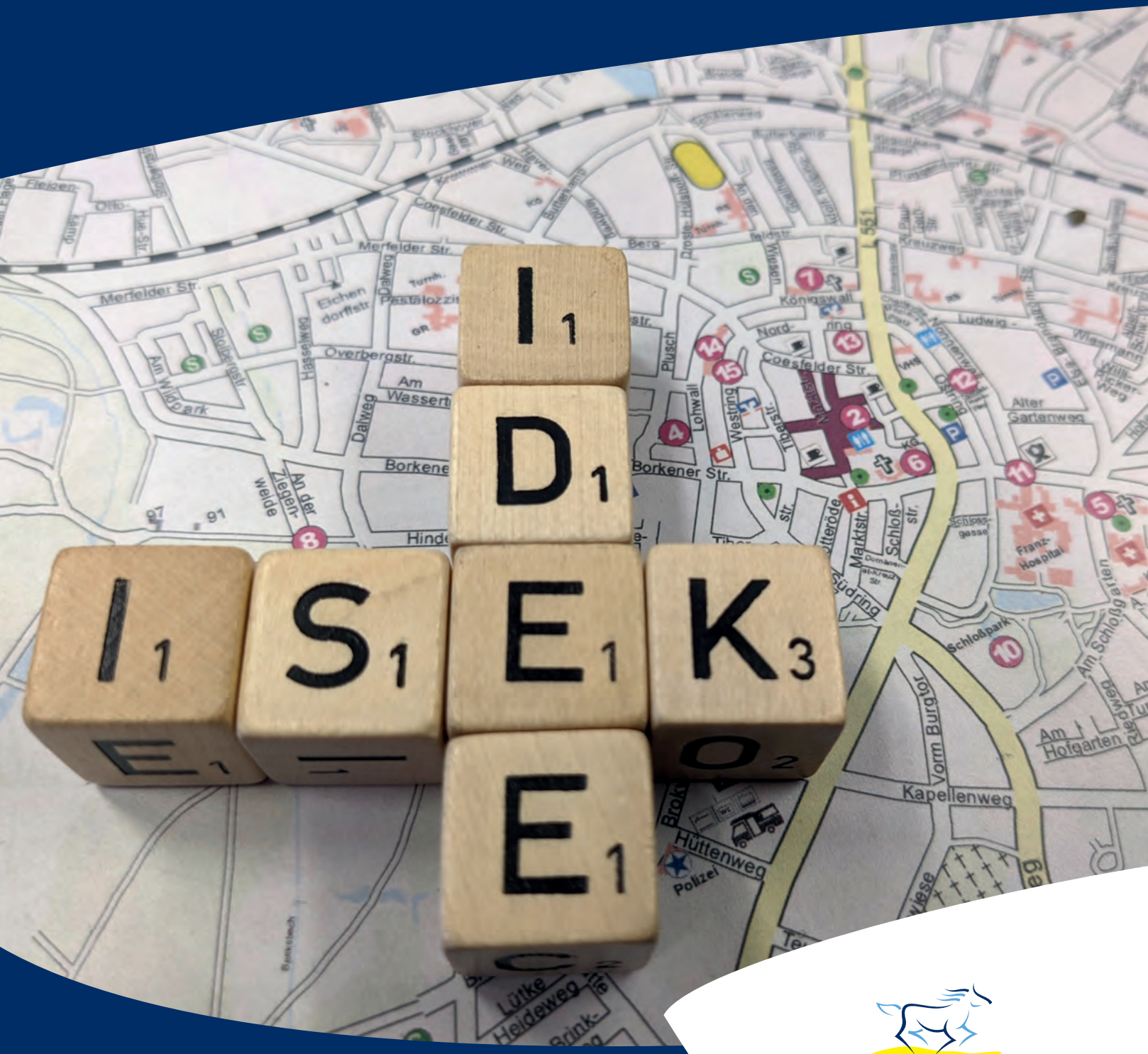
ISEK INNENSTADT DÜLMEN

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

ABSCHLUSSBERICHT • LANGFASSUNG



DÜLMEN
STADT DER WILDPFERDE

ISEK INNENSTADT DÜLMEN
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Dülmen

Bearbeitung:
Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Hörder Burgstraße 11 | 44263 Dortmund

Marei Asche
Andreas Bachmann
Niklas Förstemann
Lisa Töpfer

Im Auftrag der Stadt Dülmen
Fachbereich 61 – Stadtentwicklung
Markt 1 | 48249 Dülmen

Phillip Scholz
Astrid Wiechers

Dülmen/Dortmund, September 2023

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

DÜLMEN
STADT DER WILDPFERDE

ISEK INNENSTADT DÜLMEN

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DIE INNENSTADT VON DÜLMEN

INHALT

VORWORT

TEIL A | EINLEITUNG
Anlass und Aufgabe
Integrierte Konzepte in der Stadtentwicklung
Zukunftsaufgabe „Klimaschutz und Klimaanpassung“
Ablauf des Arbeitsprozesses
Aufbau des ISEK-Berichts

TEIL B | RAHMENBEDINGUNGEN
Gesamträumliche Einordnung
Historische Entwicklung
Vorhandene Gutachten und Konzepte
Rückblick und Evaluation IEK 1998

TEIL C | ANALYSE DER DÜLMENER INNENSTADT
Abgrenzung des Untersuchungsraums
Bevölkerungs- und Sozialstruktur
Stadt- und Freiraum
Nutzungsstruktur
Öffentlicher Raum und Mobilität
Zusammenfassung: Stärken und Schwächen

TEIL D | BETEILIGUNGSFORMATE
Überblick und Aufbau
Öffentlichkeitsbeteiligung
Expertenbeteiligung

TEIL E | HANDLUNGSPROGRAMM
Zielsystem
Maßnahmenprogramm
Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplanung
Tabellarische Maßnahmenübersicht
Durchführungsempfehlungen
Programmzuordnung und Abgrenzung des Fördergebiets

QUELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ANHANG
Projektblätter
Protokolle Beteiligungsformate
Verkehrsuntersuchung

VORWORT

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

jetzt mal Hand aufs Herz: Hätten Sie gewusst, wofür die Abkürzung „ISEK“ steht, bevor wir Ende 2021 den gleichlautenden Prozess begonnen haben? Nein? Keine Sorge: Diese vier Buchstaben sind sicherlich nicht selbsterklärend. ISEK steht für **I**ntegriertes **S**tädtebauliches **E**ntwicklungs**k**onzept. Das klingt ein wenig sperrig und theoretisch – was es aber gar nicht ist. Genau das Gegenteil ist der Fall.

Das ISEK zeigt nämlich ganz konkrete Ziele und Maßnahmen auf, wie sich Dülmens Zentrum in den kommenden Jahren entwickeln soll. Damit bietet es für unsere Innenstadt, und somit für uns alle, große Chancen. Städtebauliche und demographische Entwicklung, Klimawandel, E-Mobilität, Digitalisierung, innenstadtnaher Wohnraum: Diese Themen finden sich in den 27 Projekt-Steckbriefen wieder, die unser ISEK umfasst. Es geht um zukunftweisende Ansätze, die wir in den kommenden Jahren weiterdenken möchten. Nehmen wir als Beispiel die Lüdinghauser und Borkener Straße: Diese möchten wir so umgestalten, dass der Fuß- und Radverkehr deutlich gestärkt wird. Auch die Aufenthaltsqualität entlang der Straßen soll steigen. Eine weitere Projektidee dreht sich um das Quartier Hermann-Leeser-Schule: Wie möchten wir das dann freiwerdende Gebäude und das umliegende Areal entwickeln, wenn der neue Schulcampus im Dülmener Norden realisiert ist?

Diese Projektideen sind nicht im stillen Kämmerlein entstanden. In Stadtspaziergängen, Workshops und einer Online-Umfrage haben wir nach Ihren Wünschen und Rückmeldungen gefragt. Gute Ideen findet man nur im gemeinsamen Austausch – und das ist in den vergangenen Monaten gelungen. Knapp 20 Monate hat der Prozess gedauert: von der ersten Arbeitskreissitzung bis hin zu dem jetzt vorliegenden Maßnahmenkatalog. Ich bin sehr froh, dass wir uns diese Zeit genommen haben und dass so viele Bürgerinnen und Bürger Anregungen eingebracht haben. Das ISEK ist unser Kompass für die Zukunft unserer Innenstadt. Gehen wir sie an!

Ihr

Carsten Hövekamp
Bürgermeister

TEIL A | EINLEITUNG

ANLASS UND AUFGABE

Die Sicherung des baukulturellen Erbes sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung der Innenstadt stehen seit vielen Jahren im Fokus der Dülmener Stadtplanung. Mit dem 1998 beschlossenen und 2009 fortgeschriebenen Innenstadtentwicklungskonzept (IEK) verfügt die Stadt bereits über ein umfassendes Planwerk zu diesen Themen. Zahlreiche der dort vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt und haben zu einer deutlichen Aufwertung des Zentrums geführt. Ein Großteil der Projekte wurde dabei durch Fördermittel der Städtebauförderung unterstützt. Insbesondere die umfangreichen Investitionen in den öffentlichen Raum wie die Neugestaltung von Marktplatz und Fußgängerzone oder die partielle Aufwertung der Münsterstraße haben die Aufenthalts- und Nutzungsqualität für Passanten sowie Radfahrerinnen und Radfahrer deutlich erhöht. Darüber hinaus haben aber auch Neubauten wie das „einsA“ im Herzen der Innenstadt oder das „Stadtquartier Overbergplatz“ einen großen Anteil an den Aufwertungen im Dülmener Zentrum. Von Bedeutung ist dabei auch, dass die Maßnahmen der öffentlichen Hand durch eine Vielzahl privater Maßnahmen ergänzt wurden.

Trotz der zahlreichen, erfolgreich umgesetzten Projekte muss sich die Dülmener Innenstadt aber nach wie vor verschiedenen Herausforderungen stellen, die typisch für Zentren von Orten vergleichbarer Größe sind. Hierzu zählen unter anderem die Belastungen durch den Auto- und Lieferverkehr, die starke Konkurrenz für innerstädtische Geschäfte durch den Onlinehandel, aber auch der demografische Wandel sowie sich verändernde ökonomische und soziale Rahmenbedingungen.

Nach 25 Jahren ist es an der Zeit, den eingeschlagenen Weg der Innenstadtentwicklung fortzuführen und ein neues, auf den Resultaten des vorhandenen IEK aufbauendes, Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Neben den bewährten Themenfeldern sollen hier insbesondere aktuell drängende Aufgaben wie die fortschreitende Digitalisierung, demografische Entwicklungen und der Klimawandel behandelt werden. Mit der Erarbeitung des neuen integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) möchte die Stadt Dülmen die Weichen für eine lebenswerte Innenstadt stellen und die planerische Grundlage für eine konzeptionelle Weiterentwicklung des Zentrums in den kommenden zehn Jahren legen.

INTEGRIERTE KONZEPTE IN DER STADTENTWICKLUNG

Als langfristiges, informell angelegtes Planungsinstrument gibt das ISEK die Leitziele für die räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Innenstadt Dülmens vor. Gleichberechtigt werden alle relevanten kommunalen Handlungsfelder in die Planung einbezogen. Der mit diesem integrierten Ansatz zur Stadtentwicklung erreichte Interessensausgleich soll eine tragfähige Konsensbasis zwischen Stadt, Bürgerschaft sowie wirtschaftlichen Akteurinnen und Akteuren erzeugen.

Grundlegendes Merkmal Integrierter Städtebaulicher Entwicklungskonzepte ist die Einbeziehung aller relevanten Fachplanungen sowie die Ausarbeitung konkreter Entwicklungsmaßnahmen. Dies bedeutet, dass das ISEK alle Themen mit Belang für die Entwicklung des Innenstadtbereichs von Dülmen einbindet, abwägt und konkrete Projektvorschläge unter Berücksichtigung von Umsetzungshorizont und Finanzierung liefert. Wesentliche Eigenschaft des ISEK ist es daher, soziale, ökonomische, ökologische, demografische, kulturelle, städtebauliche und viele weitere Themen der Stadtentwicklung zu bündeln und miteinander zu kombinieren. Die Stadt wird als Ganzes betrachtet und dabei wird auch die Einbettung in die Region berücksichtigt. Kern dieser Aufgabe ist es, die Öffentlichkeit (Bürgerschaft, Expertinnen und Experten, Politik und Verwaltung, Vereine, Verbände) in die zukünftige Entwicklung einzubeziehen und damit die jeweiligen Interessen und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Auf diese Weise kann den vielfältigen Herausforderungen auf lokaler Ebene mit einem zwischen internen und externen Sichtweisen abgestimmten Handeln begegnet werden.

Wie alle städtebaulichen Rahmenplanungen stellt ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept ein informelles, also ein nicht direkt rechtswirksames Planungsinstrument dar. Es bildet allerdings die Grundlage für weitere städtebauliche Planungen, wie beispielsweise Bebauungspläne, Ortssatzungen oder auch Objektplanungen für Frei- oder Verkehrsanlagen, und gibt einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen. Das Entwicklungskonzept ist darüber hinaus eine zwingend notwendige Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln von Bund und Land. So können umfangreiche Planungen unterstützt werden, die von der Stadt Dülmen allein finanziell nicht zu bewältigen wären. Rechtliche Grundlage des ISEK ist die aktuelle Förderrichtlinie zur Städtebauförderung aus dem Jahr 2023 (FRL 2023).

ZUKUNFTSAUFGABE „KLIMASCHUTZ UND KLIMAANPASSUNG“

Neben den bereits genannten Herausforderungen stellt insbesondere der Klimawandel eine zentrale Aufgabe für die Stadtentwicklung der Zukunft und somit auch für städtebauliche Entwicklungskonzepte dar. Hieraus resultieren verschiedene mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung.

Die Aufgabe des *Klimaschutzes* ist es, CO_2-Emissionen zu reduzieren und so die Hauptursache des menschengemachten Klimawandels zu mildern. Dies kann sowohl durch den Ersatz fossiler Brennstoffe durch regenerative Energien (Wind, Wasser, Sonne, Biomasse, Geothermie), die Effizienzsteigerung bei der Energieerzeugung (etwa durch Kraft-Wärme-Kopplung) und beim Energieverbrauch (z. B. über die Wärmedämmung von Gebäuden) als auch durch raum- und stadtplanerische Ansätze erfolgen. Dies betrifft etwa die Strategie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, die Verfolgung des Leitbilds „Stadt der kurzen Wege“, verkehrssparende Siedlungsstrukturen oder den Ausbau des vergleichsweise energieeffizienten ÖPNV sowie die Förderung alternativer Mobilitätsangebote. Damit ist Klimaschutz nicht nur eine globale Aufgabe, die Verantwortung liegt ebenso auf der regionalen, der lokalen und der persönlichen Ebene – wobei auch durch die steigenden Energiekosten das Energiesparen im Vordergrund steht. Auch in der konkreten Umsetzung von Bauprojekten ist der Klimaschutz immer zu beachten, so ist der Erhalt von Bestandsbäumen bei allen Projekten stets zu prüfen und zu priorisieren.

Auch die *Klimaanpassung* rückt immer stärker in den Fokus. Hintergrund ist, dass selbst bei einer Intensivierung des Klimaschutzes die klimatischen Veränderungen nicht mehr umzukehren sein werden. Somit sind in jedem Fall erhebliche Folgen des Klimawandels zu erwarten und schon heute wahrzunehmen. Aufgrund unterschiedlicher lokaler Voraussetzungen und Rahmenbedingungen bestehen ortsbezogen unterschiedliche Vulnerabilitäten. Diese entstehen in der Stadt vor allem durch Hitzeperioden, Starkregen, Trockenheit und erhöhtes Windaufkommen. Durch entsprechende Maßnahmen der Anpassung wird die Resilienz der Städte und Gemeinden erhöht und Folgen für Mensch und Natur werden begrenzt bzw. abgeschwächt. Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen nimmt die Stadtentwicklung eine maßgebliche Rolle ein – hat sie doch eine Steuerungsfunktion für zahlreiche, den Klimawandel beeinflussende Handlungsfelder: etwa die Siedlungs-, die Freiraum- oder die Verkehrsentwicklung.

Wo Kommunen allein die Aufgaben nicht bewältigen können, ist die Unterstützung durch Bund und Länder erforderlich. Der *Städtebauförderung* kommt daher bei der Entwicklung von Städten und Gemeinden hin zu nachhaltigen und resilienten Orten eine enorme Bedeutung zu. Die Wichtigkeit von Klimaschutzmaßnahmen wird auch in den Fördervoraussetzungen deutlich: „Um im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit die Stadtstrukturen klimagerecht zu gestalten, sind seit der Weitentwicklung 2020 Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel insbesondere durch Verbesserungen der grünen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns) Fördervoraussetzung und als Querschnittsaufgabe in allen drei Programmen [der Städtebauförderung] förderfähig.“ (BMI: „Städtebauförderung 2021 – Informationen zu den Förderprogrammen“). Städtebauliche Maßnahmen können wegen der veränderten und sich verändernden klimatischen Bedingungen nicht mehr ohne Klimaschutzmaßnahmen auskommen. Einzelmaßnahmen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel sind daher

Voraussetzung für die Förderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Dabei muss pro jährlichem Förderantrag mindestens eine derartige Maßnahme erfolgen.

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

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

Die Maßnahmen im Rahmen der Klimaanpassung lassen sich im Wesentlichen in zwei Bereiche einteilen. Auf der einen Seite stehen technisch-bauliche Maßnahmen, die direkt darauf abzielen, die Entstehung städtischer Hitzeinseln zu vermeiden und die negativen Folgen von Starkregenereignissen und Überflutungen zu verringern. Auf der anderen Seite gilt es, die Kommunikation zwischen Stadt-, Grün-, Verkehrs- und Wasserwirtschaftsplanern sowie der Stadtgesellschaft auszubauen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt von Dülmen greift diese Herausforderungen auf und konzentriert sich nicht nur auf Einzelmaßnahmen, sondern sieht den Klimaschutz als ganzheitliche Aufgabe. Die im Konzept vorgeschlagenen Entwicklungen zum Freiraum, zur Mobilität und zur baulich-funktionalen Gestaltung sind damit wichtige Beiträge zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

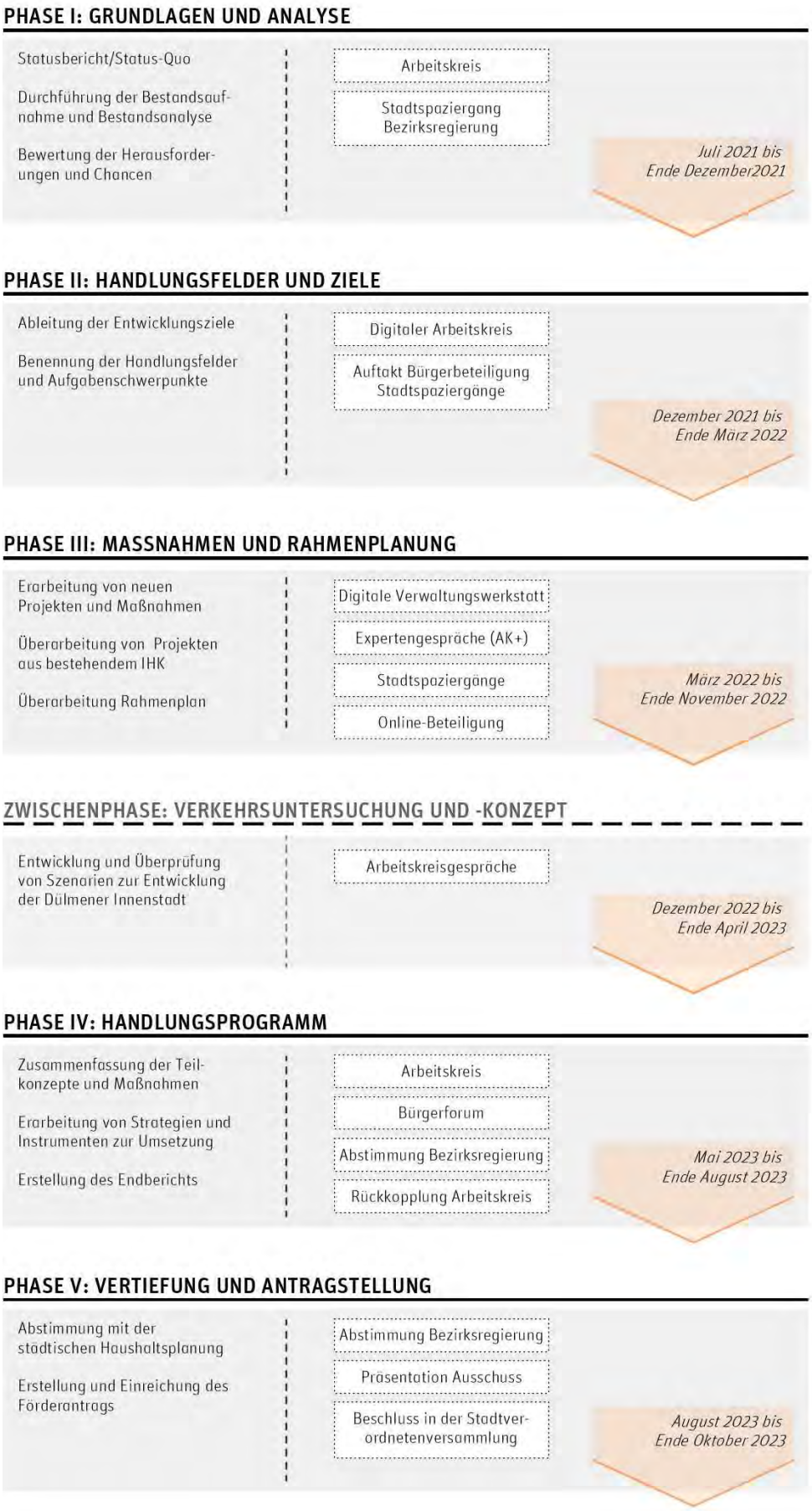
ABLAUF DES ARBEITSPROZESSES

Das ISEK für den Innenstadtbereich von Dülmen soll als übergeordnetes Konzept das planerische Handeln für die kommenden Jahre leiten. Es dient als Diskussions- und Anschauungsmaterial und soll sowohl die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung als auch die breite Öffentlichkeit anregen, sich mit der örtlichen Entwicklung und ihren bestimmenden Einflussfaktoren auseinanderzusetzen.

Der Prozess zur Erarbeitung des ISEK war in fünf verschiedene Phasen gegliedert, die inhaltlich aufeinander aufbauten und damit die Inhalte des ISEK stetig vertieften. Die sukzessive Planung sowie stetige Überprüfung und Anpassung der Ergebnisse stand somit im Mittelpunkt der gesamten Ausarbeitung. Der Bearbeitungsprozess war auf zwei Jahre ausgelegt und umfasste folgende Schritte:

- In *Phase I* wurden die Grundlagen des Konzeptes erarbeitet. Als Grundlage zur Bewertung von Herausforderungen und Chancen wurde eine Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt. Diese wurde durch die Beteiligung eines Arbeitskreises – bestehend aus verschiedenen Fachämtern der Stadt Dülmen und im gesamten Verlauf des Planungsprozesses fortbestehend – erweitert, um Inhalte und Erkenntnisse nachhaltig festzulegen. Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung waren damit sowohl durch den unvoreingenommenen Blick des beauftragten Planungsbüros als auch die Perspektive der Stadtverwaltung gekennzeichnet. Zudem spielte das Verkehrskonzept eine durchgehend übergeordnete Rolle zur Entwicklung der Dülmener Innenstadt.
- Aufbauend auf Phase I wurden in *Phase II* Handlungsfelder und Leitziele abgeleitet, die gemeinsam mit der breiten Öffentlichkeit sowie der Fachverwaltung diskutiert und geschärft wurden. Hierzu wurden ein digitaler Arbeitskreis sowie ein erster Stadtspaziergang mit Interessierten aus der Bevölkerung durchgeführt.

- In *Phase III* ging es um die Vertiefung und Bildung thematischer sowie räumlicher Schwerpunkte der Entwicklungsziele. Anhand einer Evaluierung der Projekte des bestehenden IHK wurden neue Maßnahmenvorschläge für die nachhaltige Entwicklung erarbeitet und der Rahmenplan überarbeitet. Um die gesammelten Erkenntnisse zu diskutieren und weitergehende Ideen in den Prozess einfließen zu lassen, wurden ein zweiter Stadtspaziergang mit der Bevölkerung, eine Online-Beteiligung, eine digitale Verwaltungswerkstatt sowie fachspezifische Expertengespräche durchgeführt. Die Ergebnisse bildeten damit die Basis für die nächsten Arbeitsschritte.
- In einer *Zwischenphase* wurde ein Verkehrsgutachten durch das Büro stadtVerkehr erarbeitet, in dem die bis dahin erarbeiteten verkehrlichen Vorschläge überprüft wurden.
- Basierend auf einem weiteren Arbeitskreisgespräch und einem öffentlichen Bürgerforum wurde mit *Phase IV* das Handlungsprogramm ausgearbeitet. Die Teilkonzepte und Maßnahmenvorschläge wurden konkretisiert und zusammengefasst. Zusätzlich wurden Strategien und Instrumente, die zu einer gezielten Umsetzung der Inhalte des ISEK beitragen sollen, skizziert. Ein Termin mit der Bezirksregierung Münster diente der frühzeitigen Abstimmung von Hindernissen und Anpassungsbedarfen hinsichtlich späterer Förderzugänge und -möglichkeiten. Durch die Diskussion im Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung der Stadt Dülmen wurden die Inhalte gefestigt und abschließend festgelegt.
- Mit der abschließenden *Phase V* wurden die Inhalte und Ergebnisse des ISEK mit der städtischen Haushaltsplanung abgestimmt. Letzte Inhalte wurden mit der Bezirksregierung Münster diskutiert und final festgelegt. Im Rat der Stadt Dülmen wurde das ISEK schließlich beschlossen. Hierauf aufbauend konnte der Förderantrag über das Konzept und seine Inhalte erstellt und eingereicht werden. Von nun an bildet das ISEK die abgestimmte Grundlage der zukünftigen Entwicklung in Dülmen.



Zeitschema ISEK-Bearbeitung

AUFBAU DES ISEK-BERICHTS

Der inhaltliche Aufbau des Konzeptes orientiert sich am Leitfaden „Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung“ (MWEBWV NRW 2012) und der „Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Handlungskonzepten“ des Landes NRW (MBWSV NRW 2016). Als rechtliche Grundlage dient die „Förderrichtlinie Stadterneuerung“ aus dem Jahr 2008 (FRL 2008). Das ISEK gliedert sich in fünf Abschnitte:

- In der Einleitung (Teil A) wird ein Überblick über den Zweck und den Aufbau des Konzepts gegeben.
- Die Darstellung der historischen Entwicklung, der gesamträumlichen Einordnung der Stadt Dülmen sowie die Betrachtung vorhandener planerischer Gutachten bilden eine wichtige Grundlage des ISEK. Zusammen mit der Evaluation des IEK von 1998 bilden sie das Kapitel Rahmenbedingungen (Teil B).
- Mit der Analyse der Innenstadt wird die Grundlage des Entwicklungskonzeptes gelegt (Teil C). Sie umfasst neben einer Betrachtung der demografischen Entwicklung und der Siedlungs- und Nutzungsstruktur die detaillierte Auseinandersetzung mit den Themen Mobilität sowie Grün- und Freiräume. Die Analyse beruht sowohl auf eigenen Untersuchungen als auch auf bereits vorliegenden Konzepten. Mit der Beschreibung der Stärken und Schwächen werden diese Themen bewertet und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung aufbereitet. Die Analyse wird ergänzt durch mehrere Exkurse, die allgemeine, fachliche Hintergründe zu einzelnen Themenfeldern liefern.
- Im Anschluss werden die durchgeführten Beteiligungsformate dargestellt (Teil D). Die verschiedenen Aktionen spielen eine entscheidende Rolle innerhalb des Prozesses, da ihre Ergebnisse in die Formulierung der Ziele und konkreten Handlungsvorschläge eingegangen sind.
- Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme, der Evaluierung und der Beteiligungsangebote werden Leitziele, Grundsätze und Kriterien der Entwicklung zu einem Handlungsprogramm ausgearbeitet (Teil E). Die Ziele sind verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet, die die angestrebte zukünftige Entwicklung Dülmens beschreiben. Abschließend werden konkrete Entwicklungsziele und Maßnahmen abgeleitet. Die einzelnen Maßnahmen werden sowohl textlich als auch in einem städtebaulichen Rahmenplan dargestellt. Das Konzept gibt Empfehlungen, wie die Maßnahmen zeitlich und finanziell realisiert werden können.
- Im Anhang finden sich Dokumente, die der übersichtlichen Darstellung der Projekte, der Beteiligung sowie der Zeit- und Finanzplanung dienen.

TEIL B | RAHMENBEDINGUNGEN

GESAMTRÄUMLICHE EINORDNUNG

Dülmen ist eine kleine Mittelstadt im Kreis Coesfeld und somit Teil des Regierungsbezirks Münster. Aufgrund der Lage am westlichen Rand des Kreises Coesfeld grenzt Dülmen unmittelbar an die Kreise Recklinghausen und Borken. Nachbargemeinden sind Coesfeld, Senden, Lüdinghausen, Haltern, Nottuln und Reken. Das Stadtgebiet gliedert sich in die Kernstadt sowie die fünf Stadtteile Buldern, Hiddingsel, Kirchspiel Dülmen, Merfeld und Rorup, die vor der Gebietsreform 1975 eigenständige Orte bildeten. Mit rd. 47.000 Einwohnerinnen und Einwohner ist Dülmen die größte Stadt im Kreis Coesfeld. Die Einwohnerinnen und Einwohner verteilen sich auf eine Fläche von rd. 185 km², woraus sich eine Bevölkerungsdichte von 254 Personen je km² ergibt.

Das Stadtgebiet Dülmen ist vor allem durch Landwirtschafts- und Freiflächen geprägt. Rund 85 Prozent der Fläche machen Vegetations- und Gewässerflächen aus. Lediglich 15 Prozent des Dülmener Stadtgebiets bestehen aus Siedlungs- und Verkehrsfläche. Markante Landschaftsschutzgebiete sind der Dülmener Wildpark in unmittelbarer Anbindung an die Innenstadt, der Merfelder Bruch und das Landschaftsschutzgebiet Silberseen (mit mehreren FFH-Gebieten) sowie die Schmaloer Heide. Der Naturraum Dülmens weist charakteristische Merkmale der Kulturlandschaft Kernmünsterland auf.

Über die durch den Ortskern verlaufende Landstraßen 551 verfügt Dülmen über eine Anbindung an die A 43 sowie die B 474. Über die A 43 sind in nordöstlicher Richtung Münster sowie in südwestlicher Richtung Bochum und Wuppertal erreichbar. Auch die A31 ist in rd. 20 km erreichbar. Die B 474 ermöglicht in nordwestlicher Richtung eine Verbindung nach Coesfeld und stellt in südöstlicher Richtung eine Anbindung an Lüdinghausen und Olfen dar. Der Dülmener Bahnhof wird von zwei Regionalexpressen und einer Regionalbahn angefahren. Mit dem RE 42 besteht eine Verbindung nach Münster sowie in das Ruhrgebiet, eine weitere Verbindung Richtung Süden stellt die RB 51 nach Dortmund dar. In der Gegenrichtung bildet Enschede in den Niederlanden die Endstation. Zusätzlich ist Dülmen durch den RE 2 an Osnabrück und Düsseldorf angeschlossen. Der nächstgelegene internationale Flughafen ist Münster/Osnabrück in rd. 50 km Entfernung, die Flughäfen Dortmund und Düsseldorf sind innerhalb von ca. 60 Minuten mit dem Auto erreichbar.

Dülmen ist an mehrere regionale Radwege, wie den R 16 oder R 29, angeschlossen, wobei der R 29 mit einer erfassten Länge von ca. 146 km eine Anbindung nach Haltern sowie Recklinghausen ermöglicht. Zusätzlich liegt Dülmen auf dem Westkurs der „100-Schlösser-Route“, welche als touristischer Radweg eine Verbindung mit kulturellen Attraktionen im gesamten Münsterland darstellt. Eine Vielzahl an gut ausgeschilderten lokalen Radrouten ergänzt das touristisch geprägte Radwegenetz.

Die überwiegend mittelständische Wirtschaftsstruktur Dülmens wird vor allem durch die Herstellung von Metallerzeugnissen und den Maschinenbau geprägt. Des Weiteren waren innerhalb der Stadt im Jahr 2018 knapp 60.000 touristische Übernachtungen zu konstatieren, die nicht zuletzt auf die Bekanntheit als „Stadt der Wildpferde“ zurückzuführen sind.

Räumliche Einbindung

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Die erste schriftliche Erwähnung Dülmens findet sich aus dem Jahr 889, in welchem die Bauerschaft Dülmen als „Dulmenni“ erstmalig im Register des Klosters Werden auftaucht. Der Ort gruppierte sich damals um einen sächsischen Hof, der später in den Besitz des Bischofs von Münster überging. Es ist aber davon auszugehen, dass es bereits 100 Jahre früher Siedlungstätigkeiten im Bereich der heutigen Stadt gab. Um 779 wurde das Münsterland im Rahmen der Sachsenkriege durch Karl den Großen erobert und zum Christentum bekehrt. Darauf lässt sich der Bau einer Kirche durch den Abt Bernard im Jahre 800 zurückführen, welche unweit des sächsischen Hofes unter dem Namen „St.-Viktor-Kirche“ gegründet wurde und um 1074 durch einen romanischen Steinbau ersetzt wurde. Rund um die Keimzelle der St.-Viktor-Kirche formte sich eine kleinere Handwerker-Siedlung, welche 1311 ihre Stadtrechte erhielt. Rund um die Stadt wurde in den folgenden Jahrzehnten eine erste Stadtbefestigung errichtet. Die Stadtrechte eröffneten der lokalen Wirtschaft die Möglichkeit, eigene Waren zu verkaufen und die Produktion über das eigens benötigte Maß zu steigern. Die damit verbundene Handelsaktivität führte zu einem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum und machte das 14. Jahrhundert zu einer Blütezeit für die Stadt. Im 15. und 16. Jahrhundert gab es zahlreiche kriegerische Auseinandersetzungen, welche die wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigten. Zu dieser Zeit wurde die vorhandene Stadtbefestigung zu einer Stadtmauer mit steinernen Stadttoren, wie dem Lüdinghauser Tor, ausgebaut. Einschneidende Ereignisse in dieser Periode waren insbesondere die

Belagerung Dülmens im Jahr 1454 sowie die Plünderungen der Stadt durch holländische und spanische Truppen um 1589.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts blühte die Stadt wirtschaftlich erneut auf und konnte seine Einwohnerzahl deutlich steigern. Grund hierfür waren besondere Stadtrechte, welche den Betrieb einer Ziegelei und einer Stadtwaage erlaubten. Im Jahre 1622 lehnte sich die Stadt Dülmen gemeinsam mit den übrigen Gemeinden des Münsterlandes gegen den Kaiser und den Landherrn auf, indem sie die Aufnahme von Truppen im Rahmen des Dreißigjährigen Krieges verweigerte. Aus diesem Grund wurden der Stadt Dülmen im Jahre 1627 sämtliche städtische Privilegien, wie die Wegezölle oder die freie Ratswahl, entzogen. Dülmen verkam bis zur Wiedererlangung der Stadtrechte im Jahre 1633 zum Dorf. Im gleichen Jahr wurde die Stadt durch die Hessen besetzt, welche zur Unterhaltung ihrer Heere Kriegssteuern erhoben. Um eben diesen Steuerverpflichtungen nachkommen zu können, musste Dülmen hohe Schulden aufnehmen, womit ein Fortzug wohlhabender Bürger aus der Stadt einherging. Dadurch wurde das Dorf zu einem „verlassenen Ort“ mit vielen Leerständen, in welchem 1661 nur noch etwa 1.500 Menschen beheimatet waren. Die finanzielle Situation der Stadt verschlechterte sich während des Siebenjährigen Krieges zwischen 1756-1763 zusätzlich. Im Anschluss an den Krieg erwirkte Freiherr von Fürstenberg eine vollständige Tilgung der Kriegsschulden, was zu einer erneuten wirtschaftlichen Blütezeit führte.

Ein einschneidendes Ereignis in der Stadtentwicklung stellte der Anschluss der Stadt an die Eisenbahnstrecke von Essen nach Münster im Jahre 1870 dar, mit dem das Zeitalter der Industrialisierung auch in Dülmen begann. Nur fünf Jahre später eröffnete die Bahnlinie Dortmund-Gronau, durch die Dülmen zu einem Eisenbahnknotenpunkt aufstieg. In den folgenden Jahrzehnten erlebte die Stadt einen rasanten Aufschwung, der insbesondere mit der 1873 gegründeten mechanischen Weberei Bendix verbunden war. Die vorteilhafte finanzielle Situation der Stadt führte zur Errichtung sowie der Sanierung vieler Gebäude, z. B. des Rathauses oder des Lüdinghauser Tors. Im Laufe des 19. Jahrhunderts verdreifachte sich die Bevölkerung von rd. 2.000 Personen im Jahr 1815 auf rd. 7.500 im Jahre 1910. 1847 wurde westlich des Stadtgebiets ein Reservat für die Dülmener Wildpferde angelegt, das heute eine der touristischen Hauptattraktionen darstellt. Der Wildpferdefang, welcher jährlich am letzten Sonntag im Mai stattfindet, wurde 1907 ins Leben gerufen.

Während der Bombenangriffe und anderen Gefechte im 2. Weltkrieg wurden fast 90 % der Gebäude in der Innenstadt zerstört. Beim anschließenden Wiederaufbau orientierte man sich – ähnlich wie in anderen benachbarten Städten gleicher Größe in der Umgebung – zwar deutlich am ursprünglichen Stadtgrundriss, von der ursprünglichen Bausubstanz blieben aber nur wenige bauliche Zeitzeugen der Stadtgeschichte erhalten. Dies umfasst beispielsweise das Lüdinghauser Tor, die St.-Viktor-Kirche und die Hermann-Leeser-Schule. Andere prägende Bauten, wie das Dülmener Schloss oder das historische Rathaus, wurden vollständig zerstört.

Stadtgrundrisse (1825 – 1933 – 2021)

In der Nachkriegszeit erfolgte ein rascher Wiederaufbau der Innenstadt, bereits 1956 konnte das neue Rathaus am Markt eingeweiht werden. 1966 wurde Dülmen mit der Gründung der St.-Barbara-Kaserne zur Garnisonsstadt. Durch starke Zuwanderungen und hohe Geburtenüberschüsse vervierfachte sich die Bevölkerungszahl von nur rd. 5.000 Einwohnern nach dem Krieg auf rd. 20.000 im Jahr 1970. Im Zuge der kommunalen Neugliederung

in NRW wurden 1975 zudem die umliegenden ländlichen Gemeinden Buldern, Hausdülmen, Hiddingsel, Kirchspiel Dülmen, Merfeld und Rorup eingemeindet. In den 1970er Jahren erhielt die Stadt einen Anschluss an die neuerrichtete Autobahn A 43 zwischen Münster und Recklinghausen. Mit der Schließung der Bendix-Fabrik im Jahr 1993 endete nach 120 Jahren die Epoche der Textilproduktion in Dülmen, 2003 wurde die St.-Barbara-Kaserne geschlossen. Aufgrund der diversifizierten Unternehmensstruktur sowie der verkehrsgünstigen Lage im wachstumsgeprägten Umland Münsters konnte Dülmen diese Verluste aber ohne größere wirtschaftliche Beeinträchtigungen kompensieren.

VORHANDENE GUTACHTEN UND KONZEPTE

Die zukunftsweisende Entwicklung der Gesamtstadt und insbesondere der Innenstadt liegt bereits seit vielen Jahren im Fokus der Dülmener Politik und Verwaltung. Aus diesem Grund kann beim ISEK bereits auf zahlreiche Gutachten und Konzepte aus verschiedenen Fachrichtungen zurückgegriffen werden. Die zentralen Grundlagen sind nachfolgend dargestellt:

- Innenstadtentwicklungskonzept (IEK), pesch partner (1998), mit Fortschreibung und Festlegung eines Stadtumbaugebietes (2009)
- Innenstadtgestaltungskonzept für Königsplatz und Münsterstraße, reicher haase (2010)
- Lichtkonzept für die Innenstadt von Dülmen, Dinnebier Licht (2010)
- Verkehrskonzept Kernbereich Innenstadt, Dorsch Gruppe (2010)
- Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Dülmen, infas enermetric (2011)
- Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (Klimakonzept 2.0), energielenker (2022)
- Grünkonzept Stadt Dülmen, Wolters Partner (2012)
- Nahmobilitätskonzept Stadt Dülmen, BSV (2018)
- Einzelhandelskonzept für die Stadt Dülmen, Junker+Kruse (2020)
- Verkehrsuntersuchung für die Dülmener Innenstadt, Lademacher (2020)
- Veloroutenkonzept, Stadt Dülmen (2009)
- Digitalisierungsstrategie der Stadt Dülmen, Stadt Dülmen (2023)
- Fahrradstraßenkonzept für Dülmen-Mitte, SVK (2023)
- Verkehrsuntersuchung für die Innenstadt von Dülmen, büro stadtVerkehr (2023)

RÜCKBLICK UND EVALUATION IEK 1998

Rückblick. Die wichtigste Grundlage für das ISEK stellt das Innenstadtentwicklungskonzept (IEK) aus dem Jahr 1998 dar. Anlass für die Aufstellung dieses Konzeptes waren verschiedene Themen für die Innenstadt Dülmens. Hierzu zählten insbesondere starke Verkehrsbelastungen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, Strukturveränderungen des Einzelhandels und offene Fragestellungen im Umgang mit vorhandenen Flächenpotenzialen sowie infrastrukturelle Bedarfe, die einen Attraktivitätsverlust der Innenstadt befürchten ließen. Im Konzept wurden drei primäre Handlungsfelder herausgearbeitet. Hierzu zählten die „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“, die „Sicherung und Attraktivierung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort“ und die „Sicherung und Förderung der Urbanität“.

Bezüglich des innerstädtischen Verkehrs waren vor allem auf der Halterner Straße, Lüdinghauser Straße, Coesfelder Straße, Borkener Straße und Münsterstraße ein hoher Anteil an Schwerlastverkehr sowie eine Erhöhung des Individual- und des Parksuchverkehrs zu verzeichnen. Durch die hohe Frequentierung stellten gerade diese Straßen städtebauliche Zäsuren in der Innenstadt dar und wiesen zudem gestalterische Defizite auf. Als Ziele wurden daher vor allem die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt und eine städtebauliche Integration

der Straßenräume formuliert. Durch eine Ausweitung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche sollte die Innenstadt wieder als Einheit wahrgenommen und die Reduzierung des Verkehrs auf den Hauptachsen erreicht werden. Eine Steuerung der Verkehrsströme sollte auch durch die gezielte Anordnung des Einzelhandels und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erfolgen.

Im Konzept wurde auch festgestellt, dass die Verkehrsbelastung bereits zu Strukturveränderungen im innerstädtischen Einzelhandel geführt haben. Die Münsterstraße und die Coesfelder Straße, ehemals zu den traditionellen Einkaufsbereichen gehörend, wurden mit der Zeit zu beliebten Standorten für Discounter und Filialbetriebe, während sich kleinerer Einzelhandel Richtung Tiberstraße verschob. Größerer Einzelhandel war aufgrund beschränkter Flächenreserven und der kleinteiligen Parzellenstruktur des Innenstadtbereichs nur in Randlagen möglich. Um die Wettbewerbsfähigkeit Dülmens zu stärken und die Innenstadt als Einzelhandelsstandort zu sichern, wurden die Ziele formuliert, zusätzliche Verkaufsflächen mit einem differenzierten Angebot herzustellen, den Einzelhandel weitestgehend im zentralen Versorgungsbereich zu konzentrieren und diesen Richtung Süden auszuweiten. Insgesamt wurde angestrebt, die Innenstadt zu beleben, das Einkaufserlebnis zu steigern und die Kaufkraft vor Ort zu binden.

Auch die Aufenthaltsqualität sowie das Freiflächen- und Spielplatzangebot in der Innenstadt wurde in der Analyse als verbesserungswürdig betrachtet. Ziel war es daher, die Grün- und Freiraumsituation qualitativ zu verbessern und auch quantitativ auszubauen. Neben fehlenden Grünqualitäten wurde das Stadtbild durch brachliegende Flächen ehemaliger Gewerbebetriebe in Randlagen und in der Innenstadt unterbrochen. Handlungsbedarf bestand zudem in der Fassadengestaltung einzelner Wohn- und Geschäftshäuser, die oftmals wenig Bezug zwischen den Geschossen herstellte. Mit einer Akzentuierung der Innenstadteingänge, einem Abbau der gestalterischen Defizite und der Schaffung eines bewussteren Umgangs mit dem historischen Kern wurden Ziele zur Aufwertung des Stadtbildes formuliert. Dem wachsenden Bedarf an sozialer und kultureller Infrastruktur sollte durch eine Bündelung kultureller Einrichtungen im Zentrum und der Schaffung eines zentralen Veranstaltungsorts sowie einem Kino begegnet werden. Weitere Ziele zur Sicherung und Förderung der Urbanität stellten die generelle Aufwertung des Wohnumfelds und die Ausweitung des öffentlichen und privaten Versorgungsangebots dar.

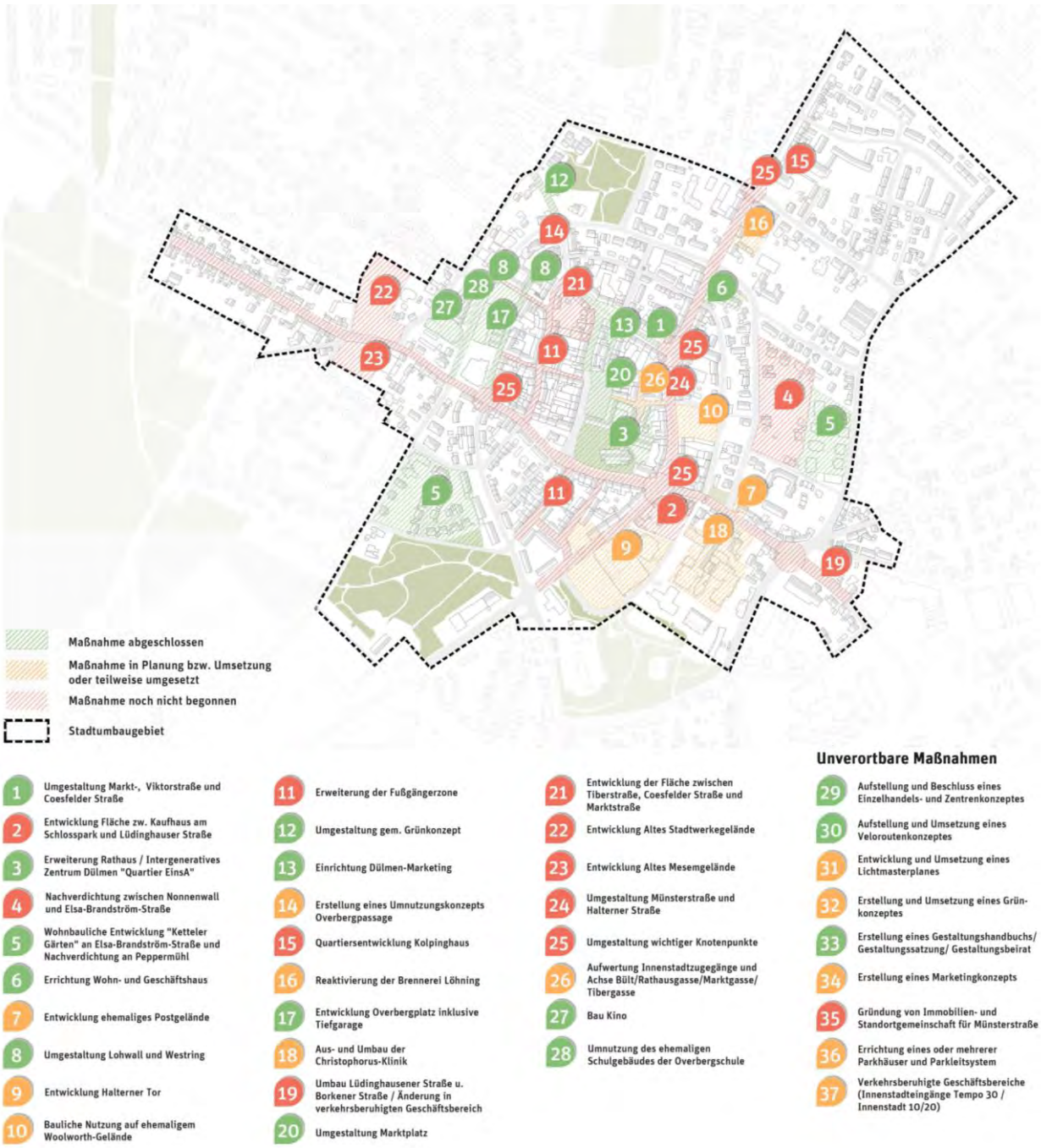
Im Jahr 2009 wurde das IEK fortgeschrieben und durch einen Maßnahmenkatalog ergänzt. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen und fortgeschrittener Entwicklungen wurden einige Maßnahmen verändert oder ergänzt. Die Fortschreibung sah vor allem Handlungsbedarf in der weiterhin hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen (vor allem der Münsterstraße) sowie der unbefriedigenden Aufenthalts- und Gestaltungsqualität vieler Straßen und Plätze der Innenstadt. In Teilbereichen wurde auch die fehlende Barrierefreiheit bemängelt. Bezogen auf den Einzelhandel wurde das Problem von Leerstand und einer hohen Wechselrate aufgegriffen (Trading-Down-Effekt). Weiterhin wurde ein Erweiterungsbedarf für den großflächigen Einzelhandel festgestellt. Auch bei der Aufwertung des Wohnstandorts und bei der Vernetzung von Grünräumen wurden Handlungsbedarfe formuliert. Zudem wurde die Festlegung eines Stadtumbaugebiets 2009 förmlich beschlossen.

Evaluation. In den letzten Jahren wurden bereits zahlreiche Maßnahmen aus dem IEK umgesetzt oder zumindest begonnen. Von den insgesamt 37 Projekten aus dem Maßnahmenkatalog der Fortschreibung 2009 wurden bislang 14 realisiert, darunter zahlreiche Hoch- und Tiefbauprojekte. Auffällig ist die räumliche Bündelung der umgesetzten Projekte. So wurde mit der Umgestaltung von Markt-, Viktor- und Coesfelder Straße sowie dem Bau des einsA und der Umgestaltung des Umfelds der Kirche St. Viktor und des Rathauses nahezu der gesamte Kernbereich des Dülmener Zentrums aufgewertet. Auch am westlichen Innenstadtrand gab es mit der Errichtung des Stadtquartiers Overbergplatz auf einem ehemaligen Parkplatz, dem Neubau des benachbarten Kinos und der Umgestaltung von Lohwall und Westring eine starke räumliche Bündelung von umgesetzten Maßnahmen. Mit den Flächen „Kettler Gärten“ und „Peppermühl“ sind auch zwei mittelgroße innenstadtnahe Wohnungsbauprojekte im Mehrfamilienhausbau umgesetzt worden. Insgesamt wurden neben den öffentlichen Maßnahmen also auch zahlreiche private Baumaßnahmen realisiert.

Darüber hinaus wurden 12 Maßnahmen teilweise umgesetzt oder sie befinden sich in Planung bzw. aktuell in Umsetzung. So wurde beispielsweise im Bereich des Halterner Tors auf der östlichen Seite bereits ein neuer Lebensmittelmarkt errichtet, die bauliche Entwicklung des gegenüberliegenden Parkplatzes wurde hingegen noch nicht in Angriff genommen. Auch die Fläche des ehemaligen Woolworth-Gebäudes wurde bislang noch nicht baulich entwickelt, die aktuelle Nutzung als Parkplatz hat sich aber als wichtige innerstädtische Nutzung etabliert. Auf dem ehemaligen Postgelände ist die Errichtung eines Neubaus als Nachnutzung bereits sehr weit fortgeschritten.

11 Maßnahmen aus dem IEK wurden bislang noch nicht umgesetzt bzw. begonnen. So konnte der geplante Komplettumbau der Hauptverkehrsstraßen noch nicht umgesetzt werden, hier wurde allerdings mit den markierten Sicherheitsstreifen für Radfahrer bereits eine partielle Verbesserung erzielt. Auch die Entwicklung der beiden Potenzialflächen am westlichen Innenstadteingang konnte noch nicht umgesetzt werden.

Von den 23 nicht oder nur teilweise umgesetzten Projekten sind einige nicht mehr relevant bzw. nicht mehr von Priorität für die Innenstadtentwicklung. Ein großer Teil ist aber nach wie vor von Bedeutung für die Dülmener Innenstadt und soll daher auch in das ISEK als Maßnahme wieder aufgenommen werden. Hierzu zählen insbesondere die Umbauten der Hauptverkehrsachsen oder die Entwicklung der Potenzialflächen „Altes Stadtwerkegelände“ und „Altes Mesemgelände“. Eine genaue Erläuterung hierzu findet sich sowohl in der Analyse als auch im Handlungsprogramm.



Evaluation der IEK-Maßnahmen im bisherigen Fördergebiet

TEIL C | ANALYSE DER DÜLMENER INNENSTADT

ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMS

Für jedes Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ist in der Analyse die Festlegung eines abgegrenzten Untersuchungsgebietes erforderlich. Der Untersuchungsraum ist nicht zwangsläufig deckungsgleich mit dem späteren Fördergebiet, hierzu gibt es im Teil E ein eigenes Unterkapitel. Bei der Abgrenzung gilt es, vielfältige Zusammenhänge und Synergien sowie soziale, ökologische, ökonomische und städtebauliche Belange zu berücksichtigen. Die Gebietsabgrenzung für die Dülmener Innenstadt wurde so gewählt, dass die für die Innenstadt relevantesten Entwicklungsbereiche und Erschließungsachsen sowie angrenzende Freiräume einbezogen werden.

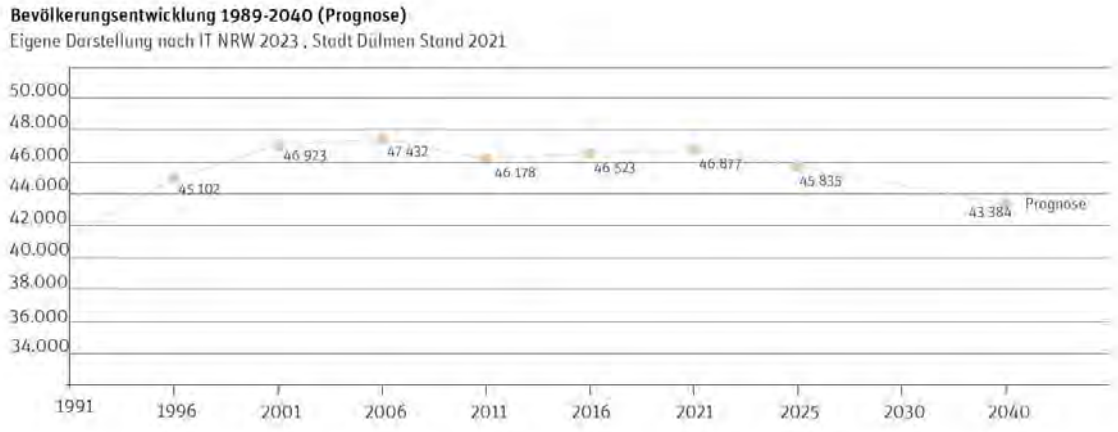
Die Abgrenzung des Untersuchungsraums für das ISEK Dülmen orientiert sich an der Abgrenzung für das IEK, wurde aber um zusätzliche Bereiche ergänzt. Neben dem historischen Innenstadtkern umfasst das Gebiet die direkt angrenzenden Wohngebiete sowie den Klinik- und Versorgungsstandort im Süden. Richtung Nordwesten und Nordosten wurden darüber hinaus auch die Wohngebiete um die Paul-Gerhardt-Schule und die ehemalige Paul-Gerhardt-Schule mit einbezogen. Aufgrund der hohen Bedeutung für die Innenstadt wird auch der Vorpark mit dem südlich angrenzenden Parkplatz Hüttendyk in das Untersuchungsgebiet integriert. In der folgenden Abbildung ist die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ersichtlich.

Abgrenzung des Untersuchungsraums

BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR

Bevölkerungsstruktur. Für eine zukunftsweisende Stadtplanung ist es wichtig, auf veränderte Entwicklungsdynamiken der Bevölkerungs- und Sozialstruktur zu reagieren und entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel gilt es die Auswirkungen für die Kommunen und somit auch für die Stadt Dülmen darzustellen.

Die Einwohnerzahl Dülmens stieg zwischen 1989 und Januar 2023 von 39.945 auf 47.680 Personen an, dies entspricht einem Wachstum von rd. 19 Prozent. Somit konnte die Stadt in diesem Zeitraum ein stärkeres Bevölkerungswachstum verzeichnen als das Land NRW und der Durchschnitt der kleinen Mittelstädte. In den meisten anderen Kategorien weist Dülmen die für Kommunen des Typs „Kleine Mittelstadt" typischen Kennzeichen des demographischen Wandels auf, die sich in einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung auf Basis eines negativen Geburten- und Gestorbenensaldos zeigen. Seit 2013 werden in Dülmen konstant mehr Sterbefälle als Lebendgeburten erfasst. Demgegenüber stehen jedoch Wanderungsgewinne, die seit 2013 konstant im positiven Bereich liegen und im Jahre 2015 mit einem Saldo von knapp 800 ihren Höhepunkt fanden. Das Gesamtsaldo aus Wanderungsgewinnen und natürlicher Bevölkerungsentwicklung war in den Jahren 2018 und 2019 positiv und zeigt somit einen kurzfristigen Gegentrend zu den Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2040. Letztendlich ergibt sich somit die Zuwanderung als wesentlicher Einflussfaktor auf die Stadtentwicklung. Für die Zukunft geht die Gemeindemodellrechnung von einem negativen Trend in der Bevölkerungsentwicklung aus und prognostiziert für das Jahr 2040 eine Bevölkerungsgröße von knapp 43.400 Personen.

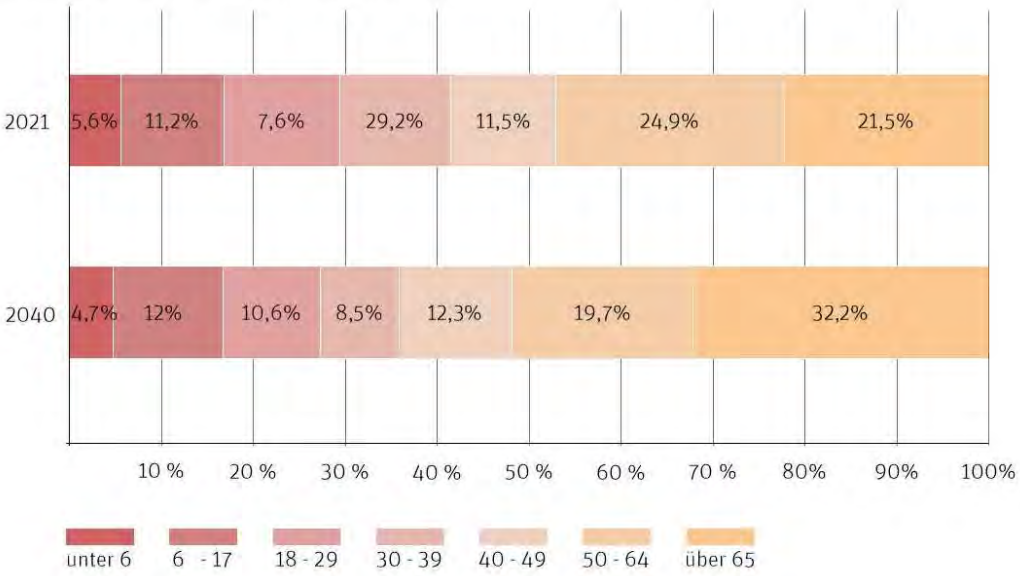


Die Altersstruktur der Bewohnerschaft Dülmens weist im Vergleich zum Land NRW sowie dem Kreis Coesfeld keine spezifischen Besonderheiten auf. Die anteilig größte Altersgruppe stellen die 25- bis 50-Jährigen mit einem Anteil von rund 30 % dar, während die 50- bis 65-Jährigen mit rund 25 % die zweitgrößte Bevölkerungsgruppe ausmachen. Wesentliche Unterschiede sind bei einem Vergleich der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur Dülmens mit der landesweiten Entwicklung erst auf Basis der Gemeindemodellrechnung für das Jahr 2040 festzustellen. Hier sind die Trends einer sinkenden Zahl der unter 6-Jährigen sowie einer steigenden Anzahl der über 65-Jährigen in Dülmen deutlich stärker ausgeprägt. Die Gruppe der über 65-Jährigen wird im Jahr 2040 mit über 30 Prozent voraussichtlich den größten Anteil an der Dülmener Bevölkerung ausmachen. Parallel wird der Anteil der 25- bis 65-Jährigen deutlich sinken. Für die zukünftige Entwicklung Dülmens sind somit insbesondere auch Belange der älteren Bevölkerung, z. B. durch die Schaffung von altersgerechtem, barrierefreiem Wohnraum oder in der Gestaltung öffentlicher Räume, zu berücksichtigen.

Die Sozialstruktur der Stadt Dülmen ist vor dem Hintergrund einer geringen Arbeitslosenquote sowie einer hohen Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten als stabil zu bewerten. Mit 2,9 % im Jahr 2019 lag die Arbeitslosenquote in Dülmen zwar etwas höher als im Kreis Coesfeld (2,6 %), jedoch deutlich unter dem Wert des Landes NRW (6,4%). Insgesamt sind am Wohn- und Arbeitsort Dülmen rund 19.000 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Dülmen weist ein Pendlersaldo von rund –5.400 auf, welches schwerpunktmäßig mit

Bewegungen nach Münster und Coesfeld sowie mit weiteren Verflechtungen zu Nachbarstädten und dem Ruhrgebiet zu erklären sind. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte liegt mit 22.021 € je Einwohnerin bzw. Einwohner unterhalb des landes- sowie kreisweiten Durchschnitts.

Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen 2021 und 2040 (Prognose)
Eigene Darstellung nach IT.NRW 2023 Stand 2021



STADT- UND FREIRAUM

Siedlungsstruktur und Stadtbild. Die Siedlungsstruktur des Dülmener Zentrums ist geprägt durch schmale Straßen und Gassen sowie vereinzelte Plätze und zeichnet – trotz zahlreicher Veränderungen in der Bausubstanz – weitgehend das Straßensystem aus dem 16. Jahrhundert nach. Die ovale Form der mittelalterlichen Stadt innerhalb der historischen Befestigungsanlage ist sowohl im Stadtgrundriss als auch in mehreren Straßennamen – wie dem Lohwall, Königswall oder Nonnenwall – bis heute nachvollziehbar. Insbesondere das Lüdinghauser Tor ist ein klar erkennbares Relikt der alten, befestigten Stadtgrenze und ist heute eines von Dülmens Wahrzeichen. Die anderen ehemaligen Stadteingänge sind im Straßenraum hingegen heute nicht mehr ablesbar. Die wichtigen Plätze, wie der Markt, entsprechen in ihrer Lage und Abmessung weitestgehend den mittelalterlichen Platzräumen, lediglich der Overbergplatz ist eine neue Entwicklung und hat kein historisches Vorbild. Das Zentrum ist zudem durch recht schmale Blockstrukturen mit einer hohen Dichte und einem hohen Versiegelungsgrad im Innenbereich geprägt. Hier sticht insbesondere der Baublock zwischen Markt- und Viktorstraße hervor, der lediglich über eine Breite von 20 m verfügt und vollständig bebaut ist.

Außerhalb des Kernbereichs der Innenstadt nimmt die bauliche Dichte deutlich ab. Die hier vorherrschenden Wohngebiete unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Struktur und ihrem Maßstab deutlich von dem Kernbereich Innenstadt. Westlich der Münsterstraße befinden sich entlang des Nonnenwalls freistehende Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser, auch entlang der Elsa-Brandström-Straße sind im Zuge des vergangenen IEKs neue Mehrfamilienhäuser entstanden. Im südlichen Kernbereichs der Innenstadt bis hin zum Südring finden sich weiterhin verdichtete bauliche Strukturen, welche sowohl zum Wohnen als auch vereinzelt für Dienstleistungen und Einzelhandel genutzt werden. Entlang das Südrings finden sich mehrere Mehrfamilienhausriegel aus den 1950er/1960er Jahren. Am Peppermühl wurden in den vergangenen Jahren einige freistehende Einfamilienhäuser und Doppelhäuser ergänzt. Entlang der Borkener Straße wird ebenfalls gewohnt, hier finden sich meist traufständige Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser. Ein weiteres Wohngebiet befindet sich im Nordosten der Innenstadt um die Pluggendorfer Straße. Es ist durch breite Vorgartenbereiche und Mehrfamilienhäusern aus den 1960er Jahren geprägt.

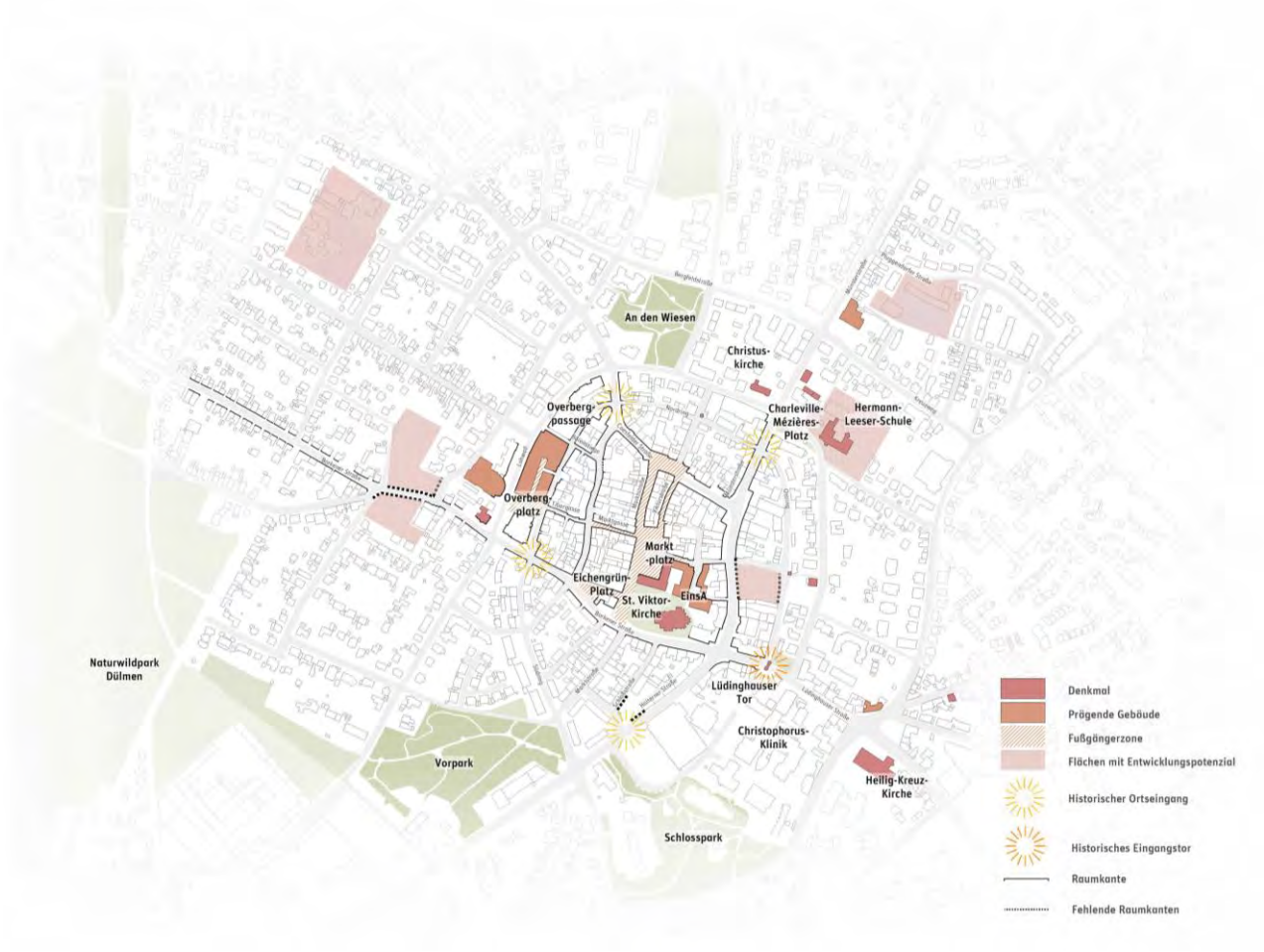
Die Bebauung im Innenstadtkern setzt sich aus Stadthäusern in Blockrandbebauung mit zwei bis drei, vereinzelt auch vier Geschossen zusammen. Nahezu alle Fassaden sind mit einem – für das Münsterland typischen – dunkelroten Klinker verblendet. Vereinzelt wird dieses Material zur Betonung besonderer Gebäudeteile mit einem ebenfalls regionaltypischen hellen Sandstein kombiniert. Als Dachform dominiert das traufständige Satteldach mit roten oder braunen Ziegeln, vereinzelt finden sich aber auch giebelständige Bauten sowie Häuser mit Flachdach oder sonstigen Dachformen. Aufgrund der starken Zerstörung im 2. Weltkrieg ist der Großteil der Bausubstanz im Untersuchungsgebiet in der Nachkriegszeit oder den 1960er Jahren errichtet worden, ältere Bauten konnten nur vereinzelt erhalten werden. Die meisten historischen Gebäude stehen heute unter Denkmalschutz. Hervorzuheben sind hier die St. Viktor-Kirche, das Rathaus, die Hermann-Leeser-Schule, die Villa Mues, die ehemalige Brennerei Löhning, der Nonnenturm, der Lorenkenturm sowie das bereits erwähnte Lüdinghauser Tor.

Der Zustand der Bausubstanz innerhalb des Untersuchungsgebiets erscheint insgesamt gut; deutlich sanierungsbedürftige oder sogar baufällige Häuser sind nicht zu erkennen. Trotz dieses Befunds zeigt sich bei zahlreichen Bauten Aufwertungsbedarf bezüglich der Fassade. Insbesondere im Geschäftsbereich gibt es mehrere Bauten mit unpassenden und überdimensionierten Kragplatten, Werbeanlagen und sonstigen Anbauten. Vereinzelt existieren darüber hinaus auch private Hof- oder Freiflächen mit gestalterischen Defiziten. Auch die Baulücken oder größere, als Parkplatz genutzte Bereiche innerhalb der Innenstadt stellen eine Beeinträchtigung des homogenen Straßen- und Stadtbilds dar. Beispiele hierfür sind neben der Baulücke in der Tiberstraße die Parkplätze in der Nonnengasse, auf dem alten Stadtwerkegelände oder auf dem alten Mesemgelände.

Bei den in der jüngsten Vergangenheit errichteten Neu- und Umbauten zeigt sich der Erfolg der eingeführten qualitätssichernden Instrumente, wie der Gestaltungssatzung und dem Gestaltungsbeirat. Insbesondere das jüngst eröffnete einsA oder das Stadtquartier Overbergplatz setzen sowohl bezüglich ihrer städtebaulichen Einfügung in den historischen Kontext als auch bei der architektonischen Qualität neue Maßstäbe. Mit dem Overbergplatz

wurde eine bis dato als Parkplatz genutzte Brachfläche in einen neuen Stadtbaustein verwandelt, der sowohl das innerstädtische Handelsangebot ergänzt als auch die umliegenden Nutzungen deutlich aufwertet. Für zukünftige Neuentwicklungen gibt es hingegen nur eingeschränkte Möglichkeiten. Eine Option für größere bauliche Projekte stellt die Umnutzung bzw. Verdichtung von innerstädtischen Parkplatzflächen dar, eine andere Option ist die Umnutzung von Schulgrundstücken, die perspektivisch nicht mehr genutzt werden.

Insgesamt weist die Dülmener Innenstadt ein homogenes Stadtbild mit einem überwiegend intakten Gebäudebestand auf. Dennoch finden sich vereinzelt Häuser mit Aufwertungsbedarf bei Fassaden, Vorgärten oder Hofflächen. Das einheitliche Stadtbild wird zudem durch mehrere unterbrochene Raumkanten an wichtigen städtebaulichen Punkten beeinträchtigt. Die Lage der historischen Stadtbefestigung bzw. der Stadttore ist – mit Ausnahme des Lüdinghauser Tors – im Straßenraum heute nicht mehr ablesbar.



Analyse Siedlungsstruktur und Stadtbild

Grün- und Freiräume. Die vorhandenen Grün- und Freiräume prägen das Bild der Dülmener Innenstadt in starkem Maße. Neben der reinen Nutzung als Aufenthalts-, Erholungs- und Spielflächen übernehmen sie zudem wichtige ökologische Funktionen. Die stadtklimatische Funktion als kühlende Bereiche für den Stadtraum sowie als Retentionsräume bei Starkregenereignissen sind zudem bezüglich der Klimaanpassung von großer Bedeutung für die Stadtplanung.

Aufgrund seiner dichten Bebauung verfügt der Innenstadtkern nur über ein sehr geringes Angebot an öffentlichem Grün. Einzige nennenswerte öffentlich zugängliche Grünfläche ist das kürzlich neu gestaltete Umfeld der Kirche St. Viktor mit seinem imposanten Baumbestand. Darüber hinaus sind aufgrund der stark bebauten und versiegelten Blöcke auch nur begrenzt private Freiflächen zu finden. Dieser geringe Anteil an Grünflächen ist für Stadtkerne mittelalterlichen Ursprungs üblich und findet sich in vielen vergleichbaren Städten.

Außerhalb des Kernbereichs der Innenstadt finden sich mit dem Vorpark, dem Schlosspark sowie dem Stadtpark „An den Wiesen“ hingegen mehrere größere Grünanlagen. Der Stadtpark liegt direkt nördlich des historischen Stadtkerns und bietet neben einer großen Wiese auch einen Spielplatz und Möglichkeiten für sportliche Aktivitäten. Beim südöstlich gelegenen Schlosspark handelt es sich um die ehemaligen Außenanlagen des im Krieg zerstörten Dülmener Schlosses. Die Fläche ist als Landschaftspark um einen zentralen Teich gestaltet, verfügt über Outdoor-Spiel- und Sportanlagen, ist aufgrund der rückwärtigen Lage hinter dem Combi-Markt stadträumlich kaum wahrnehmbar. Ein Abschnitt des Schlossparks ist zudem vom öffentlichen Teil getrennt und dient als privat genutzte Grünfläche der Herzog von Croÿ'schen Verwaltung. Eine Fuß- und Radwegeverbindung innerhalb der Anlage bindet das östlich liegende Clemens-Brentano-Gymnasium und die Pestalozzi-Schule sowie das Familienzentrum Heilig Kreuz an. Größter und wichtigster innerstädtischer Freiraum ist der Vorpark am südwestlichen Abschluss des Untersuchungsraums. Er liegt zwischen der Halterner Straße und mehreren Wohngebieten und geht nahtlos in den Dülmener Wildpark über. Somit bildet er den Auftakt zu einer übergeordneten Grünspange im Dülmener Südwesten. Der Park ist geprägt durch einen dichten, großkronigen Laubbaumbestand sowie ein engmaschiges Wegenetz, größere Rasenflächen sind in der Anlage nicht vorhanden. Westlich des Vorparks bietet die Stellplatzanlage am Hüttendyk die Möglichkeit, die Grünfläche mit dem Pkw zu erreichen. Zu bemängeln ist das Entrée Richtung Innenstadt, das sich aufgrund störender Müllcontainer und unzureichender Wegebefestigungen wenig attraktiv darstellt. Innerhalb des Untersuchungsgebiet existieren darüber hinaus noch weitere, kleine öffentliche Grünflächen. Hierzu zählt beispielsweise die Fläche am Lüdinghauser Tor oder das Umfeld der Hermann-Leeser-Schule. Grünflächen dieser Art werten zwar das Umfeld in gestalterischer Sicht auf, spielen aber für die gesamtstädtische Betrachtung der Grünflächenversorgung nur eine untergeordnete Rolle.

Zwei der größten innerstädtischen Spielplätze, „Peppermühl“ und „Südring“ liegen innerhalb des Vorparks, ein weiterer Spielplatz befindet sich im Stadtpark an den Wiesen. Sie bieten ein umfangreiches Spielangebot, die Geräte bedürfen aber zum Teil der Aufwertung. Zusätzlich zu den benannten Spielangeboten innerhalb der Parks gibt es weitere Angebote auf den Schulhöfen oder separaten Spielplätzen, beispielsweise an der Pluggendorfer Straße oder auf dem ehemaligen Bendix-Gelände. Inklusive Spielplatzangebote lassen sich im Innenstadtbereich der Stadt Dülmen nicht finden, obwohl für den Großteil der innerstädtischen Wohnungen ein öffentlicher Spielplatz in maximal 250 m Entfernung erreichbar ist (siehe Grafik).

Mit den beschriebenen Flächen verfügt die Dülmener Innenstadt insgesamt über ein gutes Angebot an innerstädtischen Grün- und Freiräumen sowie Spielplätzen. Im Detail zeigen sich bei der Gestaltungs- und Nutzungsqualität aber vereinzelt Schwächen. Aspekte der Klimaanpassung – wie Wasserspeicherung oder Regenrückhaltung – wurden bei der Planung der Grünflächen bislang allerdings kaum berücksichtigt.

Straßenräume und Plätze. Die öffentlichen Grünräume in der Dülmener Innenstadt werden durch weitere öffentliche Aufenthaltsräume in Form von Straßen, Wegen und Plätzen ergänzt. Wichtigster innerstädtischer Platz ist der Marktplatz, der sowohl als zentraler Treffpunkt als auch für Außengastronomie genutzt wird. Darüber hinaus

dient er auch als Raum für diverse Veranstaltungen, wie der Kirmes, dem Wochenmarkt, dem „Dülmener Sommer“ und dem „Dülmener Winter“ mit Eisbahn und Weihnachtsmarkt. Die gesamte Platzanlage wurde kürzlich neugestaltet, der denkmalgeschützte Brunnen wurde dabei erhalten und die Platzebene begradigt. Der nördlich gelegene Königsplatz ist mit dem Markt durch die Fußgängerzone verbunden. Auch diese beiden Bereiche wurden innerhalb der letzten Jahre umgestaltet und bilden zusammen den Kern des öffentlichen Raums im Dülmener Zentrum. Mit dem Overbergplatz am westlichen Innenstadtrand wurde in den vergangenen Jahren ein neuer Stadtplatz auf einer ehemaligen Parkplatzfläche geschaffen. Der Bereich wird partiell durch Außengastronomie genutzt und dient als Vorplatz für das Kino, die Sparkasse sowie das Einkaufzentrum „Stadtquartier Overbergplatz“. Insgesamt ist mit dem Overbergplatz eine sehr vorbildliche Reaktivierung von Parkplatzflächen gelungen, durch die ein zusätzlicher räumlicher Schwerpunkt in der Innenstadt entstanden ist. Zu bemängeln ist allerdings die gestalterisch unbefriedigende räumliche Verbindung zum Markt über die Markt- und Tibergasse. Am südlichen Rand des Innenstadtkerns liegt der Eichengrünplatz, er ist fast vollständig durch Außengastromomie belegt. Weitere kleine Plätze, wie der Charleville-Mézières-Platz, dienen eher als kleinräumige Treff- bzw. Aufenthaltspunkte und spielen in der gesamträumlichen Betrachtung nur eine untergeordnete Rolle. Die steinernen Plätze werden zum Teil durch Baumpflanzungen, zum Teil durch mobile Hochbeete begrünt.

Entlang einzelner Straßenräume gibt es vereinzelte Baumpflanzungen. Partiell finden sich auch durchgängig einseitig oder beidseitig bepflanzte Straßenabschnitte, wie der mit Linden bestandene Lohwall. Eine durchgängige, einheitliche Bepflanzung von Straßen über ihre gesamte Länge findet sich im Untersuchungsraum nicht. Im Stadtkern gibt es – sicherlich auch aufgrund der begrenzten Querschnitte – mehrere Straßen ohne jegliche Baumpflanzung.

Insgesamt ist die Begrünung sowohl im Straßenraum als auch bei öffentlichen Plätzen noch deutlich ausbaubar. Dies ist sowohl in Bezug auf die Aufenthaltsqualität, aber auch im Hinblick auf die immer wichtiger werdende Schaffung von Kälteinseln in Hitzeperioden, von großer Bedeutung.

Analyse Grün- und Freiraum sowie Straßenräume und Plätze

EXKURS: ÖFFENTLICHE RÄUME IN DER STADTENTWICKLUNG

Ausgangslage und Herausforderungen. Der öffentliche Raum bildet das Gerüst und Gliederungselement einer jeden Stadt und stellt insbesondere für die europäische Stadt ein zentrales Element dar. Er bietet die Möglichkeit für Vernetzung, Orientierung, Kommunikation und Austausch und ist somit ein entscheidender Faktor für die urbane Lebensqualität.

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

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

Die ökologische Funktion öffentlicher Räume wird aufgrund des Klimawandels in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Der anhaltende Temperaturanstieg, lange Hitzewellen und damit in Verbindung stehende Trockenperioden sowie Extremwetterereignisse sind nur einige Beispiele für die Auswirkungen des Klimawandels. Bei der Betrachtung bisheriger Auswirkungen wird deutlich, dass insbesondere (Innen-) Städte von den Folgen des Klimawandels betroffen sind. Die physische Form der Städte und die Gestaltung der öffentlichen Räume sind somit eng mit der Intensität der Auswirkungen verwoben.[3]

Die ökonomische Funktion öffentlicher Räume steht gegenwärtig vor der Herausforderung unterschiedlich ausgeprägter Privatisierungs- und Festivalisierungstendenzen. Kritiker sehen in Privatisierungsprozessen den Verlust öffentlicher Flächen, die Geltung von Privatrecht vor öffentlichem Recht, die zunehmende Videoüberwachung sowie die Reglementierung von Nutzungsmöglichkeiten. Auch die Privatisierungstendenzen durch die Vergabe von Sondernutzungsrechten für Außengastronomie oder Warenausleger werden in zunehmendem Maße kritisch bewertet.[4]

Neben den beschriebenen direkten ökonomischen Herausforderungen der Städte wird die Bedeutung öffentlicher Räume verstärkt als weicher Standortfaktor wahrgenommen. Aufgrund erheblicher Funktionsverluste in Innenstädten und Ortskernen wird versucht, durch die Etablierung einer steigenden Eventkultur den Innenstädten und Ortskernen durch eine angepasste Gestaltung der öffentlichen Räume eine ergänzende Nutzung zu verleihen und neue Anwohner und Besucher anzuziehen.[5]

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

---

[1] vgl. rha 2009: 15 f.
[2] vgl. Berding 2016: 20
[3] vgl. Drlik u. Licka 2010: 45 f.
[4] vgl. Hammer 2016: 62
[5] vgl. Holm 2016: 4

Zukunftsweisende Gestaltung öffentlicher Räume in Innenstädten. Aufgrund spezieller räumlicher Merkmale und Funktionen, wie der hohen Bevölkerungs- und Bebauungsdichte oder der bereits historisch vorherrschenden Versorgungsfunktion, kommt dem öffentlichen Raum in Innenstädten ein besonderer Stellenwert zu. Funktionsverluste durch wegbrechende Handelsstrukturen, die Zunahme von Leerständen oder auch die ungebrochene Dominanz des Autoverkehrs machen eine Neupositionierung der Innenstädte und Ortskerne mit ihren öffentlichen Räumen notwendig. Es müssen neue Anreize und Standortqualitäten geschaffen werden, um sich dauerhaft zu positionieren. Hierbei kann der öffentliche Raum einen wesentlichen Erfolgsfaktor bilden. Die Bewusstmachung der engen Zusammenhänge zwischen einer erfolgreichen Stadtentwicklung und der Gestaltung von öffentlichen Räumen stellt eine große Chance dar, welche es zu nutzen gilt.[6] Auch in Bezug auf den Klimawandel und den daraus resultierenden Maßnahmen zur Klimaanpassung kommt dem öffentlichen Raum eine besondere Bedeutung zu. Hier gilt es, Treffpunkte für die Gemeinschaft mit angenehmen mikroklimatischen Bedingungen zu schaffen sowie die Auswirkungen von Extremwettereignissen durch integrierte Retentionsanlagen oder ähnliche Lösungen abzumildern.

[6] vgl. Stepper 2015: 28 f. und 157 f.

NUTZUNGSSTRUKTUR

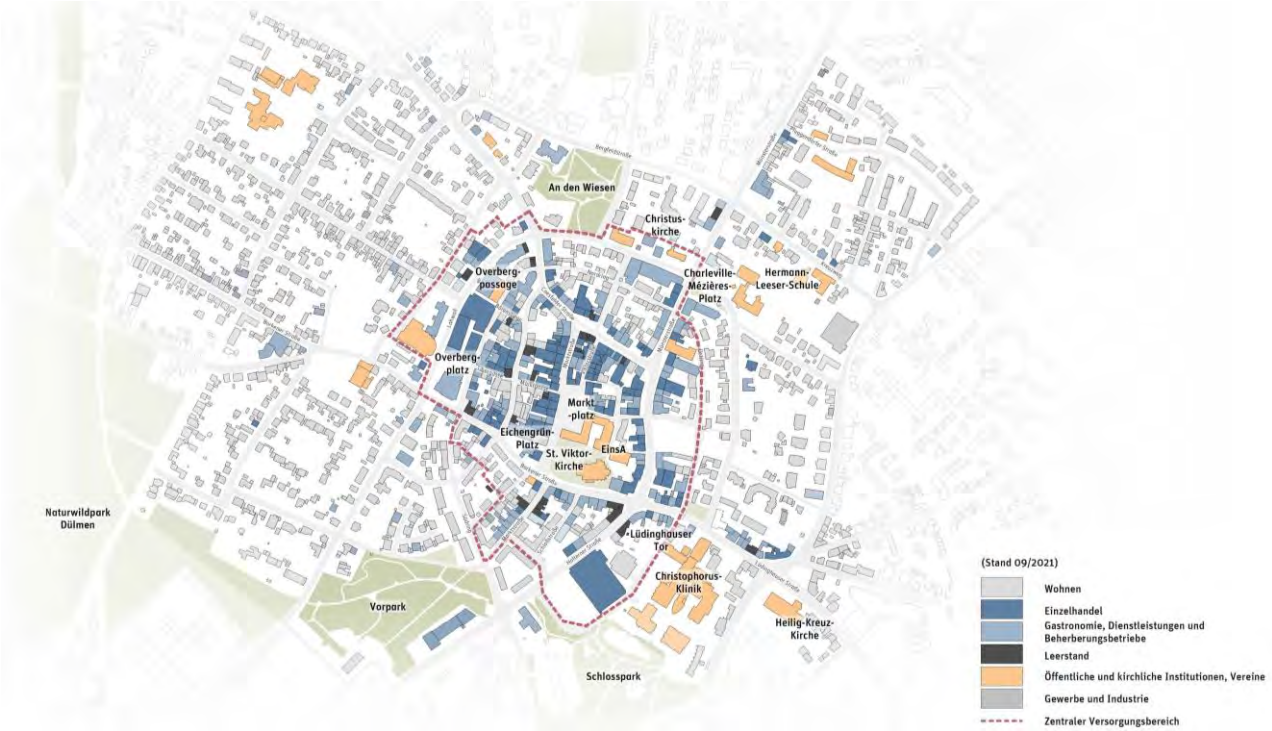
Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie. Wie für Innenstädte üblich, bildet auch die Dülmener Innenstadt das historisch gewachsene, primäre Handelszentrum der Stadt. Das Einzelhandelsangebot wird durch zahlreiche Gastronomie- und Dienstleistungsangebote sowie durch soziale Einrichtungen, Kultur und Verwaltung ergänzt. Der zentrale Versorgungsbereich erstreckt sich über den gesamten Innenstadtkern zwischen Ostring, Vollenstraße und Plusch. Im Süden umfasst der zentrale Versorgungsbereich die Lüdinghauser Straße, die Borkener Straße sowie die südlich angrenzenden Bebauungsblöcke in der Marktstraße und der Schlossstraße, wobei die südliche Markt- und Schlossstraße vor allem durch Dienstleistungen geprägt wird. Westlich den Lohwalls sind vereinzelte Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen im Erdgeschoss vorhanden. Mit dem 2020 aufgestellten Einzelhandelskonzept wurde der zentrale Versorgungsbereich bereits in einigen Randbereichen reduziert und damit weiter auf den Innenstadtkern beschränkt. So wurde der Bereich der Lüdinghauser Straße östlich des Lüdinghauser Tors bereits aus der Abgrenzung herausgenommen. Ziel der Anpassung war es, ein räumliches „Ausfransen" des Zentrums zu unterbinden und vorhandene Flächen und Strukturen zu sichern. Der fußläufige Versorgungsbereich umfasst den Marktplatz, die Marktstraße, Viktorstraße, den Königsplatz, die Marktgasse, die Tibergasse und den Overbergplatz. Mit den öffentlichen Plätzen bestehen in der Innenstadt zudem bedeutende Freiräume in der Hauptlage, die durch Dienstleistungs- und Gastronomieangebote das vielfältige Angebot Dülmens ergänzen und sie zu wichtigen Anziehungspunkten machen.

Auffällig ist das Fehlen einer klar erkennbaren 1A-Lage mit einem starken Magnetbetrieb. Der einzige große ansässige Bekleidungsanbieter H&M befindet sich am Rand der Innenstadt; weitere Ketten wie dm, Rossmann oder ernstings family verteilen sich über das gesamte Zentrum. Mit dem Combi Verbrauchermarkt zwischen Klinikum und Halterner Straße liegt auch der einzige Lebensmittelvollsortimenter am Rand des Untersuchungsgebiets. Zwei kleinere Lebensmittelanbieter liegen entlang der Coesfelder Straße. Hier ist insbesondere der Bioladen „Urban" hervorzuheben, der mit seinem integrierten Café deutlich zur Belebung des Straßenraums und des benachbarten Königsplatzes beiträgt.

Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe zeigt sich in Dülmen eine überschaubare Leerstandsproblematik. Ungenutzte Ladenlokale sind nur vereinzelt vorhanden und verteilen sich relativ gleichmäßig über den Innenstadtkern, so dass es keine Bereiche mit deutlichen trading-down-Tendenzen gibt. Die meisten Leerstände sind zudem kurzfristiger Natur. Die Zwischennutzung und Reaktivierung von ungenutzten Ladenlokalen liegt bereits seit mehreren Jahren im Fokus von Stadt und Innenstadtmarketing und kann insgesamt als erfolgreich angesehen werden. Hervorzuheben ist, dass die Problematik oftmals durch geringe Investitionsbereitschaft der Eigentümerschaft in die Bestandsimmobilien begünstigt wird. So entsprechen die Ladenlokale teilweise nicht mehr den Anforderungen potenzieller Mieter.

Das Handelsangebot wird ergänzt durch ein umfangreiches Dienstleistungs- und Gastronomieangebot. Insbesondere am Markt, am Overbergplatz sowie am Eichengrünplatz finden sich mehrere Restaurants, Eisdielen oder Imbisse mit großer Außengastronomie. Weitere Gastronomiebetriebe liegen beispielsweise in der Tiber- oder der Münsterstraße. Die zahlreichen Dienstleistungsangebote sind breit über das Innenstadtgebiet verteilt, eine räumliche Bündelung ist nicht feststellbar.

Insgesamt ist die Dülmener Innenstadt ein attraktiver und weitgehend stabiler Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomiestandort, der nicht zuletzt durch den gut gestalteten öffentlichen Raum und das weiterführende Nutzungsangebot gestärkt wird. Partiell zeigen sich aber Verbesserungsnotwendigkeiten. Aufgrund der starken Konkurrenzsituation und generell schnelllebigen Entwicklungen in diesem Bereich wird die zukunftsfähige Ausrichtung des Standorts eine laufende Aufgabe für die Stadt sowie die Eigentümer- und die Händlerschaft darstellen. Grundsätzlich ist sowohl in Dülmen als auch in anderen Orten in den letzten Jahren ein Trend zu weniger Handelsbetrieben festzustellen, diese werden aber zumeist durch Gastronomie- oder Dienstleistungsbetriebe ersetzt.



Analyse Nutzungsstruktur (Zeitpunkt der Analyse: Ende 2021)

Wohnen und Wohnumfeld. Neben ihrer primären Funktion als Handels-, Dienstleistungs-, Kultur- und Verwaltungszentrum ist die Dülmener Innenstadt auch ein wichtiger Wohnstandort. Je nach Lage im Untersuchungsraum ist die Art, Dichte und Bedeutung des Wohnens aber unterschiedlich ausgeprägt. Im inneren, historischen Stadtkern spielt die Wohnnutzung meist nur eine untergeordnete Rolle. Aufgrund der Belegung der Erdgeschosse durch Handel bzw. Dienstleistungen wird ein Großteil der Gebäude nur in den Obergeschossen zum Wohnen genutzt. Diese Wohnungen profitieren zwar durch die gute Erreichbarkeit vieler zentraler Nutzungen, weisen aber oft ungünstig geschnittene Grundrisse, schlechte Belichtungen und nur sehr geringe private Grünflächen auf. Somit ist der Innenstadtkern nicht als bevorzugter Wohnstandort von Familien anzusehen. Außerhalb des historischen Stadtkerns ist das Untersuchungsgebiet hingegen deutlich stärker durch Wohnen geprägt. Hier finden sich – abgesehen von den Hauptverkehrsstraßen – überwiegend reine Wohngebiete mit deutlich geringerer baulicher Dichte. Dies umfasst sowohl Bereiche mit freistehenden Einfamilien- und Reihenhäusern als auch kleinere Mehrfamilienhaussiedlungen wie am Südring oder an der Pluggendorfer Straße.

Für den Dülmener Wohnungsmarkt liegen nur gesamtstädtische Daten vor. 2017 wies die Stadt einen Wohnungsbestand von 21.220 Wohneinheiten auf. 90 % der Wohnungen wurden nach 1948 gebaut, was sich auf die starken Zerstörungen der Innenstadt im 2. Weltkrieg sowie auf das starke Stadtwachstum in der Nachkriegszeit zurückführen lässt. Zwischen 1949 und 1978 wurden rd. 45 % der bestehenden Gebäude errichtet, in den folgenden 30 Jahren kamen in jedem Jahrzehnt ca. 15 % des heutigen Gebäudebestandes hinzu. Der Anteil verschiedener Baualtersklassen in Dülmen zeigt nur geringe Differenzen zum Kreis Coesfeld auf. Der hohe Anteil älterer Bestandsbebauung lässt darauf schließen, dass ein erhöhter Bedarf an energetischen Sanierungen besteht. Viele Gebäude wurden bereits vor der Einführung der ersten Wärmeschutzverordnung (1977) gebaut. Die Leerstandsquote bei Wohnungen lag 2017 bei 0,1 Prozent, 44 % waren Mieterhaushalte und 56 % Eigentümerhaushalte.

Aufgrund der dicht bebauten Stadtstrukturen und sowie der mehrfach erfolgten Nachverdichtung im Zuge der vergangenen Innenstadtprogramme gibt es im Untersuchungsraum nur wenige Flächenpotentiale für den Wohnungsbau. Kleinere Nachverdichtungen sind in Baulücken oder auf kleineren unbebauten Grundstücken – z. B. in der Tiberstraße oder am Nonnenwall – möglich. Auch die Umwandlung von leerstehenden Ladenlokalen in den Randlagen der Innenstadt, beispielsweise in der südlichen Marktstraße, bietet Potenzale für den Ausbau des

Wohnungsangebots. Für größere bauliche Entwicklungen müsste die Aktivierung von Potenzialflächen in Angriff genommen werden. Hierfür kommen Gebiete wie das alte Stadtwerkegelände, das alte Mesemgelände oder ungenutzte Schulflächen, wie die alte Paul-Gerhardt-Schule, infrage. Über den exakten Wohnungsbedarf nach Segmenten und Nachfragegruppen liegen für den Untersuchungsraum keine Analysen vor. Es ist aber davon auszugehen, dass sich übergeordnete Nachfragetrends auch auf Dülmen übertragen lassen und beispielsweise der Bedarf an seniorengerechten Wohnungen in den kommenden Jahren ansteigen wird. Darüber hinaus gibt es im Münsterland aufgrund der wirtschaftlich positiven Lage seit Jahren auch eine starke Nachfrage nach familiengerechten Wohnungen mit großen Wohnflächen sowie großen privaten Freiflächen. Auch die geringe Leerstandsquote deutet auf eine ungebrochen große Nachfrage nach Wohnraum in Dülmen hin.

Soziale Infrastruktur, Kultur, Tourismus. Neben den bereits benannten Funktionen bietet die Innenstadt Dülmens auch eine Vielzahl an sozialen und kulturellen Einrichtungen. Von den über 20 Kindertageseinrichtungen im gesamten Stadtgebiet befinden sich mehrere innerhalb des Untersuchungsgebiets, Darüber hinaus gibt es mit der Paul-Gerhardt-Schule und Hermann-Leeser-Realschule sowohl eine Grund- als auch eine weiterführende Schule in der Innenstadt. Hierbei ist anzumerken, dass aktuell Zusammenlegungen von verschiedenen Standorten sowie der Bau neuer Schulen in Dülmen geplant sind. Beide genannten Schulstandorte könnten entsprechend dieser Konzeptionen aufgegeben und an Standorte außerhalb des Untersuchungsgebiets verlegt werden.

Mit der Heilig-Kreuz-Kirche und der Gemeinde St. Viktor gibt es zwei große katholische Kirchengemeinden im Untersuchungsgebiet, die evangelische Christuskirche befindet sich im Norden der Innenstadt. Insbesondere die Kirche St. Viktor spielt aufgrund ihrer zentralen Lage und der Bedeutung als Keimzelle der Stadtgründung eine besondere Bedeutung. Seit der Eröffnung im Mai 2020 bietet das, von der Stadt Dülmen und der Kirchengemeinde St. Viktor in Kooperation mit der Familienbildungsstätte Dülmen entwickelte, intergenerative Zentrum „einsA“ einen wichtigen, barrierefreien Treffpunkt für Menschen jeglichen Alters und jeglicher Herkunft. In unmittelbarer Nähe zum Rathaus bringt es sowohl unterschiedliche kirchliche und städtische Einrichtungen als auch Angebote von örtlichen Vereinen, Verbänden und Organisationen zusammen und setzt damit neue Impulse für die Dülmener Innenstadt. Darüber hinaus gibt es mit der Stadtbücherei in der Overbergpassage, der Volkshochschule im ehemaligen Sparkassengebäude sowie dem Kolpinghaus (beide an der Münsterstraße) weitere Einrichtungen des Gemeindebedarfs. Die beiden letztgenannten Gebäude weisen allerdings einen Umbau- bzw. Sanierungsbedarf auf. Innerhalb des Untersuchungsraums existieren mit dem Rathaus oder dem Amtsgericht auch öffentliche Verwaltungseinrichtungen. Das technische Rathaus wurde in einen ehemaligen Kasernenstandort am Stadtrand ausgelagert, eine mögliche Verlagerung in die Innenstadt könnte zu einer weiteren Belebung des Dülmener Zentrums beitragen.

Das kulturelle und soziale Leben Dülmens ist geprägt durch vielfältige Angebote. Besondere Bedeutung wird hierbei den Dülmener Vereinen zugeschrieben, die mit ihrem vielseitigen Angebot an Sport,- Schützen-, Heimat-, Musik- oder Kunstvereinen nicht nur der Unterhaltung, der Gesundheitsvorsorge oder dem politischen Engagement dienen, sondern auch das soziale Miteinander der Gesellschaft stärken. Die zahlreichen zentralen Freiräume (insbesondere der Markt) bieten Platz für unterschiedlichste Veranstaltungen und Feste. Hierzu gehören neben dem Wochen- und Weihnachtsmarkt auch die jährliche Kirmes.

Aus touristischer Sicht stellen die Wildpferde für Dülmen ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal mit überregionaler Strahlkraft dar. Hiervon profitiert die gesamte Stadt und somit auch die Innenstadt. Ein Potenzial besteht in der Anbindung der Innenstadt und der Erreichbarkeit des Merfelder Bruch mit dem Rad und dem ÖPNV sowie mit der Bahn. Gerade die touristischen Aktivitätsfelder des Radfahrens und des Wanderns stellen in diesem Zusammenhang wichtige touristische Potenziale des Tagestourismus dar. Die Innenstadt selbst bildet mit seiner kleinteiligen Struktur, dem historischen Gebäudebestand, den Einzelhandels- und Gastronomieangeboten sowie kulturellen und sozialen Einrichtungen ebenfalls ein touristisches Potenzial.

Insgesamt bietet die Dülmener Innenstadt ein solides Angebot an sozialer und kultureller Infrastruktur. Das neu errichtete einsA sticht dabei heraus und ist aufgrund seines Angebots und der gelungenen baulichen Integration in die umliegende Bebauung eine große Bereicherung für den Stadtkern. Bei zahlreichen öffentlichen Infrastruktureinrichtungen stellt sich in den kommenden Jahren die Frage eines Standortwechsels bzw. einer Änderung der Räumlichkeiten.

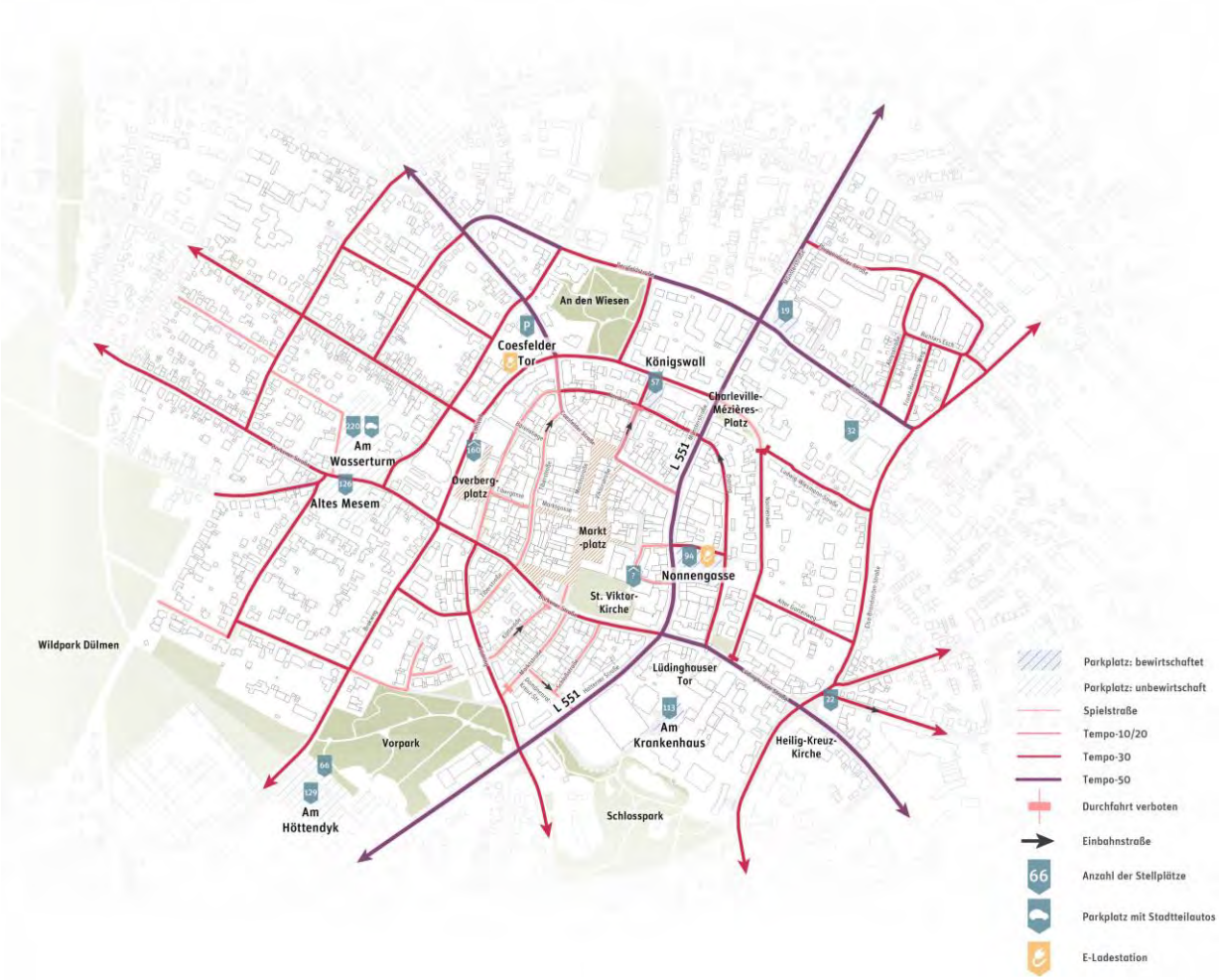
ÖFFENTLICHER RAUM UND MOBILITÄT

Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz. Die Innenstadt Dülmens ist über die Autobahn A43 in Richtung Süden an das Ruhrgebiet und nach Nord-Osten an Münster angebunden. Die Auffahrten Dülmen sowie Dülmen-Nord sind vom Untersuchungsgebiet in wenigen Minuten erreichbar.

Das primäre Erschließungsnetz im Untersuchungsgebiet wird in Nord-Süd-Richtung durch die Münsterstraße und die Halterner Straße (Landesstraße 551) sowie in Ost-West-Richtung durch die Borkener Straße und die Lüdinghauser Straße (Kreisstraße 27) gebildet. Eine klassische Ringerschließung rund um die Innenstadt gibt es nur in Teilen und in verschiedenen Ausbaustufen, abseits der genannten Hauptverkehrsstraßen gibt es aber mehrere verkehrswichtige Straßen, beispielsweise die Coesfelder Straße, die Bergfeldstraße sowie den Lohwall und den Königswall. Alle weiteren Straßen spielen für den innerörtlichen Erschließungsverkehr eher eine untergeordnete Rolle und dienen somit als Wohn- oder Geschäftsstraßen. Festzustellen ist, dass diese Nebenstraßen trotz ähnlicher Straßenbreiten und Nutzungen sehr unterschiedlich ausgewiesen sind. Die Klassifizierung reicht von Schrittgeschwindigkeit über Tempo 20 bis zur Tempo-30-Zone. Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt gut mit dem PKW erreichbar, einzelne Straßen im Stadtkern sind aufgrund des geringen Querschnitts aber als Einbahnstraßen ausgewiesen. Die Belastung von Münsterstraße und Halterner Straße ist mit bis zu rd. 1.300 KFZ/h als hoch zu bezeichnen und wirkt sich negativ auf die Aufenthalts- und Wohnqualität aus. Gleiches gilt – wenn auch in reduziertem Umfang – für die Lüdinghauser Straße und die Borkener Straße. Insbesondere der Schwerlastverkehr auf der Münsterstraße wirkt sich störend auf die Umgebung aus.

Im und am Rand des Kernbereichs der Innenstadt existieren mehrere, teils bewirtschaftete und teils unbewirtschaftete Parkplätze. Die größten Kapazitäten bilden die am westlichen Innenstadtrand gelegenen Anlagen „Am Wasserturm“ mit 220 Plätzen sowie die benachbarte Fläche „Altes Mesemgelände“ mit knapp 130 Plätzen. Beide Anlagen sind gebührenfrei und daher stark ausgelastet. Insbesondere für in der Innenstadt beschäftigte Personen stellen die beiden Parkplätze zumeist die erste Wahl dar. In unmittelbarer Nähe liegt zudem die Tiefgarage des Stadtquartiers Overbergplatz, die mit rd. 160 Plätzen die zweitgrößte Stellplatzkapazität besitzt. Die Anlage ist bewirtschaftet und deutlich schwächer ausgelastet als die beiden erstgenannten Flächen. Von großer Bedeutung für die Innenstadt ist der Parkplatz Nonnengasse mit über 90 Plätzen, der auf der Fläche des abgerissenen Woolworth-Gebäudes errichtet wurde. Aufgrund seiner räumlichen Nähe zu Rathaus, Markt, einsA sowie der Münsterstraße als Haupterschließung ist die Anlage trotz Parkgebühren sehr beliebt und zu Geschäftszeiten stark bis vollständig ausgelastet. Weitere Parkplatzanlagen oder Parkhäuser befinden sich an der Coesfelder Straße, dem Königswall, im Bereich Krankenhaus/Combi-Markt oder am Hüttendyk. Dieses Angebot wird ergänzt durch zahlreiche straßenbegleitende Parkplätze im gesamten Untersuchungsgebiet, die teils gebührenpflichtig und teils gebührenfrei sind. Für Besucher der Innenstadt sind hier insbesondere die straßenbegleitenden Plätze an der Münsterstraße, der Borkener Straße und der Tiberstraße von Bedeutung.

Insgesamt zeigt sich bezüglich des PKW-Verkehrs für das Untersuchungsgebiet eine gute Anbindung sowie ein ausreichendes Parkplatzangebot. Die starke Frequentierung des Hauptstraßensystems und der Parksuchverkehr führen aber sowohl zu verkehrlichen Konflikten mit anderen Verkehrsträgern als auch zu diversen Beeinträchtigungen für die Anwohnerinnen und Anwohner. Auch die ebenerdige Nutzung großer zentraler Flächen für den ruhenden Verkehr ist in städtebaulicher Hinsicht zu überdenken.



Analyse Straßennetz

Rad- und Fußverkehr. Wie im Münsterland üblich, hat der Radverkehr bei der täglichen Verkehrsmittelwahl auch in Dülmen einen relativ hohen Stellenwert. Gemäß modal split wurden im vergangenen Jahr 23 % aller Wege in der Gesamtstadt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Somit liegt Dülmen deutlich über dem gesamtdeutschen Schnitt von 10%, aber auch deutlich unterhalb des Wertes in Münster von 38%. Das Fahrrad wird laut Verkehrsuntersuchung in erster Linie für Strecken zwischen 0,5 und 5,0 km genutzt, längere Strecken werden hingegen primär mit dem PKW zurückgelegt.

Im Großteil des Untersuchungsgebiets wird der Radverkehr nicht separiert, sondern auf den Wohn- und Geschäftsstraßen zusammen mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn geführt. Entlang der Hauptverkehrsstraßen gibt es überwiegend Schutzstreifen, abschnittsweise auch Radfahrstreifen und vereinzelt Radwege auf Gehwegniveau. Aufgrund unterschiedlicher Straßenquerschnitte und Zuständigkeiten in der Baulast wechselt die Führung des Radverkehrs auf den Hauptrouten mehrfach. Die vorgegebenen Mindestbreiten für die Sicherheitsstreifen werden überwiegend eingehalten, an mehreren Stellen kommt es aber vor allem beim LKW-Verkehr zu Problemen. Die gemeinsame Führung der Verkehrsarten auf den untergeordneten Straßen ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung zumeist unproblematisch, lediglich vereinzelt – wie in der Tiberstraße oder am Lüdinghauser Tor – ergeben sich hieraus Konflikte mit dem PKW-Verkehr. In der Dülmener Kernstadt gibt es acht Velorouten, die sternförmig vom Stadtrand bis in die Innenstadt führen und oft überregionale Radwanderrouten umfassen. Bei den Velorouten handelt es sich aber um kein eigenes Wegesystem mit entsprechender Markierung, sondern in erster Linie um bestehende Straßen, die mit einer besonderen Ausschilderung versehen wurden. Vereinzelt wurden zudem ergänzende Maßnahmen wie verkehrsregelnde Maßnahmen, bauliche Veränderungen, der Abbau von

Barrieren sowie Beleuchtungsmaßnahmen entlang der Routen vorgenommen. Aktuell finden sich im Untersuchungsgebiet mit der Overbergstraße lediglich eine Fahrradstraße, zusätzlich ist eine entsprechend ausgewiesene Verbindung zum Bahnhof aber in Planung. Das Dülmener Radwegenetz ist in das touristische Netz des Münsterlandes eingebunden und für Tages- und Mehrtagesrouten geeignet. Zu diesen Routen zählen beispielsweise der Anna-Katharina-Emmerick-Pilgerweg, die 100-Schlösser-Route – Westkurs, die Radroute Naturpark Hohe Mark, aber auch die Kleeblattroute zu den Borkenbergen.

Positiv hervorzuheben ist das große Angebot an Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Hier können partielle Ergänzungen und die Errichtung von überdachten Abstellanlagen ein noch besseres Angebot schaffen. Die von Dülmen Marketing betriebene Fahrradstation an der Overbergpassage in der Dülmener Innenstadt vermietet zusätzlich City-Bikes, Pedelecs und Kinderräder, Radanhänger sowie -sitze.

Für kurze Entfernungen und insbesondere für die Wege innerhalb des Geschäftszentrums spielt der Fußgängerverkehr eine sehr große Rolle. Mit dem autofreien Bereich – bestehend aus Markt, Marktstraße, Viktorstraße, Marktgasse, Tibergasse und Abschnitten der Coesfelder Straße – verfügt Dülmen bereits über einen für Fußgänger sehr attraktiven Kernbereich. Auch die restlichen untergeordneten Straßen des Stadtkerns sind aufgrund der geringen Verkehrsbelastung für Fußgänger attraktiv, lediglich in der Tiberstraße gibt es aufgrund der geringen Straßenbreite vereinzelt Konflikte mit PKWs. Entlang der Hauptverkehrsstraßen werden die Fußgänger im Trennprinzip geführt, vereinzelt gibt es hier zu geringe Fußwegbreiten, z. B. an der Borkener Straße. Abseits der Straßen gibt es zahlreiche Fußwege in den öffentlichen Grünflächen, so sind beispielsweise der Vorpark und der Schlosspark auch für die Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiv. Eine Anbindung an die Wanderwege Dülmener Wildparkroute sowie an den Hauptwanderweg X3 laden Spaziergängerinnen und Spaziergänger ein.

Insgesamt ist der überdurchschnittliche Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr als positiv anzusehen, er deutet auch auf eine weitgehende Akzeptanz des vorhandenen Radwegenetzes hin. Insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen zeigen sich aber deutliche Schwächen im Ausbaustandard und der Einheitlichkeit, die einer Steigerung des Radverkehrsanteils im Wege stehen.

Analyse Fuß- und Radverkehr

30

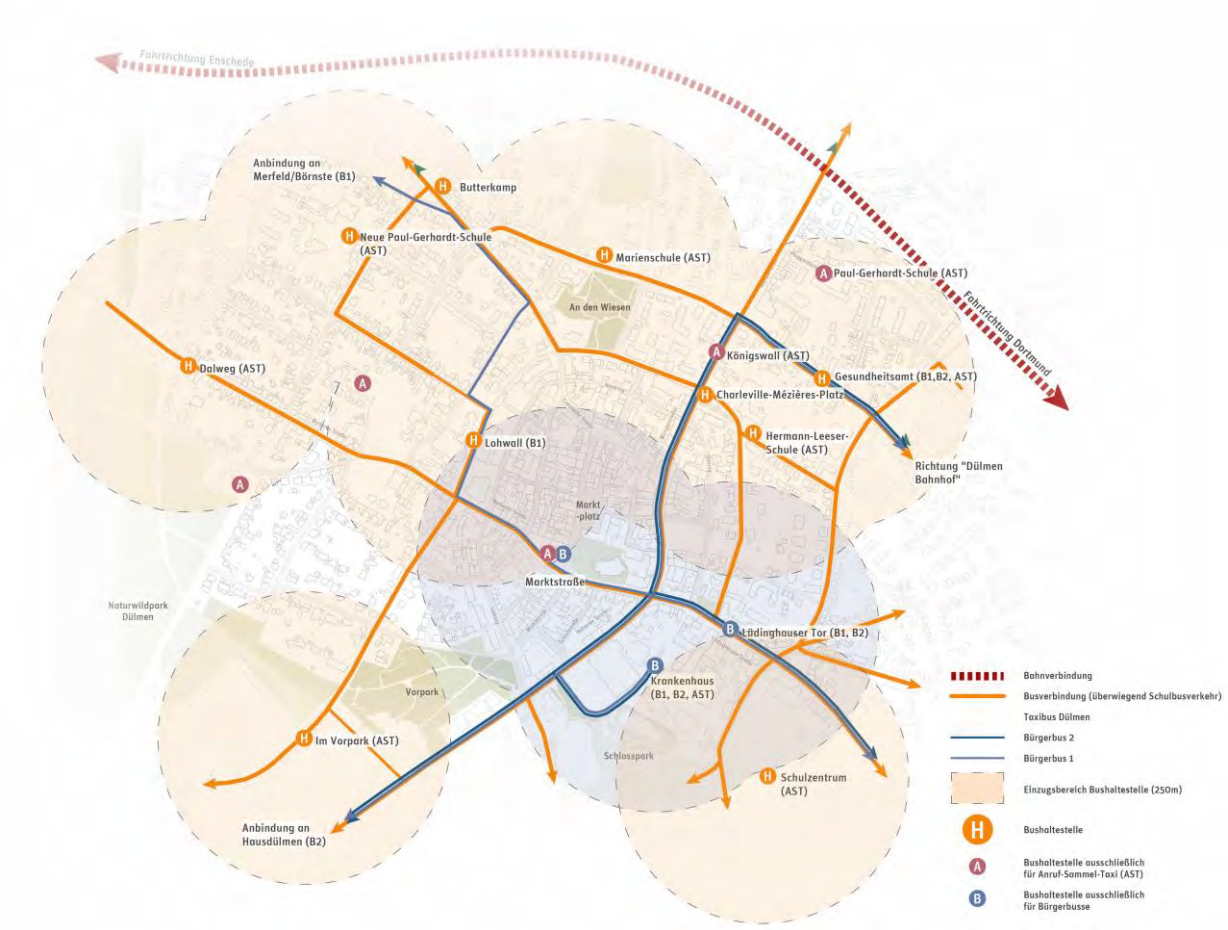
Dülmen-Mitte
Dülmen
Haltern

STOP
TAXI

MiZe

Öffentlicher Verkehr. Die Innenstadt Dülmens sowie die umliegenden Wohngebiete sind über die Buslinien 552, 565, 580, 651, 653, 660 und 662 an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Dieses Angebot wird ergänzt durch das AnrufSammelTaxi (AST), das abends, am Wochenende oder während der Schulferien telefonisch vorbestellt werden kann. Zusätzlich wird die Verbindung zwischen Dülmen, Rorup und Darup mittels des Taxibusses T65 hergestellt, der ebenfalls telefonisch erreichbar ist. Seit Oktober 2018 wird der Stadtlinienverkehr durch den Bürgerbus (B1/ B2) ergänzt, der die Ortsteile Merfeld und Hausdülmen mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbindet. Bemerkenswert ist, dass fast alle Orte im gesamte Untersuchungsgebiet über eine geringe fußläufige Distanz von weniger als 250 Metern bis zur nächsten Haltestelle verfügt. Somit ist das Gebiet größtenteils abgedeckt und ermöglicht viele lokale sowie auch überregionale Verbindungen. Der Ausbaustandard der Bushaltestellen ist teilweise verbesserungswürdig, so verfügt die Haltestelle Marktstraße beispielsweise über keinen überdachten Wartestand.

Der neu gestaltete Dülmener Bahnhof mit seinen Anbindungen nach Münster, ins Ruhrgebiet sowie in die Niederlande liegt östlich des Untersuchungsgebiets und ist von der Innenstadt per Bürgerbus erreichbar. Durch einen verbesserten Ausbaustandard der vorhandenen Wegebeziehungen soll der Bahnhof in Zukunft auch per Rad besser an die Innenstadt angebunden werden.



Analyse Öffentlicher Nahverkehr

ZUSAMMENFASSUNG: STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Die vorangegangene Analyse der Dülmener Innenstadt hat für die unterschiedlichen Themen zahlreiche Stärken, aber auch einige Schwächen herausgearbeitet. Diese werden im Folgenden übersichtlich in Tabellenform und auch grafisch dargestellt.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Bevölkerungs- und Sozialstruktur	
- Aktuell konstante Bevölkerungs- und Sozialstruktur	- Prognostizierter langfristiger Bevölkerungsrückgang
Stadt- und Freiraum	
- Überwiegend homogenes Stadtbild mit intaktem Gebäudebestand - Gutes Angebot an Grün- und Freiräumen - Gutes Angebot an Plätzen	- Unterbrochene Raumkanten an mehreren Stellen - Vereinzelter Aufwertungsbedarf bei Fassaden und privaten Flächen - Historische Stadteingänge überwiegend nicht mehr wahrnehmbar - Partieller gestalterischer Aufwertungsbedarf bei Grünflächen - Zu wenig Begrünung im öffentlichen Raum - Klimaanpassung bislang kaum berücksichtigt
Nutzungsstruktur	
- Solides Handels-, Gastronomie und Dienstleistungsangebot - Geringe Leerstandsquote bei Wohnungen - Solides kulturelles und soziales Angebot, einsA als soziale Mitte	- Wenige Flächenpotenziale für Erweiterung des Wohnungsangebots - Stadtverwaltung teilweise nicht in Innenstadt verortet - Mehrere Gemeindebedarfseinrichtungen mit Verlagerungsabsicht oder Problemen im Baubestand
Mobilität und Verkehr	
- Gute Erreichbarkeit per PKW, ausreichendes Parkplatzangebot - Relativ hoher Radverkehrsanteil - Zahlreiche Fahrradabstellanlagen - Gute Nutzbarkeit des zentralen Innenstadtkerns für Fußgänger	- Teilweise starke Verkehrsbelastung durch PKW - Parksuchverkehr, Belegung von innerstädtischen Flächenpotenzialen durch Parkplätze - Vereinzelt unklare Straßenausweisungen - Uneinheitliche und teilweise unattraktive Wegeführung für Radfahrer an Hauptverkehrsstraßen - Vereinzelt zu schmale Gehwege für Passanten

Stärken

- Handels-, Gastronomie und Dienstleistungsangebot im zentralen Versorgungsbereich
- Gutes Angebot an Grün-& Freiräumen
- Gute Nutzbarkeit für Fußgänger
- großes Parkplatzangebot
- kulturelles Angebot mit sozialer Mitte

Schwächen

- Barrierewirkung durch Verkehrsbelastung / Straßengestaltung
- unterbrochene Raumkanten
- wenig vorhandene Begrünung im öffentlichen Raum
- Stadteingänge überwiegend nicht mehr wahrnehmbar
- Bereich mit Aufwertungsbedarf
- wenige Flächen mit Entwicklungspotential z. B. für Wohnraum

TEIL D | BETEILIGUNGSFORMATE

ÜBERBLICK UND AUFBAU

Eine gute Kommunikation sowie umfassende Beteiligung ist – insbesondere bei Innenstädten – wesentliche Voraussetzung für zielgerichtete und transparente Stadtentwicklungskonzepte. Damit ist die Einbeziehung sowohl der breiten Öffentlichkeit als auch von Personen mit fachlicher Expertise, der Verwaltung sowie politischen Gremien gemeint. Durch diese Vorgehensweise können Planungsprozesse auf die Bedürfnisse der Betroffenen ausgerichtet werden. Auf diese Weise lassen sich nicht nur Konflikte bei der späteren Umsetzung vermeiden, sondern auch die Akzeptanz und die Mitwirkungsbereitschaft langfristig fördern.

Die umfassende Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit bildete somit die zentrale Basis für die Erstellung des vorliegenden Konzepts. Der Beteiligungsprozess umfasste nachfolgende Bausteine:

- Zu verschiedenen Zeitpunkten des Prozesses wurden inhaltliche und organisatorische Abstimmungstermine mit den involvierten Fachdiensten bzw. Fachämtern der Stadt Dülmen durchgeführt. Darüber hinaus gab es eine laufende Begleitung durch einen Arbeitskreis mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Politik, der Verwaltung sowie mit zusätzlichen Expertinnen und Experten.
- Als Auftakt für die Öffentlichkeitsbeteiligung diente ein Stadtspaziergang am 26. März 2022. Hier war die Bevölkerung Dülmens dazu eingeladen, ihre Ideen und Anregungen persönlich zu äußern. Während des Spaziergangs wurden örtliche Stärken und Schwächen thematisiert und Projektideen diskutiert. Ein zweiter Stadtspaziergang am 29. Oktober 2022 diente dazu, der Öffentlichkeit die bis dahin erarbeiteten Maßnahmen und Projekte an Ort und Stelle zu erläutern und gemeinsam zu erörtern.
- Um zum einen das Fachwissen lokaler Akteurinnen und Akteuren aus verschiedenen Bereichen in den Prozess miteinfließen zu lassen und zum anderen die Maßnahmenvorschläge intensiv mit diesen abzustimmen, wurden am 12. Mai 2022 und 08. Juni 2022 drei Expertengespräche zu den Themen „Mobilität und öffentlicher Raum“, „Stadtbild und Identität“ sowie „Grün- und Freiraum, Wohnen, Funktionsvielfalt und Versorgung“ durchgeführt.
- Ergänzend zum persönlichen Austausch hatte die Öffentlichkeit im Zeitraum vom 26. Oktober bis 09. November 2022 Gelegenheit, über eine Online-Plattform Anregungen und Hinweise zu den verschiedenen Maßnahmenvorschlägen in einer interaktiven Karte zu markieren und sich schriftlich dazu zu äußern.
- Am 17. Mai 2023 folgte ein abschließendes, öffentliches Bürgerforum. Mit der Veranstaltung wurden die gesammelten Ergebnisse des Prozesses sowie konkrete Maßnahmenvorschläge vorgestellt und diskutiert.

Die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsformate lieferten weitgehende Informationen und waren wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes. So flossen die vielen Anregungen und Ideen der verschiedenen Beteiligten in den Bearbeitungsprozess mit ein und dienten zusammen mit den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Stärken-Schwächen-Analyse als Grundlage für die Erstellung des Leitbildes, der Handlungsfelder und der konkreten Maßnahmen. Insgesamt konnte somit sichergestellt werden, dass der Erarbeitungsprozess durch die Öffentlichkeit und die Entscheidungstragenden mitgetragen wurde, wodurch sowohl das Bewusstsein für die Entwicklung als auch die Identifikation mit der Innenstadt gestärkt werden konnten. Die folgenden Abschnitte geben einen kurzen Überblick über die Ergebnisse aus den einzelnen Beteiligungsformaten. Aufgrund des umfangreichen Beteiligungsangebots können hier nicht alle einzelnen genannten Punkte aufgeführt werden. Im Anhang zum ISEK befinden sich daher detaillierte Protokolle, in dem alle einzelnen Anmerkungen der Teilnehmenden zu finden sind.

ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Erster Stadtspaziergang. Als Auftakt des Beteiligungsprozesses gab es am 26. März 2022 einen Stadtspaziergang in der Innenstadt. Ziel war es, von Anfang an mit der Bevölkerung in den direkten Kontakt zu treten und Problempunkte sowie Lösungsmöglichkeiten vor Ort zu diskutieren. Der Spaziergang wurde dabei in zwei Routen – westliche (blaue Route) und östliche (orangene Route) Innenstadt – eingeteilt und führte die insgesamt rd. 30 Teilnehmenden entlang von Entwicklungsschwerpunkten im Stadtkern. Neben einer kurzen allgemeinen Einführung über die Ziele des ISEK für die Stadt Dülmen wurden während der Rundgänge weitere, kurze Beiträge zu prägenden Orten und Themen eingebracht und Anmerkungen und Ideen dokumentiert.

Als erste Station der westlichen Route wurde der *Königsplatz* angesteuert. Trotz überwiegend positiver Äußerung über das Nutzungsangebot in der Innenstadt wurde die relativ hohe Anzahl an Leerständen bemängelt. Aus Sicht der Teilnehmenden bedarf es zur Förderung einer Stadt der kurzen Wege neben einer stärkeren Bündelung und Durchmischung von Handel und Gewerbe auch einer vermehrten Belebung im Zentrum, wenngleich eine solche bereits durch die Neueröffnungen im Gastronomiebereich zeitnah zu erwarten sei. Im Hinblick auf eine attraktive und gleichzeitig klimaresiliente Stadt wurde der hohe Versiegelungsgrad bei neugestalteten Straßen und Plätzen (Markt, Königsplatz, Overbergplatz etc.) kritisiert. Es wurde dazu aufgefordert, bei zukünftigen Umgestaltungen auf mehr Begrünung im Straßenraum in Form von schattenspendenden Baumneupflanzungen sowie auf Begrünung an Gebäudefassaden zu achten. Es wurde allerdings darauf hingewiesen, dass zusätzliche Begrünungen oftmals im Konflikt zu anderen Nutzungsansprüchen (Kirmes, Eisbahn, Veranstaltungen etc.) stehen. Auch wurde der Wunsch geäußert, das historische Stadtbild Dülmens mit seiner prägenden Architektur zu (re-)aktivieren und zu stärken sowie Wasserelemente und Kunstobjekte im öffentlichen Raum zu installieren und erlebbar zu machen. Nicht zuletzt wurde darauf hingewiesen, dass die Attraktivität des Ortsbildes durch Verschmutzung und Vandalismus gestört wird.

Der Bereich *Tiberstraße/Bärenstiege* stellt für die Mehrheit der Anwesenden weder eine ansprechende noch sichere Straßenraumnutzung für die verschiedenen Verkehrsbeteiligten dar. Der bisher dominierende Autoverkehr sollte dem Fuß- und Radverkehr, beispielsweise durch den Ausbau zu einer Fahrradstraße, zukünftig untergeordnet werden. Aufgrund der ansässigen Betriebe (insbesondere Apotheke) zeigte sich allerdings eine mehrheitliche

Einigkeit darüber, Kurzzeitparken zu erlauben, die Zufahrtserlaubnis für den MIV mittels Schranken oder versenkbaren Pollern aber zugleich zu beschränken. Abgesehen von der Funktion wurde für eine attraktivere Gestaltung und Harmonisierung des Straßenbildes durch einheitliche Pflanzkübel sowie Baulückenschließung plädiert.

Bei der Begehung des *Overbergplatzes* wurde deutlich, dass die Entwicklung im Allgemeinen als positiv wahrgenommen wird, die Platzgestaltung aufgrund des hohen Versiegelungsgrads und fehlender Grünstrukturen jedoch eher einer „Betonwüste" gleicht. Zur Schaffung von innerstädtischen Grünflächen wurde vorgeschlagen, die Parkplätze der Sparkasse am Westring ins angrenzende Parkhaus zu verlagern und die so entstehende Freifläche zu begrünen. Hinzu kam der Wunsch, die Fahrrad- sowie Fußverkehrsfreundlichkeit zu stärken, indem unter anderem mehr (überdachte) Fahrradabstellplätze in der Innenstadt positioniert werden.

Die Parkplätze im Bereich *Altes Mesemgelände* und *Altes Stadtwerkegelände* sind laut einiger Teilnehmenden von hoher Bedeutung für den innerstädtischen Handel und die Beschäftigten, die auch zukünftig an dieser Stelle kostenlos angeboten werden sollten. Zudem wäre es denkbar, Parkplätze aus den umliegenden Innenstadtstraßen wegfallen zu lassen und hier einen zentralen Ort für den ruhenden Verkehr einzurichten. Bedingt durch die aktuell mangelhafte Gestaltqualität der Parkplätze äußerte sich während des Spaziergangs der verstärkte Wunsch nach einem architektonisch hochwertigen und zugleich zukunftsfähigen Parkhaus, wodurch auf einem der beiden Parkplatzflächen eine Überplanung, zum Beispiel für eine Wohnnutzung oder öffentliche Parkanlage, möglich werden würde. Als Knotenpunkt zur Innenstadt und zum Wildpark sollte dieser mittels besserer Beschilderung hervorgehoben werden. Auch wurde angemerkt, dass die Borkener Straße entweder fahrradfreundlicher ausgebaut oder alternative Route gestärkt werden sollten.

Der am südlichen Rand des Plangebiets befindliche *Vorpark* wurde weitestgehend positiv wahrgenommen. Aus Sicht der Anwesenden würde jedoch eine Verlagerung der Glascontainer am Eingang zum Park sowie eine vielfältigere Bepflanzung zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen. Die Idee der Etablierung einer Gastronomie wurde hingegen kontrovers diskutiert, da diese eine Konkurrenz zum Angebot in der Innenstadt darstellen könnte. Ein temporärer Biergarten oder ein Picknickplatz wurden als alternative Optionen genannt. Um die Verbindungen zwischen Ortskern und Vorpark ebenso wie zwischen Vorpark und nahegelegenem Schlosspark zu betonen und zu stärken, wurde angeregt, diese visuell erlebbar zu gestalten bzw. ansprechend auszuschildern.

Letzte Station der westlichen Route stellte die *Halterner Straße*, als wichtige Verkehrsachse zwischen Dülmen und Haltern, dar. Durch die geplante Südumgehung erhoffen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Reduzierung der Verkehrsbelastung in diesem Bereich. In diesem Zusammenhang wurde erneut die Stärkung und Betonung der „Parkachse" erwähnt.

Die Gruppe auf der östlichen Route startete den Spaziergang mit der Station Parkplatz *Münsterstraße/Nonnengasse.* Hier befürworteten die Teilnehmenden das gute, innenstadtnahe Stellplatzangebot sowohl für die Dülmener Bevölkerung als auch für auswärts angereiste Personen. Im Hinblick auf den Klimawandel sowie das Erscheinungsbild wäre eine qualitätvolle Grüngestaltung (bspw. Bäume zur Steigerung der Gestaltqualität sowie als natürlicher Schattenspender) jedoch wünschenswert. Dabei wurde betont, dass die multifunktionale Nutzung als Kirmesplatz durch das zusätzliche Grün nicht eingeschränkt werden darf. Wichtig erschien zudem der Ausbau von E-Ladesäulen sowie die Etablierung sicherer, witterungsgeschützter Fahrradabstellanlagen, optimalerweise beidseitig der Münsterstraße, die den verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden und ausreichend Platz, auch für Lastenräder und Fahrradanhänger, bieten. Denkbar wäre auch die Verlegung der Stadtteilautos zum Parkplatz an der Nonnengasse oder auch die Schaffung einer kleineren Mobilstation. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wirkt die Münsterstraße als Barriere zwischen Parkplatz und Innenstadt, weswegen sich die Gruppe mehrheitlich für eine sichere Straßenquerung ausspricht und die Idee einer Busschleuse einbringt. Hinsichtlich der Gestaltung und Orientierung muss der Zugang zur Innenstadt durch Beleuchtung oder Bepflanzung stärker hervorgehoben werden.

Bei Betrachtung des Kreuzungsbereichs *Münsterstraße/Lüdinghauser Straße* wurde vor allem die Dominanz des MIV und die Verkehrssicherheit als problematisch beschrieben. Konsens herrschte darüber, dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum zu geben und die hierfür benötigte Infrastruktur in der gesamten Innenstadt zu stärken. So merkten die Teilnehmenden in diesem Zusammenhang unter anderem die Notwendigkeit breiter, barrierefreier Bürgersteige und zusätzlicher Fahrradabstellanlagen, die ein witterungsbeständiges, sicheres und längerfristiges Abstellen ermöglichen, an. Zur weiteren Reduzierung des MIV sollte auch der ÖPNV gefördert und der mögliche Einsatz einer Ringbuslinie (Hop-On Hop-Off) geprüft werden.

Das *Lüdinghauser Tor*, aber auch andere stadtbildprägende Elemente wie Denkmäler, sollten aus Sicht der Gruppe besser gekennzeichnet und somit in den Fokus gestellt werden. Plätze und Innenstadteingänge sollten nicht nur verkehrstechnisch, sondern ebenso stadträumlich gedacht werden. Aufgrund der vorherrschenden Verkehrssituation wurde zudem der Vorschlag eingebracht, Maßnahmen zu prüfen, wie hier die Situation für Radfahrende verbessert werden kann.

Auch im Bereich des *Marienplatzes* wurde die verkehrliche Situation intensiv diskutiert und die Überordnung des MIV im Stadtraum negativ angemerkt. Bei zukünftigen Planungen sollten die beiden Aspekte Verkehr und Gestaltung besser miteinander verknüpft und der Bereich des Knotenpunktes durch vermehrtes Grün aufgewertet werden. Zur Entschärfung der Kreuzungssituation wurde neben der Errichtung eines Kreisverkehrs auch die Ausweitung des Raums für den Radverkehr vorgeschlagen. Die bislang gemeinsam geführte Wegeverbindung von MIV und Radverkehr in Richtung des Bahnhofs bedarf aus Sicht der anwesenden Bevölkerung einer klaren Trennung. Insgesamt sollte auch die Barrierefreiheit im Stadtgebiet optimiert werden. Im Zuge einer möglichen Neubebauung im Eckbereich Lüdinghauser Straße/Am Schlossgarten ist es den Teilnehmenden wichtig, dass diese Raumkanten schafft und sich bezüglich der Architektur und Gebäudehöhe in die Nachbarschaft einfügt.

Für das Gebäude der *Hermann-Leeser-Schule* kann sich die Gruppe vielfältige Nachnutzungen vorstellen. Neben der Idee der Ansiedlung der Verwaltung sowie kultureller oder musealer Einrichtungen wäre hier ebenso Wohnen oder Gastronomie denkbar. Zudem wurde vorgeschlagen, die Sporthalle als Veranstaltungsort umzunutzen. Käme es zu einer Nachverdichtung in diesem Bereich, wäre es wichtig, dass sich diese an den Charakter des Schulge-

bäudes sowie des Umfelds anpasst. Hinsichtlich des Freiraums sollten zunächst Flächen entsiegelt und vorhandenes Grün aufgewertet werden. Durch zusätzliche Begrünung und Sitzgelegenheiten erhofft sich die Gruppe eine Steigerung der Aufenthaltsqualität. Besonders wichtig erscheint zudem, informelle Räume sowie ausreichend Angebote (bspw. Bau-/Abenteuerspielplatz) für Kinder und Jugendliche zu schaffen. Bei der Neuplanung des Schulareals sollten vorhandene Blickachsen bestehen bleiben.

Bei der *Paul-Gerhardt-Schule* herrschte Einigkeit darüber, dass das Gebäude nicht erhalten bleiben und keine Nachnutzung im Bestand stattfinden soll. Aufgrund der attraktiven Lage zur Innenstadt wurde hier der Wunsch zur Schaffung von Wohnraum geäußert. Gestalterisch wurde hierfür eine verdichtete, nicht abgeschlossene, zwei- bis dreigeschossige Riegelbebauung ohne freistehende Einfamilienhäuser vorgeschlagen. Neben dem gestalterischen Aspekt betonte die Gruppe die Wichtigkeit einer ökologischen Planung, indem beispielsweise nachhaltige Baumaterialien verwendet, PV-Anlagen installiert oder der ruhende Verkehr außerhalb des Quartiers untergebracht werden. Zudem sollten vorhandene Durchwegungen bei der Planung berücksichtigt werden.

Die Nutzung des Bereichs rund um das *Kolpinghaus* muss aus Sicht der Teilnehmenden in Verbindung mit den zukünftigen Entwicklungen der Schulen gesamtkonzeptionell betrachtet werden. Da alternative Angebote für Veranstaltungen mit einer größeren Personenanzahl in Dülmen fehlen, besteht grundsätzlich der Bedarf einer zentralen Veranstaltungsstätte. Bei der Bausubstanz des Kolpinghauses bestehe allerdings Sanierungsbedarf, das Gebäude besitzt zugleich aber auch einen wichtigen Erinnerungswert und ist mit einer Brauchtumskultur verbunden. So sollten im Falle eines Abrisses Teile der Fassade integriert werden. Im Zuge einer nachhaltigen Stadtentwicklung stellt sich auch die Umgestaltung der versiegelten Parkplatzfläche ebenso wie ein Austausch der vorhandenen Fahrradständer als bedeutungsvoll heraus. Der Eingang zur Innenstadt sollte an dieser Stelle betont werden.

Zweiter Stadtspaziergang. Ein weiterer Stadtspaziergang durch die Dülmener Innenstadt fand am 29. Oktober 2022 statt. Die beiden geführten Routen waren nahezu identisch mit denen des ersten Stadtspaziergangs und dienten insbesondere der Erläuterung und Diskussion der bis dahin erarbeiteten Maßnahmenvorschläge. Erneut beteiligten sich rund 30 Bürgerinnen und Bürger. Aufgrund einer größtenteils Übereinstimmung mit den bereits beim ersten Stadtspaziergang eingebrachten Anmerkungen und Ideen werden nachfolgend lediglich die neu gewonnenen Themenpunkte kurz erläutert.

Station Königsplatz/Coesfelder Straße: Eine teilweise Überarbeitung des Gestaltungshandbuches erscheint den meisten als sinnvoll, dieses sollte insbesondere im Hinblick auf die Fassaden- und Eingangsgestaltung mehr Vorgaben machen und gleichzeitig die starke Reglementierung bezüglich der Nutzung von Solarenergie vereinfachen. Die Leerstandproblematik könnte aus Sicht der Beteiligten relativiert werden, indem eine Umnutzung der Ladenlokale zu Wohnungen zugelassen werden würde.

Station Tiberstraße/Overbergpassage: Für Kurz- bzw. Dauerparken sollten verschiedene Bereiche eingerichtet werden, wo zudem die ordnungsrechtliche Überwachung verbessert werden müsste. Dass das Straßenpflaster in Teilabschnitten saniert werden sollte, ist auf Zustimmung getroffen. Ebenso, dass bei nicht absehbarer Bebauung der Baulücke eine Umgestaltung der Freifläche sowie Fassade wünschenswert sei.

Station Am Wasserturm: Der Entwurfsvorschlag, auf der nördlichen Teilfläche des Parkplatzes Am Wasserturm ein Parkhaus zu errichten und die südliche Teilfläche für eine Wohnbebauung zu nutzen, wurde mehrheitlich positiv bewertet. Zur Förderung einer nachhaltigen Zukunft in Dülmen wurde die Wichtigkeit einer zeitgemäßen Parkhausgestaltung betont: Überdachung mit Solaranlagen, Förderung der E-Mobilität, Errichtung einer Mobilstation.

Station Vorpark: Zwar ist eine barrierefreie Gestaltung des Parks von großer Bedeutung, dennoch sollte die charakteristische Wegepflasterung erhalten bleiben. Auch werden die vorhandenen Spielplätze als positiv angesehen, benötigen sie allerdings eine funktionalen Aufwertung. Ebenso sollen die Eingangsbereiche des Vorparks

gestalterisch aufgewertet werden. Trotz der Wichtigkeit qualitätvoller Grün- und Freiflächen im Innenstadtbereich wurde bejaht, Maßnahmen im Stadtzentrum vorrangig umzusetzen.

Station Marktstraße: Eine zusätzliche Station bildete der Bereich der Marktstraße, der aufgrund seiner Scharnierfunktion zwischen Vorpark und Stadtkern von hoher Relevanz ist und in dem die Aufenthaltsqualität im besonderen Maße gestärkt werden sollte. Sowohl ein mögliches Anliegerparken als auch das angedachte Pilotprojekt der „Stadtterrassen" (temporäre Wegnahme von Parkplätzen) werden als sinnvoll angesehen. Weiter verdeutlichte die Diskussion, dass innerstädtische Flächen nicht alle gleichermaßen belebt werden müssen. So stellt der angrenzende Kirchplatz eher einen ruhigen Ort, im Gegensatz zum lebendigen Marktplatz, dar.

Station Parkplatz Münsterstraße/Nonnengasse: Mit Blick auf die Verkehrsplanung muss die Stadt weiterhin für Alle erreichbar sein und innenstadtnahe Parkplätze bereitstellen. Positives Feedback gab es zudem zur Idee eines temporären Verzichts auf einzelne Stellplätze zugunsten des öffentlichen Raums.

Station Kreuzung Münsterstraße/Lüdinghauser Straße/Lüdinghauser Tor: Um ein klar erkennbares Wegesystem für den Radverkehr zu schaffen, muss das Verkehrs-, Fahrradstraßen- und Veloroutenkonzept ganzheitlich gedacht und entwickelt werden.

Station Marienplatz: Der Bereich rund um den Marienplatz sollte als Eingangsbereich zur Innenstadt städtebaulich gestärkt werden, ebenso wie der geplante Kreisverkehr das städtebauliche Umfeld berücksichtigen muss. Als gut funktionierendes Beispiel wurde hier auf den Kreisverkehr an der Münsterstraße verwiesen.

Station Hermann-Leeser-Schule: Im Zuge einer möglichen Neuplanung des Schulgeländes ist es den Teilnehmenden wichtig, keine Konkurrenz zum Marktplatz herzustellen. Eine Nachverdichtung wird beim zweiten Rundgang eher kritisch bewertet, der Abriss der Sporthalle ist denkbar.

Station Paul-Gerhardt-Schule: Die ersten Entwürfe zur Schaffung von Wohnraum sowie einer zentralen Quartiersgarage wurden durchweg positiv eingeschätzt. Zudem ist es der Bevölkerung wichtig, bei allen Maßnahmen die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Station Kolpinghaus: Ob das Kolpinghaus abgerissen oder erhalten werden sollte, bedarf zunächst einer finanziellen Abwägung. Sollte das prägende Gebäude abgerissen werden, wäre eine Wohnnutzung durchaus denkbar.

Online-Beteiligung. Bei der Online-Beteiligung wurden über 170 Anmerkungen gemacht, die nachfolgend, aufgrund der Vielzahl an Beiträgen, thematisch geordnet und auf die wesentlichen Inhalte eingehend, wiedergegeben werden.

Im Themenbereich *Stadtbild und -identität* wurde der Wunsch nach mehr Stadtgrün geäußert. Dabei reiche es jedoch nicht aus, nur mobile Grünelemente zu verwenden; vielmehr bedarf es Pflanzbeeten mit Großbäumen. Ebenso sollte sich das Grün an den Gebäudefassaden widerspiegeln. Zur Aufwertung des Stadtbildes wurde zudem der Vorschlag eingebracht, die Eigentümerinnen und Eigentümer für die Instandsetzung von Fassaden zu verpflichten. Gleichermaßen wurde eine Umgestaltung und Entsiegelung verschiedener innerstädtischer Platzflächen gefordert, vor allem im Hinblick auf die Klimaanpassung. Der innerstädtische Verkehr beeinträchtigt nach Meinung von vielen Beteiligten das Stadtbild enorm. Diesen gilt es zu reduzieren, indem beispielsweise Tempo-30-Zonen eingerichtet oder Durchfahrtsbeschränkungen verhängt werden könnten. Beim Thema Parken gehen die Meinungen auseinander. Zum einen sind ausreichend Parkflächen wichtig für Anwohnende und Besuchende der Innenstadt, zum anderen wird die Notwendigkeit einer Ausweitung von Parkflächen, durch ein mögliches Parkhaus im Bereich Mesem-/Altes Stadtwerkegelände, kritisch gesehen. Zukünftig ist es dem Großteil der Beteiligten wichtig, dem Kfz weniger Raum zu geben, dafür den Fuß- und Radverkehr zu stärken und auszubauen.

Zum Themenfeld *Funktionsvielfalt und Versorgung* wurde erneut die Bedeutung des Kolpinghauses hervorgehoben. Primärer Wunsch der Bevölkerung ist es, dieses zu erhalten, um der Stadt weiterhin eine Veranstaltungshalle zu bieten. Auch sollte das Potential der aktuell untergenutzten und wenig attraktiv gestalteten Overbergpassage genutzt werden, indem der Bereich aufgewertet wird und stärker mit der Innenstadt zusammenwächst.

Neben der Stärkung des ÖPNV, um die Erreichbarkeit und Mobilität für alle zu gewährleisten, stellte sich der Bedarf nach sicheren, witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen heraus. Insgesamt sollte die Barrierefreiheit im Stadtgebiet ausgebaut werden.

Beim Thema *Wohnen und Wohnumfeld* zeichnete sich die Neuentwicklung von innenstadtnahmen Wohnen positiv ab. Wie auch schon in den vorangegangenen Beteiligungen wurde die Potenzialfläche der ehemaligen Paul-Gerhardt-Schule als geeignet empfunden. Allerdings wurde für dieses Areal auch eine mögliche Parknutzung vorgeschlagen. Zudem wurde häufig angemerkt, den Straßenraum umfangreich zu begrünen und Parkplätze zugunsten von begrünten Freiflächen auf ein Minimum zu reduzieren. Durch den Abbau des innerstädtischen Verkehrs, auch in den Quartieren selbst, und einer gleichzeitigen Stärkung des Radverkehrs könnte die Wohnumfeldqualität zusätzlich gesteigert werden.

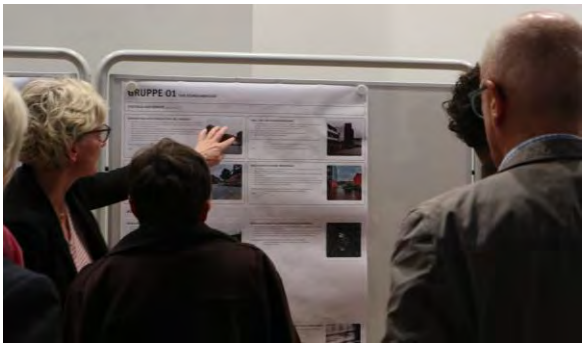
Hinsichtlich des Themenfelds *Grün- und Freiraum* stieß der Maßnahmenvorschlag der Klimaanpassung im Innenstadtbereich auf große Akzeptanz. Vor allem dadurch begründet, dass eine klimagerechte Umgestaltung eine Attraktivierung des Stadtraums mit sich bringt und Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann. Darüber hinaus zeigte die Online-Beteiligung Konsens dahingehend, den Verkehr zu reduzieren, weniger Flächen zu versiegeln und stattdessen mehr Grün einzubringen. Der Vorschlag, den Vorpark aufzuwerten, wurde ebenso wie die Einrichtung eines Leitsystems in der Innenstadt und zu den Parks bestärkt.

Wie bei den anderen Beteiligungsformaten zeigte sich auch im Rahmen der digitalen Beteiligung ein sehr großes Interesse am Themenbereich *Mobilität*. Auffällig war dabei, dass einzelne Straßenabschnitte sowie Kreuzungsbereiche von einem Großteil der Beteiligten als Problembereiche wahrgenommen wurden, zumeist im Zusammenhang mit der Nutzung für den Fuß- und Radverkehr. Beklagt wurde insbesondere die allgemeine Verkehrs- sowie Parkplatzsituation im Innenstadtbereich, weswegen man sich vermehrt für eine Reduzierung des MIV aussprach. Nichtsdestotrotz sollte die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto aus den Ortsteilen und den Nachbarstädten weiterhin gewährleistet sein.

Als ein weiteres großes Problemfeld erschienen die Kreuzungspunkte des Fuß- und Radverkehrs mit den Hauptverkehrsstraßen im Bereich der Innenstadt. Dies zeigte sich an den Anmerkungen zu den Bereichen Münsterstraße/Haltener Straße, Borkener Straße/westliche Lüdinghauser Straße oder östliche Lüdinghauser Straße/Marienplatz. In allen Bereichen wurde von Konflikten zwischen dem übergeordneten Auto- und dem untergeordneten Fuß- und Radverkehr gesprochen. Als Lösung wurde hier der Vorrang der Radfahrenden gegenüber dem motorisierten Verkehr vorgeschlagen, beispielsweise in Form von Fahrradstraßen, einer Verkehrsberuhigung oder einem Shared Space. Parkplätze, insbesondere solche, die straßenbegleitend sind, sollten wie schon mehrfach erwähnt, reduziert und ggf. zugunsten des Fahrradabstellens umgewidmet werden. Der Maßnahme eines Parkleitsystems wurde eher Ablehnung entgegengebracht. Vielmehr solle sich eine Stärkung des ÖPNV durchsetzen.

Vornehmlich bekräftigt wurde der Maßnahmenvorschlag zur Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten, die aus Sicht der Teilnehmenden bei guter Umsetzung eine positive Wirkung erzielen könnte. Als mögliche Standorte für sichere und witterungsgeschützter Abstellanlagen wurden die Vorschläge am Parkplatz der Nonnengasse, der Marktstraße (Nähe Löwendenkmal), am Westring, im Bereich des Königsplatzes sowie der Christophorus-Klinik bestätigt.

Angesichts der Maßnahmen zu *Zusammenarbeit, Kommunikation und Gemeinschaft* wurde eine frühzeitige Bürgerbeteiligung bei innenstadtrelevanten Planungen grundsätzlich als gut befunden. Allerdings sollte diese besser beworben und barrierefreier, sowohl technisch als auch inhaltlich, gestaltet werden. Wichtig ist es den Beteiligten zudem, die junge Bevölkerung Dülmens vor Ort (bspw. in Schulen) dabei „abzuholen“ und an künftigen Stadtentwicklungsprozessen zu beteiligen. Je eine Person regte an, private Klimaprojekte (bspw. Regenwasserversickerung auf Privatgrundstücken) zu fördern sowie das Thema der Digitalisierung nicht unbeachtet zu lassen.


GRUPPE 01

Bürgerinformationsveranstaltung. Als abschließendes Beteiligungsformat diente die Bürgerinformationsveranstaltung am 17. Mai 2023 im Forum Benedix mit rd. 50 interessierten Bürgerinnen und Bürger. Schwerpunkt des Termins war die Diskussion von Maßnahmenvorschlägen, die im Vorfeld erarbeitet wurden und vielfach auf den Anregungen der Bevölkerung und der Expertise der Fachleute aus den vorangegangenen Beteiligungsschritten basierten. Nach der inhaltlichen Präsentation, sowohl vom Büro Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH als auch vom Büro stadtVerkehr, hatten die Anwesenden die Möglichkeit, sich in einem Rundgang die Handlungsfelder, Maßnahmen sowie deren Erläuterungen anzuschauen, darüber zu diskutieren und Anmerkungen zu äußern. Außerdem konnten sie mithilfe von Klebepunkten zeigen, welche Maßnahmen sie als besonders relevant ansehen und eigene Hinweise mittels Karteikarten äußern.

Ein übergeordnetes Thema war das *Stadtbild und die -identität*. Das historische Erbe Dülmens spiele eine wichtige Rolle für die Identität der Stadt und insbesondere die prägende Bausubstanz wurde von der Bevölkerung als erhaltens- und schützenswert angesehen. Die Besonderheiten und Denkmalwerte des historischen Stadtkerns gelte es zu stärken. Damit geht zum einen die Vermittlung von Baukultur einher, zum anderen müssen Anreize für Umbauten durch Förderungen geschaffen werden.

Ein weiteres Thema waren *die Funktionsvielfalt und Versorgung*. Hierbei wurde, wie auch schon in den vorherigen Beteiligungsformaten, die Schaffung von ausreichend innenstadtnahen und bestenfalls kostenfreien Parkplätzen, vor allem für Beschäftigte, betont. Die ehemalige Schule soll für Verwaltungszwecke umgenutzt werden. Aufgrund der Bedeutung des Kolpinghauses solle dies erst einmal komplett oder zumindest teilweise erhalten bleiben. Ist ein Erhalt ausgeschlossen, wünschen sich die Beteiligten eine barrierefreie Stadthalle. Zur Belebung der Innenstadt sollten unterschiedliche Dienstleistungs-, Kultur-; Gastronomie- und Einzelhandelsangebote nachhaltig etabliert und die Innenstadt als Erlebnisort entwickelt werden.

Die Priorisierung des öffentlich geförderten Wohnungsbaus bei Neuentwicklungen sowie die Berücksichtigung der Barrierefreiheit als Querschnittsthema in allen Maßnahmen führt die Diskussion im Handlungsfeld *Wohnen und Wohnumfeld* an. Weiter ist es den Anwesenden wichtig, dass die Stadt flexibel sein muss, um auch zukünftigen Generationen ein lebenswertes Umfeld anbieten zu können.

Im Hinblick auf das Handlungsfeld *Grün- und Freiraum* gelte es, innerstädtische Grünflächen auch als Nutzgärten auszubilden und das Konzept der „essbaren Stadt" in Teilen zu verfolgen. Zur Aufwertung des Vorparks sollten nicht nur die Eingangsbereiche, sondern der gesamte Park berücksichtigt werden. Die Wege im Park sollten primär als barrierefreie Fußwege ausgestaltet werden, aber auch den Radverkehr berücksichtigen. Statt der Schaffung von Parkpaletten auf den Potenzialflächen sollten bestehende Parkplätze klimagerecht aufgewertet werden. Auf der Potenzialfläche der Stadtwerke wäre hingegen eine Grünfläche mit Wasser denkbar.

Das Handlungsfeld *Mobilität* erfuhr den größten Zulauf. Hier bestand insbesondere der Wunsch, Maßnahmen für den Umweltverbund zu erarbeiten. Daneben stand die Um- bzw. Neugestaltung verschiedener, stark vom Verkehr geprägter Bereiche im Fokus. Während die Lüdinghauser Straße und Borkener Straße einer Umgestaltung bedürfen, solle der Marienplatz neugestaltet und eine attraktive, Anbindung für den Radverkehr vom Bahnhof bis in die Innenstadt geschaffen werden. Bezüglich des Parkens wird die Bedeutung von Kurzzeitparken auf der Tiberstraße noch einmal verdeutlicht und solle, wie die heutige Anwohnerparkregelung, beibehalten werden. Inwiefern straßenbegleitendes Parken weiterhin benötigt wird oder eine Entzerrung des Parkdrucks erzielt, sei zu prüfen. Ebenso, ob weniger stark frequentierte Parkplätze (beispielsweise auf dem Bendix-Gelände) mit Mobilstationen ausgestattet werden können.

EXPERTENBETEILIGUNG

Neben der Beteiligung der Bürgerschaft war es Anliegen der Stadt, die Expertise verschiedener Fachgruppen, unter anderem aus den Bereichen Verwaltung, Politik und lokaler Wirtschaft, einzuholen und die Ergebnisse in den Prozess miteinfließen zu lassen. Insgesamt fanden drei Expertengespräche statt. Dabei wurden die Themenbereiche „Mobilität und öffentlicher Raum" und „Stadtbild und Identität" jeweils am 12. Mai 2022 sowie das Thema „Grün- und Freiraum, Wohnen, Funktionsvielfalt und Versorgung" am 08. Juni 2022 diskutiert. Pro Expertengespräch nahmen rd. 15-20 Personen teil, die in weitere Kleingruppen aufgeteilt wurden, um verschiedene Schwerpunkte zu diskutieren. Zu Beginn eines jeden Gespräches wurde das vorläufige Maßnahmenpaket durch das Planungsbüro vorgestellt, um eine Grundlage für die Diskussion an konkreten Projekten zu schaffen.

Expertengespräch „Mobilität und öffentlicher Raum". Der Schwerpunkt der ersten Gruppe lag auf dem Bereich *Münsterstraße/Haltener Straße.* Aufgrund der starken Verkehrsbelastung der Landesstraße schlugen die Teilnehmenden vor, den Umbau in zwei Etappen zu denken; zunächst punktuelle Maßnahmenumsetzung, später Vollumbau. Jeweils an den beiden Knotenpunkten Königswall/Charleville-Mézières-Platz und Lüdinghauser Straße/Halterner Straße wurde der Bau eines Kreisverkehrs als sinnvoll erachtet, die Installation von Ampelanlagen hingegen als fraglich. Der Idee, innerstädtische Parkplätze, mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen, tendenziell zu reduzieren, wurde zugestimmt. Insbesondere im Bereich vor dem Ärztehaus/der Christus-Kirche sollten Stellplätze, zumindest einseitig, zur Aufweitung des Straßenquerschnitts und zugunsten der Sicherheit für den Radverkehr, zurückgebaut werden. Sie könnten möglicherweise jedoch im näheren Umfeld, beispielsweise auf dem Charleville-Mézières-Platz, ersetzt werden. Bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur kritisierte die Gruppe den vorgeschlagenen Radweg auf Gehwegniveau, befürwortete vielmehr einen Schutzstreifen. Für den zentralen Bereich könnten sich die Fachleute einen Shared Space vorstellen, womit folglich auch die Signalanlage am Knotenpunkt Coesfelder Straße entfallen könnte. Als Idee für den Parkplatz an der Nonnengasse wurde unter anderem eine überdachte Mobilstation mit Photovoltaik und Fassadenbegrünung, Sharing-Angeboten und Ladestationen genannt. Die Beachtung der Barrierefreiheit bei zukünftigen Planungen, ebenso wie die Notwendigkeit einer ökologischen Aufwertung und Begrünung der Straße, erschien den Beteiligten besonders wichtig.

Die zweite Kleingruppe fokussierte den Bereich *Lüdinghauser Straße/Borkener Straße*. Besonderes Augenmerk lag hierbei auf dem Radverkehr und die Wichtigkeit einer intakten Infrastruktur. Grundsätzlich waren sich die Beteiligten einig, das Radfahren in Dülmen sicherer und bequemer gestalten zu müssen. Unter anderem kam der Vorschlag einer „grünen Welle", insbesondere in Richtung des Bahnhofs. Auch die Errichtung von Fahrradstraßen würde Abhilfe schaffen. Zunächst müssten jedoch bestimmte Abschnitte auf Funktionalität (u. a. Länge, Verlauf, Einhaltung von Rettungswegen) geprüft werden. So würde eine Fahrradstraße auf der Gesamtlänge der Lüdinghauser Straße im Kreuzungsbereich Münster Straße definitiv unterbrochen werden müssen. Die Fahrradstraße Richtung Westen sollte besser über die Overbergstraße verlaufen, das Abbiegen der Route über den Lohwall wäre allerdings weniger vorteilhaft (Hinweis: Fahrradstraße Overbergstraße ist inzwischen fertiggestellt). Weiteres wichtiges Diskussionsthema war die vorherrschende Verkehrssituation und Umfeldgestaltung des *Lüdinghauser Tors* und des östlichen Abschnitts der Lüdinghauser Straße. Denkbar wäre, die Lüdinghauser Straße entweder als Einbahnstraße, Tempo-30-Zone oder Fahrradstraße zu gestalten. Neben dem Wunsch, das Umfeld des Tores als Platz zu interpretieren und zu gestalten, sollten, aus Sicht der Diskutierenden, im Allgemeinen mehr platzartige Aufweitungen mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Dies kann potenziell auch unter Einbeziehung umliegender Freiflächen (bspw. Heilig Kreuz Kirche) geschehen. Zur Geschwindigkeitsreduzierung wurde der Vorschlag eines Kreisverkehrs am Marienplatz und eines zusätzlichen Bushalts an der Borkener Straße geäußert. Ergänzend zur Verbesserung der gestalterischen Qualität ist darüber hinaus eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (v. a. Querungsbereich Marktstraße) unabdingbar. Ideal wäre eine ganzheitliche Lösung für Borkener Straße und Lüdinghauser Straße.

Gruppe 3 behandelte *allgemeine Verkehrsthemen und Parkplätze*. Bezüglich des ersten Themenbereichs wurde eine Verbesserung der generellen Anbindung zum Bahnhof, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr (insbesondere an Kreuzungsbereichen), eine bessere Koordinierung des Anlieferungsverkehrs,

eine Steigerung der allgemeinen Aufenthaltsqualität, der Ausbau der wohnortnahen Elektroladeinfrastruktur sowie eine vereinfachte Nutzung von Sharingangeboten und die Schaffung von Mobilitätsstationen (bspw. Nonnengasse, Bahnhof) gefordert. Im Hinblick auf das Thema Parkplätze wurde angemerkt, dass straßenbegleitendes Parken in der Innenstadt größtenteils entfernt und besser gebündelt an einem Ort angeboten werden sollte. Etwa auf den Parkplätzen Altes Mesemgelände und Altes Stadtwerkegelände, die, wie auch nach Meinung der Bevölkerung, kostenlos erhalten bleiben sollen. Kurzzeitparken würde an einigen Stellen (bspw. Tiberstraße) im Stadtkern hingegen Sinn machen. Außerdem herrschte Einigkeit darüber, die Akzeptanz für die Reduzierung von innerstädtischen Parkflächen und gleichzeitig die Stärkung alternativer Mobilitätsangebote in der Bevölkerung zu fördern.

Expertengespräch „Stadtbild und Identität". Im Rahmen der Kleingruppe „*Gestaltungssatzung und -handbuch*" merkten die Beteiligten an, die Regeln den Betroffenen besser vermitteln und sie über verschiedene Ebenen informieren zu müssen. Die aktualisierte Satzung sollte die Inhalte für alle verständlich (bspw. mit ergänzender Bebilderung) darstellen. Weiter könnte ein Gestaltungsbeirat aus der Verwaltung sowie Innenstadtaktiven gebildet werden, der bei Fragen und möglichen Abweichungen zur Seite steht. Das Thema Klimaanpassung sollte in der Präambel der Satzung erwähnt werden. In Bezug auf (Groß-) Werbeanlagen sollten Regelungen neu aufgestellt und sämtliche Begrenzungen der Maße geprüft werden. Hinweise zu möglichen Förderungen sollten ebenso Inhalt sein wie der Umgang mit beklebten Schaufenstern in den Erdgeschosszonen durch eine vermehrte Büronutzung der Ladenlokale. PV-Anlagen sowie Dach- und Fassadenbegrünung sollten grundsätzlich erlaubt werden.

Das *Gestaltungskonzept Innenstadteingänge* war Inhalt der zweiten Kleingruppe und brachte das Ergebnis hervor, alle Stadteingänge ähnlich zu gestalten. Auf Grundlage der historisch gewachsenen Ringstruktur Dülmens wurden fünf Stadteingänge – Borkener Straße/Lohwall, Coesfelder Straße/Königswall, Münsterstraße/Nonnenwall, Lüdinghauser Tor, Halterner Straße/Südring – verortet. Neben der ortsbildprägenden Verwendung von Klinker und Sandstein konnte sich die Arbeitsgruppe eine sichtbare Änderung der Texturen sowie eine ansprechende Lichtinszenierung vorstellen. Die Torsymbolik sollte für die optische Einrahmung aufgegriffen werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Einbindung historischer Türme und die Einbeziehung des alten Schlosses thematisiert.

Die Potenzialflächen des Alten *Stadtwerke- sowie des Mesemgeländes* bildeten den Themenschwerpunkt der dritten Gruppe. Das vorgeschlagene Parkdeck traf auf Zustimmung; sollte allerdings nicht im Konflikt mit der bebauten Nachbarschaft stehen. Zwar würde durch das gebündelte Parken der Parksuchverkehr in der Innenstadt reduziert werden, könnte aufgrund der Bezahlpflicht im Parkhaus allerdings auch gegenteiliges bewirken. Aufgrund der Bedeutung von Parkflächen für Einpendelnde wurde der Vorschlag geäußert, dass Unternehmen die Parkgebühren übernehmen könnten. Durch die Bewirtschaftung des Parkraums könnten allerdings auch Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV geschaffen werden. Alternativ würde sich der Bereich Klinik/Supermarkt für ein neues Parkdeck eignen. Zudem wurde der Bedarf einer (rad- und fußverkehrsfreundlichen) Umgestaltung des Knotenpunktes Borkener Straße und Hinderkingsweg sowie eine bessere Anbindung zum Wildpark angemerkt. Bei Nichtbebauung einer der beiden Flächen (bestenfalls Mesemgelände) könnte diese als bauliche Reserve der Stadt erhalten bleiben oder Platz für Veranstaltungen bieten. Grundsätzlich sollten nicht alle innerstädtischen Flächen bebaut werden, sondern auch als „grüne Inseln" dienen.

Expertengespräch „Grün- und Freiraum, Wohnen, Funktionsvielfalt und Versorgung". Beim Thema *Grün- und Freiraum* stellte der Vorpark, als wichtige innerstädtische Grünfläche, einen Schwerpunkt dar. Insgesamt kam der Wunsch auf, die Aufenthaltsqualität für alle Nutzenden zu verbessern und den Park durch ergänzende Angebote erlebbarer und attraktiver zu gestalten. Wie auch schon bei der Bürgerbeteiligung mehrfach angemerkt, würde eine Verlagerung der Müllcontainer im Bereich des Südrings zur optischen Aufwertung des Parkeingangs begrüßt werden. Um Verbindungen und Grünachsen ins Zentrum zu stärken, erschien es den Diskutierenden sinnvoll, Wegeführungen zu verlagern und Anreize für eine (barrierefreie) Nutzung durch ergänzendes Stadtmobiliar und Be-

grünung zu schaffen. Nicht zuletzt sollte auch eine bessere Verbindung zum Schlosspark sowie dessen funktionale Aufwertung (bspw. Aufwertung der Wege, Reaktivierung von Wasserflächen) ins Auge gefasst werden. Als Verbindungsache zwischen Vorpark und Innenstadt wird die Gestaltung der (südlichen) Marktstraße als wichtig empfunden. Eine grüne Eingangssituation mit reduziertem Stellplatzangebot wurde befürwortet. Neben der Fokussierung der Parkanlagen sollte der innerstädtische Freiraum im Ganzen attraktiver gestaltet werden. Sogenannte Pocket Parks, punktuelle Spielelemente, mobiles Grün oder erlebbare Wassermodule könnten hierbei zum Einsatz kommen. Allerdings muss die Pflege von Grünflächen zukünftig verbessert werden, unter Umständen auch über public-private-partnerships. Ebenso zeigte sich das Thema Nachhaltigkeit und Klimaanpassung während der Diskussion äußerst relevant. So sollten Starkregen- und Hitzekonzept nicht nur zusammengedacht werden, sondern der Stadtraum sowohl vertikal als auch horizontal stärker begrünt und Flächen entsiegelt werden. Hierzu bedarf es einer Schaffung finanzieller Anreize sowie einer stärkeren Informationsvermittlung.

Zum *Thema Wohnen* ging insgesamt hervor, dass die Stärkung des Wohnraums in der Dülmener Innenstadt eine wichtige Rolle spielt. Als eine Potenzialfläche würde sich hierfür die ehemalige Paul-Gerhardt-Schule eignen, deren Erhalt nicht gewünscht sei. Das vorgeschlagenen Bebauungskonzept mit Mehrfamilienhäusern traf bei den Teilnehmenden auf Zustimmung. Dabei ist ihnen wichtig, dass hier ein gemischtes (gefördertes Wohnen, frei finanziertes Wohnen, Mehrgenerationenwohnen etc.) und autoarmes Quartier entsteht. Auch ist eine Quartiersgarage grundsätzlich vorstellbar, die zudem von der umliegenden Nachbarschaft mitgenutzt werden könnte – sie darf allerdings keine Fremdwirkung im Quartier erzeugen. Sollte es zu einer solchen Garage kommen, müssten nachhaltige Aspekte wie Infrastruktur für E-Mobilität sowie alternative Formen der Energiegewinnung (bspw. Blockheizkraftwerk) berücksichtigt werden. Wichtig ist zudem, vorhandene Wegeverbindungen in Richtung Innenstadt zu beachten sowie das private und öffentliche Umfeld im Zuge dessen aufzuwerten. Als weitere Potenzialfläche kann die Hermann-Leeser-Schule gesehen werden. Neben der Teilnutzung des Schulgebäudes für Wohnzwecke wäre aus Sicht der Arbeitsgruppe auch eine museale oder kulturelle Nutzung eine Option für diesen Standort. Die umliegende Freifläche sollte größtenteils erhalten und qualifiziert werden. Denkbar wäre die Nutzung der Fläche als Ausstellungs- oder Aktionsraum, ggf. könnte auch ein Teil der Fläche zur Wohnbebauung freigegeben werden. Aufgrund fehlender Veranstaltungsräume im Stadtgebiet könnte die Sporthalle dazu umgerüstet werden. Aufgrund der räumlichen Nähe der beiden Potenzialflächen sollten diese zusammengedacht und in die bebaute Nachbarschaft integriert werden. Insgesamt sollte eine klimagerechte Umgestaltung des Wohnumfelds, beispielsweise durch Vorgabe einer vermehrten Begrünung und einer größtmöglichen Verhinderung von Schottergärten bei Neubauprojekten, gefördert werden. Eine weitere Möglichkeit für innerstädtisches Wohnen sehen die Beteiligten in der Umnutzung von (leerstehenden) Ladenlokalen in den Randbereichen der Innenstadt, beispielsweise im Bereich der südlichen Marktstraße. Inwiefern hierfür allerdings planungsrechtliche Schritte erforderlich sind, sei zu prüfen. In diesem Zusammenhang sollte jedoch zunächst festgelegt werden, wo sich im Stadtgebiet der Handel konzentriert.

Im Hinblick auf die *Funktionsvielfalt und Versorgung* in Dülmen wurden neben fehlenden Nutzungen in der Innenstadt wie Markthalle, diverse Fachgeschäfte, Angebote für die jüngere Kundschaft oder eine Fahrradwerkstatt, insbesondere das Fehlen einer größeren Veranstaltungshalle für rd. 500 Personen angemerkt. Aufgrund der hohen immissionsschutzrechtlichen Anforderungen und der entsprechenden Flächenbedarfe erweist sich dies in direkter Innenstadtlage allerdings als schwierig. Ebenso fehle mittelfristig eine Multifunktionshalle für etwa 200 Personen, da das Kolpinghaus sowie die alte Sparkasse bauliche wie funktionale Mängel aufweisen. Die Zukunft des, von hohem emotionalem Wert geprägten, Kolpinghauses sei ungewiss. Ein Erhalt oder eine Teilintegration der Fassade sei bei einer Neuentwicklung wünschenswert. Bei einem Abriss käme als Folgenutzung insbesondere eine Wohnbebauung in Frage. Eine Neuentwicklung des Baublocks Viktorstraße/Marktstraße sehen die Fachleute aufgrund der guten Nachfrage für Handelsnutzungen aktuell als nicht notwendig an.

TEIL E | HANDLUNGSPROGRAMM

ZIELSYSTEM

Die Ergebnisse aus Bestandsanalyse und Evaluation sowie die Auswertung der verschiedenen Beteiligungsformate zeigen deutliche Handlungserfordernisse, aber auch vielfältige Potenziale für die Dülmener Innenstadt auf. Um die zu verfolgenden Ziele für die einzelnen Themenfelder klar erkennbar aufzugliedern, wird ein mehrstufiges Zielsystem erstellt.

In einem ersten Schritt wurden hierfür sechs Handlungsfelder gebildet, die sowohl die Ziele gliedern als auch zur späteren Einteilung bzw. Zuordnung der Maßnahmen dienen. Es handelt sich um folgende Handlungsfelder:

- Stadtbild und -identität
- Funktionsvielfalt und Versorgung
- Wohnen und Wohnumfeld
- Grün- und Freiraum
- Öffentlicher Raum und Mobilität
- Kommunikation und Zusammenarbeit

Um die große Bedeutung des Klimawandels für städtebauliche Entwicklungskonzepte zu unterstreichen, ist allen Zielen ein übergeordnetes Querschnittsleitziel vorangestellt. Dies unterstreicht die Bestrebungen der Stadt, bis 2035 klimaneutral zu werden. Allen sechs Handlungsfelder der Dülmener Innenstadt ist jeweils ein übergeordnetes Leitziel zugeordnet. Die untergeordneten Entwicklungsziele sind deutlich detaillierter und bilden die Grundlage für die ortsspezifischen Maßnahmen im Maßnahmenprogramm. Darüber hinaus gibt es für jedes Handlungsfeld Leitsätze, die eine Vision vermitteln, wie sich die Innenstadt bis zum Jahr 2035 entwickelt haben soll. Die den Leitzielen zugehörigen Grafiken zeigen in plakativer Darstellung die räumliche Umsetzung in der Dülmener Innenstadt.

Eine übersichtliche Darstellung des gesamten Zielsystems findet sich im Diagramm auf der folgenden Seite. Darauffolgend werden auf jeweils einer Seite die Ziele zu jeweils einem Handlungsfeld detailliert erläutert. Dies umfasst zuerst das Leitziel, dann die Leitsätze und anschließend die Entwicklungsziele sowie die räumliche Darstellung.

Leitziele

Querschnittsleitziel

Klimagerechte Innenstadt Dülmen
zukunftsorientiert. emissionsarm. ortsbezogen.
Ortsverträglicher Umgang mit Klimawandel und -anpassung

- Leitziel 1
- Leitziel 2
- Leitziel 3
- Leitziel 4
- Leitziel 5
- Leitziel 6

Leitsätze

- Leitsatz 1
- Leitsatz 2
- Leitsatz 3
- Leitsatz 4
- Leitsatz 5
- Leitsatz 6

Handlungsfelder + Entwicklungsziele

A Stadtbild

Sicherung, Wiederherstellung und Weiterentwicklung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestands- und Neubauten

Qualitätvolle und klimafreundliche Stadtentwicklung durch Neugestaltung von Potenzialflächen

Inszenierung der historischen Stadtbefestigung und der Innenstadtzugänge

Schutz und klimafreundliche Umnutzung der historischen Bausubstanz

Schließung von Raumkanten bei Baulücken

Begrünte und klimafreundliche Aufwertung von versiegelten Hofbereichen

Künstlerische bzw. klimagerechte Gestaltung von geschlossenen Fassaden

Vermittlung von Baukultur in der Bürgerschaft

B Funktionsvielfalt und Versorgung

Ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen, Arbeiten, Kultur, Verwaltung und Wohnen in der Innenstadt

Stärkung und Konzentration von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im zentralen Versorgungsbereich

Sicherung und Ausbau von kulturellen Angeboten und Veranstaltungen

Bündelung von öffentlichen Einrichtungen im Stadtkern

Um- und Nachnutzung von Leerständen

Bessere Verknüpfung von touristischen Angeboten und Wahrzeichen

Verbesserung des Orientierungssystems für Besucher

C Wohnen

Erneuerung und Ergänzung des innerstädtischen Wohnungsangebots

Attraktive, barrierefreie und klimafreundliche Gestaltung des Wohnumfelds

Reduzierung von CO_2-Emissionen durch energetische Bestandserneuerung und Ausbau von Photovoltaik

Ersatzbauten für nicht sanierungsfähige Bausubstanz

D Grün- und Freiraum

Stärkere Verknüpfung von innerstädtischen Plätzen und Freiräumen

Durchgängige Begrünung von wichtigen Straßen und Plätzen

Vorbereitung der Straßen, Plätze und Freiräume auf Starkregenereignisse und Dürreperioden

Attraktive und klimafreundliche Begrünung von privaten Freiräumen, Fassaden und Dächern

Barrierefreie und klimafreundliche Aufwertung von Spielplätzen und Freiräumen

Entsiegelung von öffentlichen und privaten Flächen, Versickerung ("Schwammstadt")

E öff. Raum und Mobilität

Deutliche Stärkung Fuß- und Radverkehr

Erhalt u. Ausbau ÖPNV

Verknüpfung einzelner Verkehrsarten

Verbindung Bahnhof - Innenstadt verbessern

Verbesserung der Barrierefreiheit u. Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Reduzierung des PKW-/LKW-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen

Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- u. LKW- Verkehr

Deutlicher Ausbau der Elektromobilität

Reduzierung des innerstädtischen Parksuchverkehrs

Optimierung straßenbegleitenden Parkens

Konzentration Parkangebot auf attraktiv gestaltete Parkplätze

Vereinfachung und Vereinheitlichung der Straßenbeschilderung

Entwicklung ergänzender Mobilitätsangebote (Leih(lasten)räder, Carsharing etc.)

F Gemeinschaft u. Zusammenarbeit

Steigerung der Attraktivität für alle Altersgruppen

Förderung von bürgerschaftlichem und nachbarschaftlichem Engagement

Unterstützung privater Initiativen bei Erneuerungsmaßnahmen

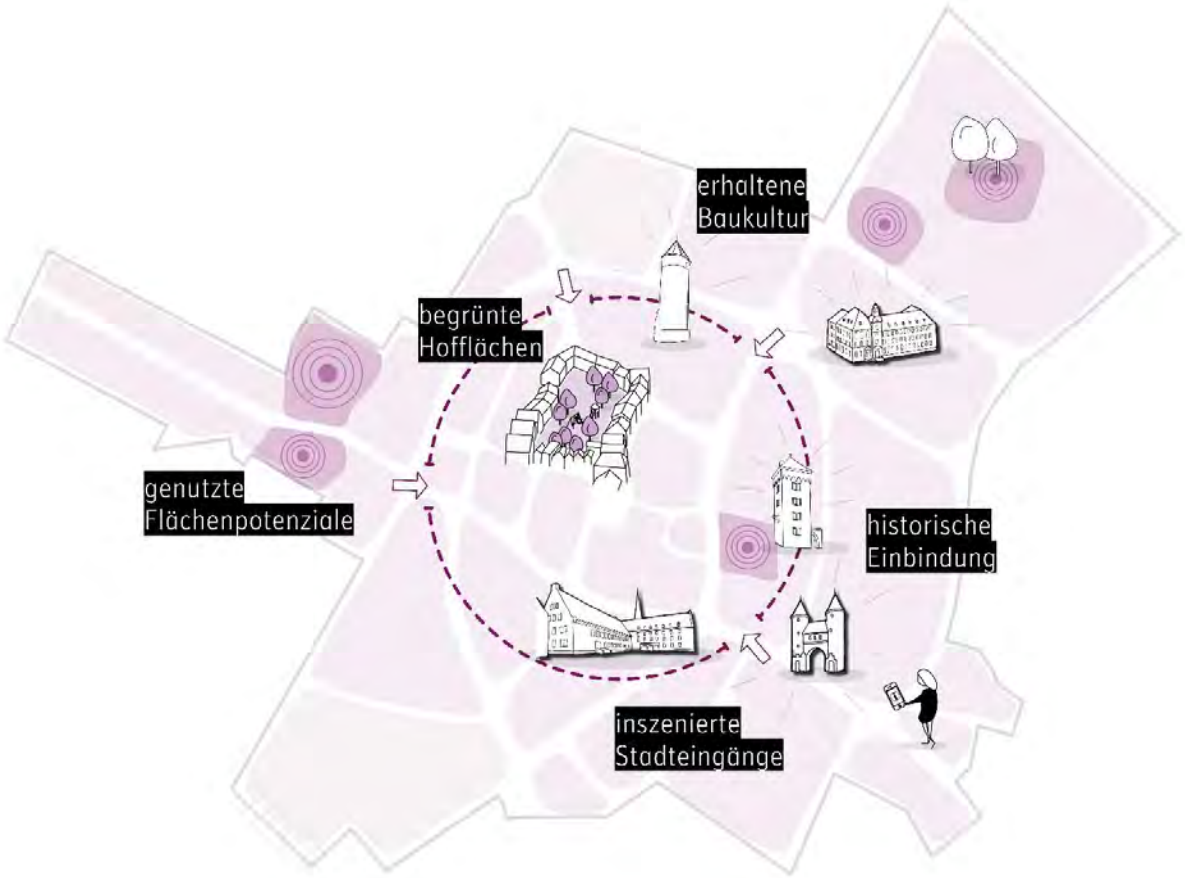
Gemeinschaftliche Zusammenarbeit bei der Umsetzung der ISEK-Maßnahmen

Stadtbild und -identität: Attraktive Innenstadt Dülmen – kleinteilig. anziehend. bewahrend.

Die Innenstadt Dülmens lädt mit ihrer einzigartigen Atmosphäre ein: die inszenierten Stadtzugänge am Lüdinghauser Tor, der Borkener Straße, Münsterstraße, Halterner Straße und Coesfelder Straße empfangen Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste. Sie erwartet eine Innenstadt, in der moderne Neubauten verträglich neben gepflegten historischen Gebäuden stehen und zu einem harmonischen Stadtbild führen. Gemütliche und begrünte Plätze, lebendige Straßen, Treffpunkte und erlebbare Baukultur entlang der täglichen Wege machen die Innenstadt für die Bewohnerschaft zu einem besonderen Ort und lassen den Besuch auch für Touristinnen und Touristen zu einem Erlebnis werden. Ehemals untergenutzte Flächen an der Borkener Straße und der ehemaligen Paul-Gerhardt-Schule wurden standort- und klimagerecht entwickelt, Innenhofbereiche durch viel Grün aufgewertet.

Entwicklungsziele:

- Sicherung, Wiederherstellung und Weiterentwicklung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestands- und Neubauten
- Qualitätsvolle und klimafreundliche Stadtentwicklung durch Neugestaltung von Potenzialflächen
- Inszenierung der historischen Stadtbefestigung und der Innenstadtzugänge
- Schutz und klimafreundliche Umnutzung der historischen Bausubstanz
- Schließung von Raumkanten bei Baulücken
- Begrünte und klimafreundliche Aufwertung von versiegelten Hofbereichen/Parkplätzen
- Künstlerische bzw. klimagerechte Gestaltung von geschlossenen Fassaden
- Vermittlung von Baukultur in der Bürgerschaft

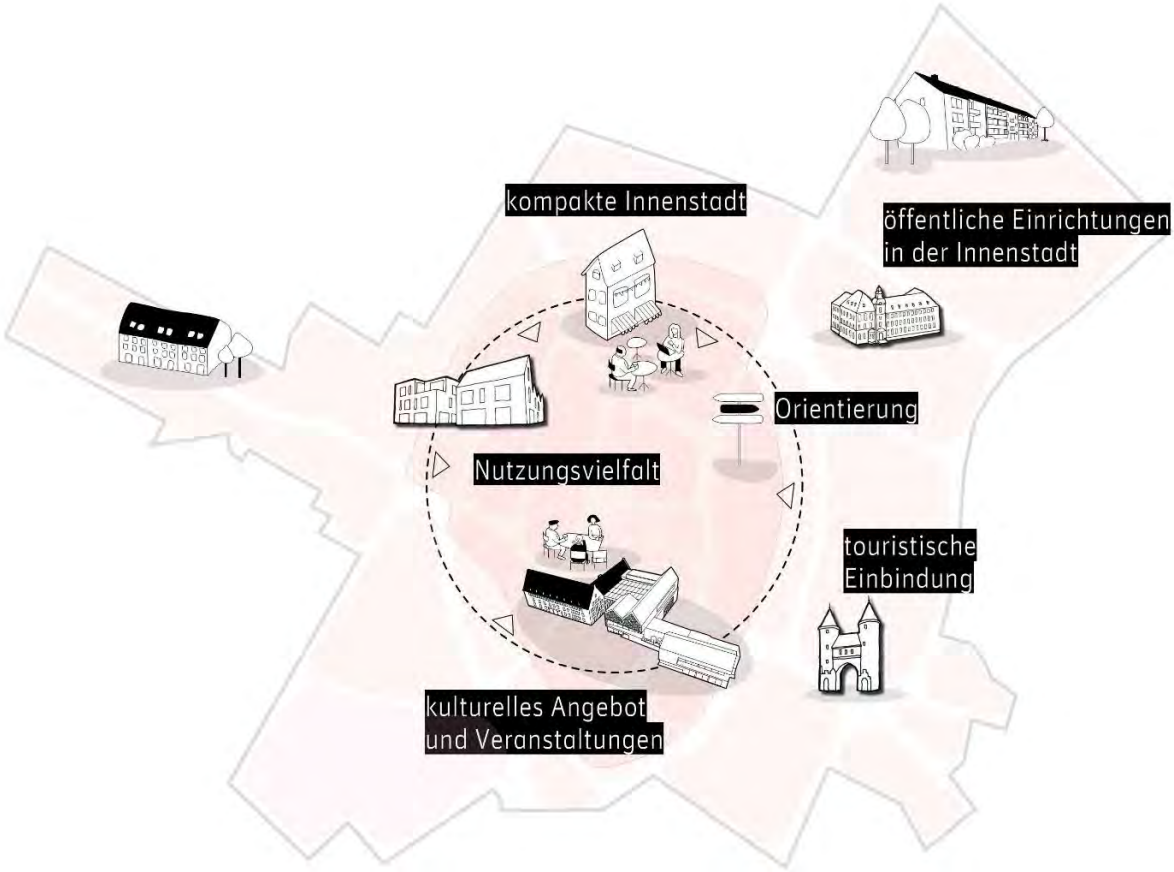


Funktionsvielfalt und Versorgung: Lebendige Innenstadt Dülmen – kompakt. intakt. eingebunden.

Innerhalb der gewachsenen städtebaulichen Struktur orientieren sich die zentralen Nutzungen an den zukünftigen Anforderungen: Dülmen hat die Chance genutzt, die Handels- und Dienstleistungsangebote im kompakten Innenstadtkern zu konzentrieren, zu sichern und durch neue Magnetbetriebe und digitale Angebotsformate zu ergänzen. Nicht zukunftsfähige Handelsstandorte und Ladenlokale im Randbereich der Innenstadt wurden durch neue Nutzungen ersetzt. Das soziale und kulturelle Angebot wurde mit dem zentralen Anknüpfungspunkt des einsA gesichert, die öffentlichen Einrichtungen in der Innenstadt gebündelt. Die attraktiv gestalteten öffentlichen Räume, die Anbindung an den Bahnhof und die innerstädtischen Stadtplätze als Gastronomieschwerpunkte machen den Ortskern zu einem intakten Zentrum, das für die Bewohnerschaft sowie Besucherinnen und Besucher intuitiv erlebbar wird. In der Innenstadt Dülmens wird gewohnt, gearbeitet und gelebt, im Innenstadtkern ebenso wie in den anliegenden Wohnquartieren und Nachbarschaften.

Entwicklungsziele:

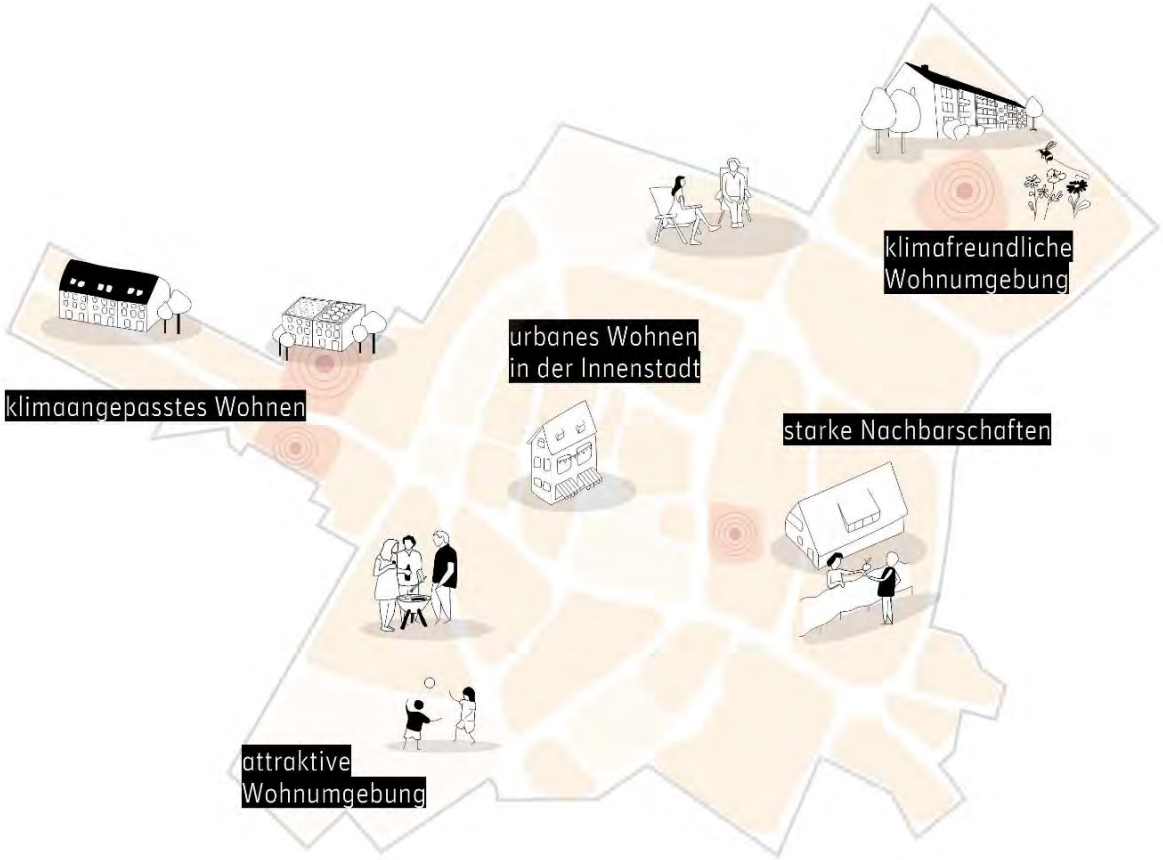
- Ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen, Arbeiten, Kultur, Verwaltung und Wohnen in der Innenstadt
- Stärkung und Konzentration von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im zentralen Versorgungsbereich
- Sicherung und Ausbau von kulturellen Angeboten und Veranstaltungen
- Bündelung von öffentlichen Einrichtungen im Stadtkern
- Um- und Nachnutzung von Leerständen
- Bessere Verknüpfung von touristischen Angeboten und Wahrzeichen
- Verbesserung des Orientierungssystems für Besucherinnen und Besucher



Wohnen und Wohnumfeld: Wohnliche Innenstadt Dülmen – zentral. nachbarschaftlich. urban.

Wohnen hat seinen hohen Stellenwert in der Dülmener Innenstadt behalten und noch weiter ausgebaut. Die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten, zur Infrastruktur und zu gemeinschaftlichen Treffpunkten sind die große Stärke des urbanen Wohnens im Stadtkern. Die gestalterische und klimafreundliche Aufwertung des Wohnumfeldes, der Erhalt und die Anpassung der Bausubstanz an die Wohnbedürfnisse und den Klimawandel, die Umnutzung oder Bebauung untergenutzter Bereiche und nicht zuletzt die unterschiedlichen Mobilitätsangebote haben das Wohnen in der Innenstadt attraktiv und zukunftsfähig gemacht. Bisherige Bewohnerinnen und Bewohner werden an die Innenstadt gebunden, neue hinzugewonnen.

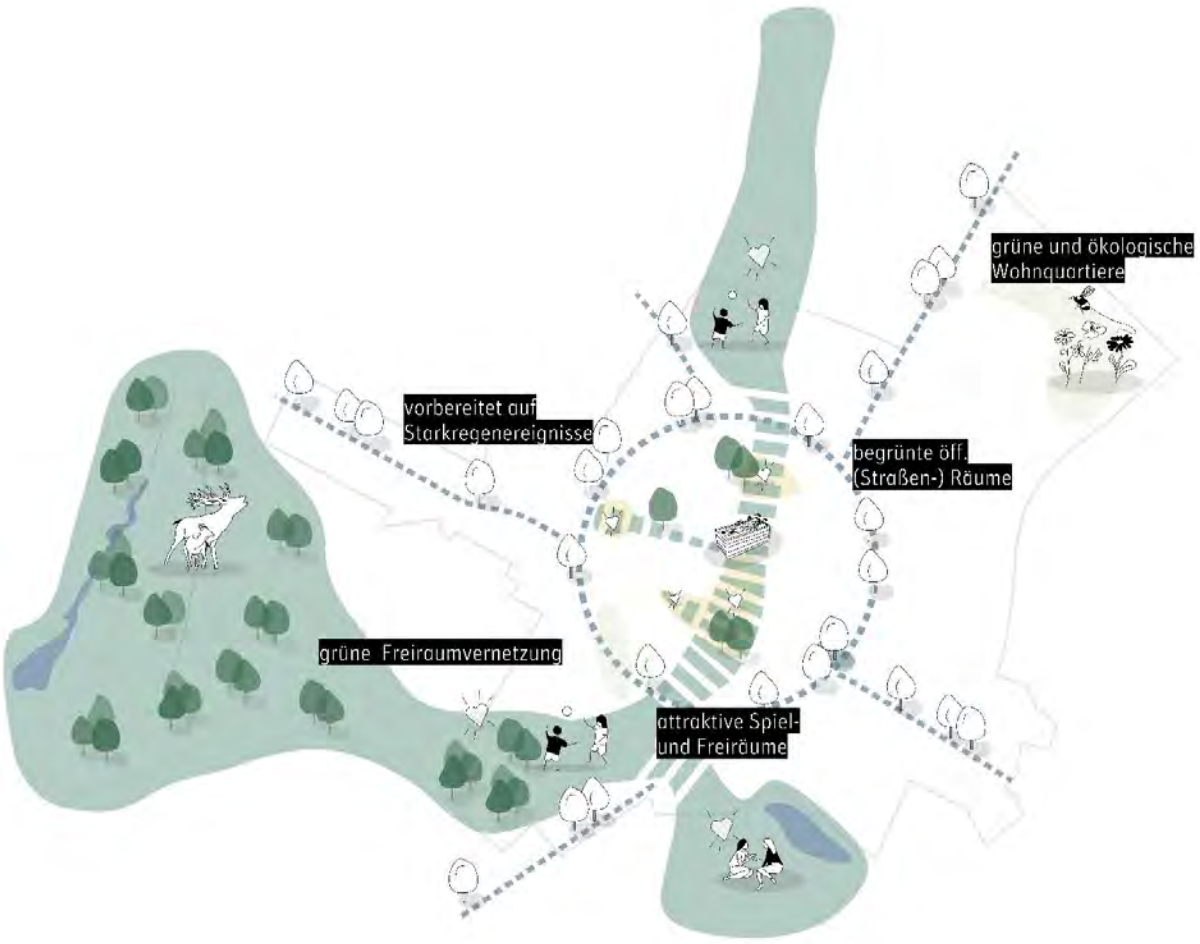
Entwicklungsziele:
- Erneuerung und Ergänzung des innerstädtischen Wohnungsangebots
- Attraktive, barrierefreie und klimafreundliche Gestaltung des Wohnumfelds
- Reduzierung von CO_2-Emissionen durch energetische Bestandserneuerung und Ausbau von Photovoltaik
- Ersatzbauten für nicht sanierungsfähige Bausubstanz



Grün- und Freiraum: Grüne Innenstadt Dülmen – nah. vernetzt. hochwertig

Die an die Innenstadt angrenzenden grünen Parkflächen Vorpark, Stadtpark An den Wiesen, Schlosspark und Wildpark sind mit den innerstädtischen Stadtplätzen verbunden und bilden ein grünes, barrierefreies Netz für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer, das im weiteren Verlauf an das landschaftlich attraktive Umfeld angebunden ist. Die wichtigen Freiräume der Fußgängerzone – der Marktplatz, der Eichengrün-Platz, der Königsplatz und der Overbergplatz – sind durch feste oder mobile Begrünungselemente in das grüne Netz eingebunden, der historische Wall und die wichtigen Hauptstraßen durch ergänzende Baumpflanzungen und Begrünung erkenn- und ablesbar. Das öffentliche und private Grün der Innenstadt dient auch der ökologischen Vielfalt und Klimafreundlichkeit. In den Freiraum und die Straßengestaltung integrierte Regenrückhaltungs- und Ableitungselemente sorgen für eine qualitätvolle und wassersensible Stadtgestaltung.

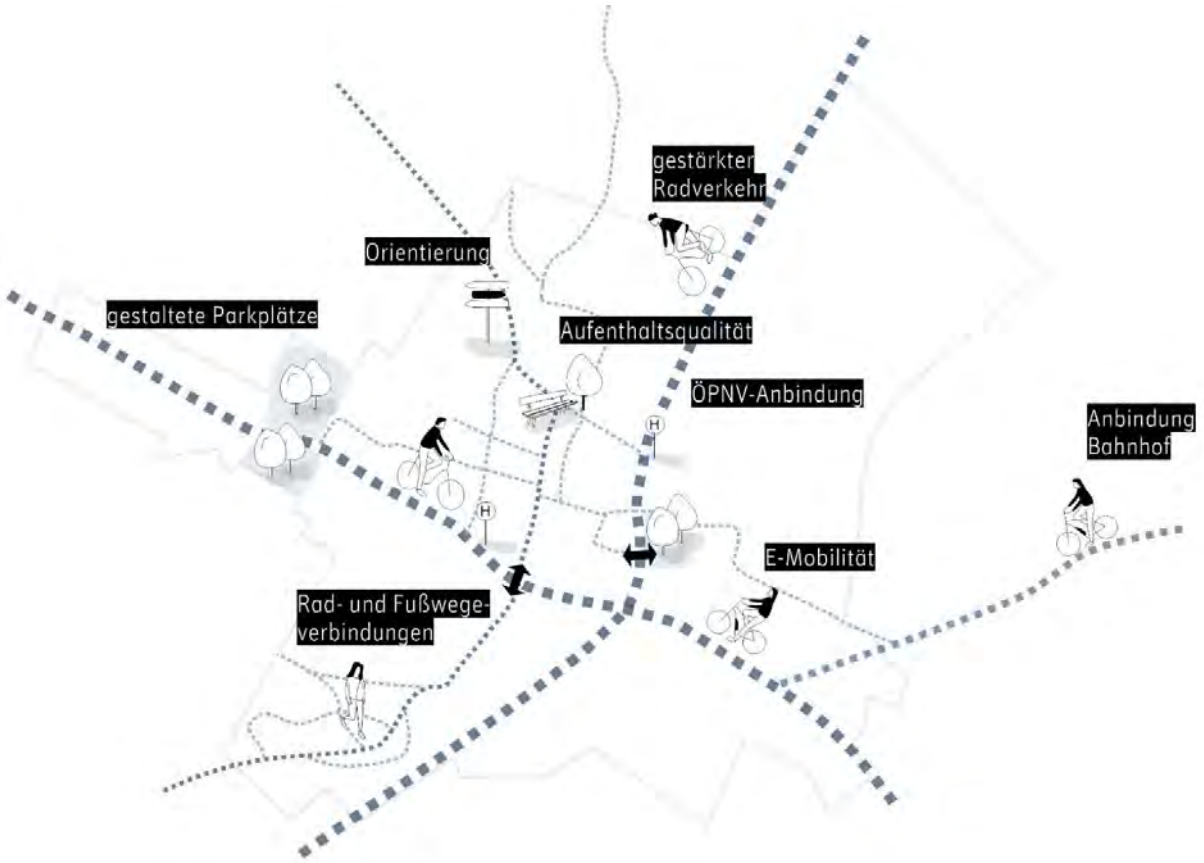
Entwicklungsziele:
- Stärkere Verknüpfung von innerstädtischen Plätzen und Freiräumen
- Durchgängige Begrünung von Straßen und Plätzen
- Vorbereitung der Straßen, Plätze und Freiräume auf Starkregenereignisse und Dürreperioden
- Attraktive und klimafreundliche Begrünung von privaten Freiräumen, Fassaden und Dächern
- Barrierefreie und klimafreundliche Aufwertung von Spielplätzen und Freiräumen
- Entsiegelung von öffentlichen und privaten Flächen, Versickerung („Schwammstadt“)



Öffentlicher Raum und Mobilität: Bewegte Innenstadt Dülmen – sicher. einfach. barrierearm.

Das Verkehrssystem und der öffentliche Raum ermöglichen es, Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher gut zu empfangen – in einer Innenstadt, die weitgehend vom Durchgangsverkehr der Münsterstraße befreit ist, die einfache Orientierung bietet, in die man gerne und einfach zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Rad kommt und in der die notwendigen Stellplätze das Ortsbild und die Aufenthaltsqualität nicht beeinträchtigen. Die Fußgängerzone bietet qualitativ hochwertige Aufenthaltsräume und barrierefreie Wegeverbindungen, die an das Wegenetz um den Innenstadtkern anschließen. Gerade die Wohnquartiere und die grünen Freiräume werden so über kurze Wege erreicht. Die Fuß- und Radwegeverbindungen sind attraktiv ausgebaut und in das gesamtstädtische Wegesystem integriert. Umweltfreundliche Verkehrsmittel stellen die erste Wahl für die Bewohnerinnen und Bewohner Dülmens dar.

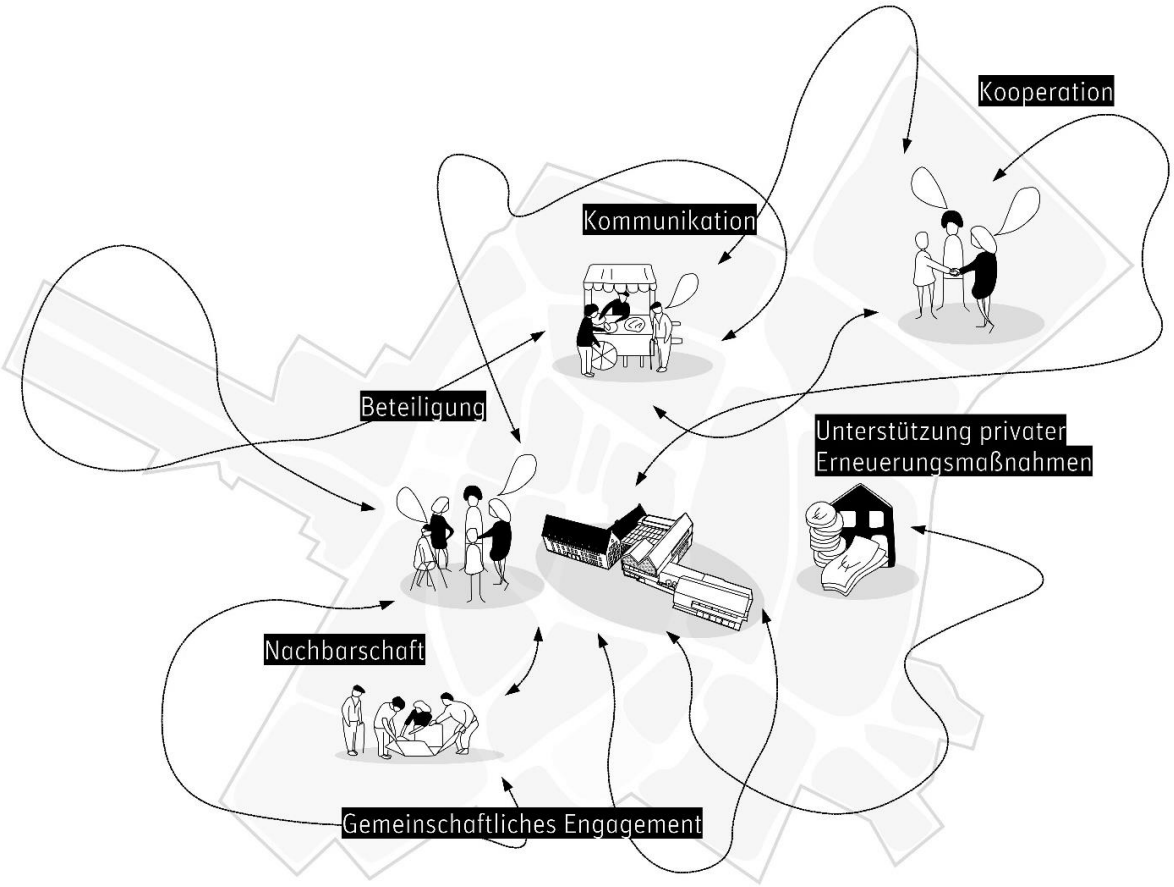
Entwicklungsziele:
- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- Erhalt und Ausbau des ÖPNV
- Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten
- Verbindung Bahnhof/Innenstadt verbessern
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen
- Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr
- Deutlicher Ausbau der Elektromobilität
- Reduzierung des innerstädtischen Parksuchverkehrs
- Optimierung des straßenbegleitenden Parkens
- Konzentration des Parkangebots auf attraktiv gestaltete Parkplätze
- Vereinfachung und Vereinheitlichung der Straßenausweisungen
- Entwicklung ergänzender Mobilitätsangebote (Leih(lasten)räder, Carsharing etc.)



Kommunikation und Zusammenarbeit: Aktive Innenstadt Dülmen – engagiert. kooperativ. vernetzt.

Die Bewohnerinnen und Bewohner Dülmens gestalten ihre Innenstadt, ihren Wohnraum und ihr Wohnumfeld mit. Gemeinschaftliche Zusammenarbeit und bürgerschaftliches Engagement sowie Teilhabe und Unterstützung bei privaten Erneuerungsmaßnahmen bestimmen die Umsetzung von Projekten und tragen so stetig zur Aufwertung des Lebens in Dülmen bei. Nachbarschaften sind stark und vernetzt, alle Altersgruppen werden gestützt und eingebunden. Das einsA bildet in diesem Kontext einen zentralen Ausgangspunkt für das soziale und zivilgesellschaftliche Miteinander.

Entwicklungsziele:
- Steigerung der Attraktivität für alle Altersgruppen
- Förderung von bürgerschaftlichem und nachbarschaftlichem Engagement
- Unterstützung privater Initiativen bei Erneuerungsmaßnahmen
- Gemeinschaftliche Zusammenarbeit bei der Umsetzung der ISEK-Maßnahmen



MASSNAHMENPROGRAMM

Um die im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Ziele zu erreichen, wurde ein Bündel an konkreten Projekten erarbeitet. Zu jedem Handlungsfeld gibt es zwei oder drei (förderfähige) Maßnahmen, lediglich das Handlungsfeld „Öffentlicher Raum und Mobilität“ umfasst sieben Maßnahmen und bildet somit den deutlichen Schwerpunkt des ISEK. Zum besseren Verständnis der geplanten Maßnahmen werden diese im Folgenden detailliert erläutert und hierbei auch die Wechselwirkungen zwischen den Projekten eingegangen. Die Projektblätter im Anhang liefern zudem eine kurze und übersichtliche Darstellung der wichtigsten Fakten. Im Laufe des ISEK-Prozesses wurden mehr Maßnahmen erarbeitet als sich im Förderzeitraum von zehn Jahren umsetzen lassen. Aus diesem Grund wurde zusätzlich zu den regulären Projekten die Kategorie der „Ausblickprojekte“ mit dem Kürzel „AU“ gebildet, die am Ende des Kapitels kurz erläutert werden. Diese Maßnahmen können nach Ablauf der zehn Jahre als Einzelprojekte umgesetzt werden, denkbar ist auch eine Aufnahme in eine mögliche ISEK-Fortschreibung.

Handlungsfeld Stadtbild und -identität

A01 – Überarbeitung Gestaltungssatzung und -handbuch. Die vorhandene Gestaltungssatzung stammt aus dem Jahr 2008 und wurde zuletzt 2011 geändert. Sie hat sich in den vergangenen Jahren beim Erhalt der baulichen Struktur für den Zentralbereich der intensivsten öffentlichen Nutzung und Wirkung der Dülmener Innenstadt bewährt, soll aber in einzelnen Aspekten detailliert und an neue Rahmenbedingungen sowie aktuelle rechtliche Vorgaben von der Stadt angepasst werden. Dies betrifft beispielsweise die Regulierung von Werbeanlagen oder Sondernutzungen im öffentlichen Raum. Zudem sind der Umgang mit klimaschutzrelevanten Themen, wie die energetische Sanierung und Solarenergienutzung sowie ergänzende Maßnahmen zur innerstädtischen Begrünung von Dächern und Fassaden, zu überdenken. Neben der Überarbeitung der bestehenden Festsetzungen sollte darüber hinaus aufgezeigt werden, welche Gestaltungsmöglichkeiten für Neu- und Umbauten sowie private Freiflächen, im Hinblick auf neue Gegebenheiten und Themenfelder, empfehlenswert sind.

Zur niedrigschwelligen Vermittlung und Begründung der Satzung soll nachfolgend auch das vorhandene Gestaltungshandbuch durch ein externes Büro übererarbeitet werden. Dies umfasst neben einer Analyse des Ortsbildes und der Gestaltungsmerkmale von verschiedenen Gebäudetypen vor allem die Erläuterung der Festsetzungen der Gestaltungssatzung anhand von Grafiken, Beispielbildern und Texten. Handbuch und Satzung dienen als Grundlage für die Beantragung von Mitteln aus dem fortzuführenden Haus-, Hof- und Fassadenprogramm (Maßnahme *A02 – Fortführung Haus-, Hof- und Fassadenprogramm*). Bei Bedarf können zusätzliche Beratungsangebote (Maßnahme *F01 – Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit*) bereitgestellt werden.

A02 – Fortführung Haus-, Hof- und Fassadenprogramm. Anknüpfend an das laufende Bundesförderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ soll die Sanierung und Modernisierung von Gebäuden in Dülmen durch ein weiterführendes Haus-, Hof- und Fassadenprogramm unterstützt werden. Mit dem Programm werden finanzielle Zuschüsse für Privateigentum gewährt, um Investitionen zu tätigen und damit zu einer Aufwertung des Stadtbildes beizutragen. Die Vorgaben von Gestaltungssatzung und -handbuch dienen als Grundlage für die Umgestaltungen. Um in der Öffentlichkeit auf die Maßnahme sowie Förder- und Sanierungsmöglichkeiten aufmerksam zu machen, können Informationsbroschüren und darüber hinaus Beratungsangebote geschaffen werden (Maßnahme *F01 – Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit*).

Ziel des Programms ist es, die gestalterische Qualität von Fassaden, Dächern und Freiflächen unter Berücksichtigung der ortsbildprägenden Gestaltungsmerkmale zu verbessern. Hierbei ist auch die klimagerechte Weiterentwicklung der historischen Bausubstanz zu beachten. Förderfähig ist in erster Linie das Aufwerten von Fassaden und Dächern, also beispielsweise das Verputzen und Streichen von Wänden und Fenstern oder Dachdeckarbeiten. Auch für Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen kann eine Förderung beantragt werden. Das Programm ist auf die Instandsetzung und Aufwertung der sichtbaren Bereiche von privaten Gebäuden zugeschnitten, umfassende bauliche oder energetische Sanierungen werden hingegen nicht unterstützt.

A03 – Gestaltung Innenstadteingänge. Stadteingänge sind das Aushängeschild einer Stadt und haben einen besonderen Stellenwert für die Außenwirkung. Die Zufahrten zur Dülmener Innenstadt liegen zwar noch an den historischen Standorten und prägen den Stadtgrundriss, sind allerdings – mit Ausnahme des Lüdinghauser Tors – nur schwer ablesbar. Um den Auftakt in die Innenstadt adäquat zu gestalten, sollen für die Stadteinfahrten an der Coesfelder Straße, der Borkener Straße, der Münsterstraße sowie der Halterner Straße ganzheitliche Planentwürfe im Zuge eines städtebaulichen Wettbewerbs, eines Werkstattverfahrens oder einer Mehrfachbeauftragung entwickelt werden. Primäres Ziel des Konzeptes soll es sein, die Innenstadtzugänge ihrer Funktion entsprechend in Szene zu setzen sowie die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen zu verbessern. Gestalterische Elemente wie Skulpturen, Hinweistafeln, Lichtinstallationen, Bepflanzungen oder eine bessere Fahrbahnmarkierung wären denkbar. Wichtig ist zudem, die Ergebnisse und Anregungen aus den verschiedenen Beteiligungsverfahren zu berücksichtigen und in die Planungen miteinzubeziehen.

Handlungsfeld Funktionsvielfalt und Versorgung

B01 – Entwicklung Hermann Leeser-Quartier. Durch den geplanten „Bildungscampus", also der Zusammenlegung der Kardinal-von-Galen-Hauptschule und der Herrmann Leeser-Realschule an einem neuen Standort wird das bisherige Schulgebäude seine Nutzung verlieren. Als architektonisch herausragendes Baudenkmal soll das Schulgebäude auch nach dem geplanten Umzug ab dem Jahr 2028 adäquat weitergenutzt werden. Fest steht bisher, dass eine der Allgemeinheit dienende Einrichtung Einzug finden und das Areal zu neuem Leben erwecken soll. Zur Beurteilung einer konkreten Umnutzung des Gebäudes soll vorab eine Studie mit genauen Raumbedarfen in den Bereichen kulturelle Infrastruktur, Veranstaltungsräume und Verwaltungsinfrastruktur erarbeitet werden. Ob ein Museum, die Stadtverwaltung, das Stadtarchiv oder Veranstaltungsräume einziehen können, soll in diesem Zusammenhang geprüft werden. Die Studie soll durch ein externes Büro und in Kooperation mit der Stadtverwaltung ausgearbeitet werden.

In einem nächsten Schritt soll im Rahmen eines architektonisch-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens oder einer Mehrfachbeauftragung Lösungen zur baulichen Umgestaltung des Hauptgebäudes sowie des vorgelagerten Freiraums gefunden werden. In die Planungen sollen auch der Schulhof, der Parkplatz und die Turnhalle einbezogen werden. Denkbar ist hier auch eine Veräußerung von Teilflächen, beispielsweise für Wohnungsbauvorhaben.

Hermann-Leeser-Quartier

B02 – Entwicklung altes Stadtwerke- und Mesemgelände. Die beiden ehemals industriell bzw. infrastrukturell genutzten Flächen bilden zusammen den Innenstadteingang aus westlicher Richtung. Aktuell werden die stark versiegelten Flächen hauptsächlich vom ruhenden Verkehr beansprucht und diesem zum kostenlosen Parken zur Verfügung gestellt. Aus städtebaulicher Sicht ist der Bereich eine deutliche Zäsur im geschlossen bebauten Straßenbild der Borkener Straße und bildet keine adäquate Eingangssituation. Darüber hinaus ist auch angesichts

der knappen Flächenressourcen in urbanen Räumen sowie der angestrebten klimawandelangepassten Stadtentwicklung eine innovativere, nachhaltigere und multifunktionale Flächennutzung ratsam. Für eine solch zukunftsfähige Neugestaltung zeigen sowohl das alte Stadtwerkegelände als auch Mesemgelände große Potenziale auf. Dabei ist es nicht unbedingt notwendig, beide Flächen zusammenhängend zu entwickeln, vielmehr ist auch eine zeitlich unabhängig Planung und Realisierung denkbar.

Wichtig ist aus städtebaulicher Sicht, dass sich zukünftige Bauvorhaben in die Umgebung einfügen und eine hohe bauliche wie freiraumplanerische Qualität aufweisen. Um die Fläche baulich einzufassen und ihr einen klaren Rahmen zu geben, sollte zur Borkener Straße eine gut ausgebildete Raumkante entstehen. Im ISEK-Prozess wurden verschiedene Nutzungen für die Flächen diskutiert und teilweise auch räumlich skizziert. Eine Möglichkeit ist die Errichtung eines Parkhauses oder einer Parkpalette, in der die bestehenden Kapazitäten der beiden Flächen gebündelt werden. Andere Optionen sind die Errichtung von Wohnungen, Handelsnutzungen oder Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Auch die Errichtung einer öffentlichen Grünfläche wurde diskutiert. Zur Findung eines geeigneten Investors bzw. Konzepts soll ein Investorenauswahlverfahren durchgeführt werden.

Mögliche Entwicklungsoptionen altes Stadtwerke- und Mesemgelände

Handlungsfeld Wohnen und Wohnumfeld

CO1 – Klimaangepasste Wohnumfeldgestaltung „Pluggendorfer Quartier“. Der Klimawandel verändert unsere Umwelt. Insbesondere in städtisch geprägten Umgebungen ergeben sich daraus negative Folgen für die Wohn-, Arbeits- und Lebensbedingungen der Bewohnerinnen und Bewohner. Als Folgen der Klimaveränderung treten Wetterextreme, wie die Zunahme heftiger Stürme, extreme Trockenheit oder Überschwemmungen infolge von starkem und andauerndem Regen, auf. Infolgedessen müssen auch in Dülmen neue, zukunftsfähige Lösungen für die Folgen des Klimawandels gefunden werden, welche die Siedlungs-, Verkehrs- und Gebäudeinfrastruktur ausreichend auf diese Folgen vorbereiten. Ziel ist es daher, durch vorausschauende Maßnahmen zum Klimaschutz (Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen) und zur Klimaanpassung (Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels) beizutragen, um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu begünstigen.

Aus diesem Grund soll für das Wohnumfeld des „Pluggendorfer Quartiers“ im Norden der Innenstadt ein Handbuch zur klimagerechten Wohnumfeldgestaltung erarbeitet werden. Thematische Schwerpunkte stellen dabei die

Auflistung geeigneter, klimaresistenter Bepflanzungen, die Vermeidung von Flächenversiegelung, Regenrückhaltung sowie die Versickerung und Nutzung von Regenwasser auf den Grundstücken dar. Das in den 1950er und 1960er-Jahren entstandene Quartier ist geprägt durch Mehrfamilienhäuser in Zeilen und eignet sich aufgrund der großzügigen, aber weitgehend ungestalteten Vorgärten ideal für eine modellhafte, klimaangepasste Gestaltung. Räumlicher Schwerpunkt bilden die Pluggendorfer Straße und die Aloystraße. Erarbeitet werden soll das Handbuch durch ein externes Büro in Kooperation mit der Stadt Dülmen. Denkbar wäre zudem ein begleitendes Beteiligungs- bzw. Workshopverfahren, um die Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft der anwohnenden Bevölkerung langfristig zu fördern. Ebenso sinnvoll erscheint die Verknüpfung mit dem zu überarbeitenden Gestaltungshandbuch (*Maßnahme A01 – Überarbeitung Gestaltungshandbuch).*

„Pluggendorfer Quartier"

CO2 – Entwicklung ehemalige Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld. Die Bedeutung innenstadtnaher Quartiere als Wohnstandorte nimmt stetig zu. Mit ihrer baulichen Dichte und Angebotsvielfalt, der vielfältigen Bausubstanz und der guten Infrastruktur stellen innenstadtnahe Quartiere in dieser Hinsicht ein großes Potenzial dar. Auch zukünftig ist davon auszugehen, dass in Folge der gesellschaftlichen Entwicklung und einer Ausdifferenzierung und Pluralisierung von Lebensstilen die Bedeutung des Wohnorts als Identifikationsort für den eigenen Lebensentwurf weiter zunehmen wird. Angesichts dieser Entwicklungen und Bedarfe sieht auch die Stadt Dülmen vor, diese stark nachgefragten Wohnstandorte zu schaffen und weiterzuentwickeln. Neben der Sicherung der hohen Gestaltqualität von Bestandsgebäuden sowie Neubauprojekten ist insbesondere die Umsetzung einer barrierefreien und klimagerechten Wohnumfeldgestaltung von großer Wichtigkeit.

Eine geeignete Potentialfläche für innenstadtnahes Wohnen stellt das Areal der ehemaligen Paul-Gerhardt-Schule dar. Eine denkbare Nutzung ist die Schaffung eines kompakten Wohnquartiers aus dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern, die sich um einen Quartiersplatz gliedern. Die nötigen Parkplätze könnten in einer Tief- oder einer Quartiersgarage untergebracht werden, auch ergänzende soziale Infrastruktureinrichtungen, wie eine Kita, sind denkbar. Für den ISEK-Prozess wurden durch das Planungsbüro bereits zwei mögliche Varianten skizziert. Die Grundstücksvergabe soll durch ein Investorenauswahlverfahren erfolgen, bei dem das beste Konzept für eine Realisierung ausgewählt wird.

Mögliche Entwicklungsoptionen neue Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld

CO3 – Entwicklung Areal Pestalozzistraße. In absehbarer Zeit wird auch die aktuelle Paul-Gerhardt-Schule an der Pestalozzistraße den Standort wechseln, sodass sich für das jetzige Areal neue Potenziale ergeben können. Angedacht ist die Entwicklung zu einem attraktiven, innenstadtnahem Wohnquartier. Als mögliche Nachnutzung schlägt das ISEK ein Quartier mit Mehrfamilienhäusern vor. Ziel ist es, durch sinnvolle bauliche Ergänzungen und eine qualitätvolle Gestaltung, die Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern, Aufenthaltsqualität für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen sowie eine klimagerechte Gestaltung und Nutzung anzutreiben. Um die sogenannte „graue Energie", die beim Bauen aufgewendet und verbraucht wird und den größten Energieanteil an einem Gebäude ausmacht, einzusparen, sollte der Erhalt bestehender Gebäudestrukturen unbedingt geprüft werden. Zusätzlich sollte der Versiegelungsgrad so gering wie möglich ausfallen, um das Mikroklima positiv zu beeinflussen. Der vorhandene, teils großkronige, Baumbestand ist soweit wie möglich in das neue Bebauungskonzept zu integrieren. Das Grundstück soll auch hier über ein Investorenauswahlverfahren vergeben werden.

Handlungsfeld Grün- und Freiraum

DO1 – Aufwertung Vorpark. Mit Blick auf den Klimawandel und der Notwendigkeit, Luftschadstoffe zu reduzieren, sind innerstädtische Grün- und Freiräume von enormer Wichtigkeit. Neben ihrer Funktion für den ökologisch-klimatischen Ausgleich beeinflussen sie auch in großem Maße die Wohn- und Lebensqualität und somit die Attraktivität einer Stadt. Infolgedessen sollen städtische Grünstrukturen nicht nur erhalten, sondern auch stetig weiterentwickelt und gestärkt werden.

Aus diesem Grund soll der Vorpark als wichtigste und größte innerstädtische Grünfläche in Teilbereichen gestalterisch wie funktional aufgewertet werden. Dies betrifft in erster Linie den Eingangsbereich am Südring. Als mögliche Gestaltungsansätze schlägt das ISEK die Verlagerung und Einhausung der vorhandenen Müllcontainer, die partielle Neugestaltung der Wege sowie eine verbesserte Ausschilderung und Verknüpfung mit dem nahegelegenen Schlosspark vor. Zudem soll die Verbindung in Richtung des Wohnmobilstellplatzes Hüttendyk gestärkt werden. Sofern keine Konkurrenz zu innerstädtischen Angeboten entstehen, ist ebenso eine gastronomische Nutzung, beispielsweise in Form eines Biergartens, in Teilbereichen denkbar. Insgesamt sollte auf eine koordinierte

Planung und Umsetzung geachtet und Projekte kohärent betrachtet werden. So erscheint es sinnvoll, die Errichtung eines neuen Leitsystems - zur Hervorhebung der räumlichen Nähe zwischen Innenstadt und Parkanlage – in Zusammenhang mit der Umgestaltung der südlichen Marktstraße (*Maßnahme E01)* sowie der Ausbildung einer grünen Nord-Süd-Achse mit Spielparcours zu entwickeln.

Mögliche Entwicklungsoptionen Vorpark

D02 – Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt. Der Klimawandel stellt Städte und Gemeinden vor enorme Herausforderungen. Um die Klimaschutzziele zu erreichen und den Folgen des Klimawandels bestmöglich entgegenzuwirken, bedarf es einer umfassenden Transformation. Als maßgebliche Schlüsselakteure sind Kommunen aufgefordert, passgenaue Lösungen für die örtlichen Gegebenheiten zu erarbeiten und umzusetzen.

Maßnahme D02 sieht die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für konkrete Maßnahmen zum Umgang mit lokalen Auswirkungen infolge des Klimawandels, wie Hitzewellen, Überschwemmungen oder Dürren, vor. Aufbauend auf in Bearbeitung befindlichen oder bereits abgeschlossenen Konzepten und Gutachten (Klimakonzept, Biodiversitätskonzept, Hitzeschutzkonzept, Starkregenberechnungen etc.) sollen konkrete, räumliche Handlungsempfehlungen in Bezug auf ober- und unterirdische Retentionsflächen bei Umbaumaßnahmen von Straßen, Plätzen und Grünflächen, die Aufstellung von mobilem Großgrün oder den Einsatz klimaresistenter Baumarten aufgezeigt werden. Das Konzept soll durch ein externes Büro in Kooperation mit der Stadtverwaltung erarbeitet werden. Die spätere Umsetzung der konkreten Maßnahmenvorschläge kann sowohl über Erschließungsmaßnahmen, wie für Straßen, Plätze und Grünflächen, als auch durch noch näher zu definierende Maßnahmen erfolgen.

D03 – Umgestaltung Stadtpark An den Wiesen. Der öffentliche Raum ist Lebens- und Begegnungsraum für alle. Er sollte demzufolge auch gleichermaßen für alle zugänglich und nutzbar sein. Eine inklusive und barrierefreie Stadtgestaltung ist somit unabdingbar und in Dülmen seit geraumer Zeit bereits fester Bestandteil in Planungsprozessen.

Um den öffentlichen Raum in Dülmen weiterhin für alle Nutzergruppen attraktiver zu gestalten, zielt Maßnahme D03 in diesem Zusammenhang auf eine Neugestaltung des Spielplatzes An den Wiesen auf Grundlage eines inklusiven Gesamtkonzeptes ab. Dem Motto „Spielplatz für alle“ folgend, soll der im innenstadtnahen Stadtpark gelegene, stark frequentierte Spielplatz insgesamt den Bedarfen von Kindern und Jugendlichen unterschiedlicher

Altersklassen ohne und mit unterschiedlichen Behinderungen gerecht werden. Zum einen bedeutet dies, die ohnehin maroden Spielgeräte gegen neue, zeitgemäße Geräte auszutauschen. So sollen Spielgeräte mit visuellen, akustischen und taktilen Elementen sowie solche, die inklusive Spiele (gleichzeitige Nutzung von Kindern ohne und mit Behinderungen) fördern, errichtet werden. Dazu zählen beispielsweise rollstuhlgerechte Trampoline, Sandspieltische, Motorik- und Klangwände. Zudem sollen Ruhezonen sowie Sitzgelegenheiten, die verschiedenen Anforderungen bei unterschiedlichen Körperformen, Mobilitätsniveaus oder Wahrnehmungsfähigkeiten nachkommen, geschaffen werden.

Darüber hinaus müssen sämtliche Zuwegungen, Untergründe sowie Orientierungspunkte den Bedarfen angepasst werden. Neben einer allgemeinen, barrierefreien Ausgestaltung der Zuwege sollte ein Leitsystem über das gesamte Gelände nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ (visuell und taktil) installiert werden. Berollbarer Fallschutz, beispielsweise in Form von Hackschnitzeln oder synthetischen Materialien sowie Rampen zum Überwinden der unterschiedlichen Spielebenen (z.B. bei Spielkombinationen) sind ebenso notwendig. Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung des Spielplatzes und des Stadtparks sind klimagerechte Umgestaltungsmaßnahmen ebenso zu integrieren.

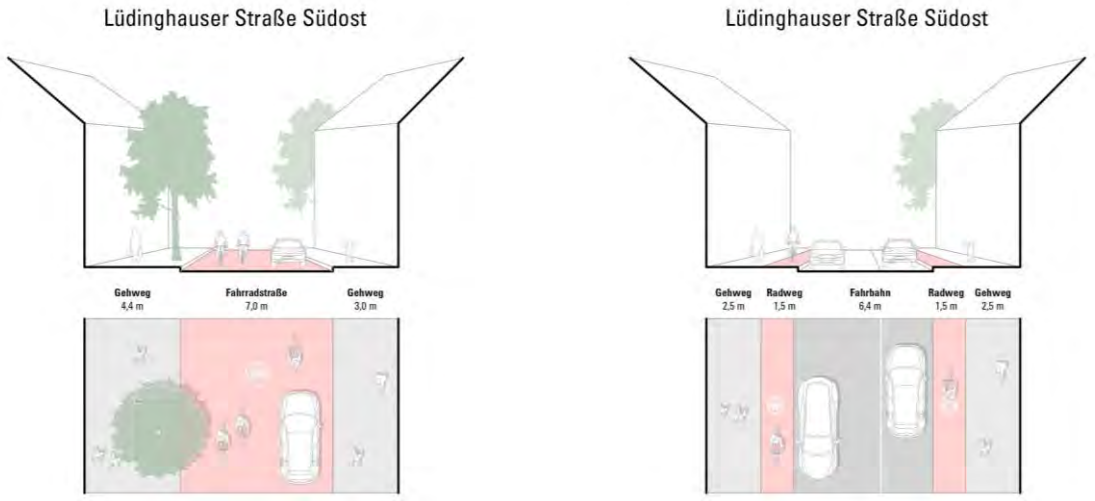
Handlungsfeld Öffentlicher Raum und Mobilität

EO1 – Umgestaltung südliche Marktstraße. Für die südliche Marktstraße, die eine wichtige verknüpfende Funktion zwischen Stadtkern und Vorpark darstellt, ist eine umfangreiche funktionale und gestalterische Umgestaltung vorgesehen. Ziel ist, den Straßenraum von einer derzeit von Leerstand geprägten Handelsstraße zu einer verkehrsberuhigten Wohnstraße umzufunktionieren. Weiter kann durch eine partielle und maßvolle Reduzierung von straßenbegleitendem Parken der frei gewordene Raum für andere Zwecke genutzt werden. Dadurch wird nicht nur der Fuß- und Radverkehr gestärkt, sondern auch eine verbesserte Begehbarkeit, Barrierefreiheit sowie Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erreicht. Anstelle der Parkplätze könnten Grünflächen mit Retentionsfunktion, kleine, begrünte Aufenthaltsräume zum Verweilen oder ergänzende Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Zudem sollte der Erhalt vorhandener Baumpflanzungen mit wichtigen klimarelevanten Funktionen geprüft werden. Die Maßnahme steht räumlich und thematisch in enger Verbindung zur Aufwertung des Vorparks (*Maßnahme DO1)* und sollte daher unbedingt eng abgestimmt geplant werden.

Option der Umgestaltung südliche Marktstraße

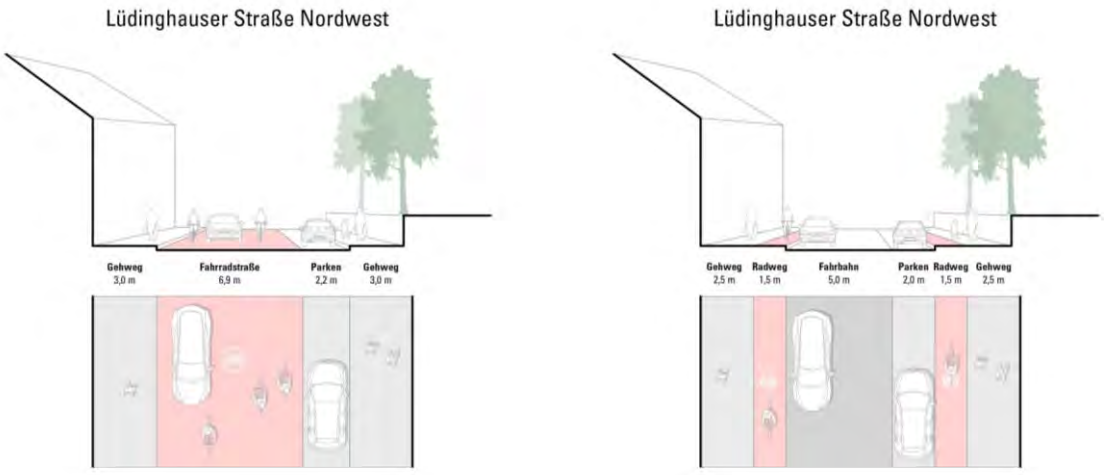
E02 – Umbau östliche Lüdinghauser Straße/Marienplatz. Die Hauptverkehrsstraßen in Dülmen sind stark vom Autoverkehr geprägt; Fuß- und Radverkehr sind diesem untergeordnet. Zur Reduzierung und Integration des Verkehrsaufkommens und zur einhergehenden Minderung von CO_2-Emissionen ist ein vollständiger Umbau aller Hauptverkehrsachsen rund um das Stadtzentrum erforderlich. Ziel ist es, diese Bereiche zugunsten des Fuß- und Radverkehrs auszubauen und die Barrierefreiheit sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Da die innerstädtische Nord-Süd-Hauptverbindung aus verschiedenen Gründen vorerst nicht angegangen werden soll, konzentrieren sich die im ISEK geplanten Umbaumaßnahmen auf die Ost-West-Verbindung bestehend aus Borkener Straße und Lüdinghauser Straße. Die östliche Lüdinghauser Straße zwischen Münsterstraße und Elsa-Brandström-Straße unter Einbeziehung des Marienplatzes stellt den ersten Teilabschnitt dieser Gesamtplanung dar. Im ISEK-Prozess wurden zahlreiche Lösungen diskutiert, darüber hinaus wurde zur Prüfung der Möglichkeiten und Auswirkungen ein eigenes Verkehrskonzept beauftragt (siehe Anhang). Um die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern und diesem mehr Raum zu geben, zeigt das ISEK zwei Umsetzungsalternativen auf. Dabei sieht die erste Option eine gemeinsame Führung von Radverkehr und MIV auf der Fahrbahn, bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, vor. Zudem sollen der Gehweg verbreitert und straßenbegleitende Bäume gepflanzt werden. Eine getrennte Führung mit einem separaten Radweg auf Gehwegniveau ist hingegen Idee der zweiten Alternative. Weitere Möglichkeiten, wie Einbahnstraßenlösungen oder die Ausweisung von Fahrradstraßen, wurden nach detaillierter Prüfung durch das Verkehrskonzept wieder verworfen. Im Bereich des Marienplatzes wurde im Konzept ein Kreisverkehr als Ideallösung skizziert, darüber hinaus ist auch die Ausbildung einer Platzsituation am Lüdinghauser Tor vorstellbar. Die im ISEK-Prozess diskutierten Lösungen sind in naher Zukunft und unter Einbeziehung der Bürgerschaft zu konkretisieren.



Optionen der Umstrukturierung östliche Lüdinghauser Straße

E03 – Umbau westliche Lüdinghauser Straße. Auch die westliche Lüdinghauser im Bereich zwischen Lohwall und Münsterstraße soll einer vollumfänglichen Umstrukturierung unterzogen werden. Wie im östlichen Teilabschnitt ist das Ziel, sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die verkehrliche Situation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern (siehe Maßnahme *E02 – Umbau östliche Lüdinghauser Straße/Marienplatz*). Die aufgezeigten Planungsansätze des ISEKs für den Radverkehr im östlichen Teil der Lüdinghauser Straße sollen auch in diesem Bereich weitergeführt werden. Denkbar ist somit auch hier entweder eine gemeinsame Führung mit dem MIV oder eine separate Führung über einen eigenen Radweg. Im Kreuzungsgereich mit der Marktstraße ist die Entstehung eines kleinen Platzes bzw. eines Shared Space angedacht.



Optionen der Umstrukturierung westliche Lüdinghauser Straße

E04 – Umbau Borkener Straße. Als Weiterführung der Lüdinghauser Straße Richtung Westen soll auch die Borkener Straße zugunsten des Fuß- und Radverkehrs vollständig umgebaut und der aufgezeigte Planungsansatz verfolgt werden (Maßnahme: *E03 – Umbau westliche Lüdinghauser Straße*). Zudem soll auch hier eine verbesserte Gestaltung des öffentlichen Raums zu mehr Aufenthaltsqualität beitragen. Die bestehende Baumallee ist, soweit technisch möglich, zu erhalten und in die Planung zu integrieren. Aufgrund der Länge der Borkener Straße ist es förderlich, diese in zwei Abschnitte zu teilen und nacheinander zu realisieren.

E05 – Umbau Tiberstraße sowie Markt- und Tibergasse. Als Standort für verschiedene Dienstleistungs-, Handels- und Gastronomieangebote haben Tiberstraße, Tibergasse und Marktgasse eine große Bedeutung für die Dülmener Innenstadt. Allerdings sollen auch hier zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität umfangreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt werden. Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes wurden auch hier verschiedene Planungsansätze diskutiert. So soll das Einbahnstraßenkonzept sowie die Befahrbarkeit mit dem Pkw grundsätzlich bestehen bleiben. Allerdings soll das straßenbegleitende Parken partiell reduziert werden, um Parksuchverkehre zu vermeiden und einen fuß- und fahrradfreundlichen Raum zu schaffen. Auch sollen in diesem Zuge die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ausgebaut werden.

Zum Beitrag einer klimafreundlichen Stadtgestaltung soll der Innenstadtbereich stärker begrünt und der aktuelle Belag zudem durch eine hochwertige, der Barrierefreiheit dienenden Neupflasterung ausgetauscht werden. Als Verweis auf den ehemaligen Tiberbach soll die gestalterische Einbeziehung des Elements Wasser geprüft werden (Maßnahme: *D02 – Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt*).

E06 – Erweiterung Fahrradabstellmöglichkeiten. Um die Attraktivität des Radverkehrs in Dülmen weiter zu steigern, ist die dafür benötigte Infrastruktur auszubauen. Neben dem Ausbau von Radwegeverbindungen sollten ebenso ausreichende wie sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Innenstadtbereich vorhanden sein. Die Analyse zeigt in vielen Teilen bereits eine gute Ausstattung, in einzelnen Teilbereichen kann dieses durch die Installation weiterer Abstellplätze (bspw. Bügelsysteme) oder die Umnutzung eines leerstehenden Ladenlokals zum Fahrradparken noch ausgebaut werden. Insbesondere überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlagen sind bislang noch selten und spielen für den regional bedeutsamen Fahrradtourismus eine große Rolle.

E07 – Mobilstation/ Aufwertung Parkplatz Nonnengasse. Der Parkplatz an der Nonnengasse stellt aufgrund seiner zentralen Lage einen wichtigen Standort für die Dülmener Innenstadt dar. Aufgrund seiner guten Erreichbarkeit und Nähe zur Fußgängerzone bietet der Standort Potenzial für weitere Mobilitätsangebote neben dem ruhenden PKW-Verkehr. Damit die Mobilitätswende auch in Dülmen vorangetrieben wird, soll auf dem Parkplatz Nonnengasse eine Mobilstation errichtet werden, um verschiedene Verkehrsmittel an einem zentralen Ort miteinander zu verknüpfen und den Umstieg zu erleichtern. Neben Fahrradabstellmöglichkeiten mit Ladeoptionen und

Schließfächern wären weitere Ladestationen für Elektroautos, Bike Sharing-Angebote sowie ein Haltepunkt für den Bürgerbus denkbare Module des Verkehrsknotenpunktes. Über die eigentliche Funktion hinaus können Mobilstationen auch ein Verweil- und Treffpunkt für Menschen sein. Adäquate Möblierungs- und Begrünungselemente sollen demnach für Aufenthaltsqualität sorgen. Da der bestehende Parkplatz Nonnengasse insgesamt eine weniger qualitätvolle Gestaltung aufweist und sich wenig in den umgebenden, öffentlichen Raum einfügt, gilt es im Zuge dieser Maßnahme die hochversiegelten Bereiche der Parkplatzfläche gestalterisch aufzuwerten. Unter anderem können mobile Grünelemente im Bereich der Münsterstraße oder zur räumlichen Einfassung beitragende Baumpflanzungen integriert werden. Welche Gestaltelemente umsetzbar sind, muss in Anbetracht des vorhandenen Bodendenkmals geprüft werden.

Parkplatz Nonnengasse

Handlungsfeld Kommunikation und Zusammenarbeit

FO1 – Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit. Um über relevante Entscheidungen, Maßnahmen oder Entwicklungen in einer Stadt zu informieren sowie für mehr Transparenz und vor allem Akzeptanz seitens der Bevölkerung zu sorgen, bedarf es einer zielgerichteten Kommunikation. Verschiedene Beratungsangebote für die Bevölkerung sowie eine stetige Öffentlichkeitsarbeit spielen dabei eine wichtige Rolle.

Im Zuge der Umsetzung von ISEK-Maßnahmen gilt es demnach, das Beratungsangebot in Dülmen zu erweitern. Die Organisation und Steuerung könnte beispielsweise durch eine Quartiersarchitektin oder einen -architekten, städtische Mitarbeitende oder auch Externe übernommen werden. Als Bindeglied zwischen der Stadt und Privaten könnten zu den Aufgabenbereichen die Koordinierung von umzusetzenden ISEK-Maßnahmen, die Informationsübermittlung über den aktuellen Umsetzungsstand oder die Beratung von Förderungs- und Gestaltungsfragen im Rahmen des Haus-, Hof- und Fassadenprogramms zählen. Da der Umsetzungsprozess von integrierten Stadtentwicklungskonzepten immer dann erfolgreich ist, wenn er unter größtmöglicher Mitwirkung der lokalen Bevölkerung stattfindet, sollte über den gesamten Prozess die Möglichkeit zur aktiven Partizipation gewährleistet werden. Neben der Steigerung der Akzeptanz, beispielsweise durch fortlaufende Information über den Umsetzungsstand oder die gemeinschaftliche Erarbeitung von Qualitäts- und Evaluationskriterien, kann dies zu einer langfristigen Förderung des lokalen Engagements und Zusammenhalts führen, der auch über den Planungs- und Umsetzungszeitraum hinausgeht. Zur Umsetzung der einzelnen Leistungsbausteine ist es vorgesehen, externe Dienstleistungsunternehmen zu beauftragen.

FO2 – Verfügungsfonds. Zur Stärkung der Innenstadt Dülmens sollen gemeinsame Projekte von Stadt und Innenstadtakteurinnen und -akteuren initiiert werden. Hierfür wird ein gemeinschaftlicher Fonds geschaffen, in den die Stadt sowie Private (Handel, Gastronomie, Eigentümerinnen und Eigentümer etc.), jeweils zur Hälfte einzahlen. Durch den Fonds können beispielsweise Veranstaltungen, Marketing, die Unterstützung des Wochenmarkts und touristische Projekte, aber auch partielle Verschönerungen, Kunstobjekte, Sitzgelegenheiten, Begrünungen und

Beleuchtungen finanziell unterstützt werden. Über die genaue Verwendung der Mittel entscheidet ein Gremium, das sich aus Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Bevölkerung und Eigentum besitzenden Personen zusammensetzt.

Ausblickprojekte.

Aufgrund der neuen Förderrichtlinien (FRL 2023) sollen ISEKs in Zukunft deutlich umsetzungsorientierter ausgerichtet werden. Der Umsetzungszeitraum wird für alle Projekte auf maximal zehn Jahren ausgelegt. Das bedeutet, dass die beschriebenen Maßnahmen innerhalb dieses Zeitraums geplant und realisiert werden müssen. Da sich nicht alle im Prozess erarbeiteten Maßnahmen in diesem Zeitraum umsetzen lassen und sich bereits jetzt weitere Handlungsbedarfe sowie -schwerpunkte abzeichnen, werden „Ausblickprojekte" als perspektivische Maßnahmen aufgeführt, die über diesen Zeitraum hinaus umgesetzt werden sollen. Für diese Maßnahmen sind umfangreiche, weiterführende planerische Vorbereitungen nötig, die erst in den folgenden Jahren erfüllt werden können. Auch wenn diese Maßnahmen teilweise schon Teil einer planerischen Diskussion sind, weisen sie aufgrund diverser Unbestimmtheiten noch keine Bewilligungsreife auf und sind damit als Teil einer möglichen Fortschreibung des ISEK zu verstehen.

AU01: Baulückenschließung Tiberstraße. Für eine gestalterische Verbesserung des Stadtbildes wäre die Schließung der vorhandenen Baulücke im nördlichen Abschnitt der Tiberstraße durch den Neubau eines Wohnhauses oder eines kombinierten Wohn- und Geschäftshauses wünschenswert. Die Maßnahme ist in privater Trägerschaft umzusetzen und muss die aktualisierten Vorgaben der Gestaltungssatzung bzw. des -handbuchs berücksichtigen. Sollte die Maßnahme vorerst nicht umsetzbar sein, können die Brandwände, ggf. durch das Haus-, Hof- und Fassadenprogramm (Maßnahme A02) gestalterisch verbessert werden.

AU02: Schaffung von Entwicklungsperspektiven für leerstehende Ladenlokale. Zur Behebung und Steuerung von leerstehenden Ladenlokalen sollen zukunftsfähige und langfristig tragfähige Handlungsansätze erarbeitet werden. Angestrebt werden sollte zunächst die Konzentration des Handels auf den zentralen Innenstadtbereich Dülmens und die Reduzierung des Besatzes in den Randlagen. Leerstehende Schaufenster sollten zudem weitestgehend einheitlich gestaltet werden. In den äußeren Lagen sollen Eigentümerinnen und Eigentümer hingegen verstärkt bei der Umwidmung zu Wohnraum unterstützt werden. Als mögliche Optionen für die Nachnutzung sieht das ISEK unter anderem eine Markthalle, Coworking-Spaces oder Fahrradparken vor.

AU03: Umnutzung „Alte Sparkasse". Zur Revitalisierung des alten Sparkassengebäudes an der Münsterstraße soll ein Konzept zur Umnutzung und barrierefreien Umgestaltung erarbeitet werden. Die Umsetzung von denkbaren Nutzungen muss im Vorfeld geprüft werden; ebenso, ob die Immobilie durch die Stadt verkauft oder die Planung durch investive Maßnahmen unterstützt werden soll.

AU04: Entwicklung Standort Kolpinghaus. Gleichermaßen soll für das sanierungsbedürftige Kolpinghaus ein Entwicklungskonzept erarbeitet werden. Hierfür gilt es, zunächst die Bausubstanz sowie verschiedene Nutzungsoptionen zu prüfen: Nachnutzung und Umbau oder Abriss und Ersatzneubau. Das ISEK benennt als mögliche Nachnutzung des Kolpinghauses eine (kulturelle) Veranstaltungsstätte oder Wohnen.

AU05: Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen. Um zu Fuß und per Rad nicht nur eine klare Orientierung im öffentlichen Raum zu schaffen, sondern die Verbindung innerstädtischer Bereiche (Plätze, Freiräume) besser hervorzuheben, soll ein neues, vereinfachtes Leitsystem den Weg von der Innenstadt in Richtung Grün- und Parkanlagen (insbesondere Vorpark, Wildpark) sowie zum Bahnhof verbessern.

AU06: Zusammenführung Verkehrskonzepte Innenstadt und Umfeld. Aktuell gibt es für die Gesamtstadt mehrere Konzepte, die sich mit unterschiedlichen Teilbereichen des Themas Mobilität und Verkehr beschäftigen. Diese sollten zusammengefasst und ggf. partiell ergänzt werden. Thematische Schwerpunkte sind unter anderem das Vorantreiben von zukunftsfähigen Mobilitätsformen, die Reduzierung des Pkw-Verkehrs, die Organisation

und Bündelung des ruhenden Verkehrs, die Umnutzung von Parkplatzflächen sowie die Erarbeitung eines Radwegenetzes aus verschiedenen Bausteinen (Velorouten, Fahrradstraßen, Mischverkehrsflächen).

AU07: Umbau Münsterstraße und Halterner Straße. Im Anschluss an die im ISEK geplante vollständige Erneuerung der Ost-West-Verbindung (Borkener Straße und Lüdinghauser Straße) soll langfristig auch die stark belastete Nord-Süd-Verbindung umgestaltet werden. Hierdurch sollen sowohl die der Fuß- und Radverkehr verbessert als auch die Aufenthaltsqualität entlang der Münsterstraße und Haltener Straße gestärkt werden. Die für die Borkener und Lüdinghauser Straße skizzierten Lösungsmöglichkeiten sollen hierbei Wiederverwendung finden. Zusätzlich ist angedacht, in den Kreuzungsbereichen Kreisverkehre zu errichten.

ZEIT-, KOSTEN- UND FINANZIERUNGSPLANUNG

Eine möglichst genaue Zeitplanung bildet eine wichtige Voraussetzung für eine störungsfreie Realisierung der beschriebenen Maßnahmen. Den Maßnahmen sind daher Zeiträume (in Jahren) der Umsetzung zugeordnet, die sich aus der Dringlichkeit, dem planerischen Stand der Vorbereitung sowie der Priorität der Maßnahme bzw. ihrer Signalwirkung für den Gesamtprozess ergeben. Die Zeitplanung bildet damit die Grundlage für die konkrete Umsetzung und orientiert sich an der beschriebenen Umsetzungsdauer von maximal zehn Jahren. Die Zeit- und Finanzierungsplanung bei städtebaulichen Entwicklungskonzepten erfolgt anhand des bewährten Instruments der „Kosten- und Finanzierungsübersicht". Sie dient zur Planung, Steuerung, Koordinierung sowie zum Controlling der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen. Zusammen mit dem Maßnahmenkonzept und der Gebietsabgrenzung bildet sie die erforderliche Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln und die anschließende Durchführung der Gesamtmaßnahme. Gleichzeitig schafft sie den fiskalischen Finanzierungsrahmen für die Einplanung der notwendigen Eigenmittel aus dem kommunalen Haushalt. Um einen Überblick über die Kosten der einzelnen Vorhaben zu ermöglichen, ist im Anhang eine tabellarische Projekt- und Kostenübersicht beigefügt. Bei den Kostenangaben handelt es sich um Schätzungen, die im weiteren Prozess, entsprechend den späteren Leistungsphasen, zu Kostenberechnungen weiterentwickelt werden.

Bei den Kostenansätzen werden – wenn nicht anders beschrieben – Erfahrungswerte aus anderen Projekten bzw. anderen Städten zugrunde gelegt. Sie wurden darüber hinaus auch mit den entsprechenden Fachämtern der Stadt Dülmen rückgekoppelt und entsprechen somit auch den Erfahrungswerten auf lokaler Ebene. Beim Umbau von öffentlichen Räumen und Grünflächen errechnen sich die Kosten über Flächenansätze. Diese variieren je nach geplanter Ausführungsqualität bzw. dem voraussichtlichen Schwierigkeitsgrad der Maßnahme. So werden beispielsweise für einfache Straßenumbauten 250 €/m² angesetzt, für hochwertig gestaltete und umfangreich möblierte Innenstadtstraßen hingegen bis zu 450 €/m². Die genauen Kostenansätze sind in den Projektblättern ersichtlich. Bei allen genannten Werten sind Planungs- und Nebenkosten sowie die Mehrwertsteuer enthalten.

Details zu Kostenansätzen sind der tabellarischen Maßnahmenübersicht zu entnehmen. Da es in den vergangenen Jahren zu erheblichen jährlichen Preissteigerungen kam und seit 2021 zudem auch ein deutlicher Anstieg der allgemeinen Inflation zu beobachten ist, ist zudem eine jährliche Kostensteigerung von 7,5 % anzunehmen. Je nach geplantem Zeitpunkt der Projektrealisierung kann die gesamte Kostensteigerung zukünftig somit unterschiedlich hoch ausfallen.

TABELLARISCHE MASSNAHMENÜBERSICHT

Abgeleitet aus den beschriebenen Maßnahmen, der Kosten- und Finanzierungsübersicht und der Priorisierung werden Maßnahmenblätter zu den einzelnen Projekten ausgearbeitet. Die Maßnahmenblätter bieten eine zusammenfassende und vergleichende Darstellung. Die vollständigen Projektblätter sind dem Bericht angehangen, die wichtigsten Kennzahlen in der beiliegenden Tabelle zusammengefasst. Die Projektblätter beinhalten dabei verschiedene Themen:

- Mit der *Maßnahmenbeschreibung* werden die Projekte stichpunktartig beschrieben, sodass ein detailliertes Verständnis der Maßnahme bzw. der Einzelmaßnahmen ermöglicht wird.
- Unter den Punkten *Handlungsfeld(er)* sowie *Ziele* werden die mit der Maßnahme in Verbindung stehenden Handlungsfelder und -ziele gemäß dem Zieldiagramm benannt. Sie zeigen an, welche konkreten Erfordernisse erreicht werden müssen, um der übergeordneten Zielstruktur zu entsprechen.
- Der Punkt *Abhängigkeiten* verdeutlicht besondere Umstände, welche die Maßnahme beeinflussen können, wie beispielsweise notwendige Kooperationen oder eine Abhängigkeit von anderen Maßnahmen aus dem ISEK.
- Unter *Träger* werden alle privaten oder öffentlichen Institutionen benannt, welche im Zuge der Projektrealisierung beteiligt sind.
- Bei der *Realisierung* wird angegeben, in welchem Zeitraum bzw. in welchen Jahren die Maßnahmen vorbereitet und umgesetzt werden soll. Maßgeblich ist der Start der planerischen Vorbereitung und die Fertigstellung der Erarbeitung bzw. des Umbaus.
- Der übergeordnete Punkt *Kostenschätzung* gibt einen groben Überblick, über die geschätzten Kosten des Projektes. Dabei werden Aussagen zu den Gesamtkosten, den zuwendungsfähigen Ausgaben, dem Anteil beantragter Förderung sowie dem städtischen Eigenanteil angegeben. Zudem wird das jeweilige Förderprogramm sowie der Förderungsgrund gemäß den jeweiligen Förderrichtlinien und -programmen angegeben.

Zur übersichtlichen Gesamtdarstellung aller Projekte dient die nachfolgende tabellarische Maßnahmenübersicht.

ISEK Dülmen
Maßnahmenaufstellung mit Bruttokosten (Vorentwurf)

Nr.	Maßnahmen	Umsetzungszeitraum x = Planung, Antragsstellung X = Umsetzung o = Option									
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
A - Stadtbild und -identität											
A01	Überarbeitung Gestaltungssatzung/-handbuch	X	X								
A02	Haus-, Hof- und Fassadenprogramm*				X	X	X	X	X	X	X
A03	Gestaltung Innenstadteingänge		x	X	X						
Summe Maßnahmen A											
B - Funktionsvielfalt und Versorgung											
B01	Entwicklung Hermann-Leeser-Quartier					x	X	X	X	X	X
B02	Entwicklung altes Stadtwerke- und Mesemgelände								o	o	o
Summe Maßnahmen B											
C - Wohnen und Wohnumfeld											
C01	Klimaangepasste Wohnumfeldgestaltung "Pluggendorfer Quartier"				X	X					
C02	Entwicklung ehemalige Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld						x	X	X	X	X
C03	Entwicklung Areal Pestalozzistraße				x	X	X	X			
Summe Maßnahmen C											
D - Grün- und Freiraum											
D01	Aufwertung Vorpark		x	x				X			
D02	Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt		X	X							
D03	Umgestaltung Stadtpark an den Wiesen		x	X	X						
E - Mobilität und Öffentlicher Raum											
E01	Umgestaltung südliche Marktstraße		x	x				X			
E02	Umbau östl. Lüdinghauser Straße/Marienplatz		x	x		X	X				
E03	Umbau westl. Lüdinghauser Straße		x	x	X	X					
E04	Umbau Borkener Straße						x	X	X	X	
E05	Umbau Tiberstraße sowie Markt- und Tibergasse		x	x			X	X			
E06	Erweiterung Fahrradabstellanlagen			x	X	X	X				
E07	Ertüchtigung Parkplatz Nonnengasse/Mobilstation	x	x	X							
Summe Maßnahmen E											
F - Zusammenarbeit, Kommunikation und Gemeinschaft											
F01	Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit			X	X	X	X	X	X	X	X
F02	Verfügungsfonds*				X	X	X	X	X	X	X
Summe Maßnahmen F											
Gesamtsumme											

AU - Ausblickprojekte	
AU01	Baulückenschließung
AU02	Schaffung von Entwicklungsperspektiven für leerstehende Ladenlokale
AU03	Umnutzung Alte Sparkasse
AU04	Entwicklung Standort Kolpinghaus
AU05	Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen
AU06	Zusammenführung Verkehrskonzepte Innenstadt und Umfeld
AU07	Umbau Münsterstraße und Halterner Straße

Förderungs-grundlage/-programm	Kostenermittlung	Kostenaufteilung				
	Projektkosten [€] (gerundet auf 1.000 €)	Anteil privat [€]	Anteil öffentlich [€]	Aufteilung öffentliche Kosten		
				Anteil Städtebau-förderung [€]	Anteil Stadt [€]	Anteil andere Förderungen [€]
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 7	15.000	0	15.000	9.000	6.000	0
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 10.1	200.000	100.000	100.000	60.000	40.000	0
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5 Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 11.2	450.000	0	450.000	270.000	180.000	0
	665.000	**100.000**	**565.000**	**339.000**	**226.000**	**0**
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 7 Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 9.4	230.000	0	230.000	138.000	92.000	0
-	35.000	0	35.000	0	35.000	0
	265.000	**0**	**265.000**	**138.000**	**127.000**	**0**
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 7	25.000	0	25.000	15.000	10.000	0
-	35.000	0	35.000	0	35.000	0
-	35.000	0	35.000	0	35.000	0
	95.000	**0**	**95.000**	**15.000**	**80.000**	**0**
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5	400.000	0	400.000	240.000	160.000	0
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 7	50.000	0	50.000	30.000	20.000	0
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5	600.000	0	600.000	360.000	240.000	0
	1.050.000	**0**	**1.050.000**	**630.000**	**420.000**	**0**
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5	600.000	0	600.000	360.000	240.000	0
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5 ggf. GVFG	2.590.000	0	2.590.000	1.554.000	1.036.000	0
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5 ggf. GVFG	1.830.000	0	1.830.000	1.098.000	732.000	0
ggf. GVFG	2.275.000	0	2.275.000	0	455.000	1.820.000
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5 ggf. GVFG	1.775.000	0	1.775.000	1.065.000	710.000	0
Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Noh): Nr. 2.4	40.000	0	40.000	0	8.000	32.000
Förderrichtlinie MM (FöRi-MM) ggf. Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 8.5	165.000	0	165.000	0	33.000	132.000
	9.275.000	**0**	**9.275.000**	**4.077.000**	**3.214.000**	**1.984.000**
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 11.1	60.000	0	60.000	36.000	24.000	0
Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 10.2.2	200.000	100.000	100.000	60.000	40.000	0
	260.000	**100.000**	**160.000**	**96.000**	**64.000**	**0**
	11.610.000	**200.000**	**11.410.000**	**5.295.000**	**4.131.000**	**1.984.000**

DURCHFÜHRUNGSEMPFEHLUNGEN

Das ISEK bildet eine Handlungsrichtschnur für Verwaltung und Politik und bietet einen Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt. Neben der Notwendigkeit zur Umsetzung der Entwicklungsziele und Maßnahmen bietet das Konzept einen umfassenden Überblick zu allen für die Stadtteilentwicklung relevanten Themen und Aufgaben. Es beschreibt als übergeordnetes Planwerk die ortsgerechte Umsetzung baulicher, freiräumlicher, sozialer, verkehrlicher und infrastruktureller Maßnahmen und soll damit zukünftige planerische Entscheidungen vorbereiten. Das ISEK stellt somit die Voraussetzung für die weitere Konkretisierung und die Erarbeitung weitergehender formeller und informeller Planungen dar. Die formulierten Zielaussagen, Grundsätze und konkreten Maßnahmen bilden dabei eine geeignete Grundlage, die Arbeit der Verwaltung und der politischen Gremien sowie der Bürgerschaft und der sonstigen Innenstadtakteurinnen und Akteure zu strukturieren und auf eine solide Basis zu stellen. Im Wesentlichen ist der Erfolg der Realisierung damit von der erfolgreichen Zusammenarbeit und Kommunikation aller Beteiligten abhängig. Als zentraler Baustein geht damit ein intensiver Steuerungs- und Ablaufprozess mit der Entwicklung einher.

Erfolgskontrolle und Öffentlichkeitsarbeit. Der Erfolg des ISEK wird sich an der Umsetzung der formulierten Ziele messen lassen müssen. Somit ist eine laufende Erfolgskontrolle und die Verstetigung des Prozesses von zentraler Bedeutung, um den Projektstatus, den Projekterfolg und die Projektwirkung zu ermitteln. Mit einer fortlaufenden Evaluierung während der Umsetzungsphase können so die abgeleiteten Ziele und Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls reguliert und angepasst werden. Die Überprüfung der Ziele und des Umsetzungsstands soll in regelmäßigen Abständen mithilfe der vom Fördergeber geforderten Zielerreichungsmatrix erfolgen und in entsprechenden Berichten dokumentiert werden. Dabei sollen neben dem Umsetzungsstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungen oder Hemmnisse aufgenommen und nach außen kommuniziert werden. Nicht mehr gültige Ziele und Entwicklungsmaßnahmen müssen unter Einbeziehung der politischen Gremien modifiziert, ersetzt oder gestrichen werden. Bei Nichterreichen der Umsetzungsziele sind mögliche Schwierigkeiten oder Hindernisse zu beschreiben und gegebenenfalls Korrekturen vorzunehmen. Die Indikatoren der Zielerreichungsmatrix sind hierbei maßgeblich.

Die Evaluierung und Erfolgskontrolle sollen dabei sukzessive und in regelmäßigen Abständen erfolgen. Die Projektevaluation soll im Rahmen der Maßnahme FO1 „Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit“ in Zusammenarbeit mit der Stadt Dülmen gesteuert und nachgehalten werden. Hierzu ist ein zielführendes Konzept zu erarbeiten, das von den maßgeblichen Akteurinnen und Akteuren akzeptiert wird. Ein Evaluierungskonzept kann neben der Zielerreichungsmatrix folgende Bausteine umfassen:

- Projekt-Dokumentationssystem (z.B. Projektdateien/-datenblätter) zur Evaluation der einzelnen Maßnahmen
- Durchführung von Befragungen, um die Erfolge bzw. Wirkungen des Konzepts aus Sicht der Bewohnerschaft und betroffenen Akteurinnen und Akteuren zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu untersuchen
- Analyse zentraler qualitativer Prozesse/Aspekte des ISEK anhand von Projektfallstudien und darauf aufbauend die konzeptionelle Beratung.

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

Kernmaßnahmen. Die Entwicklung der Dülmener Innenstadt soll kontinuierlich erfolgen. Das bedeutet, dass die Umsetzung konkreter Projekte und Maßnahmen immer in Abhängigkeit möglicher Synergieeffekte und des Umsetzungsaufwandes erfolgt. Die Priorität einer Maßnahme steht somit immer im Verhältnis zu den vielschichtigen Herausforderungen, die mit einer Umsetzung verbunden sind. So stellen Aspekte wie Flächenverfügbarkeiten,

Nutzungspotenziale, vorhandene bauliche und freiräumliche Qualitäten, der bauliche Aufwand oder die Koordination und Organisation des Umsetzungsprozesses bestimmende Faktoren dar, die auf die Realisierung einwirken und frühzeitig gesteuert werden müssen.

Angesichts der Vielzahl an vorgeschlagenen Maßnahmen ist es daher wichtig, Kernmaßnahmen zu benennen. Kernmaßnahmen gelten vermehrte Aufmerksamkeit und eine hohe Priorität bei der Umsetzung. Ihre Priorität ist dabei abhängig vom Stand der planerischen Vorbereitung, dem Mehrwert zur Verbesserung des Klimas sowie von der erhofften Signalwirkung für die Umsetzung des ISEK. Großer Wert wird zunächst auf die Gestaltung wichtiger Freiräume und die Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur und Wohnumfeldqualität gelegt. Im Falle des ISEK für die Dülmener Innenstadt sind dies folgende Projekte:

- A03 Gestaltung Innenstadteingänge
- B01 Entwicklung Hermann Leeser-Quartier
- D01 Aufwertung Vorpark
- D03 Umgestaltung Stadtpark An den Wiesen
- E02 Umgestaltung südliche Marktstraße
- E02 Umbau östliche Lüdinghauser Straße/Marienplatz
- E03 Umbau westl. Lüdinghauser Straße
- E05 Umbau Tiberstraße sowie Markt- und Tibergasse

Die genannten Maßnahmen sollen gemäß den neuen Förderrichtlinien im Sinne der geforderten und fortzuschreibenden Zielerreichungsmatrix doppelt gewichtet werden. In Gänze tragen die genannten Maßnahmen maßgeblich zur Verbesserung der Funktionsvielfalt, der klimagerechten Verbesserung des Stadtbildes und der Freiräume sowie der aufeinander abgestimmten Abwicklung aller Verkehre bei. Sie können damit die zentralen Problemfelder in der Dülmener Innenstadt spürbar beheben.

Partizipation und Kommunikation. Der bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts eingeschlagene und bewährte Weg einer intensiven Beteiligung von Öffentlichkeit, Politik sowie Akteurinnen und Akteuren muss auch bei dessen Umsetzung fortgesetzt werden. Ihre Einbindung führt zu einem breit gefächerten Erkenntnisgewinn und kann bei der Umsetzung der Maßnahmen positiv unterstützen. Dies umfasst Beteiligungsangebote für die konkretisierende Planung der Maßnahmen und während der baulichen Umsetzung. Zur Konzeptumsetzung und Durchführung des Entwicklungsprozesses empfiehlt sich daher der Aufbau einer umfassenden Projektstruktur, die sich aus mehreren Bausteinen zusammensetzt:

Ein Baustein für die praktische Umsetzung des ISEK sind die vorgesehenen *Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit (Maßnahme F01).* Die genauen Aufgaben sind im zugehörigen Projektbogen beschrieben. Im Kern sollen die Angebote die Umsetzung des Maßnahmenprogramms unterstützen, die Kommunikation und das Marketing sicherstellen, Vor-Ort-Ansprechpartner sein, örtliche Akteurinnen und Aktuare unterstützen sowie die Beteiligung der Bürgerschaft vorbereiten und begleiten. Die Beteiligung und Bewerbung der Öffentlichkeit wird als wesentliche Bedingung für die erfolgreiche Umsetzung des ISEK verstanden. Mit den fortlaufenden, regelmäßig stattfindenden *Beteiligungsformaten* sowie deren gezielter Bewerbung wird dazu ein wichtiger Baustein beschrieben. Ziel ist es, durch einen stetigen Informationsaustausch über den Umsetzungsstand des ISEK einen transparenten Planungs- und Umsetzungsprozess anzustoßen, der von der Öffentlichkeit bereichert und mitgetragen wird. Dadurch kann eine Netzwerkstruktur aufgebaut werden, die während der gesamten Umsetzung fortgeschrieben wird. Die fortlaufenden Beteiligungsveranstaltungen sollen einmal im Jahr bspw. am Tag der Städtebauförderung stattfinden.

Für die Entscheidungs- und Umsetzungsphase kann ein *Arbeitskreis*, ähnlich wie während ISEK-Erarbeitung, eingerichtet werden. Seine Aufgabe ist es, die Einhaltung der Ziele zu überwachen und die Schwerpunkte und Prioritäten während der Durchführung zu beraten und deren Umsetzung aktiv voranzubringen. Dazu gehört es auch, den Wirtschaftsplan aufzustellen und die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht für die Be-

schlussfassung im Rat vorzubereiten. In diesem Zusammenhang kommt dem Arbeitskreis aber vor allem die Aufgabe zu, Bindeglied zu den politischen Gremien der Stadt Dülmen sowie zu den ihm gegebenenfalls angehörenden Interessenvertretungen (z.B. Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende oder Investorinnen und Investoren) zu sein.

Insgesamt kann durch einen gezielten und offenen Partizipations- und Kommunikationsprozess ein hohes Maß an Transparenz vermittelt und der Blickwinkel aller Akteurinnen und Akteure über das hergebrachte Handeln hinaus erweitert werden. Die aktive und fachübergreifende Einbindung aller Beteiligten und Interessierten stellt dabei sicher, dass die Umsetzung des ISEK für die Dülmener Innenstadt Erfolg und der integrierte Ansatz Bestand hat.

PROGRAMMZUORDNUNG UND ABGRENZUNG DES FÖRDERGEBIETS

Für die Aufnahme in die Städtebauförderung ist eine genaue Abgrenzung des Fördergebietes sowie eine Zuordnung in eins der drei Städtebauförderungsprogramme erforderlich. Das hier vorliegende ISEK ist klar auf die Innenstadt Dülmens zugeschnitten und soll daher dem Programm „Lebendige Zentren“ zugeordnet werden.

Das Fördergebiet kann deckungsgleich mit dem Untersuchungsgebiet sein, um angrenzende Gebiete erweitert werden oder nur einen Teil dessen umfassen. Im Falle der Dülmener Innenstadt wird das Untersuchungsgebiet welches als Grundlage der Bestandsanalyse diente, um den nordwestlichen Innenstadtbereich reduziert. Dieser Bereich wurden im Rahmen der Untersuchung hinzugezogen, weist aber keine dringlichen Handlungserfordernisse im Rahmen einer Fördergrundlage für die nächsten Jahre auf, sodass die Reduzierung nachvollziehbar begründet ist. Die Entwicklung des aktuellen Standorts der Paul-Gerhardt-Schule wird als rein städtisch finanzierte Maßnahme außerhalb der Städtebauförderung aufgenommen (Maßnahme CO3). Die genaue Abgrenzung ist in der folgenden Abbildung ersichtlich. Sie wird zusammen mit dem hier vorliegenden Bericht durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Abgrenzung des Fördergebiets

QUELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

LITERATURQUELLEN

- Bielefeld, Ludwig 1911: Festschrift zur 600jährigen Jubelfeier der Stadt Dülmen.
- IT. NRW 2020: Kommunalprofil der Stadt Dülmen

INTERNETQUELLEN

- Stadt Dülmen: https://www.duelmen.de/835.html
- AGFS NRW: https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/nahmobilitaet/modal-split-erhebung-in-nrw

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Titelbild: Stadt Dülmen
- alle weiteren Fotos: Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
- alle Pläne und Entwurfsskizzen: Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH (auf Katastergrundlage der Stadt Dülmen)

ANHANG

Projektblätter
Protokolle Beteiligungsformate

ISEK INNENSTADT DÜLMEN | MASSNAHMEN

A: STADTBILD UND -IDENTITÄT

- A01: Überarbeitung Gestaltungssatzung und -handbuch
- A02: Fortführung Haus-, Hof- und Fassadenprogramm
- A03: Gestaltung Innenstadteingänge

B: FUNKTIONSVIELFALT UND VERSORGUNG

- B01: Entwicklung Hermann-Leeser-Quartier
- B02: Entwicklung altes Stadtwerke- und Mesemgelände

C: WOHNEN UND WOHNUMFELD

- C01: Klimaangepasste Wohnumfeldgestaltung „Pluggendorfer Quartier“
- C02: Entwicklung ehemalige Paul-Gerhardt-Schule und Umfeld
- C03: Entwicklung Areal Pestalozzistraße

D: GRÜN- UND FREIRAUM

- D01: Aufwertung Vorpark
- D02: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt
- D03: Umgestaltung Stadtpark An den Wiesen

E: ÖFFENTLICHER RAUM UND MOBILITÄT

- E01: Umgestaltung südliche Marktstraße
- E02: Umbau östliche Lüdinghauser Straße/Marienplatz
- E03: Umbau westliche Lüdinghauser Straße
- E04: Umbau Borkener Straße
- E05: Umbau Tiberstraße sowie Markt- und Tibergasse
- E06: Erweiterung Fahrradabstellmöglichkeiten
- E07: Mobilstation/Aufwertung Parkplatz Nonnengasse

F: KOMMUNIKATION UND ZUSAMMENARBEIT

- F01: Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit
- F02: Verfügungsfonds

AUSBLICKPROJEKTE

- AU01: Baulückenschließung Tiberstraße
- AU02: Schaffung von Entwicklungsperspektiven für leerstehende Ladenlokale
- AU03: Umnutzung „Alte Sparkasse“
- AU04: Entwicklung Standort Kolpinghaus
- AU05: Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen
- AU06: Zusammenführung Verkehrskonzepte Innenstadt und Umfeld
- AU07: Umbau Münsterstraße und Halterner Straße

AO1	ÜBERARBEITUNG GESTALTUNGSSATZUNG UND -HANDBUCH

Maßnahmenbeschreibung	- Überarbeitung der bestehenden Gestaltungssatzung und Anpassung an neue Gegebenheiten und Themenfelder (z. B. Werbeanlagen, Handlungsspielräume für Solarenergie, energetische Sanierung, Dach- und Fassadenbegrünungen), erfolgt durch Stadt Dülmen - Überarbeitung des bestehenden Gestaltungshandbuches zur textlichen und bildlichen Erläuterung von Gestaltungsregeln gemäß den Vorgaben der Satzung (Erarbeitung durch ein externes Büro) - ggf. Bereitstellung von Beratungsangeboten über Maßnahme FO1
Handlungsfeld(er)	- Stadtbild und -identität
Ziele	- Sicherung, Wiederherstellung und Weiterentwicklung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestands- und Neubauten - Vermittlung von Baukultur in der Bürgerschaft
Abhängigkeiten	- AO2: Fortführung Haus-, Hof- und Fassadenprogramm - FO1: Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit
Träger	- Stadt Dülmen
Realisierung	- kurzfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	15.000 € (pauschal für Gestaltungshandbuch, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten)
zuwendungsf. Ausg.	15.000 €
Förderung	9.000 €
Eigenanteil (Stadt)	6.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 7 (Vorbereitung der Erneuerung)

AO2	FORTFÜHRUNG HAUS-, HOF- UND FASSADENPROGRAMM

Maßnahmenbeschreibung	- Unterstützung von privaten Maßnahmen zur Erhaltung, Instandsetzung und Gestaltung von Fassaden, Dächern (Neudeckung, Dachbegrünung) und Freiflächen (Vorgärten, Vorplätze, Einfahrten) - Vorgaben aus Gestaltungshandbuch/-satzung sind zu beachten - Förderung auf Höchstsatz pro m² begrenzt - Anschlussmaßnahme an die laufende Förderung über „Zukunftsfähige Innenstädte“ - ggf. Bereitstellung von Beratungsangeboten über Maßnahme FO1
Handlungsfeld(er)	- Stadtbild und -identität
Ziele	- Sicherung, Wiederherstellung und Weiterentwicklung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestands- und Neubauten - Vermittlung von Baukultur in der Bürgerschaft - Schutz und klimafreundliche Umnutzung der historischen Bausubstanz - Begrünte und klimafreundliche Aufwertung von versiegelten Hofbereichen/Parkplätzen - Künstlerische bzw. klimagerechte Gestaltung von geschlossenen Fassaden
Abhängigkeiten	- Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümerinnen und Eigentümer - AO1: Überarbeitung Gestaltungshandbuch - FO1: Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit
Träger	private Eigentümerinnen und Eigentümer, Stadt Dülmen
Realisierung	mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	200.000 € (50.000 €/Jahr über 4 Jahre, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten)
zuwendungsf. Ausg.	100.000 €
Förderung	60.000 €
Eigenanteil (Stadt)	40.000 €
weitere Finanzmittel	100.000 € (privater Anteil)
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 10.1 (Kommunale Förderprogramme zu städtebaulichen Aufwertung von Gebäuden und Freiflächen)

A03	GESTALTUNG INNENSTADTEINGÄNGE

Maßnahmenbeschreibung	- Erarbeitung von ganzheitlicher Planung (als Wettbewerb / Mehrfachbeauftragung / Werkstattverfahren) für attraktive Innenstadteingänge an Coesfelder Str., Borkener Str., Münsterstr. und Halterner Straße - Einbeziehung von Ergebnissen und Anregungen aus Beteiligungsverfahren - bauliche Umsetzung der Planungen an geeigneter Stelle - Mögliche gestalterische Maßnahmen: Stelen, Skulpturen, Hinweisschilder, Fahrbahnmarkierungen, Lichtinstallationen, Bepflanzungen etc.
Handlungsfeld(er)	- Stadtbild und -identität
Ziele	- Inszenierung der historischen Stadtbefestigung und der Innenstadtzugänge - Vermittlung von Baukultur in der Bürgerschaft
Abhängigkeiten	- teilweise Abstimmung mit anderen Straßenbaulastträgern erforderlich (z. B. Straßen.NRW)
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	450.000 € (100.000 € für Wettbewerbsverfahren (pauschal, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten), 350.000 € für Umsetzung an vier genannten Innenstadteingängen)
zuwendungsf. Ausg.	450.000 €
Förderung	270.000 €
Eigenanteil (Stadt)	180.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 8.5 (Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen) und 11.2 (Ausgaben für Leistungen im Zusammenhang mit „Kunst und Bau“)

BO1	ENTWICKLUNG HERMANN-LEESER-QUARTIER

Maßnahmenbeschreibung	- Erarbeitung einer Studie mit genauen Raumbedarfen in den Bereichen kulturelle Infrastruktur, Veranstaltungsräume und Verwaltungsinfrastruktur als Grundlage für Entscheidungen zur Umnutzung des Gebäudes der Hermann-Leeser Schule (Museum, Stadtverwaltung, Stadtarchiv, Veranstaltungsraum etc.) - Erarbeitung durch externes Büro in Kooperation mit Stadt Dülmen - Umbau des Areals der Hermann-Leeser-Schule zu einer Gemeinbedarfseinrichtung - Durchführung eines architektonisch-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens oder einer Mehrfachbeauftragung zur Vorbereitung von Lösungen zur baulichen Umgestaltung des denkmalgeschützten Hauptgebäudes sowie zur Gestaltung des Freiraums
Handlungsfeld(er)	- Funktionsvielfalt und Versorgung
Ziele	- Ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen, Arbeiten, Kultur, Verwaltung und Wohnen in der Innenstadt - Sicherung und Ausbau von kulturellen Angeboten und Veranstaltungen - Bündelung von öffentlichen Einrichtungen im Stadtkern - Um- und Nachnutzung von Leerständen
Abhängigkeiten	- Entwicklung und Umsetzung Projekt „Schulcampus“ (Zusammenlegung der Schulstandorte) - AO1: Überarbeitung Gestaltungshandbuch
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	230.000 € (Studie: 50.000 € (pauschal) + Wettbewerbsverfahren: 180.000 € (pauschal, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten)
zuwendungsf. Ausg.	230.000 €
Förderung	138.000 €
Eigenanteil (Stadt)	92.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 7 (Vorbereitung der Erneuerung) und 9.4 (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen)

B02	ENTWICKLUNG ALTES STADTWERKE- UND MESEMGELÄNDE

Maßnahmenbe-schreibung	- bauliche Entwicklung des alten Stadtwerkegeländes sowie des alten Mesemgeländes (Entwicklung in voneinander unabhängigen Abschnitten möglich) - Fokus auf hoher baulicher und freiraumplanerischer Qualität sowie bauliche Fassung der Borkener Straße (Raumkanten) - Diskutierte Nutzungsmöglichkeiten für beide Flächen im ISEK-Prozess: Parkhaus/-palette, Wohnen, Handel, soziale Infrastruktur, Grünfläche - bauliche Umsetzung der Planung mit Investor oder durch Erlöse aus Verkauf von Teilflächen bzw. altes Mesemgelände - Durchführung eines Investorenauswahlverfahrens zur Findung eines geeigneten Investors bzw. Konzepts
Handlungsfeld(er)	- Funktionsvielfalt und Versorgung
Ziele	- Ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen, Arbeiten, Kultur, Verwaltung und Wohnen in der Innenstadt - Qualitätvolle und klimafreundliche Stadtentwicklung durch Neugestaltung von Potenzialflächen
Abhängigkeiten	- Investitionsbereitschaft privater Investorinnen und Investoren
Träger	Stadt Dülmen, ggf. privat
Realisierung	mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	35.000 € (pauschal für Investorenauswahlverfahren, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten)
zuwendungsf. Ausg.	35.000 €
Förderung	keine Förderung
Eigenanteil (Stadt)	35.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	keine

CO1	KLIMAANGEPASSTE WOHNUMFELDGESTALTUNG „PLUGGENDORFER QUARTIER“

Maßnahmenbeschreibung	- Erarbeitung eines Handbuches zur klimagerechten Gestaltung des Wohnumfelds des „Pluggendorfer Quartiers“ (Gärten und Vorgärten der Pluggendorfer Straße, Aloystraße) - Themen: Auswahl geeigneter Bepflanzungen, Vermeidung von Versiegelung, Rückhaltung, Versickerung und Nutzung von Regenwasser, ggf. auch Fassadenbegrünungen - Planbereich: Pluggendorfer Straße und Aloystraße (Modellcharakter), anwendbar auch am Südring - ggf. Kombination mit Gestaltungshandbuch (AO1) - ggf. mit Beteiligungs-/Workshopverfahren - Erarbeitung durch ein externes Büro in Kooperation mit Stadt Dülmen
Handlungsfeld(er)	- Wohnen und Wohnumfeld
Ziele	- Attraktive, barrierefreie und klimafreundliche Gestaltung des Wohnumfelds
Abhängigkeiten	- ggf. Überarbeitung Gestaltungshandbuch (AO1)
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	25.000 € (pauschal, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten)
zuwendungsf. Ausg.	25.000 €
Förderung	15.000 €
Eigenanteil (Stadt)	10.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 7 (Vorbereitung der Erneuerung)

CO2	ENTWICKLUNG EHEMALIGE PAUL-GERHARDT-SCHULE UND UMFELD

Maßnahmenbeschreibung	- Entwicklung des Grundstücks der ursprünglichen Paul-Gerhardt-Schule zu einem attraktiven innenstadtnahen Wohnquartier - Durchführung eines Investorenauswahlverfahrens - Nutzungsansätze aus ISEK: Wohnquartier mit Mehrfamilienhäusern um Quartiersplatz, Parken in TG oder Quartiersgarage (siehe Entwurfsvarianten), Prüfung weiterer sinnvoller Nutzungsbedarfe, welche die Wohnnutzung ergänzen, bspw. Kita
Handlungsfeld(er)	- Wohnen und Wohnumfeld
Ziele	- Erneuerung und Ergänzung des innerstädtischen Wohnungsangebots - Attraktive, barrierefreie und klimafreundliche Gestaltung des Wohnumfelds - Ersatzbauten für nicht sanierungsfähige Bausubstanz - Qualitätvolle und klimafreundliche Stadtentwicklung durch Neugestaltung von Potenzialflächen - Sicherung, Wiederherstellung und Weiterentwicklung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestands- und Neubauten
Abhängigkeiten	- A01: Überarbeitung Gestaltungshandbuch - Investitionsbereitschaft privater Investorinnen und Investoren - Umzug aktueller Teilnutzungen durch Hermann-Leeser-Schule an anderen Standort
Träger	privat, Stadt Dülmen
Realisierung	mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	35.000 € (pauschal für Investorenauswahlverfahren, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten)
zuwendungsf. Ausg.	35.000 €
Förderung	keine
Eigenanteil (Stadt)	-
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	keine

CO3	ENTWICKLUNG AREAL PESTALOZZISTRASSE

Maßnahmenbe-schreibung	- Entwicklung des Grundstücks der aktuellen Paul-Gerhardt-Schule nach geplantem Umzug der Schule zu einem attraktiven Wohnquartier - Durchführung eines Investorenauswahlverfahrens - Nutzungsansätze aus ISEK: Wohnquartier mit Mehrfamilienhäusern (möglichst klimaschützende und klimaangepasste Umnutzung: Erhalt bestehender Gebäudestrukturen/„grauer Energie“, geringer Versiegelungsgrad, Erhalt der Baumsubstanz)
Handlungsfeld(er)	- Wohnen und Wohnumfeld
Ziele	- Erneuerung und Ergänzung des innerstädtischen Wohnungsangebots - Attraktive, barrierefreie und klimafreundliche Gestaltung des Wohnumfelds - Ersatzbauten für nicht sanierungsfähige Bausubstanz - Qualitätvolle und klimafreundliche Stadtentwicklung durch Neugestaltung von Potenzialflächen - Sicherung, Wiederherstellung und Weiterentwicklung der hohen Gestaltungsqualität bei Bestands- und Neubauten
Abhängigkeiten	- A01: Überarbeitung Gestaltungshandbuch - Investitionsbereitschaft privater Investorinnen und Investoren
Träger	privat, Stadt Dülmen
Realisierung	mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	35.000 € (pauschal für Investorenauswahlverfahren, Erfahrungswert aus vergleichbaren Städten)
zuwendungsf. Ausg.	35.000 €
Förderung	keine
Eigenanteil (Stadt)	35.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm	keine

DO1	AUFWERTUNG VORPARK

Maßnahmenbe-schreibung	- gestalterische und funktionale Aufwertung von Teilen des Vorparks, insb. des Eingangsbereichs - Stärkung der Verbindungsfunktion Richtung Hüttendyk-Parkplatz/Wohnmobilstellplatz Hüttendyk (gestalterische und funktionale Aufwertung der Wegeverbindung) - Koordinierte Planung mit zusammenhängenden Projekten (Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen, Ausbildung Nord-Süd-Grünachse mit Spielparcours, Umgestaltung südliche Marktstraße) - Ansätze aus ISEK: Verlagerung und Einhausung Müllcontainer, Verlagerung und Neugestaltung des Wegs im Eingangsbereich, ggf. temporäre Nutzungen, z. B. Biergarten, Verbesserung von Aus-schilderung und Verknüpfung mit Schlosspark - Auftakt für Errichtung eines Leitsystems von Innenstadt zum Park
Handlungsfeld(er)	- Grün- und Freiraum
Ziele	- Stärkere Verknüpfung von innerstädtischen Plätzen und Freiräumen - Vorbereitung der Straßen, Plätze und Freiräume auf Starkregenereignisse und Dürreperioden - Barrierefreie und klimafreundliche Aufwertung von Spielplätzen und Freiräumen
Abhängigkeiten	- DO2: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt - EO1: Umgestaltung südliche Marktstraße - AU05: Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	400.000 € (pauschal)
zuwendungsf. Ausg.	400.000 €
Förderung	240.000 €
Eigenanteil (Stadt)	160.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 8.5 (Herstellung und Änderung von Erschließungs-anlagen)

D02	KLIMAANPASSUNGSMASSNAHMEN INNENSTADT

Maßnahmenbeschreibung	- Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts für konkrete Maßnahmen zum Umgang mit lokalen Auswirkungen des Klimawandels (Dürre, Hitze, Überschwemmungen etc.) - konkrete räumliche Handlungsempfehlungen (z. B. ober- und unterirdische Retentionsflächen bei beabsichtigten Umbauten von Straßen, Plätzen und Grünflächen, Aufstellung von mobilem Großgrün, Liste für klimaresistente Bäume) aufbauend auf in Bearbeitung befindlichen oder bereits fertiggestellten Konzepten und Gutachten (Klimakonzept, Biodiversitätskonzept, Hitzeschutzkonzept, Starkregenberechnungen etc.) Erarbeitung durch ein externes Büro oder Stadt Dülmen - Umsetzung sowohl über Erschließungsmaßnahmen (Straßen, Plätze, Grünflächen) als auch in noch näher zu definierenden Maßnahmen
Handlungsfeld(er)	- Grün- und Freiraum
Ziele	- Vorbereitung der Straßen, Plätze und Freiräume auf Starkregenereignisse und Dürreperioden - Barrierefreie und klimafreundliche Aufwertung von Spielplätzen und Freiräumen - Entsiegelung von öffentlichen und privaten Flächen, Versickerung („Schwammstadt“) - Schaffung von Erholungsräumen für Bürgerinnen und Bürger
Abhängigkeiten	- Klimakonzept, Biodiversitätskonzept, Hitzeschutzkonzept, Starkregenberechnungen etc. (aktuell in Erarbeitung durch Stadt)
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	kurz- bis mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	50.000 € (pauschal)
zuwendungsf. Ausg.	50.000 €
Förderung	30.000 €
Eigenanteil (Stadt)	20.000 € (pauschal)
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 7 (Vorbereitung der Erneuerung)

D03	UMGESTALTUNG STADTPARK AN DEN WIESEN

Maßnahmenbeschreibung	- gestalterische und barrierefreie Umgestaltung des Spielplatzes An den Wiesen und die klimagerechte Umgestaltung des Stadtparks auf Basis eines inklusiven Gesamtkonzeptes - Gestaltung von barrierefreien Zuwegungen, Untergründen, Orientierungspunkten und Spielgeräten für Kinder und Jugendliche unterschiedlicher Altersklassen ohne und mit unterschiedlichen Behinderungen auf Grundlage von koordinierter Planung - Gestaltungsmaßnahmen können sein: barrierefreier Zugang zum Spielplatz, barrierefreie Wegeführung mit Leitsystem über das Gelände, barrierefreie Erreichbarkeit der Spielgeräte (bspw. Rampen zur Überbrückung unterschiedlicher Spielebenen), Spielgeräte mit visuellen/taktilen/akustischen Elementen, Spielgeräte für inklusives Spiel, Ruhezonen mit Rückzugsmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten für unterschiedliche Körperformen, Mobilitätsniveaus und Wahrnehmungsfähigkeiten
Handlungsfeld(er)	- Grün- und Freiraum
Ziele	- Stärkere Verknüpfung von innerstädtischen Plätzen und Freiräumen - Barrierefreie und klimafreundliche Aufwertung von Spielplätzen und Freiräumen
Abhängigkeiten	- D02: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	kurz- bis mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	600.000 € (pauschal)
zuwendungsf. Ausg.	600.000 €
Förderung	360.000 €
Eigenanteil (Stadt)	240.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 8.5 (Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen)

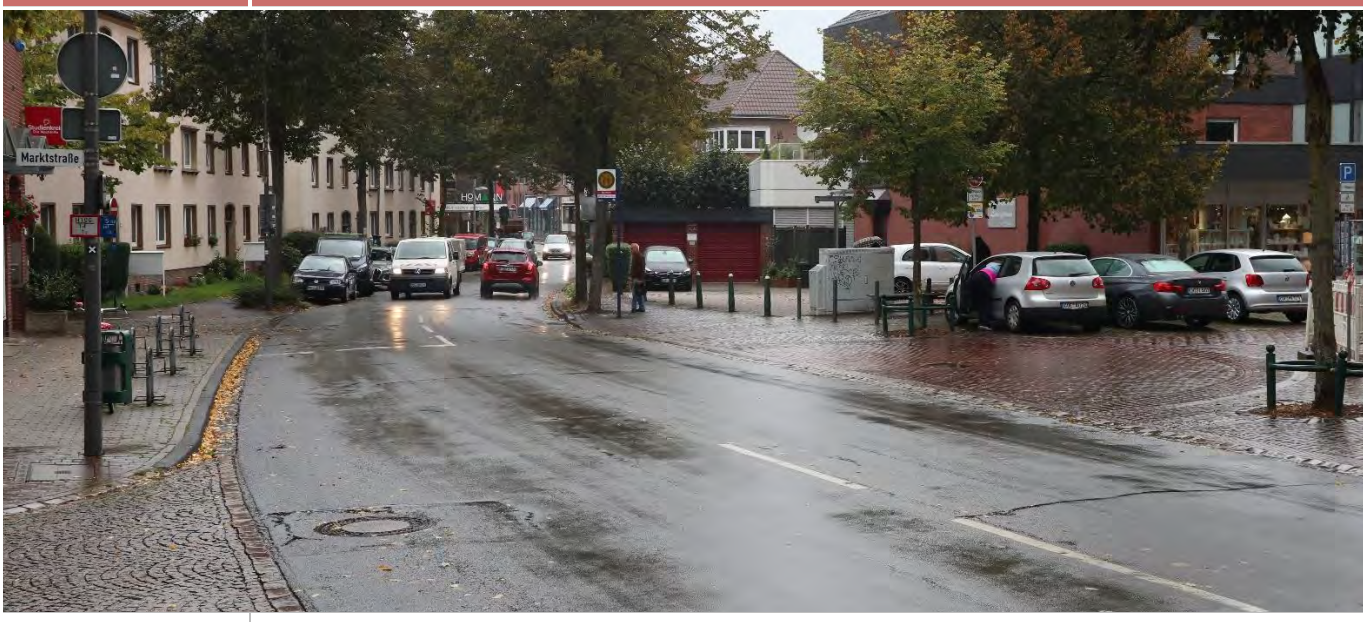
EO1	UMGESTALTUNG SÜDLICHE MARKTSTRASSE

Maßnahmenbeschreibung	- Umwandlung einer untergenutzten Handelsstraße in eine Wohnstraße mit Verbindungscharakter zwischen Zentrum und Vorpark - Vollständige Umgestaltung des südlichen Straßenabschnitts, u.A. Umwandlung eines Parkplatzstreifens in eine Grünfläche, ggf. mit Retentionsfunktion, Schaffung von kleineren Aufenthaltszonen und Begrünungen/Bepflanzungen, Prüfung Erhalt vorhandener Baumpflanzungen, Ergänzung von Fahrradabstellmöglichkeiten - Planung in Verbindung mit Eingangsbereich zu Vorpark und Ausbildung Nord-Süd-Grünachse
Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Optimierung des straßenbegleitenden Parkens - Konzentration des Parkangebots auf attraktiv gestaltete Parkplätze - Stärkere Verknüpfung von innerstädtischen Plätzen und Freiräumen - Durchgängige Begrünung von Straßen und Plätzen
Abhängigkeiten	- DO1: Aufwertung Vorpark - DO2: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt - EO3: Umbau westliche Lüdinghauser Straße - AUO5: Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	Planung: kurzfristig, Umsetzung: mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	600.000 € (500.000 € für Straßenumbau (250 €/m² bei 2.000 m²); 100.000 € pauschal für archäologische Untersuchungen)
zuwendungsf. Ausg.	600.000 €
Förderung	360.000 €
Eigenanteil (Stadt)	240.000 €
weitere Finanzmittel	ggf. KAG-Beiträge
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 8.5 (Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen)

E02	UMBAU ÖSTL. LÜDINGHAUSER STRASSE / MARIENPLATZ

Maßnahmenbeschreibung	- Vollständiger Umbau der östlichen Lüdinghauser Straße zwischen Münsterstraße und Elsa-Brändström-Straße unter Einbezug des Marienplatzes zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger - Planungsansätze aus ISEK: o Optimierung des straßenbegleitenden Parkens o Kreisverkehr im Bereich Marienplatz o Ausbildung einer Platzsituation im Bereich Lüdinghauser Tor (shared space) o Alternative A für Radverkehr: Verbreiterung des Gehwegs, straßenbegleitende Baumpflanzungen, gemeinsame Führung des Radverkehrs mit PKW auf Fahrbahn (Tempo 30) o Alternative B für Radverkehr: getrennte Führung über separaten Radweg auf Hochbord (Gehwegniveau)
Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen - Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr - Optimierung des straßenbegleitenden Parkens
Abhängigkeiten	- D02: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt - E03: Umbau westliche Lüdinghauser Straße
Träger	Stadt Dülmen, ggf. Kreis Coesfeld
Realisierung	Planung: kurzfristig, Umsetzung: mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	2.590.000€ (280 €/m² bei 9.250 m²)
zuwendungsf. Ausg.	2.590.000€
Förderung	1.554.000€
Eigenanteil (Stadt)	1.036.000 €
weitere Finanzmittel	ggf. KAG-Beiträge
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 8.5 (Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen), ggf. GVFG

E03	UMBAU WESTLICHE LÜDINGHAUSER STRASSE



Maßnahmenbeschreibung	- Vollständiger Umbau der westlichen Lüdinghauser Straße/ Borkener Straße zwischen Lohwall und Münsterstraße zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger - Planungsansätze aus ISEK: o Alternative A für Radverkehr: Verbreiterung des Gehwegs, straßenbegleitende Baumpflanzungen, gemeinsame Führung des Radverkehrs mit PKW auf Fahrbahn (Tempo 30) o Alternative B für Radverkehr: getrennte Führung über separaten Radweg auf Hochbord (Gehwegniveau) o ggf. Ausbildung einer Platzsituation im Marktstraße (shared space)
Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen - Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr - Optimierung des straßenbegleitenden Parkens
Abhängigkeiten	- D02: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt - E01: Umgestaltung südliche Marktstraße - E03: Umbau westliche Lüdinghauser Straße - E05: Umbau Borkener Straße - E06: Umbau Tiberstraße sowie Markt- und Tibergasse
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	Planung: kurzfristig, Umsetzung: mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	1.830.000 € (1.530.000 € für Straßenumbau (300 €/m² bei 5.100 m²); 300.000 € pauschal für archäologische Untersuchungen)
zuwendungsf. Ausg.	1.830.000 €
Förderung	1.098.000 €
Eigenanteil (Stadt)	732.000 €
weitere Finanzmittel	ggf. KAG-Beiträge
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 8.5 (Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen), ggf. GVFG

E04	UMBAU BORKENER STRASSE

Maßnahmenbeschreibung	- Vollständiger Umbau der Borkener Straße zwischen Lohwall und Stolbergstraße zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger - Planungsansätze aus ISEK: o Integrierung der bestehenden Baumallee in die Umbauplanungen o Realisierung in zwei Abschnitten aufgrund Straßenlänge o Alternative A für Radverkehr: Verbreiterung des Gehwegs, straßenbegleitende Baumpflanzungen, gemeinsame Führung des Radverkehrs mit PKW auf Fahrbahn (Tempo 30) o Alternative B für Radverkehr: getrennte Führung über separaten Radweg auf Hochbord (Gehwegniveau)
Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen - Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr - Optimierung des straßenbegleitenden Parkens
Abhängigkeiten	- D02: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt - E03: Umbau westliche Lüdinghauser Straße
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	Planung: kurzfristig, Umsetzung: mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	2.275.000 € (250 €/m² bei 9.100 m²)
zuwendungsf. Ausg.	2.275.000 €
Förderung	1.820.000 €
Eigenanteil (Stadt)	455.000 €
weitere Finanzmittel	ggf. KAG-Beiträge
Förderprogramm(e)	ggf. GVFG

E05	UMBAU TIBERSTRASSE SOWIE MARKT- UND TIBERGASSE

Maßnahmenbeschreibung	- Vollständiger Umbau der Tiberstraße sowie der angrenzenden Markt- und Tibergasse und der Bärenstiege zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger - Planungsansätze aus ISEK: o Beibehaltung der Einbahnstraßenlösung und Befahrbarkeit durch PKW, partielle Reduzierung des straßenbegleitenden Parkens, mehr Raum für Fußgänger o Hochwertige Neupflasterung und stärkere Bepflanzung (z.B. Großgrün/Bäume zur Schaffung von Schatten) o Ausbau der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder o Prüfung einer gestalterischen Einbeziehung des Themas Wasser (z. B. Graben als Verweis auf ehemaligen Tiberbach)
Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen - Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr - Reduzierung des innerstädtischen Parksuchverkehrs - Optimierung des straßenbegleitenden Parkens - Vereinfachung und Vereinheitlichung der Straßenbeschilderung
Abhängigkeiten	- D02: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt - E03: Umbau westliche Lüdinghauser Straße - AU05: Leitsystem Innenstadt und Parkanlagen
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	Planung: kurzfristig, Umsetzung: mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	1.775.000 € (1.575.000 € für Straßenumbau (450 €/m² bei 3.500m²); 200.000 € pauschal für archäologische Untersuchungen)
zuwendungsf. Ausg.	1.775.000 €
Förderung	1.065.000 €
Eigenanteil (Stadt)	710.000 €
weitere Finanzmittel	ggf. KAG-Beiträge
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): 8.5 (Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen), ggf. GVFG

E06	ERWEITERUNG FAHRRADABSTELLMÖGLICHKEITEN

Maßnahmenbeschreibung	- Ausbau des Angebotes an Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt, z. B. durch Herstellung weiterer Abstellplätze, Bau eines Fahrradparkhauses an zentraler Stelle, Umwandlung von leerstehenden Ladenlokalen, Herstellung von überdachten und geschützten Fahrradabstellanlagen in Verbindung mit Mobilstationen in der Innenstadt - Genaue Standorte und Dimensionierungen sind zu prüfen
Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten - Entwicklung ergänzender Mobilitätsangebote (Leih(lasten)-räder, Carsharing etc.)
Abhängigkeiten	- keine
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	kurz- bis mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	40.000 € (pauschal)
zuwendungsf. Ausg.	40.000 €
Förderung	32.000 €
Eigenanteil (Stadt)	8.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah): Nr. 2.4

EO7	MOBILSTATION/AUFWERTUNG PARKPLATZ NONNENGASSE

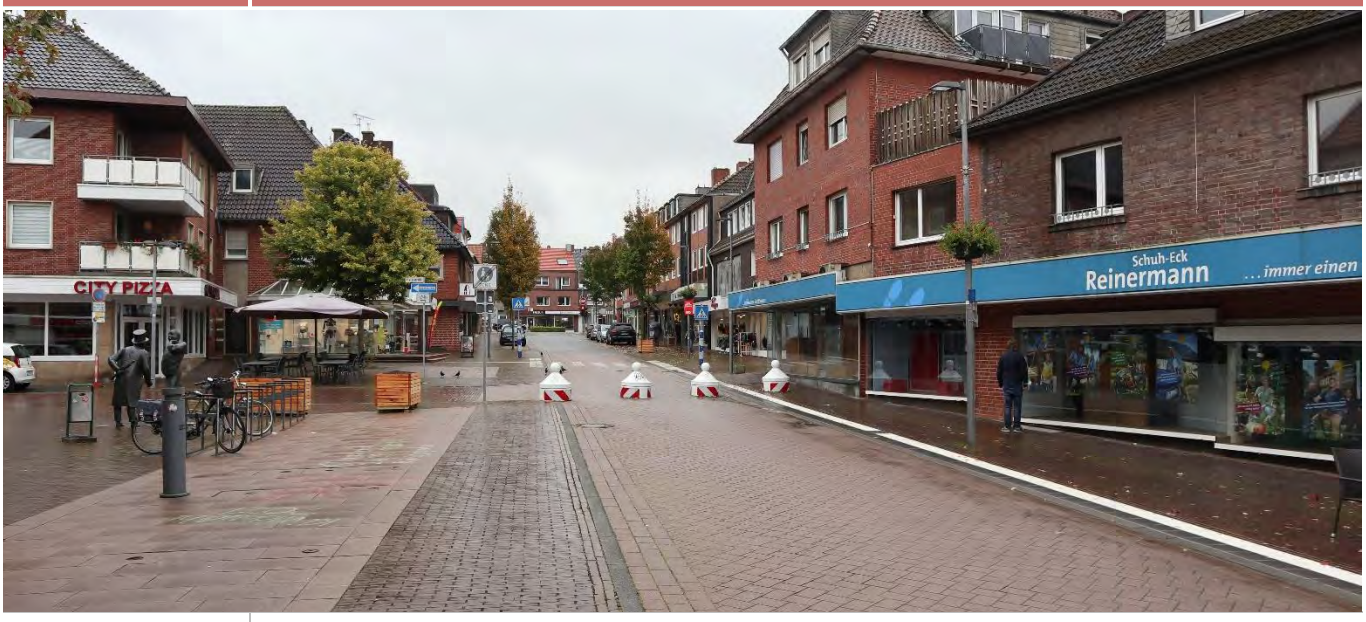
Maßnahmenbe-schreibung	- Errichtung einer Mobilstation mit Angeboten für E-Mobilität und Fahrradabstellmöglichkeiten
	- Genauer Standort und Ausgestaltung der Mobilstation ist zu prüfen
	- Voraussichtliche Bestandteile der Mobilstation:
	  - Fahrradabstellmöglichkeiten mit Ladeoption und Schließfächern
	  - E-Ladepunkte für PKW (als Erweiterung der vorhandenen Punkte)
	  - Leihfahrradstellplätze, ggf. gesondert eingehaust
	  - Bürgerbushaltepunkt
	  - Aufenthalts- und Begrünungselemente
	- Gestalterische Aufwertung des Parkplatzes Nonnengasse, bspw. durch mobile Bepflanzungen in Richtung Münsterstraße und Baumpflanzungen als Einfassung an geeigneten Stellen
	- Prüfung der gestalterischen Möglichkeiten in Verbindung mit dem Bodendenkmal

Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten - Deutlicher Ausbau der Elektromobilität - Konzentration des Parkangebots auf attraktiv gestaltete Parkplätze
Abhängigkeiten	- AU06: Zusammenführung Verkehrskonzepte Innenstadt und Umfeld
Träger	Stadt Dülmen
Realisierung	kurz- bis mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	165.000 € (100.000 € für Mobilstation mit Fahrradabstellanlagen und Sitzmöglichkeiten, 50.000 € für Ladesäulen, 15.000 € für Begrünungsmaßnahmen)
zuwendungsf. Ausg.	165.000 €
Förderung	132.000 € (80%)
Eigenanteil (Stadt)	33.000 € (20 %)
weitere Finanzmittel	ggf. Sponsoring oder Kostenübernahme durch Verkehrsverbund etc.
Förderprogramm(e)	FöRi MM

FO1	AUSBAU DER BERATUNGSANGEBOTE UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Maßnahmenbeschreibung	- Organisation u. Steuerung des erweiterten Beratungsbedarfs bei Umsetzung von ISEK-Maßnahmen (ggf. durch Quartiersarchitekten, städtische Mitarbeiterin/Mitarbeiter, externe Beraterin/Berater) - Mögliche zusätzliche Aufgaben: o Begleitung, Lenkung und Mitarbeit bei der Umsetzung der ISEK-Maßnahmen, insb. bei Beteiligungsformaten o Information über den Umsetzungsstand des ISEK o Bindeglied zwischen der Stadt und privaten Akteurinnen und Akteuren o Beratung von Förderungs- und Gestaltungsfragen im Rahmen des Haus-, Hof- und Fassadenprogramms - Etablierung fortlaufender Beteiligungsformate als Möglichkeit der stetigen Beteiligung am Umsetzungsprozess des ISEK - Festlegung von Qualitätskriterien, stetige Erfolgskontrolle, Evaluierung - Generierung eines transparenten Planungs- und Umsetzungskonzeptes - Beauftragung von externen Dienstleistern für einzelne Leistungsbausteine
Handlungsfeld(er)	- Kommunikation und Zusammenarbeit
Ziele	- Förderung von bürgerschaftlichem und nachbarschaftlichem Engagement - Unterstützung privater Initiativen bei Erneuerungsmaßnahmen - Gemeinschaftliche Zusammenarbeit bei der Umsetzung der ISEK-Maßnahmen - Steigerung der Attraktivität für alle Altersgruppen
Abhängigkeiten	- AO1: Überarbeitung Gestaltungshandbuch - AO2: Fortführung Haus-, Hof- und Fassadenprogramm - FO2: Verfügungsfonds
Träger	Stadt Dülmen, City Manager, externe Dienstleister
Realisierung	kurz- bis mittelfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	60.000 € (12.000 €/Jahr für 5 Jahre, Erfahrungswert aus anderen Städten)
zuwendungsf. Ausg.	60.000 €
Förderung	36.000 €
Eigenanteil (Stadt)	24.000 €
weitere Finanzmittel	keine
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 11.1 (Ausgaben für die Steuerung und den Abschluss)

FO2	VERFÜGUNGSFONDS



Maßnahmenbeschreibung	- Initiierung gemeinsamer Projekte von Stadt und Akteurinnen und Akteuren - Mittel werden jeweils zur Hälfte durch die Stadt und Innenstadtakteurinnen und Akteure (Handel, Gastronomie, Eigentümerinnen und Eigentümern etc.) gestellt - Gremium aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadt und der Innenstadtakteurinnen und Akteure entscheidet über Vergabe von Mitteln - investive Maßnahmen (z. B. historischer Stadtrundgang, Beleuchtung, partielle Begrünungen, Kunstobjekte) oder nicht-investive Maßnahmen (z. B. Veranstaltungen, Marketing, Unterstützung des Wochenmarktes) - vorbehaltlich bestehenden Nachfolgebedarfs („zukunftsfähige Innenstadt“)
Handlungsfeld(er)	- Kommunikation und Zusammenarbeit
Ziele	- Förderung von bürgerschaftlichem und nachbarschaftlichem Engagement - Unterstützung privater Initiativen bei Erneuerungsmaßnahmen - Gemeinschaftliche Zusammenarbeit bei der Umsetzung der ISEK-Maßnahmen
Abhängigkeiten	- Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümerinnen und Eigentümer und Gewerbetreibender - FO1: Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit
Träger	Stadt Dülmen, privat, Citymanagement
Realisierung	mittel- bis langfristig
Kostenschätzung	
Gesamtkosten	200.000 € (40.000 €/Jahr über 5 Jahre, ½ privat, ½ städtisch getragen) (pauschal, Erfahrungswert aus anderen Städten)
zuwendungsf. Ausg.	100.000 €
Förderung	60.000 €
Eigenanteil (Stadt)	40.000 €
weitere Finanzmittel	100.000 € (privater Anteil)
Förderprogramm(e)	Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (FRL 2023): Nr. 10.2.2 (Verfügungsfonds zur Stärkung von Zentren)

AU01	BAULÜCKENSCHLIESSUNG TIBERSTRASSE

Maßnahmenbe-schreibung	- Schließung der Baulücke im nördlichen Abschnitt der Tiberstraße durch Neubau eines Wohnhauses oder Wohn- und Geschäftshauses - Orientierung an Nachbarbebauung sowie Beachtung der Vorgaben aus Gestaltungssatzung und -handbuch - Umsetzung durch Eigentümerinnen und Eigentümer oder Investorinnen und Investoren - Falls Maßnahme nicht umsetzbar oder erst langfristig, können Fassaden der Brandwände ggf. durch Maßnahme AO2 (Haus-, Hof- und Fassadenprogramm) verbessert werden
Handlungsfeld(er)	- Stadtbild und -identität
Ziele	- Schließung von Raumkanten bei Baulücken - Künstlerische bzw. klimagerechte Gestaltung von geschlossenen Fassaden
Abhängigkeiten	- Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümerinnen und Eigentümern - AO1: Erarbeitung Gestaltungshandbuch
Träger	privat

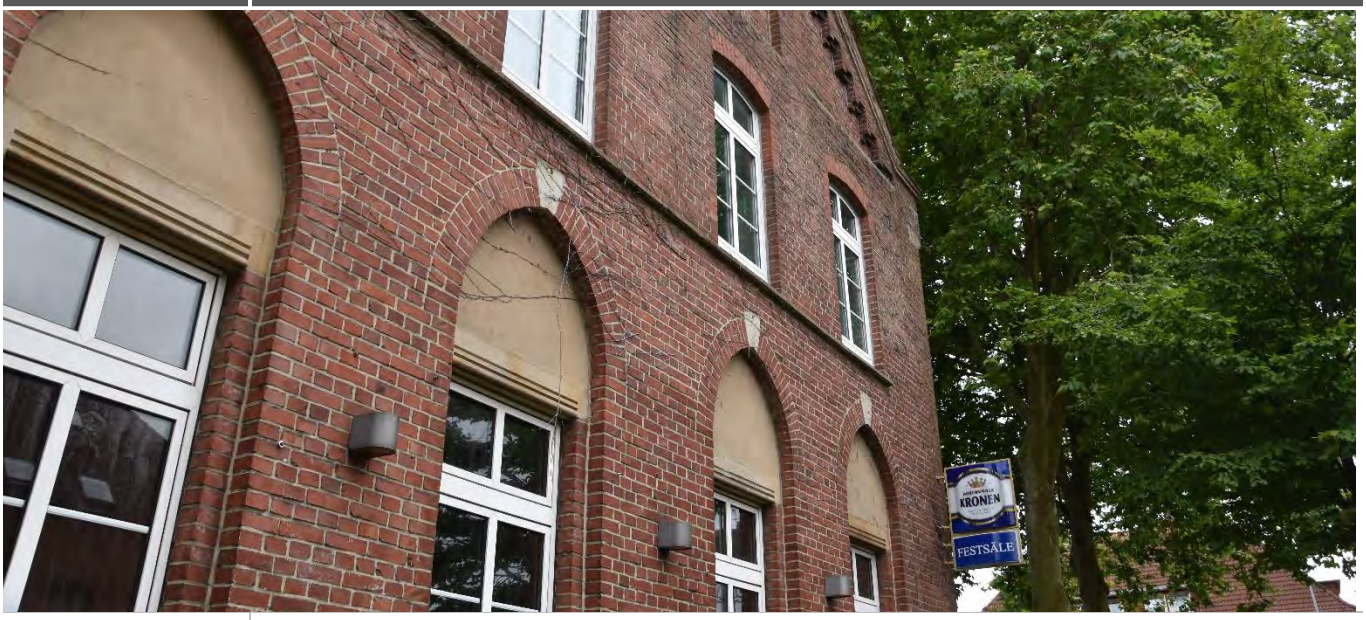
AU02	SCHAFFUNG VON ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN FÜR LEERSTEHENDE LADENLOKALE

Maßnahmenbeschreibung	- Erarbeitung von Handlungsansätzen zur Entwicklung von leerstehenden Ladenlokalen (Fokus auf Konzentration von Leerständen oder auffallende Leerstände in wichtigen Lagen) - Unterstützung von Eigentümerinnen und Eigentümern bei der Umwandlung von Ladenlokalen in Randlagen zu Wohnnutzungen - Konzentrierung des Handels auf einen zentralen Innenstadtbereich und Reduzierung des Besatzes in den Randlagen - Begleitung durch Umbauten bei öffentlichen Straßen zur Attraktivitätssteigerung für Wohnen - Entwicklung von zukunftsfähigen, langfristig tragfähigen Nutzungsoptionen - Fortführung/Intensivierung der Beratung bei Folge- u. Umnutzungsmaßnahmen (Citymanagement) - Gestaltung von Ladenlokalen während des Leerstandes - Fortführung nach Programm „Zukunftsfähige Innenstädte“ - Ansätze aus ISEK: o „Markthalle“ für regionale Produkte o Funktions- und Angebotsentwicklung für bestimmte Sortimente/Zielgruppen/Dienst- und Handwerksleistungen („Manufaktur“) o Coworking-Spaces o Fahrrad-/Lastenradstellplätze
Handlungsfeld(er)	- Funktionsvielfalt und Versorgung
Ziele	- Ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen, Arbeiten, Kultur, Verwaltung und Wohnen in der Innenstadt - Stärkung und Konzentration von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im zentralen Versorgungsbereich - Sicherung und Ausbau von kulturellen Angeboten und Veranstaltungen - Um- und Nachnutzung von Leerständen / Sicherung des Stadtbildes
Abhängigkeiten	- Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümerinnen und Eigentümern - FO1: Ausbau der Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit
Träger	Stadt Dülmen / Dülmen Marketing

AU03	UMNUTZUNG „ALTE SPARKASSE“

Maßnahmenbeschreibung	- Erarbeitung einer Planung zur Umnutzung und barrierefreien Umgestaltung des Gebäudes der alten Sparkasse - bauliche Umsetzung der Planung, ggf. durch Investorin oder Investor - Nutzungsoptionen sind im Voraus zu prüfen - optional auch Verkauf der Immobilie durch Stadt
Handlungsfeld(er)	- Funktionsvielfalt und Versorgung
Ziele	- Ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen, Arbeiten, Kultur, Verwaltung und Wohnen in der Innenstadt - Stärkung und Konzentration von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im zentralen Versorgungsbereich - Sicherung und Ausbau von kulturellen Angeboten und Veranstaltungen - Bündelung von öffentlichen Einrichtungen im Stadtkern
Abhängigkeiten	- A01: Erarbeitung Gestaltungshandbuch - B01: Hermann-Leeser-Quartier - ggf. Investitionsbereitschaft privater Investorinnen und Investoren im Falle einer nicht öffentlichen Nutzung
Träger	Stadt Dülmen, ggf. privat

AU04	ENTWICKLUNG STANDORT KOLPINGHAUS



Maßnahmenbeschreibung	- Erarbeitung einer Planung zur Entwicklung des Kolpinghauses - Prüfung der Bausubstanz und der Nutzungsoptionen (Nachnutzung und Umbau oder Abriss und Ersatzneubau, ggf. mit Erhalt von Fassadenteilen) - bauliche Umsetzung der Planungen, ggf. durch Investorin oder Investor - Ansätze aus ISEK: kulturelle Nutzung, Veranstaltungsraum oder Wohnnutzung
Handlungsfeld(er)	- Funktionsvielfalt und Versorgung
Ziele	- Ausgewogene Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen, Arbeiten, Kultur, Verwaltung und Wohnen in der Innenstadt - Stärkung und Konzentration von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im zentralen Versorgungsbereich - Sicherung und Ausbau von kulturellen Angeboten und Veranstaltungen
Abhängigkeiten	- AO1: Erarbeitung Gestaltungshandbuch - BO1: Hermann-Leeser-Quartier - ggf. Investitionsbereitschaft privater Investorinnen und Investoren
Träger	Kolpingwerk, ggf. Stadt Dülmen

AU05	LEITSYSTEM INNENSTADT UND PARKANLAGEN

Maßnahmenbeschreibung	- Verbesserung der Ausschilderung von Innenstadt in Richtung Grün- und Parkanlagen (insb. Vorpark/ Wildpark) sowie zum Bahnhof - Schaffung klarer Orientierung, Vereinfachung von vorhandenen Beschilderungen
Handlungsfeld(er)	- Grün- und Freiraum
Ziele	- Stärkere Verknüpfung von innerstädtischen Plätzen und Freiräumen - Vorbereitung der Straßen, Plätze und Freiräume auf Starkregenereignisse und Dürreperioden - Barrierefreie und klimafreundliche Aufwertung von Spielplätzen und Freiräumen
Abhängigkeiten	- DO1: Aufwertung Vorpark
Träger	Stadt Dülmen

AU06	ZUSAMMENFÜHRUNG VERKEHRSKONZEPTE INNENSTADT UND UMFELD

Maßnahmenbe-schreibung	- Zusammenführung und ggf. partielle Ergänzung der bereits vorhandenen verkehrlichen Konzepte und Untersuchungen für die Innenstadt und angrenzende Bereiche. Inhalte sind u.a.:
	  - Vorantreiben von zukunftsfähigen Mobilitätsformen, Reduzierung des PKW-Verkehrs
	  - Organisation und ggf. Bündelung des ruhenden Verkehrs, Prüfung der im ISEK vorgeschlagenen Umnutzung von Parkplatzflächen sowie der Umbauoptionen für wichtige Straßen
	  - Erarbeitung eines Radwegenetzes aus verschiedenen Bausteinen (Velorouten, Fahrradstraßen, Mischverkehrsflächen, Radwegen)

Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Erhalt und Ausbau des ÖPNV - Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten - Verbesserung der Verbindung von Bahnhof zu Innenstadt - Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen - Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr - Deutlicher Ausbau der Elektromobilität - Reduzierung des innerstädtischen Parksuchverkehrs - Optimierung des straßenbegleitenden Parkens - Konzentration des Parkangebots auf attraktiv gestaltete Parkplätze - Vereinfachung und Vereinheitlichung der Straßenbeschilderung - Entwicklung ergänzender Mobilitätsangebote (Leih(lasten)-räder, Carsharing etc.)
Abhängigkeiten	- keine
Träger	Stadt Dülmen, Kreis Coesfeld (Kreisstraßen), Land NRW (Landesstraßen)

AU07	UMBAU MÜNSTERSTRASSE UND HALTERNER STRASSE

Maßnahmenbeschreibung	- Vollständiger Umbau der Münsterstraße und Halterner Straße im Innenstadtbereich zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger - Planungsansätze aus ISEK: o Alternative A für Radverkehr: Verbreiterung des Gehwegs, straßenbegleitende Baumpflanzungen, gemeinsame Führung des Radverkehrs mit PKW auf Fahrbahn (Tempo 30) o Alternative B für Radverkehr: getrennte Führung über separaten Radweg auf Hochbord (Gehwegniveau) o Kreisverkehre in Kreuzungsbereichen
Handlungsfeld(er)	- Öffentlicher Raum und Mobilität
Ziele	- Deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen - Reduzierung von CO_2-Emissionen durch PKW- und LKW-Verkehr - Optimierung des straßenbegleitenden Parkens
Abhängigkeiten	- DO2: Klimaanpassungsmaßnahmen Innenstadt - EO3: Umbau westliche Lüdinghauser Straße
Träger	Stadt Dülmen, ggf. Land NRW

ISEK Innenstadt Dülmen | 1. Arbeitskreis am 02.11.2021

Rathaus Dülmen

Datum: 02.11.2021, 18:00 – 19:30

TeilnehmerInnen:

Herr Wessels	(Vorsitzender Ausschuss für Wirtschaftsförderung u. Stadtentwicklung)
Herr Kleerbaum	(Vorsitzender Bauausschuss)
Herr Schreiber	(Vorsitzender Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz)
Frau Pross	(CDU-Fraktion)
Herr Brambrink	(CDU-Fraktion)
Herr Schmitz	(CDU-Fraktion)
Herr Oldenburg	(SPD-Fraktion)
Herr Kirschneit	(SPD-Fraktion)
Herr Hülk	(Bündnis 90/Die Grünen)
Herr Göckener	(IDU)
Herr Dr. Schulze-Hobbeling	(Viktor GmbH)
Herr Knepper	(DeHoGa)
Herr Weyer	(Dülmen Marketing, GF)
Herr Uphaus	(Dülmen Marketing, City Manager)
Herr Mönter	(Stadtbaurat)
Frau Wiechers	(Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung)
Herr Scholz	(Ableitungsleiter Vorbereitende Bauleitplanung/Stadtentwicklung)
Frau Asche	(pp a|s)
Herr Förstemann	(pp a|s)

Herr Reidegeld und Bürgermeister Carsten Hövekamp fehlten entschuldigt.

TOP 1: Begrüßung

Begrüßung durch Herrn Mönter und Vorstellungsrunde aller TeilnehmerInnen.

TOP 2: Vorstellung und Diskussion von Analyse und Vorgehensweise

Frau Asche und Herr Förstemann (pp a|s) stellen den Ablauf und Aufbau eines ISEKs sowie eine Kurzfassung der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse vor. Auch die Aufgaben des Arbeitskreises und der weitere Verlauf werden dargestellt. Dieser erste Auftakttermin dient vor

allem der gegenseitigen Vorstellung und Information sowie als Grundlage für die nächsten AK-Sitzungen.

Rückmeldungen, Nachfragen und Anregungen werden diskutiert und festgehalten.

Allgemeine Anregungen:

- Die Präsentation soll allen TeilnehmerInnen als pdf zur Verfügung gestellt werden.
- Die vorgeschlagene Abgrenzung zum Untersuchungsgebiet wird hinterfragt. Eine mögliche Erweiterung des Plangebiets Richtung Wildpark (Süd-Westen) sollte geprüft werden; hier geht es insbesondere um die Aufwertung der Wegeverbindung Innenstadt/Wildpark.
- Auch andere Gebietserweiterungen sind denkbar und sollten im weiteren Prozess diskutiert werden.
- Für eine umfassende Einbindung und Erarbeitung des ISEKs sollte angedacht werden, den Arbeitskreis mit mehr Terminen als bisher vorgesehen einzubeziehen. Präsenztermine werden grundsätzlich bevorzugt.
- Auch wenn in der Vergangenheit die Resonanz bei Bürgerbeteiligungen nicht immer zufriedenstellend war, sollte eine umfassende Beteiligung der BürgerInnen erfolgen.
- Ein Einbezug der Evaluierung des IEK von 1998 erscheint sinnvoll, um darzustellen, welche Themen und Maßnahmen bereits bearbeitet worden sind und was ggf. erneut mit in das neue ISEK aufgenommen werden soll.
- Im weiteren Prozess sollte der Fokus auf eine Zukunftsvision gelegt werden, nicht nur auf aktuelle Probleme.

Wichtige Themen für das ISEK Dülmen:

- Wildpark
- Mobilität
- Klimaschutz/Ökologie
- Städtebau
- Einzelhandel, mögliche Konzentration
- Wohnen in der Innenstadt
- Flächenentwicklung (insb. ehem. Mesem- und Stadtwerkegelände)
- Beteiligung

TOP 3: Weiteres Vorgehen

Für die nächste AK-Sitzung werden Handlungsfelder und Handlungsziele von pp herausgearbeitet. Dies dient als Grundlage für Diskussionen und Workshop-Arbeit im Arbeitskreis. Der Termin für die nächste AK-Sitzung steht noch nicht fest, es wird aber versucht, ein Datum im Dezember zu finden. Hierfür sollen Vorschläge seitens der Stadtverwaltung gemacht werden.

Der bisherige Zeitplan – in der Form wie er der Beschlussvorlage WF 192/2021 beigefügt war - ist durch pp anzupassen.

Bisher ist vorgesehen, eine Bürgerinformation (Auftakt) noch in diesem Jahr durchzuführen. Grundsätzlich wäre es denkbar, die Bürgerinformation mit den Stadtspaziergängen zu einer Veranstaltung zusammenzufassen und im Januar durchzuführen.

Dortmund/Dülmen, 10.11.2021

ISEK Innenstadt Dülmen | Protokoll 2. Arbeitskreis am 12.01.2022

Rathaus Dülmen

Datum: 12.01.2021, 18:30 – 20:45

TeilnehmerInnen:

Herr Wessels	(Vors. Ausschuss für Wirtschaftsförderung u. Stadtentwicklung)
Herr Kleerbaum	(Vors. Bauausschuss)
Herr Schreiber	(Vors. Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz)
Frau Pross	(CDU-Fraktion)
Herr Brambrink	(CDU-Fraktion)
Herr Schmitz	(CDU-Fraktion)
Herr Oldenburg	(SPD-Fraktion)
Herr Hülk	(Bündnis 90/Die Grünen)
Herr Göckener	(IDU)
Herr Dr. Schulze-Hobbeling	(Viktor GmbH)
Herr Weyer	(Dülmen Marketing, GF)
Herr Uphaus	(Dülmen Marketing, City Manager)
Herr Hövekamp	(Bürgermeister)
Herr Mönter	(Stadtbaurat)
Frau Wiechers	(Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung)
Herr Scholz	(Ableitungsl. Vorbereitende Bauleitplanung/Stadtentwicklung)
Herr Bachmann	(pp a|s)
Herr Förstemann	(pp a|s)
Frau Asche	(pp a|s)

TOP 1: Begrüßung

Begrüßung durch Herrn Mönter.

TOP 2: Bisheriger Stand und Arbeitsschritte

Frau Wiechers informiert den Arbeitskreis über die vergangenen Termine und den Stadtspaziergang mit der Bezirksregierung und dem Ministerium. Ein wichtiges Ergebnis des Termins ist die Empfehlung, eine Einreichung des ISEK bis September 2022 nicht zu forcieren. Gründe dafür sind lange Wartelisten für zu fördernde Projekte anderer Kommunen und die bisher noch nicht komplett abgerechneten Fördermaßnahmen des letzten ISEKs. In den vergangenen Jahren hat die Stadt außerdem bereits zahlreiche Maßnahmen mit Städtebauförderung umgesetzt (z.B. einsA, Marktplatz), dies reduziert die Chancen auf eine schnelle und umfangreiche Förderung neuer Projekte.

Die Stadt verfolgt weiterhin das Ziel, die Erarbeitung des ISEKs wie geplant fortzuführen, jedoch den September 2022 nicht als striktes Abgabedatum zu terminieren. Eher sollte Wert auf die Ausarbeitung der Maßnahmen gelegt werden.

Darüber hinaus wird auf die Gebietsabgrenzung für den Untersuchungsbereich des ISEK eingegangen. Eine Erweiterung um das Gebiet der „neuen“ Paul-Gerhardt-Schule sowie um die Anbindung an den Wildpark werden angeregt. Auch die Anbindung an den Bahnhof wird im Rahmen der ISEK-Maßnahmen diskutiert. Für die Gebietsabgrenzung wird ein Vorschlag durch pp a|s erarbeitet, dieser soll in der nächsten Sitzung des AK diskutiert werden.

TOP 3: Vorstellung des Ablaufs und des Zielsystems

Auch Herr Bachmann (pp a|s) begrüßt die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises und stellt die bisherigen Erarbeitungsschritte sowie die Thematik der Arbeitskreissitzung vor. Herr Förstemann und Frau Asche stellen anschließend den Aufbau des Zielsystems sowie die einzelnen Leitziele, Leitsätze und die zugehörigen Handlungsfelder und Entwicklungsziele vor.

Die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises äußern ihre Anmerkungen und Ergänzungen zu den Handlungsfeldern sowie den Entwicklungszielen. Diese werden aufgenommen und in das Zielsystem integriert.

<u>Allgemeine Anmerkungen:</u>

- Das Zielsystem erscheint grundsätzlich sinnvoll und dem Vorhaben angemessen.
- Die Position der „klimagerechten Innenstadt Dülmen“ als Querschnittsziel, welches sich in allen Handlungsfeldern wiederfinden lässt, wird unterstützt, da dieses Thema dem Zeitgeist entspricht. Bei der Konkretisierung dieses Ziels werden aber sicherlich noch umfangreiche Diskussionsbedarfe entstehen.

<u>Stadtbild</u>

- Es gibt keine Anmerkungen.

<u>Funktionsvielfalt und Versorgung</u>

- Wie genau soll künftig der Kernbereich der Innenstadt abgegrenzt werden, in dem sich die Funktionen Handel, Gastronomie, Dienstleistungen und Wohnen konzentrieren. Hierzu soll pp a|s einen Vorschlag entwickeln.

<u>Wohnen</u>

- Es gibt viel Bausubstanz mit Sanierungs-, Abriss- und Neubaubedarfen. Zu einer Weiterentwicklung der Innenstadt gehören auch die Herstellung von Ersatz- und Neubauten. Hier sollten bestimmte Bereiche mit entsprechendem Sanierungs- bzw. Neubaubedarf identifiziert werden.

Grün- und Freiraum

- Die Anbindung an den Wildpark ist besonders wichtig und sollte aufgegriffen werden.
- Eine Begrünung der Straßen und Plätze erscheint wichtig. Diese sollten aber nicht beschränkt werden auf „wichtige“ Straßenzüge. Hier sollte eine allgemeinere Formulierung gewählt werden.
- Es sollten keine Konflikte zwischen Dachbegrünung und Photovoltaik entstehen. Beide Optionen erscheinen sinnvoll und sollten berücksichtigt werden.
- Bei PV-Anlagen sollte die Integration ins Stadtbild beachtet werden.
- Bei der Vorbereitung der Straßen, Plätze und Freiräume für Starkregenereignisse sollten auch Dürreperioden mitgedacht werden. Gerade wenn es um grüne Freiräume geht, sind hier ebenfalls Klimawandelfolgen zu erwarten. Eine Berücksichtigung kann in der Ausgestaltung der Freiflächen erfolgen.

Mobilität und öffentlicher Raum

- Insgesamt sollte eine Reduzierung der PKW- und LKW-Verkehre als Ziel verfolgt werden. Dabei sollten Verdrängungseffekte von den Hauptstraßen in die engen Innenstadtstraßen vermieden werden.
- Schon in den Entwicklungszielen sollte auf eine Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten eingegangen werden. Es wird angeregt, das Thema „Mobilstation“ in die Planung einzubeziehen.
- In den Entwicklungszielen sollte auch die Verbesserung der Bahnhofsanbindung genannt werden. Hier sind eine Fahrradstraße und eine verbesserte Busanbindung denkbar.
- Bei der Reduzierung straßenbegleitenden Parkens muss weiterhin barrierearm gedacht werden. Gerade Menschen mit Behinderungen müssen weiterhin die Chance haben, sich in der Stadt ohne Einschränkungen fortbewegen zu können.

Gemeinschaft und Zusammenarbeit

- Es gibt keine Anmerkungen.

TOP 4: Weiteres Vorgehen

- Im Anschluss an die AK-Sitzung werden das überarbeitete Zielsystem und die Präsentation verschickt.
- Der zunächst für den Januar geplante Bürgerbeteiligungstermin in Form von Stadtspaziergängen fällt aufgrund der Corona-Situation aus bzw. muss verschoben werden. Parallel wird über eine Online-Beteiligung nachgedacht. Hier besteht weiterer Abstimmungsbedarf.
- Der Termin für die nächste AK-Sitzung steht noch nicht fest, es wird im Rahmen der Maßnahmenerarbeitung Expertengespräche zu einzelnen Handlungsfeldern geben.

Dortmund/Dülmen, 26.01.2022

ISEK Innenstadt Dülmen | Ergebnisprotokoll

Videokonferenz Teams

Datum: 24.03.2022, 10:30 – 13:00

TeilnehmerInnen:

Herr Hövekamp	(Bürgermeister)
Herr Mönter	(Stadtbaurat)
Herr Scholz	(Ableitungsl. Vorbereitende Bauleitplanung/Stadtentwicklung)
Frau Wiechers	(Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung)
Herr Aberle	(FB 12 Wirtschaftsförderung)
Frau Althoff	(FB 412 Kultur)
Frau Apke-Lobmeyer	(FB 62 Bauaufsicht und Denkmalschutz)
Frau Bruns	(FB 62 Bauaufsicht und Denkmalschutz)
Herr Czipull	(FB 71 Hochbau und Gebäudemanagement)
Herr Damen	(FB 72 Tiefbau)
Frau Dietrich	(FB 070 Umwelt- und Klimaschutz)
Herr Dikomey	(FB 51 Jugend und Familie)
Frau Geiger	(Abwasserwerke)
Frau Hettmer	(FB 61 Stadtentwicklung)
Herr Noelke	(Dezernat II)
Herr Ricker	(FB 4 Bildung)
Herr Schmude	(FB 12 Wirtschaftsförderung / Grundstücksmanagement)
Frau Stalinski	(FB 723 Verkehrssicherheit, ÖPNV)
Frau Stein	(FB 72 Tiefbau)
Herr Wies	(FB 52 Arbeit, Soziales, Ehrenamt und Senioren)
Herr Bachmann	(pp a|s)
Herr Förstemann	(pp a|s)
Frau Asche	(pp a|s)

Veranstaltungsablauf:

1 Einleitung
Aufgabenstellung ISEK, Ziel der Veranstaltung, Arbeitsstand

2 Vorstellung Handlungsfelder und Entwicklungsziele

3 Vorstellung aller Maßnahmenvorschläge

4 Interaktive Mural-Phase / Vorstellung Fachämter
Freiwilliges Aufteilen in Themengruppen
1: Stadtbild und -identität
2: Funktionsvielfalt u. Versorgung + Wohnen + Gemeinschaft
3: Mobilität + Grün- und Freiräume

5 Arbeit in 3 Kleingruppen
Ergänzende Maßnahmen, zu beachtende Informationen/ Umstände, Bewertung der Maßnahmenvorschläge

6 Zusammenfassen/Strukturieren des Stimmungsbildes und Klärung einzelner Punkte im Gespräch

7 Abschließendes Fazit und Ausblick

Ergebnisse der interaktiven Kleingruppenarbeit (Teams + Mural):

Anmerkungen/Ergänzungen der Fachämter in blau

GRUPPE 1

HANDLUNGSFELD STADTBILD UND -IDENTITÄT

Überarbeitung Gestaltungssatzung und -handbuch

- Akzeptanz stärken durch gute Beispiele
- Beteiligung der Eigentümer bei Erstellung, Überarbeitung/Anpassung von Details – grundsätzliche Ziele beibehalten
- Zusammenarbeit mit Dülmen Marketing bei Vermittlung der Inhalte – Werbeanlagen/EG-Zone
- Eigen- und Fremdwerbung regeln

- Verantwortung stärken -Eigentümer/Dülmen Marketing/Politik
- Vorbildwirkung der Infotafeln für großflächige Werbeanlagen

Haus-, Hof- und Fassadenprogramm

- Beratungsangebot durch Externe/ggf. neue Stelle
- Punktekatalog für Klimamaßnahmen – Begrünung/Fassadensanierung etc.

Entsiegelung/Begrünung von (Innen-)Höfen

- Beratungsangebote
- Ordnungsbehördliche Verfahren?

Qualifizierungsverfahren / Machbarkeitsstudie Potenzialflächen Altes Mesemgelände, Altes Stadtwerkegelände und Parkplatz Nonnengasse

- Gemeinsame Entwicklung von altem Mesemgelände und altem Stadtwerkegelände

Entwicklung Potenzialfläche Altes Mesemgelände

- Architektur Wettbewerb
- Festlegen des Umfangs der Verdichtung
- Verlagerung MuM Kaufhaus und Tafel
- Berücksichtigung geförderter Wohnungsbau
- Überarbeitung Bebauungsplan

Entwicklung Potenzialfläche Altes Stadtwerkegelände

- Solaranlagen über Stellplätzen
- Option Parkpalette/Parkhaus
- Kombination verdichtetes Parken und Entsiegelung/Begrünung
- Definieren der Zielgruppe der Stellplatzanlage/Parkhaus
- Berücksichtigung der Stellplätze für das Kino

Parkplatz Nonnengasse

- Solaranlagen über den Stellplätzen nach § 8 (2) BauO
- Bepflanzung
- Mobilstation mit Fahrradabstellanlage/Leihrädern/Carsharing
- Berücksichtigung Bodendenkmal Agnetenbergkloster
- Pflanzflächen in Richtung der Münsterstraße

Baulückenschließung Tiberstraße / Gestaltung von Brandwänden

- „Lackaffen“ zur Gestaltung der Brandwände
- Begrünung
- Berücksichtigung des Nachweises der wegfallenden Stellplätze, die heute nachgewiesen sind, - Überzeugungsarbeit bei Privateigentümern

Gestaltungskonzept Innenstadteingänge

- Zugänge deutlich markieren (symbolhaft, torartige Gestaltung)
- Einheitliche Gestaltung der Wege
- Kennzeichnung „Reinleitung “

- Straßenrandbegrünung, einheitliches Pflaster
- Wiedererkennungswerte
- Beleuchtung
- Statuen am Straßenrand
- Kombination mit festlichen Anlässen (zu Weihnachten mit Beleuchtung)
- Grün"riegel"

Gestaltung und Markierung Innenstadteingänge

GRUPPE 1

HANDLUNGSFELD FUNKTIONSVIELFALT UND VERSORGUNG

Umnutzungskonzept Hermann-Leeser-Schule

- Zentrum für kulturelle Bildung mit Stadtarchiv, VHS, Musikschule und Kultur Verwaltung

Aufwertungskonzept Baublock Viktorstraße/Marktstraße

Nutzungskonzept Overbergpassage

Neues Konzept für „Alte Sparkasse"

Neues Konferenz- und Veranstaltungszentrum (Alternative zur Nutzung des Kolpinghauses

Multifunktionale Veranstaltungshalle für Veranstaltungen
Multifunktion nutzbare Theater-/Tanzbühne

Leitsystem Top 20 Dülmen (Teil des Programms „zukunftsfähige Innenstädte und Zentren")

HANDLUNGSFELD WOHNEN UND WOHNUMFELD

Umnutzungskonzept Standortbereich ehemalige Paul-Gerhardt-Schule und Kolpinghaus

- Multifunktionale Veranstaltungshalle als ergänzende Nutzung/Ersatz für Kolpinghaus
- Berücksichtigung sozialer Gemeinflächen (zB. Quartiersnahe Kindertagesbetreuung)

Umnutzungskonzept „neue" Paul-Gerhardt-Schule

- Wohnnutzung im Quartier
- Berücksichtigung sozialer Gemeinflächen (zB. Quartiersnahe Kindertagesbetreuung)

Gestaltleitlinien für klimaangepasste Wohnumfeldgestaltung

- Wohngebiete ohne „Straßen", nur Rad- und Fußwege (autoarme Quartiersentwicklung)

Wohnbauprojekte wie „Bauen mit Pferd" oder „Bauen mit reiner E-Mobilität"

HANDLUNGSFELD ZUSAMMENARBEIT, KOMMUNIKATION UND GEMEINSCHAFT

Stadtteilmanagement Innenstadt

- Klärung der richtigen Position/Verantwortlichkeit (Option City-Manager)
- Einen Ansprechpartner als „Künmmerer“
- Vernetzung der Akteure

Fortlaufende Beteiligungsformate und Öffentlichkeitsarbeit

Durchführung von zielgerichteten Informations- und Kommunikationsformaten zur Begleitung der Umsetzung einzelner Maßnahmen

- Bilder in der Öffentlichkeit durch Versuche erzeugen (Verkehrsversuche, Stellplätze teilweise ersetzen etc.)

Etablierung Plattform Bürgerschaft und Ehrenamt

- EinsA

Verfügungsfonds

- Förderung von „Bänke raus“ Stadt/Innenstadtfest

GRUPPE 3:

HANDLUNGSFELD GRÜN- UND FREIRAUM

Starkregenkonzept Innenstadt / Schwammstadt

Umfeldgestaltung Hermann-Leeser-Schule

Vernetzung Vorpark – Schlosspark

Vervollständigung Straßenbäume

- Pflanzung von klimaresilienten Baumarten (Liste vorhanden)
- Realistische Grünflächengestaltung

Pocket-Parks / Spielplätze / Spielangebote in öff. Raum

- Klimaanpassung mitdenken (nicht nur in Bezug auf Starakregen, sondern auch in Bezug auf Hitze-Verschattung)
- Garten auf Zeit (hinter dem EinsA)
- Biodiversität mitdenken (siehe Maßnahme Brokweg – insektenfreundliche Pflanzen)
- Schaffung von grünen Inseln
- Temporäre Ansätze (zB Stadtterassen)

HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND ÖFFENTLICHER RAUM

Verkehrs-, Parkraumkonzept Innenstadt (unter Berücksichtigung E-Mobilität)

- Berücksichtigung vorhandener Konzepte (zB Fahrradstraßenkonzept – in Bearbeitung)
- Überdachung von Parkplätzen mit PV-Anlagen
- Nutzung des Innenstadtbereichs: Wo soll der MIV hindürfen?
- Flächenentsiegelung/Vermeidung neuer Versiegelung

Umbau Münsterstraße und Halterner Straße

- Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse (nicht im Eigentum der Stadt Dülmen)
- Bedarf der Verkehrsverlagerung

Umbau Borkener Straße und Lüdinghauser Straße

- Bedarf für Verkehrsverlagerung: Wegfall von Parkplätzen zu Gunsten von anderen Gestaltungsmöglichkeiten (Grün, Starkregen etc)
- Beachtung der Starkregenproblematik

Umbau Tiberstraße (sowie Markt- und Tibergasse)

- Bedarf für Verkehrsverlagerung: Wegfall von Parkplätzen zu Gunsten von anderen Gestaltungsmöglichkeiten (Grün, Starkregen etc)
- Beachtung der Starkregenproblematik

Anbindung Wildpark – Orientierung

Vereinfachung Straßenausweisung und -beschilderung

- Mobilstationen auch ohne ÖV?
- ÖPNV schaffen
- E-Mobilität mitdenken

Ausbildung von Mobilitätsstationen

Dortmund/Dülmen, 01.04.2022

ISEK DÜLMEN | ERGEBNISPROTOKOLL DES STADTSPAZIERGANGS

ALLGEMEINES

- Datum: 26.03.2022, 11:00 – 13:15
- Start und Ziel: „Markt der Möglichkeiten“, Innenhof einsA
- Betreuung und Begleitung: Bürgermeister, drei VertreterInnen der Stadtverwaltung, vier VertreterInnen pp a|s Pesch Partner Architekten Stadtplaner
- TeilnehmerInnen: rd. 30 BürgerInnen

GRUPPE BLAU (WESTLICHE INNENSTADT)

Station 1 – Königsplatz:

- insgesamt gutes Nutzungsangebot, hohe Anzahl an Leerständen wird als störend empfunden (hier machte Herr Schulze Hobbeling, Geschäftsführer der Viktor GmbH, darauf aufmerksam, dass der Leerstand in Dülmen aktuell vergleichbar mit anderen Kommunen, wie z.B. Coesfeld, ist und Dülmen insofern nicht so schlecht dasteht)
- Gewerbe und Handel stärker im Zentrum bündeln und durchmischen, Stadt der kurzen Wege soll gefördert werden
- weitere Belebung der Innenstadt notwendig (hier wurde ebenfalls von Herrn Schulze Hobbeling darauf hingewiesen, dass die Gastronomiebetriebe, die zuletzt in Dülmen eröffnet worden sind, als eine enorme Belebung darstellen werden. Er geht davon aus, dass dieser Effekt bereits in diesem Jahr gut sichtbar werden wird)
- zu hoher Grad an Versiegelung bei neugestalteten Straßen und Plätzen (Markt, Königsplatz, Overbergplatz etc.)
- bei zukünftigen Umgestaltungen auf mehr Begrünung achten, kühlenden Effekt verstärken (hier wurde darauf hingewiesen, dass eine stärkere Begrünung i.d.R. auch zu einer Einschränkung der Funktionalität führt und dies genau abzuwägen ist)
- Statt Blumenbeete das Grün lieber in die Erde bringen
- Pflanzung von Bäumen die als „richtige“ Bäume erkennbar sind
- zusätzliche Begrünung der Fassaden
- mehr Wasser im öffentlichen Raum (Brunnen, Wasserspiele, Freilegung des Tiberbachs); Hinweis seitens Stadt: Wasser- & Trinkwasserspiele bereits in Umsetzung/Planung (Marktplatz), eventuelle zusätzliche je Nachfrage, Tiberbach führt leider nur sehr wenig bzw. zeitweise kein Wasser
- insgesamt ein attraktives Ortsbild, aber Verschmutzung und Vandalismus stört; Hinweis seitens Stadt: Es ist seit kurzem ein Stadtreiniger extra für die Innenstadt eingestellt worden, so dass hier sicherlich zeitnah eine Verbesserung eintreten wird
- Patenschaften für „Pflanzbeete“ könnten helfen
- Förderung von Kunst im öffentlichen Raum erwünscht
- außergewöhnliche Architektur als Anziehungspunkt denkbar, aber auch historisches Stadtbild stärken (alte Stadtmauer wieder erlebbar machen, alte Fassaden sichtbar machen, die hinter Werbung/Verkleidung verschwinden)

Station 2 – Tiberstraße/Overbergpassage:

- kein attraktiver Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer, Autoverkehr dominiert
- mangelnde Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Kinder
- Optionen: Verkehrsberuhigung forcieren, Ausbau als Fahrradstraße
- Kurzzeitparker in Ordnung, aber Parkdauer besser überwachen
- Schranken oder versenkbare Poller denkbar, um Durchgangsverkehr zu minimieren

- Kurzzeitparker haben hohe Bedeutung für ansässige Betriebe (insb. Apotheken)
- ansprechendere Gestaltung der Straße nötig
- Fassadenbegrünung bei Baulücke denkbar
- Harmonisierung des Straßenbilds durch einheitliche Pflanzkübel denkbar

Station 3 – Overbergplatz:

- allgemeine Entwicklung Overbergplatz ist positiv, Gastronomie wird gut angenommen
- Platzgestaltung nicht grün genug, wird als „Betonwüste“ wahrgenommen (Hinweis der Stadt: hier soll zeitnah eine Verbesserung in Form von großen Pflanzkübeln mit Bäumen und Sträuchern herbeigeführt werden)
- Parkplätze der Sparkasse und Volksbank sollten besser im angrenzenden Parkhaus untergebracht und stattdessen Bäume gepflanzt werden
- Fahrrad-/Fußgängerfreundlichkeit der Innenstadt sollte allgemein gestärkt werden
- mehr Fahrradstellplätze gewünscht, insbesondere am Marktplatz

Station 4/5 – Parkplätze Altes Mesemgelände & Am Wasserturm, Borkener Straße:

- räumliche Verortung der Parkplätze am Innenstadtrand genau richtig
- hohe Bedeutung für innerstädtischen Handel und Beschäftigte, Parkraum soll auch zukünftig kostenlos angeboten werden
- eventuell Parkplätze aus Innenstadtstraßen reduzieren und hier zentrale Stellplätze anbieten
- architektonisch hochwertiges Parkhaus gewünscht, dadurch Überplanung einer der beiden Parkplatzflächen möglich (z. B. für Wohnen); auf der Fläche „Altes Stadtwerkegelände“ wäre dann neben einem Parkhaus auch das Anlegen einer öffentlichen Parkanlage vorstellbar.
- klimagerechte Zukunft fördern: Überdachung der Parkplätze mit Solaranlagen, Ladestationen zur Förderung E-Mobilität, Mobilitätsstation als Überbrückung der letzten Meile zur Innenstadt, E-Shuttlebus als Anbindung zur Innenstadt (Anmerkung Herrn SH: hierzu gibt es bereits einen Vorschlag der Viktor GmbH)
- gestalterische Qualität der Parkplätze aktuell mangelhaft, mehr Begrünung und Bäume gewünscht
- Knotenpunkt zur Innenstadt und zum Wildpark, Ausschilderung der Verbindung zum Wildpark verbessern
- Borkener Straße für Fahrradverkehr aktuell überwiegend ungeeignet, parkende Autos störend
- Umbau der Straße oder alternative Route für Fahrräder begrüßenswert

Station 6/7/8 – Vorpark:

- Grünfläche Vorpark wird insgesamt als positiv empfunden
- Glascontainer am Eingang zum Park erzeugen kein positives Bild
- farbenfrohere Bepflanzung gewünscht, Aufenthaltsqualität steigern
- Gastronomie kontrovers diskutiert (Konkurrenz für Innenstadt vermeiden, aber temporärer Biergarten, Picknickplatz oder Feuerstelle eine Option)
- Ausschilderung zwischen Vorpark und Schlosspark verbessern
- Verbindungsachsen zwischen Stadtkern und Vorpark stärken und visuell erlebbar machen

Station 9/10 – Haltener Straße:

- Haltener Straße wichtige Verkehrsachse zwischen Haltern und Dülmen
- Durch Südumgehung erhofft man sich eine Reduzierung der Verkehrsbelastung
- Verbindung zwischen Vorpark und Schlosspark stärken („Parkachse“ betonen)

GRUPPE ORANGE (ÖSTLICHE INNENSTADT)

Station 1 – Parkplatz Münsterstraße/Nonnengasse:

- Der Parkplatz wird insgesamt gut angenommen, gutes Stellplatzangebot mit innenstadtnahen Parkplätzen – für Dülmener Bürgerinnen und Bürger als auch für Besucherinnen und Besucher aus dem Dülmener Umland
- Optisch ansprechendere Gestaltung mit mehr Grün wünschenswert
- Bäume zur Steigerung der Gestaltqualität und als natürlicher Schattenspender, um Aufheizung entgegenzuwirken
- Im Hinblick auf Umsetzung von zusätzlicher Begrünung die Nutzung als Kirmesplatz berücksichtigen
- Ausbau E-Ladesäulen
- Bebauung der Fläche, z. B. auch mit einem Parkhaus, aufgrund archäologischer Funde im Boden schwierig
- Stärkere Etablierung von Fahrradabstellanlagen – sowohl für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt als auch für Mitarbeitende der innerstädtischen Einrichtungen, Einzelhandelsbetriebe, etc., Verortung von Abstellanlagen demnach in Abhängigkeit der konkreten Nutzungsansprüche, Abstellanlagen sollten sicher und komfortabel sein sowie Platz für Lastenräder und Fahrradanhänger bieten, es sollten auch überdachte Fahrradabstellanlagen angeboten werden, Schließfächer anbieten
- Abstellanlagen beidseitig der Münsterstraße anbieten (vor Bäckerei Grote sowie auch dem Parkplatz Nonnengasse)
- ggf. Stadtteilautos zum Parkplatz Nonnengasse verlegen – Möglichkeit zur Schaffung einer kleineren Mobilstation
- Zukunftsvision: Installation einer PV-Anlage auf dem Dach der Abstellanlagen
- Idee einer Busschleuse / Haltebucht zur besseren Anbindung an den Bahnhof
- Hohes Verkehrsaufkommen auf der Münsterstraße, Straßenquerung vom Parkplatz in die Innenstadt ist von Bedeutung, zukünftig Potenzial für die Umgestaltung der Münsterstraße
- Der direkte Weg in die Innenstadt muss „offensichtlicher“ gestaltet / Eingangstore hervorgehoben werden (z.B. durch Beleuchtung, Bepflanzung)

Station 2 – Kreuzung Münsterstraße/Lüdinghauser Straße:

- Der Rad- und Fußverkehr muss unbedingt gestärkt werden
- Mehr Fahrradabstellanlagen sind notwendig
- Fahrradanlehnbügel in der Innenstadt zum kurzfristigen Abstellen
- Überdachte / witterungsbeständige, sichere Anlagen zum längerfristigen Abstellen (z.B. für Fahrräder von Beschäftigten in der Innenstadt oder für Lastenräder)
- Bürgersteige müssen geräumiger gestaltet werden (häufig enge, räumliche Gegebenheiten: Fahrradständer, Fußgänger und Warenauslage)
- Knotenpunkte müssen aufgelöst bzw. optimiert werden
- Dem MIV muss weniger Raum gegeben werden
- Der ÖPNV sollte gefördert werden, perspektivisch Ringbuslinie (Hop on, Hop off) prüfen

Station 3 – Lüdinghauser Tor:

- Die Innenstadt sollte durch markante, stadtbildprägende Elemente besser gekennzeichnet werden
- Plätze und Innenstadteingänge sollten nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch stadträumlich gedacht werden
- Gedenkstätten / Denkmäler sollen mehr in den Fokus gerückt werden

- Prüfung von Lüdinghauser Straße als Fahrradstraße
- Prüfen, ob Verbot für Überholen von Radfahrenden in bestimmten Bereichen möglich ist

Station 4 – Marienplatz:

- Verkehr sollte nicht mehr dominieren, sondern sich dem Stadtraum unterordnen
- Netzschluss der geplanten Fahrradstraße Friedrich-Ruin-Straße an die Lüdinghauser Straße, Kreisverkehr prüfen
- Barrierefreiheit insgesamt optimieren
- Verkehr und Gestaltung sollten besser miteinander verknüpft werden
- Einen Platz mit Aufenthaltsqualität (z.B. durch Begrünung, Bäume) schaffen
- Raum für den Radverkehr ausweiten
- Beschilderung zum Bahnhof für MIV und Radfahrende getrennt vornehmen
- Raumkanten schaffen und Gebäudehöhe an umliegende Bebauung anpassen (z.B. Neuplanung Bereich Lüdinghauser Straße/Am Schlossgarten)

Station 5/6 – Hermann-Leeser-Schule:

- Denkbare Nachnutzungen des Gebäudes:
  - Kultur / Museum / Archiv
  - Wohnen (auch in Verbindung mit anderen Nutzungen)
  - Gastronomie
  - Sporthalle als Veranstaltungsort umnutzen
  - Verwaltung
- Wichtig: mögliche Nachverdichtung / Anbauten an den Charakter des Gebäudes anpassen
- Denkbare Nutzung des Freiraums:
  - Flächen entsiegeln und vorhandenes Grün aufwerten
  - Aufenthaltsqualität schaffen (Begrünung, Sitzgelegenheiten)
  - Angebot von „informellen Räumen“ für Jugendliche schaffen
  - Bauspielplatz / Abenteuerspielplatz (bisher nur temporäres Angebot in der Stadt)
- Verlagerung der Schule: dann muss Gestaltung des CM Platzes insgesamt neu gedacht werden
- Blickachsen beibehalten

Station 7 – Paul-Gerhardt-Schule:

- Gebäude soll nicht erhalten bleiben, keine Nachnutzung im Bestand
- Aufgrund der attraktiven Lage zur Innenstadt sollte Wohnraum geschaffen werden
- Ideen für die Gestaltung
  - Verdichtete Siedlung; keine freistehenden Einfamilienhäuser
  - Kein abgeschlossener Riegel
  - Durchwegung berücksichtigen
  - 2-3 Geschosse
  - Ökologische Planung (z.B. Parkplätze im Außenbereich, Verwendung nachhaltiger Baumaterialien, PV-Anlagen)

Station 8/9/10 – Kolpinghaus:

- Nutzung in Verbindung mit den Entwicklungen der Schulen im Gesamtkonzept betrachten, es besteht Bedarf für Veranstaltungsstätte für Veranstaltungen / Feierlichkeiten mit größerer Anzahl an Personen, da keine alternativen Angebote in Dülmen vorhanden sind
- Kolpinghaus: wichtig für Erinnerung an Kolping
- Bausubstanz: Hier besteht Sanierungsbedarf

- Im Falle eines Abrisses ggf. Fassade teilweise integrieren
- Umgestaltung des versiegelten Parkplatzes
- Platzgestaltung contra Nutzung für notwendige Stellplätze
- Die wenigen, vorhandenen Fahrradständer sind veraltet
- Weg über die Münsterstraße in Richtung Innenstadt: Betonung Innenstadteingang

Dortmund/Dülmen, 28.04.2022

Anhang: Kartierung der abgelaufenen Routen

ROUTE ORTSBEGEHUNG | GRUPPE BLAU

ROUTE ORTSBEGEHUNG | GRUPPE ORANGE

ISEK INNENSTADT DÜLMEN

ERGEBNISPROTOKOLL DES EXPERTENGESPRÄCHS „MOBILITÄT UND ÖFFENTLICHER RAUM“

ALLGEMEINES

- Datum: 12.05.2022, 14:00 – 16:30
- Ort: VHS, Lüdinghauser Straße 1b

TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER

- Herr Wessels (Ausschuss für Wirtschaftsförderung u. Stadtentwicklung)
- Herr Oldenburg (SPD-Fraktion)
- Herr Hülk (Bündnis 90/Die Grünen)
- Herr Schreiber (Bündnis 90/Die Grünen)
- Herr Göckener (IDU)
- Herr Schmitz (CDU)
- Herr Uphaus (Dülmen Marketing, City Manager)
- Herr Weyer (GF Dülmen Marketing)
- Frau Finn (Dülmen Marketing/Tourismus)
- Herr Werenbeck-Ueding (Polizei)
- Herr Niehues (FB 522 Stadt Dülmen)
- Herr Schwering (ADFC)
- Herr Stiels-Glenn (ADFC/Friedensfreunde)
- Frau Kolpatzik (Vertreterin Menschen mit Behinderungen)
- Herr Sommer (Seniorennetzwerk)
- Herr Gerle (FB 72 Tiefbau)
- Frau Strietholt (FB 723 Verkehrssicherheit)
- Frau Hettmer (FB 612 Stadtentwicklung/Mobilitätsbeauftragte)
- Frau Dietrich (Stabsstelle 070 Umwelt- und Klimaschutz)

- Herr Hövekamp (Bürgermeister)
- Herr Scholz (FB 61 Stadtentwicklung)
- Frau Wiechers (FB 61 Stadtentwicklung)
- Herr Kalkowski (pp a|s)
- Frau Asche (pp a|s)
- Herr Förstemann (pp a|s)

1: BEGRÜSSUNG

- Herr Hövekamp begrüßt alle Anwesenden und stellt die zusätzlich eingeladenen Experten vor. Er erläutert kurz die Bedeutung des ISEK sowie die Aufgabe der Expertengespräche.

2: PRÄSENTATION DES ARBEITSSTANDS

- Frau Asche erläutert den Ablauf des ISEK-Prozesses sowie die Ergebnisse der Analyse und der bisherigen Beteiligungen. Sie stellt auch das bereits vom Arbeitskreis erarbeitete Zielsystem vor. Herr Förstemann stellt im Anschluss die Projektvorschläge vor. Besonderer Fokus wird hierbei auf die Vorschläge zu den Straßenumbauten gelegt.

3: ARBEIT IN KLEINGRUPPEN

- Im Anschluss an die Präsentation werden in drei Kleingruppen verschiedene Schwerpunkte diskutiert und die Vorschläge weiter ausgearbeitet. Die Ergebnisse werden im Folgenden – stichpunktartig und nach Gruppen geordnet – dargestellt:

GRUPPE 1: MÜNSTERSTRASSE / HALTERNER STRASSE (HERR KALKOWSKI)

- Da die Straße derzeit noch eine Landesstraße und stark belastet ist, sollte der Umbau der Straße in zwei Etappen gedacht werden. Zuerst punktuelle Maßnahmen, später Vollumbau (nach Fertigstellung der Südumgehung und Herabstufung zur Gemeindestraße)
- Baulastträger hat Vetorecht, da es eine Landesstraße ist
- Am Anfang und Ende der Straße (Knotenpunkte Königswall/C-M-Platz und Lüdinghauser Str./Halterner Str.) sollen Kreisverkehre gebaut werden. Ampeln werden in Frage gestellt
- Parkplätze sind tendenziell zu reduzieren (Ausnahme: Behindertenparkplätze)
- Vor allem im Bereich vor dem Ärtzehaus/der Christus-Kirche sollten die Stellplätze zumindest einseitig zurückgebaut werden, da hier aufgrund des geringen Querschnitts eine Gefahrenstelle für Radfahrer besteht. Ersatz für die entfallenden Stellplätze könnte im näheren Umfeld z.B. auf dem C-M-Platz bereitgestellt werden.
- Radverkehr funktioniert bereits gut, Sicherheitsstreifen ist besser als vorgeschlagener Radweg auf Gehwegniveau
- Vorgeschlagene Abgrenzung von Fahrbahn und Gehweg durch Hecken wird begrüßt
- Zentraler Bereich könnte als shared space entwickelt werden, damit könnte auch die Signalanlage am Knotenpunkt Coesfelder Straße entfallen.
- Barrierefreiheit ist zu beachten
- Aufenthaltsqualität ist aktuell eher nachrangig
- Ökologische Aufwertung und Begrünung der Straße notwendig
- Ideen für Parkplatz Nonnengasse:
    - Mobilitätsstation
    - Carsharing
    - Leihfahrräder
    - Bürgerbus
    - Ladestationen
    - Überdachte Mobilitätsstation mit Photovoltaik und Fassadenbegrünung

GRUPPE 2: LÜDINGHAUSER STRASSE / BORKENER STRASSE (HERR FÖRSTEMANN)

- Radfahren in Dülmen muss bequemer und sicherer werden
- Es wird begrüßt, wenn Radfahrer an Ampeln früher grün bekommen als Autos. Allerdings sollten Radfahrer dann an entsprechenden Ampeln nicht auch früher rot bekommen als Autos, „Grüne Welle“ für Fahrrad sinnvoll (insb. Richtung Bahnhof)
- Marienplatz braucht mehr Aufenthaltsqualität, bspw. durch Bänke etc., Kreisverkehr am Marienplatz könnte Fahrtgeschwindigkeiten reduzieren
- Verkehrslösung und Umfeldgestaltung von Lüdinghauser Tor ist komplett neu zu gestalten. Hier sollte der Bereich des alten Jüdischen Friedhofs in Planungen einbezogen werden.
- Unterschiedliche Ideen für Lüdinghauser Tor und östlichen Abschnitt der Lüdinghauser Straße wurden diskutiert:
    - Umfeld des Tors als Platz interpretieren und gestalten
    - Lüdinghauser Straße als Einbahnstraße (erfordert allerdings verkehrliches Gesamtkonzept und erzeugt ggf. mehr Verkehr an anderer Stelle)

    - Tempo-30-Zone
    - temporäres Überholverbot im Bereich des Tors
    - Fahrradstraße
- Friedrich-Ruin-Straße wird aktuell als Fahrradstraße geplant. Prüfung, ob diese in Lüdinghauser Straße verlängert werden könnte
- Fahrradstraße auf gesamter Länge der Lüdinghauser Straße würde in jedem Fall im Kreuzungsbereich mit Münsterstraße unterbrochen werden
- Bei Fahrradstraße müsste weiterhin Rettungsverkehr zum Krankenhaus gewährleistet sein
- Es darf kein „Schilderwald" bei der Ausweisung von Fahrradstraßen entstehen
- Bäume an Lüdinghauser Straße würden Ortsbild verbessern
- Tempo-30-Zone müsste kenntlich gemacht werden (Beschilderung, Gestaltung, Aufpflasterung, farbiger Straßenbelag wie vor Kino). Es sollten platzartige Bereiche mit mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden, Überlegung des etwaigen Einbezugs der Freiflächen der Heilig Kreuz Kirche
- Querungsbereich mit Marktstraße muss verbessert werden (Gestaltung, Aufpflasterung)
- Parkplatzstreifen entlang der Borkener Straße ist zu überdenken
- Westlicher Abschnitt der Borkener Straße muss gestalterisch aufgewertet werden, ggf. auch mit Radweg statt Bäumen oder als Fahrradstraße
- Zusätzlicher Bushalt an Borkener Straße sinnvoll, dies reduziert auch die Fahrtgeschwindigkeit
- Die Fahrradstraße Richtung Westen sollte besser über die Overbergstraße verlaufen, „Abknicken" der Route über den Lohwall ist allerdings ein Nachteil
- Ideal wären ganzheitliche Lösungen für Borkener Straße und Lüdinghauser Straße anstelle von verschiedenen Teilabschnitten
- Weg zum Wildpark muss attraktiver gestaltet und besser ausgeschildert werden

GRUPPE 3: PARKPLÄTZE / ALLGEMEINE VERKEHRSTHEMEN (FRAU ASCHE)

- die generelle Anbindung an den Bahnhof muss verbessert werden
- die Parkplätze „Altes Mesem" und „Am Wasserturm" sind zu erhalten und sollten kostenlos bleiben
- Straßenbegleitendes Parken in der Innenstadt entfernen, besser Parkplätze in Parkpalette konzentrieren
- Akzeptanz für Reduzierung von Parkplätzen und Stärkung von alternativen Mobilitätsangeboten in der Bevölkerung fördern
- Temporäre Umnutzung des Parkraums (Fahrradstellplätze, grüne Stadtterrassen) zur Förderung der Akzeptanz und als Testlauf für langfristige Parkraumreduktion
- Kurzzeitparken in der Tiberstraße belassen, Parkplätze vor Müller können entfallen
- Ladeinfrastruktur für E-Mobilität auf Parkplätzen ergänzen
- On-demand Bussystem
- Carsharing, E-Bikes, Leihräder und Lastenräder mit einfacher Handhabung anbieten
- System aus Park+Ride, Ringbussystem und Mobilitätsstationen, 10 min Taktung
- Wohnstandortnahe Lademöglichkeiten für E-Bikes schaffen
- Mehr Bänke im Straßenraum und öffentlichen Raum, insb. Richtung Bahnhof
- Anlieferungsverkehr besser koordinieren
- Kreuzungsbereiche (vor allem entlang der Münsterstraße) für Fahrradfahrer und Fußgänger sicherer gestalten
- Mobilitätstationen sollten optimalerweise bestehen aus:
    - E-Bike-Ladestationen
    - Überdachten Fahrradstellplätzen

- Carsharing
- Park+Ride
- ÖPNV

Denkbare Standorte: Nonnengasse, Bahnhof, außerhalb der Innenstadt (z.B. in Nähe der Abfahrt der A43/Pendlerparkplatz, B474)

Dortmund/Dülmen, Mai 2022

ISEK INNENSTADT DÜLMEN

ERGEBNISPROTOKOLL DES EXPERTENGESPRÄCHS „STADTBILD UND IDENTITÄT“

ALLGEMEINES

- Datum: 12.05.2022, 17:00 – 19:00
- Ort: VHS, Lüdinghauser Straße 1b

TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER

- Herr Wessels (Ausschuss für Wirtschaftsförderung u. Stadtentwicklung)
- Herr Kleerbaum (Bauausschuss)
- Herr Oldenburg (SPD-Fraktion)
- Herr Hülk (Bündnis 90/Die Grünen)
- Herr Göckener (IDU)
- Herr Schmitz (CDU)
- Herr Schreiber (Bündnis 90/Die Grünen)
- Herr Uphaus (Dülmen Marketing, City Manager)
- Herr Lorbeer-Feldmann (Schuhhaus Feldmann)
- Herr Ellermann (Gestaltungsbeirat)
- Herr Feja (Gestaltungsbeirat)
- Frau Apke-Lobmeyer (Untere Denkmalbehörde)
- Frau Bruns (Bauaufsicht)

- Herr Hövekamp (Bürgermeister)
- Herr Scholz (FB 61 Stadtentwicklung)
- Frau Wiechers (FB 61 Stadtentwicklung)
- Herr Kalkowski (pp a|s)
- Frau Asche (pp a|s)
- Herr Förstemann (pp a|s)

1: BEGRÜSSUNG

- Herr Hövekamp begrüßt alle Anwesenden und stellt die zusätzlich eingeladenen Experten vor. Er erläutert kurz die Bedeutung des ISEK sowie die Aufgabe der Expertengespräche.

2: PRÄSENTATION DES ARBEITSSTANDS

- Frau Asche erläutert den Ablauf des ISEK-Prozesses sowie die Ergebnisse der Analyse und der bisherigen Beteiligungen. Sie stellt auch das bereits vom Arbeitskreis erarbeitete Zielsystem vor. Herr Förstemann stellt im Anschluss die Projektvorschläge vor. Besonderer Fokus wird hierbei auf die Vorschläge für die Potenzialflächen und die Stadteingänge gelegt.

3: ARBEIT IN KLEINGRUPPEN

- Im Anschluss an die Präsentation werden in drei Kleingruppen verschiedene Schwerpunkte diskutiert und die Vorschläge weiter ausgearbeitet. Die Ergebnisse werden im Folgenden – stichpunktartig und nach Gruppen geordnet – dargestellt:

GRUPPE 1: GESTALTUNGSSATZUNG UND -HANDBUCH (HERR KALKOWSKI)

- Satzung und Gestaltungsfibel müssen den Betroffenen besser vermittelt werden. Eigentümer, Investoren, Betreiber, Architekten, Werbeagenturen müssen über verschiedene Wege informiert werden.
- Die aktualisierte Satzung sollte die Inhalte auf einfache Art und Weise (z.B. mit ergänzender Bebilderung) darstellen.
- Einvernehmen kann durch Beratung und Förderung erreicht werden
- Es könnte ein Beirat aus Verwaltung und Vertretern der Innenstadtakteure gebildet werden, der bei gestalterischen Fragen und möglichen Abweichungen vermittelt
- Klimaanpassung sollte in Präambel der Satzung
- Hinweis auf mögliche Förderungen in Satzung und Gestaltungsfibel aufnehmen
- Apotheke möchte „aufpimpen“
- Werbeanlagen haben nur Bestandsschutz, wenn sie originalgetreu erhalten bleiben, hierdurch werden teilweise Erneuerungen verhindert.
- Durch neue Landesbauordnung ergibt sich geänderte Antragsstellung
- Weniger inhabergeführte Läden und mehr Büronutzungen führen zu mehr Beklebungen von Schaufenstern im Erdgeschoss. Hierauf sollte die Gestaltungssatzung künftig eine Antwort finden.
- Sämtliche Begrenzungen des Maßes der Werbeanlagen sollten auf den Prüfstand gestellt werden. Insbesondere für kleinere Ladenlokale erscheinen die aktuellen Regelungen schwierig zu sein.
- Die Regelungen zu Großwerbeanlagen sind neu zu fassen. Aus Gerichtsverfahren kann abgeleitet werden, dass die aktuellen Regelungen rechtlich nicht haltbar sind.
- PV-Anlagen sollten grundsätzlich errichtet werden dürfen, ebenso sollten Dach- und Fassadenbegrünungsmaßnahmen zulässig sein.

GRUPPE 2: GESTALTUNGSKONZEPT INNENSTADTEINGÄNGE (FRAU ASCHE)

- Alle Stadteingänge sollten ähnlich gestaltet werden (einheitliches Material, unterschiedliche Formen/Höhengestaltung)
- Verwendung von Klinker und Sandstein
- Torsymbolik sollte im Rahmen der Schaffung von Enge in Eingangssituationen (optische Einrahmung) aufgegriffen werden,
- Vorstellbar sind Stelen/Säulen/Mauerteile mit Lichtinszenierung
- Spürbare und sichtbare Änderung der Texturen ist sinnvoll (z.B. Materialwechsel)
- 2 Kreise / Ringe sind vorhanden (historisch und gewachsen), sie können als Grundlage für die richtige Verortung der Stadteingänge dienen
- Es werden 5 Stadteingänge verortet: Borkener Straße/Lohwall, Coesfelder Straße/Königswall, Münsterstraße/Nonnenwall, Lüdinghauser Tor, Halterner Straße/Südring
- historische Türme sollten in die Stadt eingebunden werden und wahrnehmbar sein (nicht unbedingt im Rahmen der Stadteingänge)
- Idee der Einbeziehung des alten Schlosses (Wiederaufbau) sollte überdacht werden (möglicherweise unabhängig von der Stadteingangsthematik)

GRUPPE 3: POTENZIALFLÄCHEN STADTWERKSGELÄNDE / MESEMGELÄNDE (HERR FÖRSTEMANN)

- Vorgeschlagenes Parkdeck ist vorstellbar, darf aber nicht zu hoch werden (Konflikt mit Nachbarschaft)
- Lösung mit begrüntem Innenhof eher unrealistisch

- Parkdeck mit kostenpflichtigem Parken erhöht Parkdruck auf umliegende Straßen
- Anzahl der Parkplätze müsste laut Zielsystem eher verringert statt erhöht werden
- Straßenbegleitendes Parken im Kern soll reduziert werden, Kompensation und Konzentration in neuem Parkhaus macht Sinn, reduziert Parksuchverkehr
- Dülmen ist Flächengemeinde, daher werden auch zukünftig viele Arbeitnehmer in Stadtkern mit PKW einpendeln
- Bewirtschaftung des Parkraums schafft Anreize zum Umstieg auf ÖPNV
- Unternehmen könnten Parkgebühren für Arbeitnehmer übernehmen
- Parkpalette kann baurechtliche Lösung für Stellplatznachweis bei Neubauten in Innenstadt sein
- Eine nicht überbaute Fläche (möglichst altes Mesemgelände) sollte der Innenstadt erhalten bleiben als bauliche Reserve (z. B. für städtische Einrichtungen) und für Veranstaltungen
- Knotenpunkt Borkener Straße und Hinderkingsweg umgestalten (z. B. Kreisverkehr), Anbindung zum Wildpark besser herausarbeiten
- Geplanter Umbau der Borkener Straße muss mit Planungen zu Flächen abgestimmt werden
- Ebenerdiges Parken sollte mit Photovoltaik-Anlagen überdacht werden
- Beim Parkdeck obere Parkebene offen oder schließen und PV/Dachbegrünung?
- Nicht alle Flächen müssen überbaut werden, auch „grüne Inseln“ in der Stadt sind notwendig, Teilflächen sollten als Park/Spielplatz genutzt werden
- Querung des Alten Stadtwerkegeländes für Fußgänger und Radfahrer wird jetzt schon genutzt, sollte attraktiver werden. Vorgeschlagene Grünfläche im Norden des Geländes eignet sich gut dafür
- Parkplatz Nonnengasse soll stärker begrünt werden (Bäume in Kübeln) und Mobilitätsstation bekommen
- Auch Bereich Klinik/Supermarkt eignet sich ggf. für neues Parkdeck
- Gestalterische Maßnahmen sollten nicht nur mit Bürgerschaft, sondern auch auf Fachebene diskutiert werden (Wettbewerbe, Fassadengestaltungen), Baukultur sollte noch besser vermittelt werden

Dortmund/Dülmen, Mai 2022

ISEK INNENSTADT DÜLMEN

ERGEBNISPROTOKOLL DES EXPERTENGESPRÄCHS 3: GRÜN- UND FREIRAUM, WOHNEN, FUNKTIONSVIELFALT UND VERSORGUNG

ALLGEMEINES

- Datum: 08.06.2022, 17:00 – 19:30
- Ort: VHS, Lüdinghauser Straße 1b

TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER

- Herr Wessels (Vors. Ausschuss für Wirtschaftsförderung u. Stadtentwicklung)
- Frau Pross (CDU-Fraktion)
- Herr Brambrink (CDU-Fraktion)
- Herr Schmitz (CDU-Fraktion)
- Frau Oldenburg (SPD-Fraktion)
- Herr Kirschneit (SPD-Fraktion)
- Stefanie Ring (Grüne)
- Herr Schreiber (Grüne)
- Herr Schulze-Hobbeling (Viktor GmbH)
- Herr Weyer (GF Dülmen Marketing)
- Herr Uphaus (Dülmen Marketing, City Manager)
- Frau Althoff (Kulturamt der Stadt)
- Herr Ricker (Fachbereichsleiter Bildung/Kultur)
- Frau Allerdisse (GF einsA)
- Frau König (Quartiersmanagerin der Caritas)
- Herr von Lengerke (IHK)

- Herr Hövekamp (Bürgermeister)
- Herr Mönter (Beigeordneter und Stadtbaurat)
- Herr Scholz (FB 61 Stadtentwicklung)
- Frau Klaas (FB 61 Stadtentwicklung)
- Herr Bachmann (pp a|s)
- Frau Asche (pp a|s)
- Herr Förstemann (pp a|s)

1: BEGRÜSSUNG

- Herr Hövekamp begrüßt alle Anwesenden und erläutert kurz die Bedeutung des ISEK sowie die Aufgabe der Expertengespräche.

2: PRÄSENTATION DES ARBEITSSTANDS

- Frau Asche erläutert kurz den Ablauf des ISEK-Prozesses sowie die Ergebnisse der Analyse und der bisherigen Beteiligungen. Sie stellt auch das bereits vom Arbeitskreis erarbeitete Zielsystem sowie die Projektvorschläge zum Thema Grün und Freiraum vor. Herr Förstemann und Herr Bachmann stellen im Anschluss die Projektvorschläge für die Themen Wohnen sowie Funktionsvielfalt und Versorgung vor.

3: ARBEIT IN KLEINGRUPPEN

- Im Anschluss an die Präsentation werden in drei Kleingruppen verschiedene Schwerpunkte diskutiert und die Vorschläge weiter ausgearbeitet. Die Ergebnisse werden im Folgenden – stichpunktartig und nach Gruppen geordnet – dargestellt:

KLEINGRUPPE 1: GRÜN- UND FREIRAUM

STARKREGENKONZEPT INNENSTADT / SCHWAMMSTADT

- Starkregenkonzept und „Hitzekonzept“ sollten zusammen gedacht werden

VERNETZUNG VORPARK – SCHLOSSPARK

- Stelen als verbindendes Element für Stadteingänge könnten mit Parkverbindung kombiniert werden
- Eine optische Verbindung sollte geschaffen werden
- Aufwertung der Wegeverbindungen im Schlosspark (Schaffung interessanter Orte) ist ebenfalls notwendig
- Eine Reaktivierung und Aufwertung der Wasserflächen im Schlosspark sind wünschenswert
- Zwischen Schlosspark und Vorpark sollte die Ampelschaltung mehr auf Fußgänger ausgerichtet werden

ANBINDUNG VORPARK – INNENSTADT / „GRÜNE ACHSE“ INNENSTADT DÜLMEN

- Eine Verlagerung/Aufgabe des Müllcontainerstandorts wird begrüßt, ein neuer Standort am Südring wird jedoch auch nicht als optimal angesehen; hier sollte überprüft werden, ob ggf. andere Standorte im Umfeld aufgerüstet und damit der Standort Südring entfallen kann
- Eine verlagerte Wegeführung mit direkten Anschlüssen an die Marktstraße und den Schlosspark sind sinnvoll
- Attraktivität für Jung und Alt im Park verbessern, mehr Spielelemente, die den Weg leiten
- Ergänzende Aufenthalts- und Spielangebote sollten im Vorpark auf dem Weg zum Hüttendyk-Parkplatz angeordnet werden für verstärkte Erlebbarkeit und Attraktivität des Parks
- Verbindung von „An den Wiesen“ über Markt zu Vorpark: Durch ergänzendes Stadtmobiliar (Sitzgruppen, Bänke, Spielgeräte) und Begrünung Anreize schaffen, diese Wege als FußgängerIn jeden Alters zu nutzen
- Viktorstraße am Lorenkenturm als Teil der Grünen Achse denken, Turm stärker in Szene setzen

UMGESTALTUNG DER SÜDLICHEN MARKTSRASSE

- Grüne Eingangssituationen mit reduzierten Stellplätzen wird begrüßt (jedoch sollten alternative Stellplatzoptionen aufgezeigt werden für wegfallende Stellplätze)
- Punktuelle Spielmöglichkeiten werten die Attraktivität der Straße auf, jedoch sollte die Sicherheit für Kinder entlang der Straße gewährleistet werden

VERVOLLSTÄNDIGUNG STRASSENBÄUME / BEGRÜNUNG

- Dachflächen, Garagendächer, Bushaltestellen und Fassaden sollten stärker begrünt werden. Hierfür sollten finanzielle Anreize geschaffen und stärker informiert werden (Förderprogramm zur Dach- und Fassadenbegrünung und zur Entsiegelung von Vorgärten/privaten Stellplätzen)

- Dach- und Fassadenbegrünung, einheitliche / einem Gestaltungskonzept folgende Bepflanzung in Geschäftsvorbereichen (Gestaltleitlinien / Empfehlungen)

POCKET-PARKS / SPIELPLÄTZE / SPIELANGEBOTE IN ÖFF. RAUM

- Mehr punktuelle Spielelemente errichten, um Attraktivität für Familien und Kinder zu verbessern
- Mehr Grün schaffen auf Platz zwischen Stadtquartier Overbergplatz und Sparkasse
- Begrünung und Gestaltung der Platzfläche Kreuzung Tiberstraße / Coesfelder Straße und Münsterstraße / Coesfelder Straße
- Grünflächen sollten in Zukunft besser gepflegt werden, ggf. auch über public-private-partnership
- Temporäres / mobiles Grün / Stadtterassen / „Grüne" Zimmer schaffen (kurzfristiger umsetzbar und an Orten möglich, wo keine Entsiegelung und Pflanzung von Bäumen realisiert werden kann; Grünelemente sollten verschiedene Höhen aufweisen)
- Wunsch nicht nur vorhandene Grünstrukturen zu stärken / aufzuwerten, sondern insbesondere auch bisher unterversorgte Bereiche zu begrünen

WASSER IN DER STADT

- Bei Umgestaltung der Tiberstraße sollte Wasser erlebbar gemacht werden in Form von Wasserlauf / Wasserspiele o.Ä. (technische Machbarkeit und Nutzen sind zu ermitteln/abzuwägen), möglicherweise Einbindung in Starkregenkonzeption (Bsp. Stadt Haltern am See)

KLEINGRUPPE 2: WOHNEN

POTENZIALFLÄCHE EHEMALIGE PAUL-GERHARDT-SCHULE

- Erhalt der Schule wird nicht gewünscht, für aktuell vorhandene Nutzungen (z. B. in Sporthalle) müssen aber Ersatzstandorte gefunden werden
- Vorgeschlagenes Bebauungskonzept mit Mehrfamilienhäusern ist vorstellbar, Reihenhäuser sollten nicht entstehen
- Gemischtes Quartier ist gewünscht (gefördertes Wohnen, frei finanziertes Wohnen, Mehrgenerationenwohnen etc.)
- Anbindung an Kolpinghaus und Münsterstraße über Wegeverbindungen ist zu beachten
- Autoarmes Wohnen mit reduziertem Stellplatzschlüssel und Car-Sharing ist gewünscht, autofreies Wohnen wäre sinnvoll, erscheint aber nicht umsetzbar
- Quartiersgarage ist grundsätzlich vorstellbar, darf aber kein Fremdkörper im Quartier sein. Die Garage kann nicht nur für die Potenzialfläche, sondern auch für Nachbarschaft genutzt werden. Das Gebäude sollte Solarenergienutzung für E-Mobilität nutzen und kann auch ein Blockheizkraftwerk für Quartier und Nachbarschaft beinhalten
- Bedarf an neuen innenstadtnahen Wohnungen ist vorhanden, Gebiet kann interessant sein für lokale Wohnungsbaugenossenschaften
- Vermarktung ist auch über Investorenauswahlverfahren / Konzeptvergabeverfahren denkbar
- Aufwertung des privaten und öffentlichen Umfelds

POTENZIALFLÄCHE AKTUELLE PAUL-GERHARDT-SCHULE

- Es muss geklärt werden, ob vorhandene Kita und Mensa erhalten bleiben
- Eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern und ggf. vereinzelten Reihenhäusern ist vorstellbar

- Eine Machbarkeitsstudie soll die möglichen Flächennutzungen und die Neuordnung der sozialen Infrastrukturen klären

POTENZIALFLÄCHE HERMANN-LEESER-SCHULE

- Teilnutzung des Schulgebäudes für Wohnungen denkbar, auch Museum eine Option
- Aktuelle Freifläche könnte für Park, Spielplatz und ggf. für neue Wohnbauten genutzt werden
- Sporthalle könnte ggf. als Veranstaltungshalle genutzt werden, Lärmproblematik ist aber zu klären
- Potenzialflächen H-L-Schule und ehemalige P-G-Schule sollten aufgrund der räumlichen Nähe zusammen betrachtet und in das umliegende Quartier eingebunden werden

UMNUTZUNG GESCHÄFTSBEREICHE ZU WOHNBEREICHEN

- Stadt sollte Umwandlung von (leerstehenden) Ladenlokalen zu Wohnungen in Randbereichen der Innenstadt unterstützen und vorantreiben. Dies könnte z.B. über Beratungs- und Förderangebote erfolgen. Ob zur Unterstützung planungsrechtliche Schritte eingeleitet werden können, ist zu prüfen. In Frage käme z. B. die südliche Marktstraße.
- Zuerst sollte festgelegt werden, wo der Handel konzentriert werden soll. Das aktuelle Einzelhandelskonzept legt auch für den Bereich zwischen der Borkener Straße/Lüdinghauser Straße und dem Südring einen Zentralen Versorgungsbereich fest.

WOHNUMFELD UND VORGÄRTEN

- Klimagerechte Umgestaltung sollte durch Anreize (z. B. Förderung) statt durch Verbote erreicht werden
- Bei Neubauten sollte Begrünung vorgeschrieben und Schottergärten verhindert werden, im Bestand stellt sich dies schwierig dar

KLEINGRUPPE 3: FUNKTIONSVIELFALT UND VERSORGUNG

FEHLENDE KULTURELLE UND SOZIALE EINRICHTUNGEN IN DER INNENSTADT

- Da das Kolpingshaus wie auch die Alte Sparkasse bauliche wie auch funktionale Mängel aufweisen, fehlt zumindest mittelfristig eine (kleinere) Multifunktionshalle für etwa 200 Personen (Vereinsveranstaltungen, Abschlussfeste, Ausstellungen, kleinere Kulturveranstaltungen)
- Ebenso fehlt in Dülmen eine größere Veranstaltungshalle für für ca. 500-600 Personen, um auch hochkarätige Kulturveranstaltungen, Kongresse etc. durchführen zu können. Aufgrund der hohen immissionsschutzrechtlichen Anforderungen und der entsprechenden Flächenbedarfe kann eine Halle dieser Größe im Innenstadtbereich nicht platziert werden. Diese sollte eher im Zuge der Campusentwicklung angesiedelt werden.

FEHLENDE NUTZUNGEN IN DER INNENSTADT

- Markthalle für regionale Produkte
- Metzger, Fischladen, hochwertiger Bäcker (Niveau Manufactum)
- „Vom Fass“ (Öle, Essige, Spirituosen)
- Accessoires u. ä. für junge Kundschaft
- Fahrradwerkstatt in Citylage
- Handwerkerhöfe

- digitale Gastronomie und digitaler Kiosk
- StadtQuartier Overbergplatz: Betreiber Dachterrasse

UMWANDLUNG LEERSTEHENDER LADENLOKALE IN WOHNUNGEN

- in zentraler Lage nicht notwendig, da momentan bei Leerständen gute Nachfrage für Handelsnutzungen
- möglich und sinnvoll in Randbereichen (z. B. südliche Marktstraße)

NEUENTWICKLUNG BAUBLOCK VIKTOR-/MARKTSTRASSE

- wegen Eigentümerstruktur derzeit nicht umsetzbar
- nicht notwendig, da momentan bei Leerständen gute Nachfrage für Handelsnutzungen (s. 3)

NACHNUTZUNG HERMANN-LEESER-SCHULE

- Erhalt der Bildungsnutzung
- Zentrum für Kultur und „Haus der Bildung“ (öffentlich nutzbares Stadtarchiv, VHS, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Stadtgeschichte/-museum usw.)
- Umnutzung Schule, evtl. Ergänzung um Neubau
- Sporthalle als (kleinere) Multifunktionshalle (s. 1) und als Ersatz für Nutzungen des Kolpinghauses (Vereine, Ausstellungen usw.) umbauen
- keine Verdichtung, sondern Erhalt und Qualifizierung der Freiflächen, jedoch auch Stellplätze für Besucher der Veranstaltungen vorsehen. Freiflächen ggf. auch als Ausstellungs- und Aktionsraum nutzen.

ZUKUNFT KOLPINGHAUS

- Wissen um schlechten baulichen Zustand
- hoher emotionaler Wert, daher Erhalt oder Integration der Fassade oder von Teilen prüfen
- bei Aufgabe notwendiger Ersatz als Haus der Vereine erforderlich (s. 5)
- Bei Abriss kommt als Folgenutzung insbesondere eine Wohnnutzung in Frage.

Dortmund/Dülmen, Juni 2022

ISEK Innenstadt Dülmen | Protokoll 3. Arbeitskreis am 17.08.2022

Ort: einsA, Großer Veranstaltungssaal, Datum: 17.08.2022, 17:30 – 19:30

TeilnehmerInnen:

Herr Wessels	*(Vors. Ausschuss für Wirtschaftsförderung u. Stadtentwicklung)*
Herr Kleerbaum	*(Vors. Bauausschuss)*
Frau Pross	*(CDU-Fraktion)*
Herr Oldenburg	*(SPD-Fraktion)*
Herr Hülk	*(Bündnis 90/Die Grünen)*
Herr Göckener	*(IDU)*
Herr Dr. Schulze-Hobbeling	*(Viktor GmbH)*
Herr Weyer	*(Dülmen Marketing, GF)*
Herr Uphaus	*(Dülmen Marketing, City Manager)*
Herr Hövekamp	(Bürgermeister)
Herr Mönter	(Stadtbaurat)
Frau Wiechers	(Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung)
Herr Scholz	(Ableitungsl. Vorbereitende Bauleitplanung/Stadtentwicklung)
Herr Förstemann	(pp a|s)
Frau Asche	(pp a|s)

TOP 1: Begrüßung

Begrüßung der TeilnehmerInnen durch Herrn Hövekamp.

TOP 2: Aktueller Stand der Projekte/Maßnahmen

Frau Asche erläutert kurz die bisherigen Arbeitsschritte. Frau Asche und Herr Förstemann stellen die aktuellen Maßnahmen, geordnet nach Handlungsfeldern vor. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Arbeitskreises äußern am Ende jedes Handlungsfelds ihre Fragen, Anmerkungen und Ergänzungen zu den Maßnahmen. Diese werden aufgenommen und in das Maßnahmensystem integriert.

<u>Allgemeine Anmerkungen</u>
Es wurden vom Arbeitskreis Vorschläge zur Erweiterung des Untersuchungsgebiets gemacht. Insgesamt sollte für die Analysephase der Konzeptaufstellung der Innenstadtbereich nicht starr abgegrenzt werden. Erst zu einem späteren Zeitpunkt wäre anhand der Maßnahmenvorschläge sowie der Anforderungen der Städtebauförderung ggfs. über eine Gebietsabgrenzung zu befinden. Im Rahmen der Arbeitskreissitzung wird in diesem Zusammenhang über den Bereich des Ferno-Centers an der Halterner Straße beraten, mögliche Handlungsbedarfe z.B. hinsichtlich touristischer Angebote (vorh. Wohnmobilstellplatz) für die Innenstadt könnten sich ergeben. Allerdings wurden die planerischen Absichten der Stadt für das Ferno-Center gerade im letzten Jahr durch einen neu aufgestellten Bebauungsplan konkretisiert. Es wird daher für das ISEK zunächst vorgeschlagen, die Wegebeziehung durch den Vorpark zu den Wohnmobilstellplätzen und Stellplätzen am Hüttendyk in das entsprechende Projektblatt aufzunehmen.

<u>A: Stadtbild und -identität</u>

- Es gibt keine Fragen oder Anmerkungen.

B: Funktionsvielfalt und Versorgung

- Frage: Was genau ist unter Umsetzung von Maßnahmen der Digitalisierungsstrategie (Maßnahme B02) zu verstehen?
- Antwort: Hierzu gehören bspw. ein digitales Parkleitsystem, Navigationssysteme oder der bereits geplante historische Stadtrundgang. Weitere Maßnahmen werden zurzeit in der Digitalisierungsstrategie der Stadt erarbeitet.
- Anmerkung: Die Nutzungsstudie Kultur-, Veranstaltungs- und Verwaltungsstruktur (Maßnahme B03) ist durchaus sinnvoll, muss aber mit dem städtischen Immobilienkonzept abgeglichen werden bzw. darauf aufbauen. Die Studie soll auch eine Bedarfsanalyse umfassen. Ob die Studie von der Stadt Dülmen selbst oder extern erarbeitet wird, ist noch zu klären.
- Frage: Gibt es konkrete Vorhaben zur Entwicklung Baublock Viktorstraße/Marktstraße (Maßnahme B08)? Der Bereich ist von hoher Bedeutung für die gesamte Innenstadt.
- Antwort: Es gibt keine konkreten Vorhaben seitens der Stadt. Das Konzept ist vielmehr gedacht, um bei konkret anstehendem Handlungsbedarf ein Konzept in der Hinterhand zu haben. Mit dem Konzept soll auf die Eigentümerschaft und Händlerschaft zugegangen werden.

C: Wohnen und Wohnumfeld

- Es gibt keine Fragen oder Anmerkungen.

D: Grün- und Freiraum

- Anmerkung: Das Thema Wohnmobile soll stärker berücksichtigt werden. Ggf. kann der Punkt „Tourismus“ in das Handlungsfeld integriert werden.
- Anmerkung: Die Maßnahme „Förderung Begrünungselemente und Stadtmobiliar“ (Maßnahme D04) sollte erste statt zweite Priorität haben.

E: Mobilität

- Anmerkung: Die Szenarien zur Verkehrsentwicklung im Verkehrskonzept (Maßnahme E01) sollen im Arbeitskreis diskutiert werden. Auch die B474n/B67n soll mit einbezogen werden. Das Konzept muss die klimapolitischen Ziele der Stadt umsetzen.
- Frage: Beinhaltet das Parkleitsystem Innenstadt (Maßnahme E02) auch den Bahnhof?
- Antwort: Der Bahnhof liegt nicht mehr im Geltungsbereich des ISEK, bei einer Umsetzung würde aber stadtweit dasselbe System verwendet werden.
- Anmerkung: Für den Parkplatz Nonnengasse wurde ursprünglich versprochen, richtige Bäume zu pflanzen. Dies sollte bei der Ertüchtigung Parkplatz Nonnengasse / Mobilstation (Maßnahme E04) umgesetzt werden.

F: Zusammenhalt, Kommunikation und Gemeinschaft

- Es gibt keine Fragen oder Anmerkungen.

TOP 3: Weiteres Vorgehen

- Die Präsentation soll den Mitgliedern des Arbeitskreises über die Cloud zur Verfügung gestellt werden.
- Die üblichen Öffentlichkeitsveranstaltungen haben in den letzten Jahren nur wenige BürgerInnen erreicht. Daher ist über neue Formate, bspw. mit Stadtspaziergängen oder über einen Stand beim Bürgertreff nachzudenken.

Dortmund/Dülmen, 09.09.2022

ISEK DÜLMEN | ERGEBNISPROTOKOLL DES STADTSPAZIERGANGS

ALLGEMEINES

- Datum: 29.10.2022, 11:00 – 13:15
- Start und Ziel: „Markt der Möglichkeiten“, Innenhof einsA
- Erläuterung des aktuellen Arbeitsstandes und der bisher erarbeiteten, möglichen Projekte/Maßnahmen
- Betreuung und Begleitung: 3 VertreterInnen der Stadtverwaltung, 4 VertreterInnen pp a|s Pesch Partner Architekten Stadtplaner
- TeilnehmerInnen: rd. 30 BürgerInnen

GRUPPE BLAU (WESTLICHE INNENSTADT)

Station 1 – Königsplatz/Coesfelder Straße:

- Begrünung des Stadtraums zur ökologischen und gestalterischen Aufwertung
    - mobile Grünelemente
    - schattenspendende Bäume
- mehr Fahrradabstellanlagen: überdacht, sicher, für verschiedene Nutzergruppen
- Umnutzung von Ladenlokalen zu Wohnungen zulassen
- teilweise Überarbeitung des Gestaltungshandbuchs sinnvoll
    - derzeit starke Reglementierung hinsichtlich der Nutzung von Solarenergie
    - mehr Vorgaben zur einheitlichen Fassaden-/Eingangsgestaltung denkbar

Station 2/3 – Tiberstraße/Overbergpassage:

- Autoverkehr zu dominant
    - mangelnde Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr
    - Verkehrsberuhigung forcieren
- Verschiedene Bereiche für Kurz- bzw. Dauerparken einrichten
- Kurzparker weiterhin in Ordnung, aber Parkdauer besser überwachen
- Straßenpflaster teilweise sanierungsbedürftig (Pfützenbildung)
- bei langfristiger Nicht-Bebauung der Baulücke, Umgestaltung der Freifläche und Fassade wünschenswert

Station 4/5 – Am Wasserturm:

- hohe Relevanz für innerstädtischen Handel und Beschäftigte, Parkraum soll auch zukünftig möglichst kostenlos angeboten werden
- eventuell Parkplätze aus Innenstadtstraßen hierher verlegen
- bei möglichem Bau eines Parkhauses/-decks (nördliche Teilfläche) auf hochwertige Gestaltung, die sich der umgebenden Architektur und Geschossigkeit anpasst, achten
- Wohnbebauung auf südlicher Teilfläche sinnvoll
- klimagerechte Zukunft fördern: Überdachung der Parkplätze mit Solaranlagen, Ladestationen zur Förderung E-Mobilität, Mobilitätsstation als Überbrückung der letzten Meile zur Innenstadt, E-Shuttlebus als Anbindung zur Innenstadt

Station 6/7/8 – Vorpark:

- Verlagerung der Altglascontainer/Implementierung eines Unterflursystems notwendig
- Barrierefreie Gestaltung wichtig, charakteristische Wegepflasterung sollte dennoch erhalten bleiben
- gestalterische Aufwertung der Eingangsbereiche
- funktionale Aufwertung des Spielplatzes
- Gastronomieangebot durch Betreiber aus der Stadt (saisonal) oder alternativ ansprechende Picknickbereiche wünschenswert
- Stadtzentrum hat bei der Umsetzung der Maßnahmen äußerste Priorität; Politik entscheidet über die Priorisierung der Maßnahmen

Station 9/10 – Marktstraße:

- Stärkung der Aufenthaltsqualität innenstadtnaher Quartiere von hoher Relevanz
- Parkberechtigung mit Anliegerausweis sinnvoll
- angedachtes Experiment der Stadtverwaltung: Wegnahme von Stellplätzen für bestimmten Zeitraum, um Umnutzung auszutesten („Stadtterrassen")
- Flächen mit unterschiedlicher Belebung („lebendiger" Marktplatz, „ruhiger" Kirchplatz)

GRUPPE ORANGE (ÖSTLICHE INNENSTADT)

Station 1 – Parkplatz Münsterstraße/Nonnengasse:

- Einzelhändler bei Verkehrsplanung nicht vernachlässigen
    - Notwendigkeit von innenstadtnahen Parkplätzen
    - Stadt muss für jeden erreichbar sein
- Optisch ansprechendere Gestaltung wünschenswert
    - mehr Grün
    - Bäume zur Steigerung der Gestaltqualität und natürlicher Schattenspender, um Aufheizung entgegenzuwirken
    - Pflege der Grünflächen im Blick behalten
- weiter zur Mobilitätsstation ausbauen
    - Abstellanlage für Fahrräder, überdacht und sicher
    - Abstellmöglichkeiten für Lastenräder
    - Car-Sharing
    - weitere E-Ladesäulen installieren
- sichere Straßenquerung vom Parkplatz in die Innenstadt gewährleisten
- positives Feedback zur Idee eines „Stadtexperiments"
    - Temporärer Verzicht auf einzelne Stellplätze zugunsten von öffentlichem Aufenthaltsraum

Station 2/3 – Kreuzung Münsterstraße/Lüdinghauser Straße/Lüdinghauser Tor:

- Verkehrs-, Fahrradstraßen- und Veloroutenkonzept ganzheitlich denken und entwickeln, um klar erkennbares Wegesystem für RadfahrerInnen schaffen
- Sicherheit für FußgängerInnen stärken
- Lüdinghauser Straße als Fahrradstraße einrichten
- Lüdinghauser Tor als Eingang zur Innenstadt stärker prägen
- Platz gestalterisch aufwerten

Station 4 – Marienplatz:

- Situation als Eingangsbereich zur Innenstadt städtebaulich stärken
- Planung Kreisverkehr unter Berücksichtigung des städtebaulichen Umfelds
- Kreisverkehr an Münsterstraße als gut funktionierendes Beispiel
    - Begrünung
    - Querungshilfen für FußgängerInnen und Seheingeschränkte

Station 5/6 – Hermann-Leeser-Schule:

- Nachnutzungen des Gebäudes gewünscht
    - Veranstaltungsort in Dülmen fehlt
- Schulhof: durch Planung keine Konkurrenz zum Marktplatz entwickeln
- mögliche Nachverdichtung / Anbauten an Schule kritisch bewertet
    - Abriss der Turnhalle denkbar

Station 7 – Paul-Gerhardt-Schule:

- erste Entwürfe zur Schaffung von Wohnraum positiv angenommen
- Quartiersgarage als sinnvollen Vorschlag bewertet
- Barrierefreiheit bei allen Maßnahmen berücksichtigen

Station 8/9/10 – Kolpinghaus:

- behutsamer Umgang notwendig
    - Viele Erinnerungen hängen am Gebäude
- finanzielle Abwägung, ob Abriss oder Erhalt
    - bei Abriss eventuell Fassaden teilweise erhalten
    - Abriss zugunsten von Wohnraum denkbar
- Veranstaltungsraum notwendig

Dortmund/Dülmen, 16.11.2022

Anhang: Kartierung der abgelaufenen Routen

ROUTE ORTSBEGEHUNG | GRUPPE BLAU

ROUTE ORTSBEGEHUNG | GRUPPE ORANGE

ISEK INNENSTADT DÜLMEN

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DIE INNENSTADT VON DÜLMEN

PROTOKOLL DER BÜRGERINFORMATIONS-VERANSTALTUNG

pp a|s Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Dortmund | Stuttgart

ISEK Innenstadt Dülmen
Protokoll Bürgerinformationsveranstaltung

Ort und Zeit:

Forum Bendix | Friedrich-Ruin-Straße 35, 48249 Dülmen
17. Mai 2023 | 18:30 bis 21:00 Uhr

Anwesende:

Carsten Hövekamp | Stadt Dülmen – Bürgermeister
Markus Mönter | Stadt Dülmen – Stadtbaurat
Phillip Scholz | Stadt Dülmen – Stadtentwicklung
Astrid Wiechers | Stadt Dülmen – Stadtentwicklung

Karsten Strack | büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Thomas Schimanski | büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Niklas Förstemann | Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Felix Kutzera | Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Claes Gayk | Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH

sowie ca. 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger

Begrüßung und Präsentation:

Herr Hövekamp begrüßte die Bürgerinnen und Bürger und leitete in die Veranstaltung ein. Er stellte alle Projektbeteiligten vor und erklärte den Ablauf der Veranstaltung. Darüber hinaus hob er die Bedeutung des ISEK für die zukünftige Innenstadtentwicklung Dülmens hervor. Herr Hövekamp bedankte sich vorab für die Teilnahme und das Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Zukunft ihrer Innenstadt. Anschließend übergab er das Wort an Herrn Förstemann vom Büro Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH.

Herr Förstemann begrüßte die Teilnehmenden vonseiten des Planungsbüros und leitete in die Präsentation über. Zu Beginn stellte er die bisherige Herangehensweise und den Arbeitsprozess vor, auf dessen Grundlage die Bürgerinformationsveranstaltung aufbaute. Dabei erläuterte er den Aufbau und Ablauf des ISEK und gab einen Überblick über den aktuellen Arbeitsstand des Verfahrens und schilderte in einem kurzen Rückblick die bereits vorangegangene Beteiligungsschritte. Im Folgenden erläuterte Herr Förstemann, dass für die Bürgerinformationsveranstaltung sechs thematische Handlungsfelder (Stadtbild und -identität; Funktionsvielfalt und Versorgung; Wohnen und Wohnumfeld; Grün- und Freiraum; Mobilität; Zusammenarbeit, Kommunikation und Gemeinschaft) zusammengefasst wurden und führte diese jeweils mit konkreten Einzelmaßnahmen weiter aus.

Anschließend übergab er das Wort an das Büro stadtVerkehr. Zu Beginn stellte Herrn Strack das Team des Büros vor und erläuterte im Folgenden den Hintergrund und die Ziele der Verkehrsuntersuchung. Er beschrieb kurz die Vorgehensweise zur Erstellung eines Verkehrsmodells und fasste die Ergebnisse der drei Netzfälle zusammen. Abschließend erläuterte er die Ergebnisse der Parkraumanalyse und das Parkraumkonzept.

Workshopphase:

Nach der inhaltlichen Präsentation hatten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger somit die Möglichkeit, sich die Handlungsfelder, Maßnahmen sowie deren Erläuterungen anzuschauen, darüber zu diskutieren und Anmerkungen zu äußern. Außerdem konnten sie mithilfe von Klebepunkten zeigen, welche Maßnahmen sie als besonders relevant ansehen und eigene Hinweise mittels Karteikarten äußern. Dabei wurden folgende Ideen und Hinweise zu den Handlungsfeldern eingebracht:

Handlungsfeld Stadtbild und -identität:

- Innenstadt als Erlebnisort entwickeln
- Anreize für Umbauten durch Förderungen schaffen
- Kultur, Gastro und Versorgung in der Innenstadt nachhaltig etablieren
- Vermittlung von Baukultur
- Historisch prägende Bausubstanz erhalten

Handlungsfeld Funktionsvielfalt und Versorgung:

- Schaffung von ausreichenden innenstadtnahen und kostenfreien Parkplätzen für Beschäftige von Betrieben in der Innenstadt
- Umnutzung der Schule für die Verwaltung
- Kolpinghaus nach Möglichkeit komplett oder teilweise erhalten
- Falls das Kolpinghaus nicht zu Erhalten ist, stattdessen eine barrierefreie Stadthalle bauen

Handlungsfeld Wohnen und Wohnumfeld:

- Sozial geförderten Wohnungsbau bei der Neuentwicklung priorisieren
- Barrierefreiheit als Querschnittsthema in allen Maßnahmen berücksichtigen
- Stadt muss flexibel sein, um auch zukünftigen Generationen ein lebenswertes Umfeld zu bieten

Handlungsfeld Grün- und Freiraum:

- Gesamten Vorpark aufwerten, nicht nur den Eingangsbereich
- Keine Parkpaletten auf den Potenzialflächen schaffen, stattdessen bestehende Parkplätze klimagerecht aufwerten. Denkbar ist eine Grünfläche mit Wasser auf der Fläche der ehemaligen Stadtwerke
- Grünflächen in der Innenstadt auch als (Nutz-) Gärten ausbilden
- Konzept „essbare Stadt“ beim Anlegen von Grünflächen berücksichtigen
- Wege in den Parkanlagen als Fußwege gestalten, unter Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehr sowie Barrierefreiheit

Handlungsfeld Mobilität:

- Mobilitätskonzept und Maßnahmen für den Umweltverbund sollen erarbeitet werden
- Neugestaltung des Marienplatzes und Schaffung einer attraktiven radverkehrlichen Anbindung vom Bahnhof bis in die Innenstadt (u.a. Fahrradstraße Friedrich-Ruin-Straße)
- Umgestaltung der Lüdinghauser Straße am Lüdinghauser Tor
- Umgestaltung der Borkener Straße und Entfall des aufgesetzten Parkens
- Auf der Tiberstraße sollen Parkplätze für Arztpraxen, Apotheken und Kurzeinkäufe erhalten bleiben
- Beibehaltung der heutigen Bewohnerparkregelungen, Anwohner können in der Innenstadt parken
- Ausreichendes straßenbegleitendes Parken prüfen und erhalten, um den Parkdruck zu entzerren
- Parkplätze mit vielen freien Stellplätzen (z.B. Bendix) mit Mobilstationen ausstatten
- Parkgebühren erhöhen auf das Niveau des Parkhauses Overbergplatz

Handlungsfeld Zusammenarbeit, Kommunikation und Gemeinschaft:

- keine Anmerkungen

Meinungsabfrage durch Klebepunkte:

Ergänzend zu den Anmerkungen an den Stellwänden hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die bislang erarbeiteten Maßnahmen mit maximal drei Klebepunkten danach zu gewichten, welche sie als besonders relevant ansehen. Die Ergebnisse sind nachfolgend grafisch dargestellt:

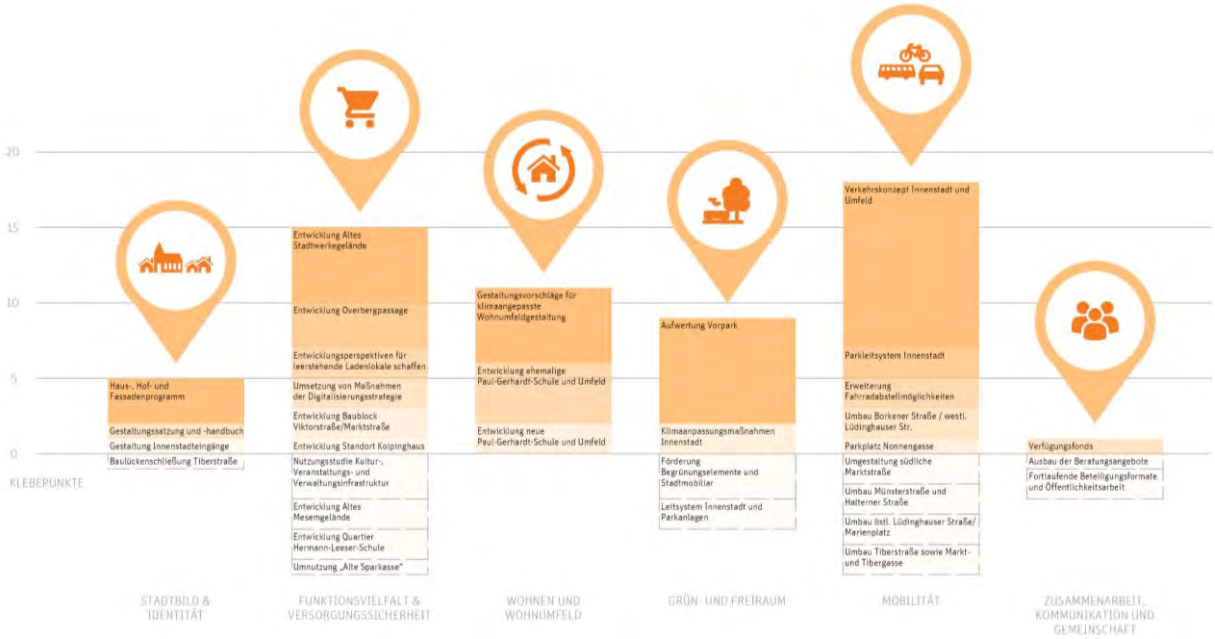


Abb. 1: Auswertung der Meinungsabfrage durch Klebepunkte | Quelle: pp a|s

Zusammenfassung und Verabschiedung:

Im Anschluss an die Diskussionen wurden die oben aufgeführten Ergebnisse im Plenum vorgestellt. Herr Mönter bedankte sich im Namen der Stadt bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die eingebrachten Anregungen und Ideen sowie die intensiven und zielführenden Diskussionen. Danach bedankte er sich ebenfalls bei allen Mitwirkenden für die Teilnahme, Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung und hob erneut die Bedeutung sowie Fülle der eingebrachten Ideen und Hinweise für die zukünftige Innenstadtentwicklung von Dülmen hervor. Er stellte heraus, dass die Ergebnisse der geprüft und in das Gesamtkonzept einfließen werden.

Abb. 2 - 5: Fotografische Dokumentation des Bürger:innenforums | Quelle: pp a|s