden der Innenstadt bietet sich insbesondere die private Parkplatzfläche zwischen Windmühlenstraße und Schlupstraße an (Projekt 16). Im Osten der Innenstadt sieht das Ergebnis des Qualifizierungsverfahrens Domhof/südöstliche Innenstadt eine Umnutzung der oberen Etagen des Woolworth-Gebäudes zu Wohnungen vor (Projekt 15). Auch die vorgesehenen neuen Geschäftsgebäude rund um den Domhof (Projekte 11, 12, 13, 14) sollen in den Obergeschossen zum Wohnen genutzt werden. Weitere Potenziale gibt es am Rand der Innenstadt. Dies umfasst sowohl die Parkplatzfläche am Wüllener Tor (Projekt 19), eine benachbarte Fläche an der Wüllener Straße (Projekt 20) sowie eine gewerbliche Fläche auf der Berkelinsel, die perspektivisch als Standort für Stadtvillen oder die Erweiterung für das benachbarte Seniorenwohnheim genutzt werden kann (Projekt 22). Für eine Brachfläche am östlichen Butenwall gibt es bereits konkrete Planungen zur Errichtung von drei Stadtvillen (Projekt 21). Das größte innerstädtische Potenzial bieten die Flächen entlang der Berkel zwischen Altstadt und der ehemaligen Schule St. Georg. Hierbei handelt es sich um Privatgärten mit großer Grundstückstiefe und direktem Zugang zur Berkel. Diese Grundstücke könnten in zweiter Reihe oder durch einen separaten Weg erschlossen werden. Das Projekt 33 sieht als ersten Schritt einen Beteiligungsprozess mit allen Eigentümern oder Pächtern der Flächen vor, bei dem geklärt werden soll, ob prinzipiell Interesse an einer Entwicklung besteht.

Im gesamten Gebiet soll die Wohnumfeldqualität der bestehenden Wohngebiete zukünftig durch zusätzliche Spielmöglichkeiten für Kinder verbessert werden (Projekt 06). Neue Spielgeräte können sowohl in der Berkelaue als auch in der Altstadt entstehen.

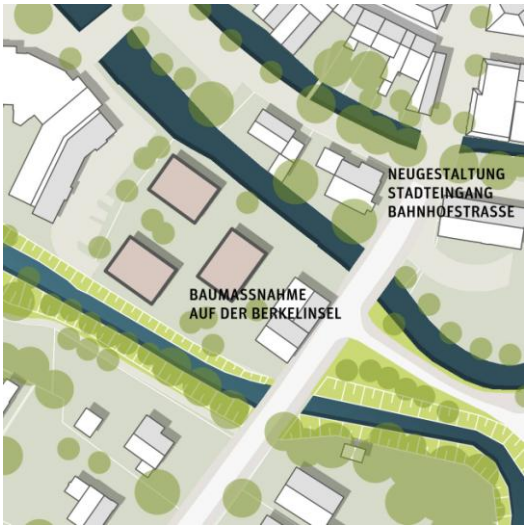

Abbildung 32: Flächenpotenzial auf Berkelinsel

Abbildung 33: Flächenpotenzial entlang der Berkelaue

4.4 Öffentlicher Raum und Freiraum

Öffentliche Straßen, Wege und Plätze

Im Rahmen des bestehenden Integrierten Handlungskonzepts (IHK) wurden in der Innenstadt bereits mehrere Straßen und Plätze umgebaut und gestalterisch verbessert. Diese Aufwertung des öffentlichen Raums soll auch in Zukunft fortgesetzt werden. Aktuell befindet sich mit der Umgestaltung des Domhofs und der anliegenden Straßen (Projekt 10) ein wichtiges Projekt in der konkreten Planungsphase. Zukünftig soll der Domhof eine klare Aufteilung in Zonen für fahrenden und ruhenden Verkehr sowie für Aufenthalt und Veranstaltungen erhalten. Die anliegenden Straßen (Wichmanngasse, An´t Lummert, Bremer Straße, Franziskanerstraße, Lappenbrink und Klosterstraße) erhalten neue Beläge. Beim bereits durchgeführten Qualifizierungsverfahren für den Domhof und die südöstliche Innenstadt wurde entschieden, zwei Büros mit unterschiedlichen Teilbereichen weiter zu beauftragen. Die Platzgestaltung des Domhofs soll nach den Plänen des Büros Studio Schultz Granberg umgestaltet werden, alle angrenzenden Bereiche und der südliche Stadteingang vom Büro WoltersPartner. Zurzeit werden die Entwürfe für beide Bereiche überarbeitet und konkretisiert.

Die Umgestaltung des Bereichs Windmühlentor, Windmühlenstraße, Königstraße und Aechterhook (Projekt 17) ist bereits in Bau. Auch hier sollen die Bereiche für fahrenden und ruhenden Verkehr zukünftig klarer erkennbar sein, im Aechterhook erhält die Außengastronomie mehr Raum. Weiterhin soll die Straßengestaltung im Bereich des südlichen Stadteingangs, also der Bahnhofstraße, in naher Zukunft verbessert werden (Projekt 23). Die Konzeption des Büros WoltersPartner schlägt vor, die Brücken über die Berkel, den Ausbach und den Stadtgraben durch Einfärbung der Fahrbahn und großformatige Beschriftungen gestalterisch kenntlich zu machen. Aufgrund der anhaltenden Leerstandsproblematik sieht die Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts einen starken Handlungsbedarf bei der Gestaltung der Fußgängerzone, welcher im bisherigen Konzept noch nicht klar erkennbar war. Auch das Büro WoltersPartner sieht gestalterische Mängel in diesem Bereich und schlägt eine Neugestaltung der Fußgängerzone vor, welche als neues Projekt 18 in die Maßnahmenliste aufgenommen wird. Der ehemalige Busbahnhof soll zusammen mit dem Berkelufer als Projekt 24 ebenfalls gestalterisch aufgewertet werden. Auch der nördliche Innenstadtzugang im Bereich des Rathausumfelds sowie der Alstätter Straße soll erneuert und neu geordnet werden (Projekt 27).

Mit den genannten Vorhaben wird ein großer Teil der in der Analyse ermittelten Bereiche mit vorrangigem Erneuerungsbedarf in Angriff genommen. Langfristig sollen die restlichen Bereiche folgen. Großer Wert soll dabei auf eine klarere Trennung von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen sowie auf einheitliche Bodenbeläge, Bepflanzung und Mobiliar gelegt werden. Als Ausblickprojekte sind die Umgestaltung der Twicklerstraße (A02), von Kirchplatz und Freiheit (A04), des östlichen Butenwalls (A05) sowie der östlichen Wüllener Straße (A06) geplant.

Abbildung 34: Planung Fußgängerzone

Abbildung 35: Planung südlicher Stadteingang / Busbahnhof

Öffentlicher Freiraum

Für den öffentlichen Freiraum sollen in erster Linie Projekte realisiert werden, die die besonderen Qualitäten von Berkel, Ausbach und Stadtgraben als innerstädtische Gewässer im Vredener Stadtraum herausstellen. Durch den Umbau von Gewässer- und Uferbereichen werden die Renaturierung sowie eine ökologische Verbesserung der Berkel und des Ausbachs erreicht (Projekt 29). Besonders erlebbar wird die Flusslandschaft durch den geplanten Berkelplatz / Berkelbalkon (Projekt 28). Aussichts- und Sitzgelegenheiten rund um das historische Wasserkraftwerk steigern die Attraktivität für Bewohner und Touristen. Das neue Kulturhistorische Zentrum (kult), das Kraftwerk, die Berkelaue sowie die Stiftsimmunität werden durch neue Blickbeziehungen in Szene gesetzt. Der Stadtpark im zentralen Abschnitt der Berkelaue soll teilweise erneuert werden und durch einen neuen Festplatz ergänzt werden, der als Ort für diverse Veranstaltungen genutzt werden kann (Projekt 30). Zusätzlich besteht mit dem „Garten der Ruhe“ (Projekt 32) ein neuer Erholungsraum am östlichen Rand der Innenstadt. Ein Konzept zur Umwandlung des ehemaligen Friedhofs in einen Park wird bereits sukzessive umgesetzt. Die bislang kaum genutzte schmale Grünfläche zwischen Butenwall und Park soll zukünftig als Entrée dienen.

In der nordwestlichen Berkelaue soll langfristig eine neue Brücke über die Berkel zum Schulcampus errichtet werden (Ausblickprojekt A01). Hierdurch wird einerseits die Zugänglichkeit der Berkelaue verbessert und andererseits das von den Bürgern bemängelte Verkehrsproblem im Bereich Schulstraße / Widukindstraße entschärft. Das Ausblickprojekt A07 sieht darüber hinaus vor, zwischen Altstadt und der ehemaligen Schule St. Georg einen Fuß- und Radweg entlang der Berkel zu errichten. Dieser würde für Bewohner und Touristen eine attraktive Verbindung zwischen Innenstadt und Berkelsee darstellen.

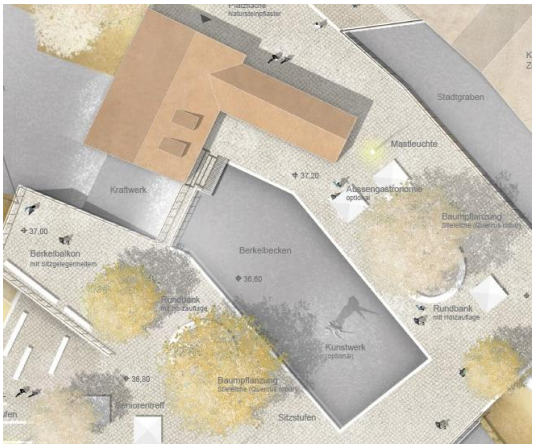

Abbildung 36: Planung Berkelplatz und Berkelbalkon

Abbildung 37: Perspektive Berkelplatz

4.5 Stadtbild und Baustruktur

Baustruktur

Eine attraktive Gebäudegestaltung ist von hoher Bedeutung für das Stadtbild. Bei der Sanierung von Fassaden und von Grundstücksflächen hat sich das vorhandene Haus- und Hofflächenprogramm bewährt und soll daher als Projekt 04 weitergeführt werden. Der vorhandene „Fassadenkompass“ soll zu einem umfangreichen Gestaltungshandbuch erweitert werden (Projekt 03). Das Handbuch soll zukünftig als Regelwerk für den altstadtgerechten Um- und Neubau von Gebäuden dienen. Mit dem Projekt 05 soll die bereits erarbeitete Konzeption zur Lichtinszenierung in den kommenden Jahren Stück für Stück realisiert werden. Die in der Analyse bereits erwähnten vereinzelten Baulücken oder städtebaulich nicht adäquaten Gebäude sollen in der Zukunft durch ansprechende Neubauten ersetzt werden. Insbesondere der Domhof soll durch vier neue Gebäude räumlich gefasst und dadurch als Platz erlebbar werden (Projekte 11, 12, 13, 14). Der eingeschossige Flachdachbau an der Einmündung der Stegge in die Twicklerstraße soll langfristig durch ein Gebäude mit altstadtgerechter Gestaltung ersetzt werden (Aussichtsprojekt A03). Zusätzlich zu diesen Maßnahmen wird als Komplett neue Maßnahme ein Quartiersarchitekt (Projekt 09) vorgeschlagen. Dieser soll Eigentümer bei Neubauten und Sanierungen zu Themen wie Energieeffizienz, Barrierefreiheit, Zusammenlegung von Ladenlokalen, Denkmalschutz oder Förderprogrammen beraten. Ziel ist es, Sanierungen voranzutreiben und somit das Stadtbild zu verbessern aber auch Leerstände zu verringern und das Wohnungsangebot zu verbessern.

Stadteingänge

Die Zugänge zum Innenstadtbereich sind ein wichtiges Aushängeschild und von hoher Bedeutung für die Wahrnehmung und Orientierung von Bewohnern und Besuchern. Das am östlichen Rand der Innenstadt gelegene Wüllener Tor ist durch die Neuerrichtung des Kreisverkehrs und des Busbahnhofs bereits deutlich aufgewertet worden. Durch den Neubau eines Eckgebäudes auf der bestehenden privaten Parkplatzfläche am nordwestlichen Platzrand soll der Platz zukünftig räumlich besser gefasst werden (Projekt 19). Alternativ kann der Parkplatz auch durch eine Baumpflanzung und Neupflasterung aufgewertet werden. An der Ecke Wüllener Straße / Butenwall soll das städtebaulich unpassende Bestandsgebäude durch ein neues Wohn- und Geschäftshaus ersetzt werden, welches sich in Höhe und Gestaltung an der Umgebung orientiert (Projekt 20). Der nördliche, nordwestliche und südliche Stadteingang werden in erster Linie durch die bereits beschriebenen Erneuerungen des Straßenraums verbessert.

Abbildung 38: Baumaßnahmen am Wüllener Tor

4.6 Soziale Infrastruktur

Mit der Fortschreibung des Handlungskonzepts rückt die soziale Infrastruktur stärker in den Fokus der innerstädtischen Entwicklung. In den neuen Teilbereichen des Untersuchungsgebiets sollen die vorhandenen Schulstandorte bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Der nordwestliche Schulcampus wird gestalterisch und funktional aufgewertet. Es soll ein zentralen Aufenthalts- und Veranstaltungsplatz geschaffen werden (Projekt 31). Über den Platz und einen neuen Haupteingang wird zukünftig der öffentlich genutzte Theater- und Konzertsaal zugänglich gemacht. Langfristig sollen weitere Baumaßnahmen, wie der Neubau einer Sporthalle oder der Umbau von Schulgebäuden, folgen. Die nicht mehr genutzte Schule St. Georg im Südosten wird hingegen zum Campus des Jugendwerks umgewandelt (Projekt 34). Zukünftig sollen hier die beiden Einrichtungen JUMA und 4U gebündelt und durch zahlreiche Freizeitnutzungen ergänzt werden.

Weiterhin ist die Erweiterung und Modernisierung des Rathauses geplant. Ein Wettbewerb wurde hierzu bereits durchgeführt, die Realisierung ist ab 2019 geplant. Ab 2020 soll auch die Rundsporthalle energetisch und barrierefrei saniert werden. Beide Projekte sollen vollständig aus städtischen Mitteln finanziert werden.

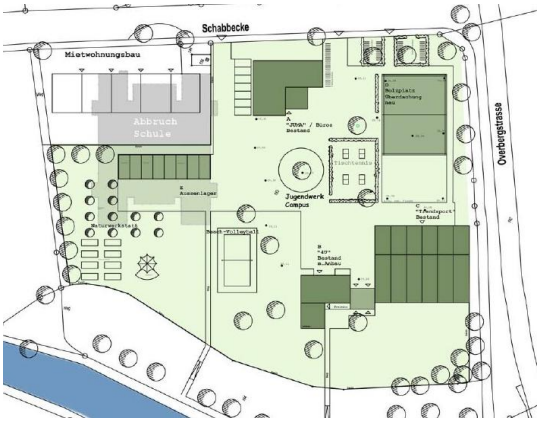

Abbildung 39: Planung für Campus Jugendwerk

Abbildung 40: Planung für Rathauserweiterung

5. Handlungsprogramm

5.1 Zeit- und Finanzierungsplanung

Die Zeit- und Finanzierungsplanung bei Städtebaulichen Entwicklungskonzepten erfolgt üblicherweise anhand einer Kosten- und Finanzierungsübersicht (KuF). Diese dient als Instrumentarium für die Planung, Steuerung, Koordinierung und das Controlling städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen. Die KuF bildet eine maßgebliche Grundlage für die Förderentscheidungen der Bewilligungsbehörde im Rahmen der Antragstellung. Gleichzeitig schafft sie den fiskalischen Finanzierungsrahmen für die Planung und Bereitstellung der notwendigen Eigenaufwendungen aus dem kommunalen Haushalt der Antragstellerin. Die KuF ist aufgrund Ihres Umfangs und der Komplexität relativ unübersichtlich, daher befindet sich im Unterkapitel 5.3 eine vereinfachte Projektkostenübersicht. Diese ermöglicht einen schnellen Gesamtüberblick über die Projekte, die Kosten und die mögliche Förderung. Die Tabelle bietet auch einen schnellen Überblick, welche Projektnummer die alten Projekte im IHK aus dem Jahr 2012 hatten. Bei den Kostenangaben handelt es sich um Schätzungen, diese können sich bei der weiteren Konkretisierung der Projekte ändern. Beim Bau von Straßen und Wegen kann evtl. ein Anteil der Kosten durch Anliegerbeiträge gemäß dem Kommunalen Abgabegesetz (KAG) finanziert werden. Dies ist bei der konkreten Projektplanung zu prüfen.

Eine möglichst genaue Zeitplanung bildet eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung der Vorhaben. Trotz einer ausführlichen Vorplanung der Projekte ist eine exakte Zeitplanung über einen Zeitraum von zehn Jahren nur bedingt möglich. Haushaltsengpässe durch unvorhergesehene Ausgaben, Kostensteigerungen bei Planungen, Verzögerungen bei Verhandlungen und andere Faktoren können bei Entwicklungsprojekten dieser Art zu Änderungen in Zeitplänen führen und erfordern daher eine relativ flexible Handhabung seitens der Gemeinden und des Fördergebers.

5.2 Durchführungsempfehlungen

Für die Aufnahme in die Programme der Städtebauförderung ist neben einer Kosten- und Finanzierungsplanung auch eine genaue Abgrenzung des Fördergebiets erforderlich. Das Fördergebiet kann deckungsgleich mit dem Untersuchungsgebiet sein oder nur ein Teilgebiet des Untersuchungsgebiets umfassen. Im Fall der Innenstadt von Vreden entspricht das Fördergebiet dem Untersuchungsgebiet und wird als Stadtumbaugebiet nach § 171b Abs. 1 BauGB festgesetzt.

Es wird empfohlen, die Entwicklungsziele und den Umsetzungsstand der Maßnahmen in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Die Überprüfung sollte durch die zuständigen Fachbereiche der Verwaltung erfolgen. Dabei sollten neben dem Projektstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungsgründe oder Hemmnisse aufgenommen und nach außen kommuniziert werden. Überholte Maßnahmen und Ziele sollten modifiziert oder gestrichen werden.

Nr. ISEK Fort-schr.	Nr. IHK 2012	Projekt	Gesamtkosten (in €)	Zuwendungs-fähige Ausgaben (in €)	Beantragte Städtebau-förderung (in €)	Städtischer Eigenanteil (in €)	Beginn (geplant)	Förderungs-status (Städtebau-förderung)
01	01	Citymanagement Innenstadt	35.000 / Jahr	0	0	35.000 / Jahr	laufend	keine
02	-	Verfügungsfonds	100.000	50.000	30.000	20.000	laufend	bewilligt
03	03	Gestaltungshandbuch Innenstadt	15.000	15.000	9.000	6.000	2019	bewilligt
04	04	Haus- und Hofflächenprogramm	125.000	125.000	75.000	50.000	laufend	bewilligt
05	06	Lichtkonzeption	150.000	150.000	90.000	60.000	laufend	bewilligt
06	07	Innerstädtische Kinderspielstationen	65.000	65.000	39.000	26.000	laufend	bewilligt
07	40	Besucherleitsystem	40.000	30.000	18.000	22.000	laufend	bewilligt
08	-	Umbauprogramm für Ladenlokale	125.000	0	0	125.000	2019	keine
09	-	Quartiersarchitekt	90.000	90.000	54.000	36.000	2020	Neuer Antrag
10	17,18	Platz- / Straßengestaltung Domhof und Umfeld	1.500.000	980.000	588.000	912.000	2020	bewilligt
11	-	Baumaßnahme Markt / Domhof	0	0	0	0	2019	keine
12	11,12	Baumaßnahme Bremer Straße / Franziskanerstraße	0	0	0	0	2019	keine
13	14,15	Baumaßnahme Klosterstraße	0	0	0	0	2019	keine
14	-	Baumaßnahme östlicher Domhof	0	0	0	0	2019	keine
15	10	Umbau Bestandsgebäude Woolworth	0	0	0	0	2019	keine
16	20	Baumaßnahme Windmühlenstraße / Schlupstraße	0	0	0	0	2019	keine
17	21,22,39	Platz- / Straßengestaltung Windmühlentor, Königstraße und Aechterhook	550.000	253.500	152.100	397.900	2018	bewilligt
18	-	Platz- / Straßengestaltung Fußgängerzone und östlicher Marktplatz	630.000	630.000	378.000	252.000	2021	Neuer Antrag
19	26	Baumaßnahme Wüllener Tor	0	0	0	0	2019	keine
20	-	Baumaßnahme Wüllener Straße	0	0	0	0	2019	keine
21	28	Baumaßnahme am Butenwall	0	0	0	0	2019	keine
22	29	Baumaßnahme auf der Berkelinsel	0	0	0	0	2019	keine
23	32	Platz- / Straßengestaltung Stadteingang Bahnhofstraße	315.000	90.000	54.000	261.000	2020	bewilligt
24	31	Umbau ehemaliger Busbahnhof	406.000	150.000	90.000	316.000	2019	bewilligt
25	-	Sanierung Rundsporthalle	750.000	0	0	750.000	2020	keine
26	-	Baumaßnahme Rathaussanierung und -erweiterung	3.250.000	0	0	3.250.000	2019	keine
27	24,25	Platz- / Straßengestaltung Rathausumfeld	1.208.000	242.000	145.200	1.062.800	2019	bewilligt
28	41	Berkelplatz und Berkelbalkon	910.000	910.000	546.000	364.000	2021	bewilligt
29	42	Flussraumgestaltung Berkelaue und Ausbach	900.000	0	0	0	2021	keine
30	-	Renovation des Stadtparks südlich der Berkel	490.000	490.000	196.000	294.000	2019	bewilligt
31	-	Zugangssituation Theater- und Konzertsaal / Neubau von Platzfläche Schulcampus	1.200.000	1.200.000	720.000	480.000	2021	Neuer Antrag
32	-	"Garten der Ruhe"	0	0	0	0	laufend	keine
33	-	Beteiligungsmaßnahme "Wohnen an der Berkel"	10.000	0	0	10.000	2019	keine
34	-	Umnutzung Schule St. Georg zu Campus Jugendwerk	1.250.000	1.250.000	1.125.000	125.000	2018	bewilligt
A01	-	*Berkelbrücke Schulcampus*	*250.000*					
A02	-	*Straßengestaltung Twicklerstraße*	*528.000*					
A03	-	*Baumaßnahme Twicklerstraße*	*0*					
A04	-	*Platz- / Straßengestaltung Freiheit und Kirchplatz*	*174.000*					
A05	-	*Straßengestaltung Butenwall*	*92.000*					
A06	-	*Straßengestaltung östliche Wüllener Straße*	*219.150*					
A07	-	*Fuß- und Radwegesystem Berkelaue*	*380.000*					
Summe (ohne Ausblickprojekte und Citymanagement)			**14.079.000**	**6.720.500**	**4.309.300**	**8.819.700**		

Quellenverzeichnis

CIMA Beratung + Management GmbH: Einzelhandelskonzept für die Stadt Vreden. 2010

IT NRW: Kommunalprofil Vreden, Stadt. 2017

Planersocietät: Mobilitätsuntersuchung Kreis Borken - Abschlussbericht. 2015

Regionale 2016 Agentur: Gesamtperspektive Flusslandschaften. 2012

Abbildungsverzeichnis

Deckblatt und Abbildung 4: Nikolai Benner Fotografie (Entwurf: KRAFT.RAUM Landschaftsarchitekten)

Abbildungen 2, 7, 8, 26, 39: Stadt Vreden

Abbildungen 1, 31: Citymanagement Vreden

Abbildung 34, 35: WoltersPartner Architekten Stadtplaner

Abbildungen 36, 37: KRAFT.RAUM Landschaftsarchitekten

Abbildung 40: Burhoff und Burhoff Architekten

Abbildung 18: pp a|s pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund auf Grundlage von Daten des Citymanagements Vreden und der Stadt Vreden

Alle weiteren Abbildungen: pp a|s pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund

Anhang

Projektblätter

Städtebaulicher Rahmenplan