
Integriertes Handlungskonzept Innenstadt (InHK) Hansestadt Wipperfürth



Planungsgruppe **MWM**, Aachen
Büro für Städtebau und Verkehrsplanung
Stand: September 2012

**Integriertes Handlungskonzept Innenstadt (InHK)
Hansestadt Wipperfürth**

Auftraggeber

Hansestadt Wipperfürth

Bearbeitung

Planungsgruppe MWM

Dipl.-Ing. Wolfgang Mesenholl

Dipl.-Ing. Bernd Niedermeier

Dipl.-Ing. (FH) Jan Siebenmorgen

Dipl.-Ing. Julia Hero

Katharina Kaczmarek, M. Sc.

Stephanie Kemper, B. Sc.

Elke Stroosnyder

In enger Abstimmung und mit tatkräftiger Unterstützung durch

die Verwaltung der Hansestadt Wipperfürth

den Arbeitskreis InHK

den Moderator

die engagierte Bürgerschaft in Wipperfürth

Wegen der besseren Lesbarkeit wird in dem folgenden Bericht nicht stets die weibliche und männliche Form einer Formulierung verwendet. Gleichwohl wird auf die Gleichberechtigung von Männern und Frauen hingewiesen und dementsprechend darauf, dass in den Fällen der Wiedergabe der männlichen Form auch die der weiblichen gemeint ist.

Inhaltsverzeichnis

1.	VORBEMERKUNGEN	7
1.1	Aufgabenstellung und Ziele InHK	7
1.2	Planungsablauf / Beratungen / Beschlüsse	8
1.3	Untersuchungs- / Sanierungsgebiet Innenstadt Wipperfürth	10
2.	KURZBESCHREIBUNG STADT UND UNTERSUCHUNGSGBIET	11
2.1	Regionale und stadträumliche Einordnung	11
2.2	Historische Entwicklung	12
2.3	Bevölkerungs-, Altersstruktur	14
2.4	Beschäftigtenstruktur	19
2.5	Verkehr	22
2.5.1	Weiterführung Nordtangente	22
3.	ANALYSE: MÄNGEL UND CHANCEN	23
3.1	Innenstadtfunktionen / Nutzungsstruktur	23
3.1.1	Einzelhandelssituation	23
3.1.2	Sonstige Innenstadtnutzungen	27
3.2	Stadtstruktur und Stadtbild	29
3.3	Verkehrliche Situation	32
3.3.1	Fließender motorisierter Individualverkehr	32
3.3.2	Ruhender motorisierter Individualverkehr	33
3.3.3	Öffentlicher Personennahverkehr	34
3.3.4	Fußgänger	35
3.3.5	Radfahrer	36
3.4	Städtebauliche Problem- und Neuordnungsbereiche	37
3.4.1	Neuordnungsbereich Stadteingang West (Bahnstraße)	37
3.4.2	Neuordnungsbereich Stadteingang Ost (Garten-/ Ohlstraße)	38
3.4.3	Aufwertungsbereich Gassensystem	38
4.	SCHWERPUNKTE DER INNENSTADTENTWICKLUNG	39
4.1	Bisherige Maßnahmen und Planungen im Stadtkern	39
4.2	Aktuelle Ziele der Innenstadtentwicklung	43
5.	HANDLUNGSKONZEPT	46
5.1	Verkehrskonzept	46
5.2	Städtebauliches Konzept	48
6.	MASSNAHMEN	50
6.1	Handlungsfeld Stadtstruktur und Stadtbildpflege	50
6.1.1	Vertiefende Stadtbildanalyse als Beratungsgrundlage	50
6.1.2	Fassadenverbesserungsprogramm	50

6.1.3	Wohnen in der Innenstadt	51
6.1.4	Lichtkonzept	52
6.1.5	Leitsystem Verkehr, Parken, Tourismus	52
6.1.6	Fernwirksames Leitsystem	52
6.1.7	Maßnahmenbereich 11: Wiederherstellung Grünwall, historischer Stadtmauerverlauf	54
6.1.8	Maßnahmenbereich 13: Einbindung Grünzug der Wupper in den Wupperauenweg	55
6.1.9	Maßnahmenbereich 14: Klosterberg (nachrichtlich)	56
6.1.10	Maßnahmenbereich 15: Neuordnungsbereich Garten-/ Ohlstraße	57
6.2	Handlungsfeld Einzelhandel	58
6.2.1	Fortschreibung des Einzelhandelkonzeptes	58
6.2.2	Citymanagement	58
6.2.3	Verfügungsfonds	59
6.3	Handlungsfeld Straßen- und Platzgestaltung	60
6.3.1	Maßnahmenbereich 1: Umgestaltung Stadteingang Ost	60
6.3.2	Maßnahmenbereich 2: Umgestaltung Hochstraße, Kölner-Tor-Platz zwischen Ellersecke	62
6.3.3	Maßnahmenbereich 3: Aufwertung zwischen Ellersecke bis Marktplatz	64
6.3.4	Maßnahmenbereich 4: Aufwertung Untere Straße	65
6.3.5	Maßnahmenbereich 5: Umgestaltung Marktplatz	66
6.3.6	Maßnahmenbereich 6: Umgestaltung ZOB mit zugehörigem Erschließungsnetz	67
6.3.7	Maßnahmenbereich 7: Dr. Eugen-Kersting Straße mit Wegeverbindung	68
6.3.8	Maßnahmenbereich 8: Umgestaltung Bahnstraße 1. und 2. BA	69
6.3.9	Maßnahmenbereich 9: Umgestaltung Stadteingang Ost	70
6.3.10	Maßnahmenbereich 10: Aufwertung Marktstraße und Gassensystem	71
6.3.11	Maßnahmenbereich 12: Sanierung und Aufwertung Wupperbrücke	72
6.3.12	Maßnahmenbereich 16: Optimierung Leistungsfähigkeit Nordtangente	73
6.4	Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit	74
6.4.1	Stadtteilzeitung	74
6.4.2	Flyer	74
6.4.3	Planungswerkstatt	74
6.4.4	Fortführung Arbeitskreis	74
7.	ÜBERSICHT SONSTIGE / ERGÄNZENDE MASSNAHMEN	75
8.	KOSTEN- UND FINANZIERUNGSKONZEPT	76

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1:	Bevölkerungsentwicklung (WIP/ OBK/ NRW)	17
Tabelle 2:	Bevölkerungsprognose im Vergleich (WIP/ OBK/ NRW)	18
Tabelle 3:	Busliniennetz der Hansestadt Wipperfürth	35

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1:	Geographische Einordnung der Hansestadt Wipperfürth	11
Abbildung 2:	Rekonstruktion des historischen Stadtbildes	13
Abbildung 3:	Einwohnerverteilung in der Hansestadt Wipperfürth	14
Abbildung 4:	Einwohnerentwicklung in der Hansestadt Wipperfürth (1965-2010)	15
Abbildung 5:	Natürliche Bevölkerungsbewegung (2000-2010)	15
Abbildung 6:	Räumliche Bevölkerungsbewegung (2000-2010)	16
Abbildung 7:	Altersstruktur (2010) im Vergleich (WIP/ OBK/ NRW)	18
Abbildung 8:	Beschäftigtenstruktur in Wipperfürth zum 30.06.2010	20
Abbildung 9:	Einpendler und Auspendler in Wipperfürth zum 30.06.2010	21
Abbildung 10/11:	Einzelhandelssituation in der Innenstadt	24
Abbildung 12:	Auszug Flächennutzungsplan Hansestadt Wipperfürth mit Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich	26
Abbildung 13:	Veranstaltungshalle Alte Drahtzieherei	27
Abbildung 14:	Wohnnutzungen in den Obergeschossen	27
Abbildung 15:	Hinterhofcharakter	29
Abbildung 16:	Stadtmarken	29
Abbildung 17:	Ortstypische Schieferfassade, unsensible Gestaltung der Geschäftszone	30
Abbildung 18:	Wipper Passage düster und wenig einladend	30
Abbildung 19:	Marktplatz	31
Abbildung 20:	Verkehr und Reizüberflutung Untere Straße	31
Abbildung 21/22:	Verkehrsuntersuchung Innenstadt	32
Abbildung 23:	Parkplätze in der Innenstadt	33
Abbildung 24:	Heutige Situation am Surgères-Platz	34
Abbildung 25:	Basisstation im Bereich Ohler Wiesen	36
Abbildung 26:	Gassen mit Treppen	38
Abbildung 27:	Herleitung InHK Innenstadt	43
Abbildung 28:	Schematische Darstellung Räume der Innenstadt: Stadt, Land, Fluss	44
Abbildung 29:	Verkehrskonzept	47
Abbildung 30:	Erstes städtebauliches Konzept	49
Abbildung 31:	Beispiel für innerstädtische Nutzungen, hier Hotelnutzung	52
Abbildung 32:	Erste städtebauliche Idee Bereich Garten-/Ohlstraße	58

Abbildung 34:	Konzeptentwurf Bereich Kölner-Tor-Platz	61
Abbildung 35:	Visualisierung Umweltrasse	63
Abbildung 36:	Verteilung der Kosten	77

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1:	Politische Beschlüsse
Anlage 2:	Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung
Anlage 2.1	Zeitablauf / Prozessbegleitung InHK
Anlage 2.2	Power Points Arbeitskreis / Bürgerveranstaltungen
Anlage 2.3	Zugehörige Protokolle
Anlage 2.4	Begleitende Presseartikel
Anlage 2.5	Fotodokumentation Bürgerbeteiligung
Anlage 3:	Verkehrsmengen
Anlage 4:	Vergleichsfahrten
Anlage 5:	Masterplan Licht Wipperfürth
Anlage 6:	Sonstige / Ergänzende Maßnahmen
Anlage 7:	Kosten- und Finanzierungskonzept aller Kostenbeteiligten
Anlage 8:	Verkehrskonzept

Planverzeichnis:

Plan 1:	Luftbild mit Abgrenzung Sanierungsgebiet
Plan 2:	Übersichtsplan Sanierungsgebiete
Plan 3:	Rekonstruktion des historischen Stadtbildes
Plan 4:	Gebäude- und Flächennutzung
Plan 5:	Verkehrsnetz Bestand
Plan 6:	Leitplan für Menschen mit Mobilitätseinschränkung
Plan 7:	Übersichtsplan Erreichbarkeit Parkplatzangebot
Plan 8:	Erstes städtebauliches Konzept
Plan 9:	Maßnahmenübersichtsplan
Plan 10:	Integriertes Planungskonzept Innenstadt
Plan 11:	Leit- und Zielkonzept Klosterberg (nachrichtlich)
Plan 12:	Übersichtsplan Bereiche mit Zweckbindung

1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Aufgabenstellung und Ziele InHK

Um eine zukunftsfähige, mit den gesamtstädtischen Zielen vereinbare Entwicklung zu gewährleisten und die Innenstadt für die Bewohner und Besucher und deren Bedürfnisse attraktiv zu gestalten, beabsichtigt die Hansestadt Wipperfürth ein Integriertes Handlungskonzept (InHK) für die Innenstadt aufzustellen.

In den letzten Jahren wurden mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW und im Rahmen der Regionalen 2010 wichtige Schritte zur Verbesserung der Vernetzung der Stadt innerhalb der Region sowie Schlüsselprojekte im Nahbereich der Innenstadt realisiert. Die Fertigstellung bzw. Fortführung dieser Maßnahmen bedeutet für die Hansestadt Wipperfürth bereits eine deutliche Verbesserung der Aufstellung in der Region.

Die aktive Auseinandersetzung mit der Stadtentwicklung hat aber auch gezeigt, dass insbesondere in der Innenstadt dringender Handlungsbedarf ansteht. Die Analyse weist gravierende Defizite in der verkehrlichen und städtebaulichen Infrastruktur auf. Als Beispiele werden genannt:

- Der Innenstadtkern ist vom Verkehr überflutet, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs erdrückt jedweden Spielraum zur städtebaulichen Erneuerung.
- Das Erscheinungsbild der wertvollen öffentlichen Innenstadträume – Straßen und Plätze – wird erheblich durch Parken, Sondernutzungen, Werbeträger, Müllgefäße oder gestalterisch minderwertige oder uneinheitliche Möblierung gestört.
- Die Bausubstanz wirkt zum Teil stark vernachlässigt. Das Absinken der Gestaltqualität der Bebauung ist in einigen Innenstadtbereichen alarmierend.
- Denkmalwerte oder -geschützte Gebäude in der Altstadt bedürfen dringend einer Grundsanierung. Unsachgemäße Sanierungen sowie Um- und Anbauten tragen zu einem unbefriedigenden Gesamtbild bei. Trotz attraktivem Stadtgrundriss mit historischen Straßen und Gassensystem bestehen dringende Aufgaben zur Verbesserung des Stadtbildes. Es besteht unmittelbarer Handlungsbedarf, da in vielen Fällen die Bausubstanz bereits abgängig ist.
- Es bestehen wertvolle Grünpotentiale, die aufgrund des Erscheinungsbildes und der Einbindung in die Innenstadt ihrer Bedeutung nicht gerecht werden. Im bebauten Bereich der Innenstadt (u.a. Marktplatz) mangelt es an einem klaren Grünkonzept, das die Maßstäblichkeit und Integration von Grün in das Stadtbild gewährleistet.
- Die Einzelhandelsstruktur in der Innenstadt „kippt“. Auffällig sind vermehrte Ladenleerstände und vermietete Gewerbeeinheiten mit Nutzungen, die nicht zum übrigen Angebot des Standortes passen.
- Bei der städtebaulichen Infrastruktur mangelt es an geeigneten Erneuerungsmaßnahmen. Dies betrifft sowohl das Einzelhandelsangebot als auch das Angebot an attraktivem innerstädtischem Wohnraum. In der Altstadt sind Lösungswege gefragt, die weitestgehend den Stadtgrundriss wahren, behutsam mit der historischen Substanz umgehen und trotzdem die Anforderungen einer modernen, zeitgemäßen und nachhaltigen Entwicklung erfüllen.

Warum InHK?

- Alle Modernisierungsmaßnahmen sollten auch die Ziele einer energiegelichen Sanierung berücksichtigen, um zukunftssichere Nutzungs- und Verwertungsperspektiven zu eröffnen. Im Umbau der Innenstadt ist diesem Thema ein entsprechend angemessener Stellenwert zuzuordnen.

Die oben genannten Themen lassen erkennen, dass die Innenstadt von Wipperfürth nur nachhaltig aufzuwerten ist, wenn man die anstehenden Problem- und Aufgabenfelder ganzheitlich betrachtet. Alle Überlegungen und Planungsvorschläge müssen unter Berücksichtigung der Vernetzung und gegenseitiger Beeinflussung verkehrlicher, städtebaulicher, wirtschaftlicher und gestalterischer Aspekte diskutiert und bewertet werden, um ein integriertes Gesamtkonzept für die Innenstadt zu entwickeln, das dem Ziel einer Zukunftssicherung für Wipperfürth und der Stärkung in der Region gerecht wird.

1.2 Planungsablauf / Beratungen / Beschlüsse

Um das Problembewusstsein bei den Bürgern zu sensibilisieren und den Planungsprozess transparent zu gestalten, wurde bereits frühzeitig das Instrument Öffentlichkeitsbeteiligung praktiziert.

Für die Begleitung der Aufstellung eines Konzeptes und um die daraus entstehenden Themen weiter zu bearbeiten, wurde 2006 ein Arbeitskreis gegründet, bestehend aus Vertretern des Stadtmarketings, des Einzelhandelsverbandes (ESW¹), der Politik und der Verwaltung. In diesem Gremium sollten in den einzelnen Handlungsfeldern Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Wunsch des Ausschusses war es, Überschneidungen mit den Aufgabenfeldern des Wirtschaftsforums zu vermeiden und sich deswegen auf die Schwerpunkte Parkleitsystem, Parkraumbewirtschaftung, Innenstadtgestaltung (Gestaltungssatzung), Schaufenstergestaltung und Geschäftsleerstand zu konzentrieren. Aus der intensiven Beschäftigung mit der Parkraumsituation in der Hansestadt Wipperfürth resultiert die Beauftragung der Planungsgruppe MWM aus Aachen und die Aufgabe zu untersuchen, ob in der Stadt zu wenig Parkraum vorhanden ist und ob dieser falsch angebunden ist. Letztlich resultiert aus diesen Untersuchungen die Überlegung zur Aufstellung des Integrierten Handlungskonzeptes. Dieses umfasst alle Themen der Stadtentwicklung – vom Verkehr bis zum Einzelhandel – und muss daher mit ganz unterschiedlichen Akteuren intensiv diskutiert und geplant werden, bevor die Ansätze des Integrierten Handlungskonzeptes in eine Umsetzung münden können. Der ehemalige Arbeitskreis deckte diese Themenbereiche nicht alle ab. Gleichzeitig werden aber Themen des Arbeitskreises zum Einzelhandelskonzept auch im Integrierten Handlungskonzept berücksichtigt.

Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2010 ein neuer Arbeitskreis gegründet als vorbereitendes Gremium für die Beschlussfassungen im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt. Der Arbeitskreis setzt sich aus Vertretern von Politik, Einzelhandel, unterschiedlichen Interessensgruppen, Stadtverwaltung und Planern zusammen. Dort wird unter ehrenamtlicher fachkundiger Moderation diskutiert.

¹ Einkaufszentrum Stadt Wipperfürth; ein Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Wipperfürth e.V.

Intensive Öffentlichkeitsbeteiligung

Arbeitskreis als vorbereitendes Gremium für Fachausschuss und Rat

Im Arbeitskreis wird ein offener und transparenter Beteiligungsprozess, der in einem immer wiederkehrenden Beteiligungsmodus vorbereitet wird, erarbeitet.

Zunächst erarbeiten Moderator, Verwaltung und Planer in einem internen Workshop die Themen und Schwerpunkte der Arbeitskreissitzung. In der Arbeitskreissitzung werden die Lösungsansätze vorgestellt, kommentiert und diskutiert. Am Ende jeder Arbeitskreissitzung beschließen die ausgesandten Vertreter der jeweiligen Gremien, welche Diskussionspunkte und Lösungsansätze dem Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung (ASU) vorgestellt werden.

Nachdem das Votum des ASU eingeholt wurde, erfolgt die Bürgerinformation (sog. V1ff).

Die Öffentlichkeit wird in den Prozess in mehreren Veranstaltungen einbezogen. Hier werden Aufgaben und Lösungsansätze dargestellt, Meinungen und Anregungen abgefragt sowie die Chance eingeräumt, konstruktive Kritik zu äußern. Die Veranstaltungen werden thematisch geordnet, so dass jedem Thema der entsprechende Raum zur Diskussion zur Verfügung steht.

Für vertiefende, einzelne bzw. spezifische Rückfragen stehen die Verwaltung und die Planer in sog. Akteursprechstunden (sog. ASS1ff) zur Verfügung.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass - nicht zuletzt durch die intensive Begleitung der Presse - das Interesse am InHK stetig wächst und die Anregungen der Bürger dazu beitragen, das Gesamtkonzept immer weiter zu modifizieren.

Der Auftakt des Öffentlichkeitsprozesses fand in der ehemaligen Drahtzieherei im November 2011 statt. Seitdem sind viele weitere Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden. Bereits im Vorfeld wurde in parteispezifischen Informationsveranstaltungen, in verschiedenen Stadtpaziergängen sowie in Terminen mit ESW und Wirtschaftsforum die Situation vor Ort erörtert, diskutiert und Handlungserfordernisse herausgestellt.

Die nachfolgende Übersicht² zeigt die bisherigen Termine im InHK-Prozess:

Bezeichnung	Datum
Arbeitskreise zum Thema Parken / Mobilität	26.03.2007
	09.05.2007
	02.09.2007
Stadtpaziergang 1: Innenstadt	10.07.2010
Stadtpaziergang 2: Mobilitätseingeschränkte Personen und Jugendliche	27.10.2010
Veranstaltung zum Thema Einzelhandel (ESW und Wirtschaftsforum) <i>Vorbereitungsphase</i>	04.11.2010
1. Arbeitskreis <i>Analyse- und Konzeptphase InHK</i>	19.09.2011
1. Bürgerinformation (V1)	15.11.2011

² Nicht dargestellt sind parteispezifische Informationsveranstaltungen und die Arbeitskreis-terminen 2006

Wiederkehrender Beteiligungsmodus

Thematische Veranstaltungen

1. Akteurssprechstunde (ASS1)	25.11.2011
2. Akteurssprechstunde (ASS2)	13.12.2011
2. Arbeitskreis	07.02.2012
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	14.03.2012
2. Bürgerinformation (V2)	19.03.2012
Runder Tisch „Einzelhandel“	19.03.2012
Runder Tisch „Gewerbetreibende“	29.03.2012
3. Akteurssprechstunde (ASS3)	20.04.2012
4. Akteurssprechstunde (ASS4)	25.04.2012
3. Arbeitskreis	29.05.2012
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	13.06.2012
Ortstermin Bezirksregierung	04.07.2012
3. Bürgerinformation (V3)	04.07.2012
5. Akteurssprechstunde (ASS5)	06.07.2012
6. Akteurssprechstunde (ASS6)	10.07.2012

Siehe auch Anlage 1 und Anlage 2.

1.3 Untersuchungs- / Sanierungsgebiet Innenstadt Wipperfürth

Im Bereich der Innenstadt bestehen unterschiedliche Sanierungsgebiete (siehe auch Kap. 4.1):

- Sanierungsgebiet Innenstadt (1990),
- Sanierungsgebiet Innenstadt Teilbereich „Wupper – Innenstadt – Radium“ (2001) sowie
- Sanierungsgebiet Wupper-Innenstadt – Teilbereich Ohler Wiesen (2008)

(vgl. auch Plan 2:Übersichtsplan Sanierungsgebiete).

Für den Bereich des InHK wird die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes gem. § 142 BauGB neu beschlossen (siehe hierzu auch Plan 2). Der Sanierungsbeschluss wurde am 12. September 2012 gefasst (siehe hierzu Vorabzug der Niederschrift unter Anlage 1).

Beschluss zur Erweiterung des Sanierungsgebietes erfolgte im Sep. 2012

2. KURZBESCHREIBUNG STADT UND UNTERSUCHUNGSGEBIET

2.1 Regionale und stadträumliche Einordnung

Wipperfürth, als älteste Stadt und größte Flächenkommune im Oberbergischen Kreis (OBK), zeichnet sich durch eine zentrale Lage innerhalb Nordrhein-Westfalens aus. Das Stadtgebiet grenzt nördlich an die Kommunen Radevormwald und Halver, im Osten an Kierspe, im Süden an Marienheide, Lindlar und Kürten sowie im Westen an Wermelskirchen und Hückeswagen an. In einem Radius von 100 km befinden sich bedeutende Städte der Rhein- und Ruhrschiene. Das Oberzentrum Wuppertal und die Metropole Köln sind mit dem PKW in nur ca. 45 Minuten erreichbar.

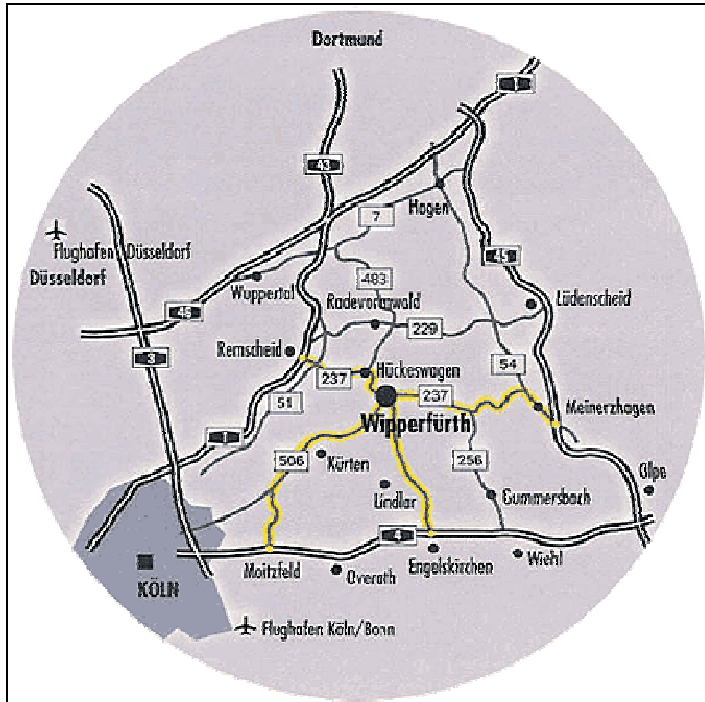


Abbildung 1: Geographische Einordnung der Hansestadt Wipperfürth
Quelle: Hansestadt Wipperfürth

Siehe auch Plan 1

Gemäß der zentralörtlichen Gliederung des Landesentwicklungsplanes NRW (LEP) ist Wipperfürth als Mittelzentrum im ländlichen Raum eingestuft. Im Regionalplan (RP) Köln, Teilabschnitt Region Köln, ist die Innenstadt Wipperfürth als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

Das 118,6 km² große Stadtgebiet Wipperfürths besteht neben dem Zentralort aus sieben Kirchdörfern (Agathaberg, Egen, Hämmern, Kreuzberg, Ohl, Thier, Wipperfeld). Der Siedlungsschwerpunkt liegt mit der Hälfte der Einwohner im Zentralort Wipperfürth.

Das Zentrum der Stadt ist zentral im Siedlungsbereich verortet. Den Kern bilden die vier historischen Straßen: Die Klosterstraße, die Untere Straße und die Hochstraße mit dem Marktplatz und der Marktstraße. Westlich wird das Zentrum durch den Kölner-Tor-Platz und östlich durch den Surgères-Platz begrenzt.

Lage im Raum

Mittelzentrum im ländlichen Raum

Abgrenzung Zentrumsbereich

2.2 Historische Entwicklung

Wipperfürth wurde urkundlich erstmals im 12. Jahrhundert erwähnt. Mit dem Erwerb der Stadtrechte durch Graf Engelbert von Berg im Jahr 1217 ist Wipperfürth nachweislich die älteste Stadt im Oberbergischen Kreis. Das Territorium war lange Zeit im Besitz der „Grafschaft vom Berg“ und zählte zu den bedeutendsten Handelsrouten. Der Name der Stadt lässt sich zum einen auf die adelige Familie „von Wipperfürth“ zurückführen, welche in einer Urkunde aus dem 12. Jahrhundert erwähnt wurde. Zum anderen lässt sich die Namensgebung durch die Wipper (erster Teilabschnitt der Wupper) begründen, die durch das Stadtgebiet fließt.

Wipperfürth entstand als ein wichtiger Brückenort (Furt) an der mittelalterlichen Handelsstraße von Köln zum Sauerland (Attendorn). Als Mitglied der Hanse vom 13. bis 15. Jahrhundert war die Stadt in der Vergangenheit ein wichtiger Handelspunkt auf den Fernhandelswegen, die sich an der Furt über die Wipper kreuzten. Aufgrund seiner Lagegunst war Wipperfürth bis zum Ende des 19. Jahrhunderts Durchgangs- und Kreuzungspunkt der kürzesten Verbindungswege zwischen Rheinland und Westfalen sowie zwischen Siegerland und dem unteren Tal der Wupper. Diese zentrale Lage hatte jedoch auch zur Folge, dass Wipperfürth die Auswirkungen von Belagerungen und Erstürmungen anderer Städte oftmals mittragen musste³.

Trotz Rückschlägen durch Völkerkriege, Stadtbrände und Ernteauffälle entwickelte sich Wipperfürth im Laufe der Jahre zu einem blühenden Handelszentrum. Durch den Standortfaktor Wasser und die damit verbundene Ansiedlung zahlreicher Unternehmen aus der Maschinenbau- und Textilindustrie konnte sich die Stadt zur Zeit der industriellen Revolution in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch eine namhafte Position als Gewerbestandort verschaffen. Der Bekanntheitsgrad stieg enorm, so dass Waren auch international vertrieben wurden. Aufgrund des Vertriebs durch die Hanse Wipperfürth wurde insbesondere die Textilindustrie europaweit bekannt („Müller Wipperfürth“).

Der wirtschaftliche Aufschwung setzte sich auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts fort, als sich weitere große Unternehmen wie beispielsweise die bis heute existierende Lampenfabrik Radium ansiedelten. Die Firma Radium entwickelt und baut als ältester aktiver deutscher Lampenhersteller in Wipperfürth Lampen für den weltweiten Markt. Das gesamte Umland profitierte von dieser Entwicklung. Sogar in den Tälern von Hönnige, Sülz, Gaulbach und Wipper siedelten sich Industrie- und Gewerbebetriebe an. Insbesondere der Oberlauf der Wupper war bis in die Mitte des 20. Jahrhundert durch Industrie gekennzeichnet.

Mit dem Anschluss an das Bahnnetz erlebte die industrielle Entwicklung in Wipperfürth und dem Umland einen deutlichen Aufschwung. Der Weiterbau der Eisenbahnstrecke nach Marienheide belebte auch das obere Tal der Wipper. Auf diese Weise wurde das gesamte Bergische Land zu einem bedeutenden Industriestandort.

Unter preußischer Verwaltung wurde Wipperfürth eigenständige Kreisstadt. 1932 wurde der Kreis Wipperfürth aufgehoben und mit dem benachbarten Kreis Mülheim zum Rheinisch-Bergischen Kreis vereint.

³ Stadt Wipperfürth 2012, Homepage der Stadtverwaltung

Älteste Stadt im
OBK

Hansestadt

Wichtiger Handels-
punkt und Verbindungs-
weg

Wirtschaftliche Ent-
wicklung durch Textil-
und Maschinenbauin-
dustrie

Lampenfabrik Radium
seit 100 Jahren in
Wipperfürth ansässig

Eisenbahn: wirtschaft-
licher Aufschwung im
gesamten OBK

Durch das Neugliederungsgesetz vom 5. November 1974 wuchs die Hansestadt Wipperfürth ab dem 1. Januar 1975 um Teilbereiche der ehemaligen Gemeinde Klüppelberg und der Gemeinde Wipperfeld. Die Zugehörigkeit der Hansestadt Wipperfürth wechselte vom Rheinisch-Bergischen zum Oberbergischen Kreis.

Städtebaulich begann die historische Entwicklung im heutigen Innenstadtbereich mit der Pfarrkirche St. Nikolaus und dem Marktplatz. Die Rekonstruktion des damaligen Stadtkerns zeigt die folgende Graphik.

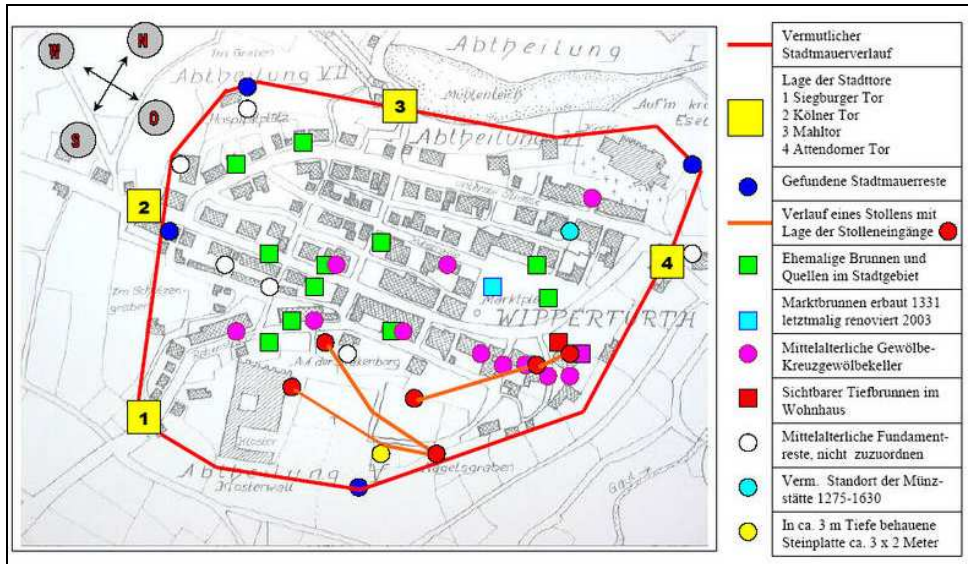


Abbildung 2: Rekonstruktion des historischen Stadtbildes
Quelle: Hansestadt Wipperfürth, siehe auch Plan 3

Die Stadtmauer erstreckte sich vom heutigen Klosterberg über den Schützengraben und die Gaulstraße. Reste der Mauer sind heute noch an der Ringstraße und auf dem Klosterberg zu sehen. Auch Überreste der Siegburger Pforte können noch in einem Wohnhaus auf dem Klosterplatz be-
sichtigt werden⁴.

**Markante historische
Stadtstruktur**

⁴ Hansestadt Wipperfürth 2012, Homepage der Stadtverwaltung

2.3 Bevölkerungs-, Altersstruktur

Die folgende Analyse zur Bevölkerungs- und Altersstruktur der Hansestadt Wipperfürth basiert auf Daten des Oberbergischen Kreises sowie auf Daten des Landesbetriebs Information und Technik NRW (IT.NRW). Als Betrachtungszeitraum werden die Jahre 2000 bis 2010 gewählt. Für einige Aspekte werden längere Zeitreihen herangezogen. Um abweichende Entwicklungen und Auffälligkeiten in Wipperfürth zu erfassen, werden einzelne Indikatoren mit Daten des Kreisgebietes und des Landes NRW verglichen. Als Stichtag liegt der 31.12.2010 zu Grunde.

Die Stadt Wipperfürth zählt zum Stichtag 31.12.2010 eine Einwohnerzahl von 23.186 Personen. Damit ist Wipperfürth die drittgrößte Stadt im Oberbergischen Kreis nach Gummersbach (51.309 Einwohner) und Wiehl (25.645 Einwohner)⁵.

Eine kleinräumige Betrachtung des gesamten Stadtgebiets zeigt, dass die Einwohnerzahlen jeweils zur Hälfte auf den Zentralort Wipperfürth und die sieben dazugehörigen Kirhdörfer verteilt sind.

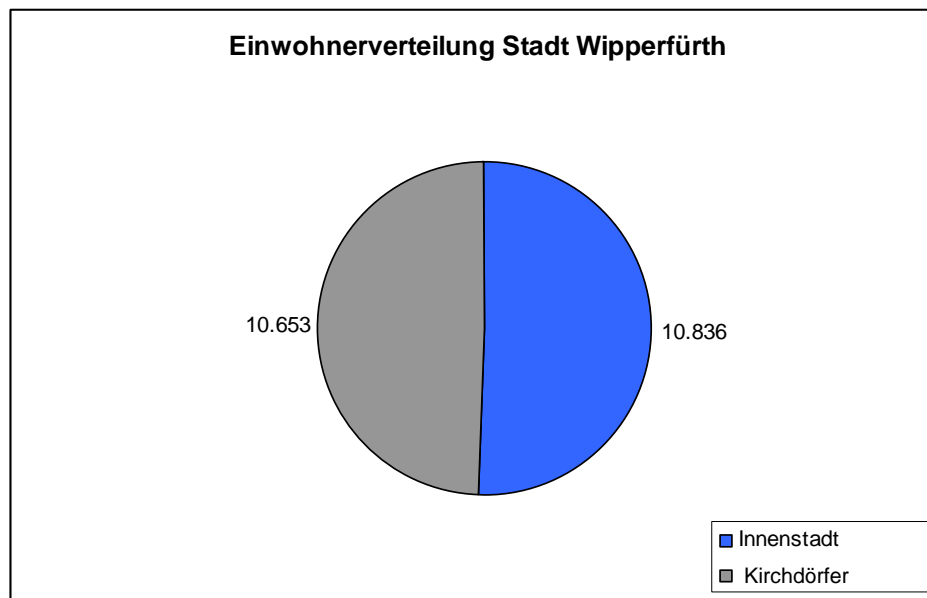


Abbildung 3: Einwohnerverteilung in der Hansestadt Wipperfürth (Stand 05/2012), Quelle: Hansestadt Wipperfürth 2012

Ziel einer aktiven Stadtentwicklung muss es auch sein, die Innenstadt gerade für die Bewohner der Kirhdörfer und deren Umland attraktiv zu machen, damit die eigene Innenstadt und nicht vorrangig Nachbarkommunen als Einkaufs- und Ausflugsziel angefahren werden.

Die Einwohnerentwicklung im Zeitraum 1965 bis 2010 zeigt ein bewegtes Bild. Nach einem Anstieg bis in das Jahr 1970 fällt die Einwohnerzahl zunächst. Ab den 1980er Jahren steigt sie dann bis 2005 rasant an. In den

⁵ IT.NRW 2012, Stichtag 31.12.2010

Wipperfürth ist drittgrößte Stadt im Oberbergischen Kreis

Ca. die Hälfte der Einwohner lebt im Zentralort

2. Kurzbeschreibung Stadt und Untersuchungsgebiet

letzten Jahren ist allerdings wie in vielen Kommunen Nordrhein-Westfalens ein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen.

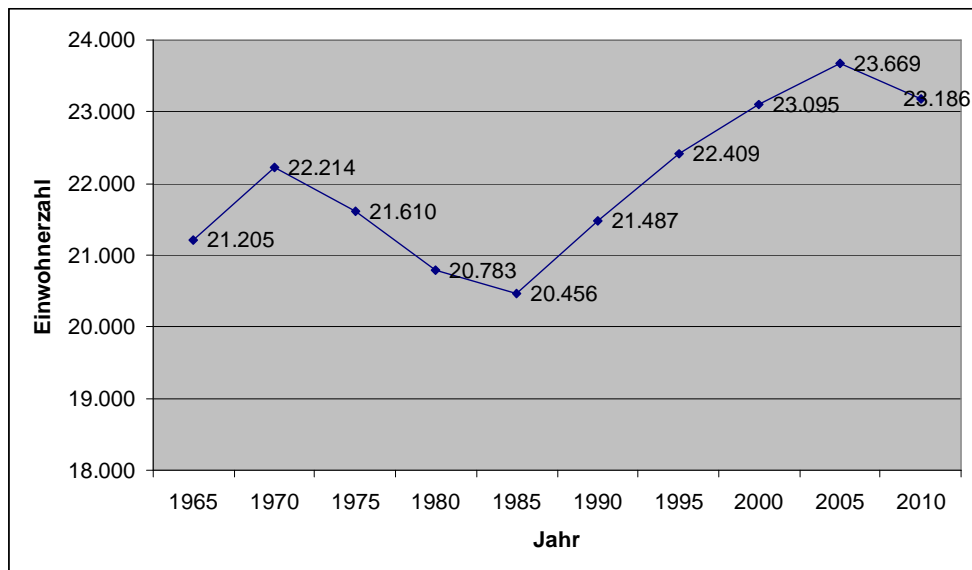


Abbildung 4: Einwohnerentwicklung in der Hansestadt Wipperfürth (1965-2010)
Quelle: IT.NRW 2012, eigene Darstellung

Um Aussagen über die Gründe des Bevölkerungsrückganges seit der Jahrtausendwende treffen zu können, werden im Folgenden die Daten zur natürlichen bzw. wanderungsbedingten Bevölkerungsentwicklung kurz dargestellt.

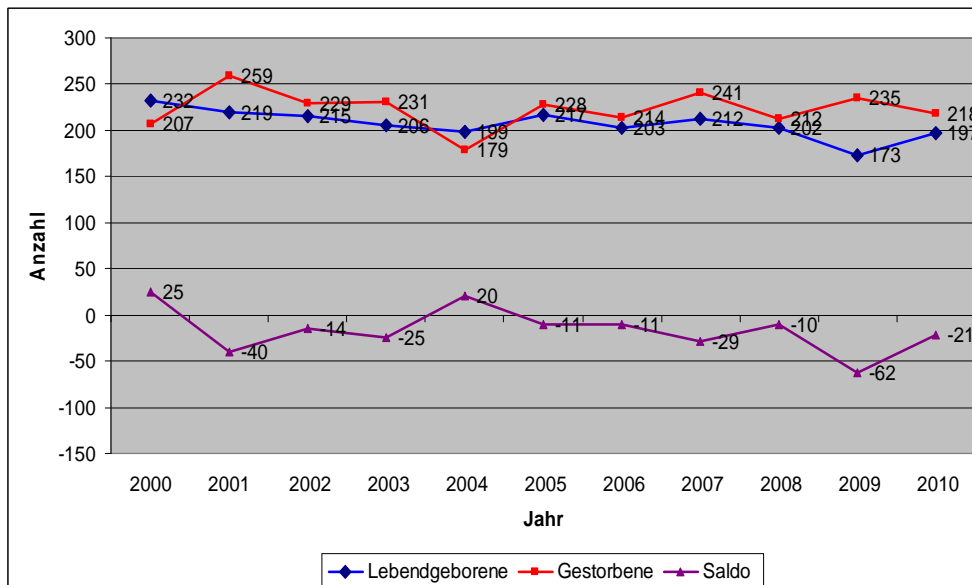


Abbildung 5: Natürliche Bevölkerungsbewegung (2000-2010)
Quelle: IT.NRW 2012, eigene Darstellung

Mit Ausnahme des Jahres 2004 zeigt die natürliche Bevölkerungsbewegung im gesamten Betrachtungszeitraum eine negative Entwicklung auf, d.h. die Zahl der Gestorbenen liegt durchgängig über der Geburtenziffer.

Enormer Einwohneranstieg bis Anfang 2000

Negative natürliche Bevölkerungsbewegung im gesamten Betrachtungszeitraum

2. Kurzbeschreibung Stadt und Untersuchungsgebiet

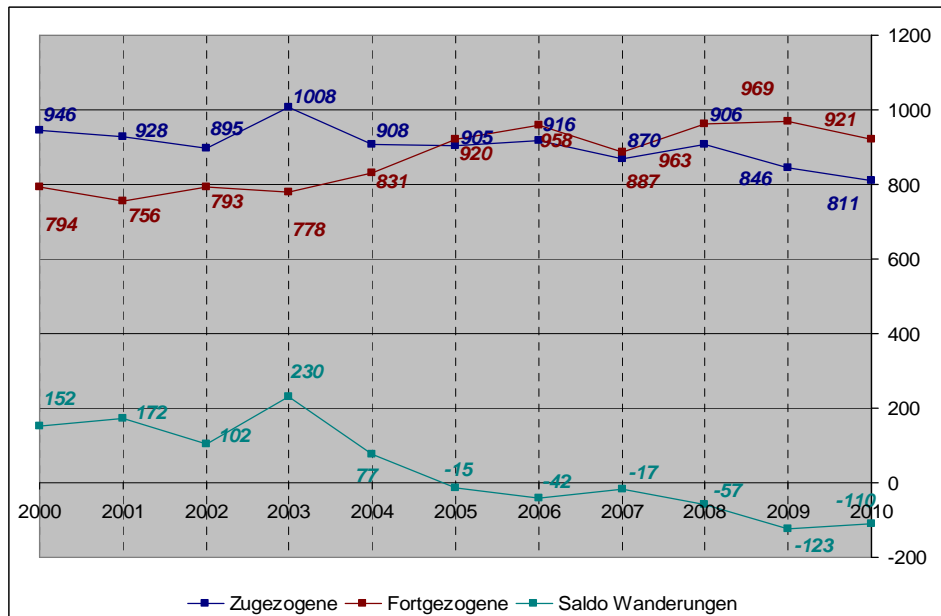


Abbildung 6: Räumliche Bevölkerungsbewegung (2000-2010)
 Quelle: IT.NRW Düsseldorf 2012/ Oberbergischer Kreis 2011, eigene Darstellung

Die räumliche Bevölkerungsbewegung hingegen verläuft anders. Bis zum Jahr 2004 überwiegt hier die Anzahl der zugezogenen Personen, so dass sich ein positiver Wanderungssaldo ergibt. Im weiteren Zeitverlauf jedoch überwiegt die Anzahl der Fortgezogenen. Im Jahr 2004 werden 905 Zugezogene gegenüber 920 Fortgezogenen gemeldet; im Jahr 2010 liegen die Werte mit 811 Zuzügen und 921 Fortzügen deutlich weiter auseinander. Der negative Wanderungssaldo sowie eine negative natürliche Bevölkerungsbewegung führt zu einer sinkenden Bevölkerungszahl in Wipperfürth. Die Wirkung der Wanderungsbewegung fällt dabei deutlich mehr ins Gewicht als die Entwicklung der Geburten- und Sterbefälle.

Die Wanderungen finden hauptsächlich innerhalb Nordrhein-Westfalens statt. Im Saldo ergibt sich für das Jahr 2010 insgesamt ein negativer Wert von - 86 Personen. Der Großteil davon wandert nach Köln (-32 Personen) und Bonn (-18 Personen) ab. Zuwanderungen werden vor allem aus Hückeswagen verzeichnet. Die Zuzüge aus den kleinen Umlandgemeinden fallen nur sehr gering aus.

Negativer Wanderungssaldo ab 2004

Fortzüge hauptsächlich in die Oberzentren Köln und Bonn

Laut Daten des IT.NRW weist die Hansestadt Wipperfürth im Zeitraum von 2000 bis 2010 ein Bevölkerungswachstum von 0,39% auf. Im Vergleich zum Oberbergischen Kreis und dem Land NRW mit einem Bevölkerungsrückgang von 2,54% und 0,91% zeichnen sich in Wipperfürth somit gegenläufige Entwicklungen ab. Dies ist insbesondere durch den Zuwanderungsdruck im Zeitraum 2000 bis 2004 zu begründen.

	Hansestadt Wipperfürth	Oberbergischer Kreis	Land NRW
Bevölkerungszahl 2000	23.095	288.170	18.009.865
Bevölkerungszahl 2010	23.186	280.840	17.845.154
Entwicklung absolut	91	-7.330	-164.711
Entwicklung prozentual	0,39	-2,54	-0,91

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung (WIP/ OBK/ NRW)
Quelle: IT.NRW 2012

Um die zukünftige Bevölkerungsentwicklung abzuschätzen, erstellt das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) für die einzelnen Gemeinden in regelmäßigen Abständen Prognosen. Das Berechnungsverfahren stützt sich auf eine nach Altersjahren und Geschlecht gegliederte Basisbevölkerung zum Stichtag 01.01.2008 (in Wipperfürth 23.640 Einwohner) mit altersspezifischen Geburten- und Sterbewahrscheinlichkeiten sowie Annahmen zum zukünftigen Wanderungssaldo bis zum Jahr 2030. Als Grundlage für die Bewegungsdaten dienen die Geburten und Sterbefälle sowie die Zu- und Fortzüge aus der Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen in NRW 2008 bis 2030/ 2050. Die aus dieser Vorausberechnung hervorgehenden jährlichen Komponenten auf Ebene der Kreise für den Zeitraum 2008 bis 2030 werden in einem Top-Dow-Verfahren auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden verteilt.

Die aktuellen Vorausberechnungen des IT.NRW basieren auf der Bevölkerungsfortschreibung zum 01.01.2008 und reichen auf kommunaler Ebene bis ins Jahr 2030⁶.

Methodik der Bevölkerungsprognose

⁶IT.NRW 2012, Stichtag 01.01.2008

Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2030 (Basisvariante)	Hansestadt Wipperfürth	Oberbergischer Kreis	Land NRW
Einwohner 2008	23.640	286.801	17.996.621
prognostizierte Einwohner 2030	22.450	261.734	17.332.322
Veränderung % 2030 geg. 2008	-5,0	-8,7	-3,7

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose im Vergleich (WIP/ OBK/ NRW)
Quelle: IT.NRW 2012

Mit einem Verlust von knapp 18,0 Mio. auf ca. 17,3 Mio. (-3,7%) zeichnet sich bis 2030 zunächst ein langsamer Bevölkerungsrückgang in NRW ab. Für den Oberbergischen Kreis wird entsprechend der Landesprognosen auf regionaler Ebene ein Rückgang bis 2030 von -8,7% erwartet (Veränderung gegenüber 2008), begründet ebenfalls in dem deutlichen Geburtendefizit (-7,1%). Der Wanderungssaldo liegt mit -1,6% ebenfalls im negativen Bereich⁷. Bedingt durch ein weniger stark ausgeprägtes Geburten- und Wanderungsdefizit wird für Wipperfürth eine Bevölkerungsabnahme von nur ca. 5% bis zum Jahr 2030 prognostiziert.

Prognosewerte für 2030: Bevölkerungsrückgang - 5%

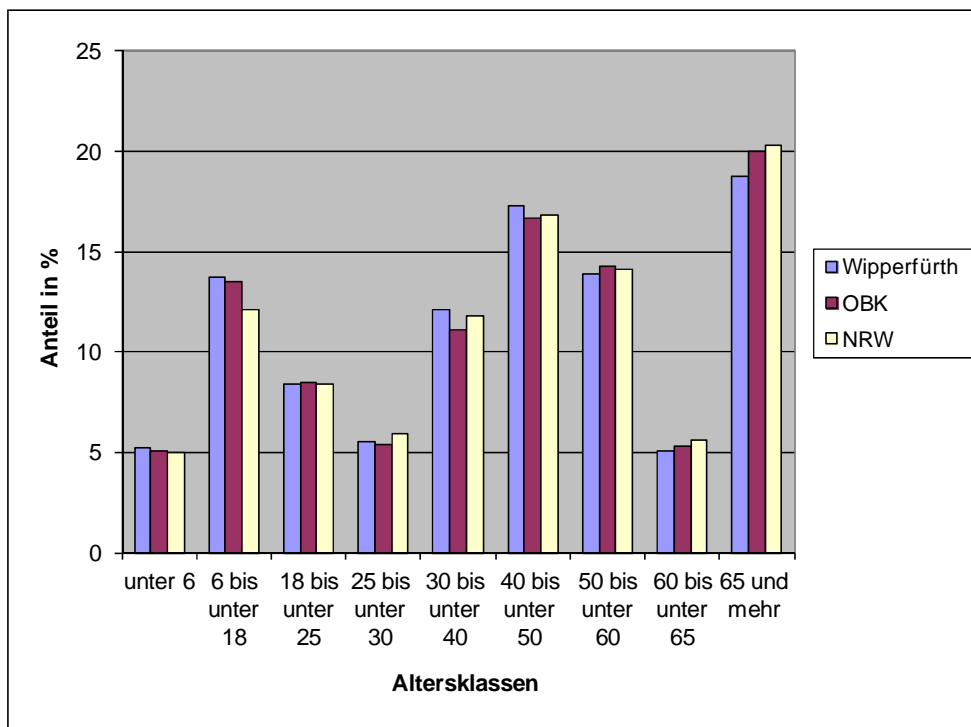


Abbildung 7: Altersstruktur (2010) im Vergleich (WIP/ OBK/ NRW)
Quelle: IT. NRW 2012

⁷ IT.NRW 2012, Stichtag 31.12.2010

Neben der Bevölkerungsentwicklung spielt auch die Bevölkerungsstruktur eine zentrale Rolle für die städtebauliche Entwicklung einer Kommune. Insbesondere Angaben zur Alters- und Ausländerstruktur sind für den Wohnungsmarkt sowie die Entwicklung der sozialen Infrastruktur entscheidend.

Die Altersstruktur Wipperfürths zeigt Unterschiede zu den Kreis- und Landesdaten auf. So ist der Anteil der Altersklassen 6 bis unter 18, 30 bis unter 40 und 40 bis unter 50 in Wipperfürth um wenige Prozentpunkte höher als im OBK und NRW. Zudem fällt der Anteil der Personen im Alter 50 bis unter 60 sowie 65 und älter geringer aus. Insgesamt weist Wipperfürth somit eine jüngere Altersstruktur als der Kreis und das Land auf. Das wird auch bei der Betrachtung des Jugendquotienten (Anzahl der Einwohner unter 20 auf 100 Einwohner im Alter zwischen 20 und unter 65 Jahren) deutlich⁸. Mit einem Wert von 36,28 liegt Wipperfürth im Vergleich zu den anderen Kommunen des Oberbergischen Kreises im Mittelfeld. Lediglich Marienheide sowie die südlichen Kommunen im Kreisgebiet weisen höhere Jugendquotienten auf. Für das Jahr 2020 wird ein Jugendquotient von 34,64 in Wipperfürth erwartet, womit die Hansestadt im Vergleich zum gesamten Kreisgebiet eine deutlich jüngere Altersstruktur aufweisen wird. Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass die Hansestadt insbesondere für Familien mit Kindern ein attraktiver Wohnstandort ist.

Unterschiede zur Kreis- und Landesebene sind auch bei der Ausländerstruktur zu erkennen.

Der Anteil der ausländischen Personen in der Hansestadt Wipperfürth ist im Jahr 2010 mit 9,4% deutlich höher als im Oberbergischen Kreis, der hier einen Anteil von 6,9% zeigt. Im Landesvergleich liegt die Hansestadt nur geringfügig unter dem Anteil der ausländischen Bevölkerung von 10,1%⁹.

2.4 Beschäftigtenstruktur

Die Analyse der Beschäftigtenstruktur basiert auf Datengrundlagen des IT.NRW. Im Wesentlichen werden Angaben aus dem Kommunalprofil Wipperfürth vom 25.10.2011 herangezogen. Statistische Daten zum Arbeitsmarkt liegen dabei nur bis zur Jahresmitte 2011 vor.

Der Wirtschaftsraum Oberbergischer Kreis ist durch den produzierenden Sektor geprägt. In der Region sind zahlreiche mittelständische Unternehmen aus dem Maschinen- und Fahrzeugbau, der Edelstahlherstellung, der Stahl- und Leichtmetallindustrie, der Metall- und Kunststoffverarbeitung sowie der Elektrotechnik ansässig¹⁰. Diese Wirtschaftsstruktur zeichnet sich auch in der Hansestadt Wipperfürth ab.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Wipperfürth liegt zum 30.06.2010 bei 6.816 Personen, davon arbeiten 5.825 in Vollzeit und 985 in Teilzeit¹¹.

⁸ Oberbergischer Kreis 2011

⁹ IT.NRW 2011, Stand 25.10.2011

¹⁰ Der Oberbergische Kreis auf einem Blick, Der Oberbergische Kreis, Amt für Kreis- und Regionalentwicklung, Stand Oktober 2010

¹¹ IT.NRW 2011, Stand 25

**Junge Altersstruktur
im Vergleich zur Landes-
und Kreisebene**

**Ausländeranteil über
dem Kreisniveau**

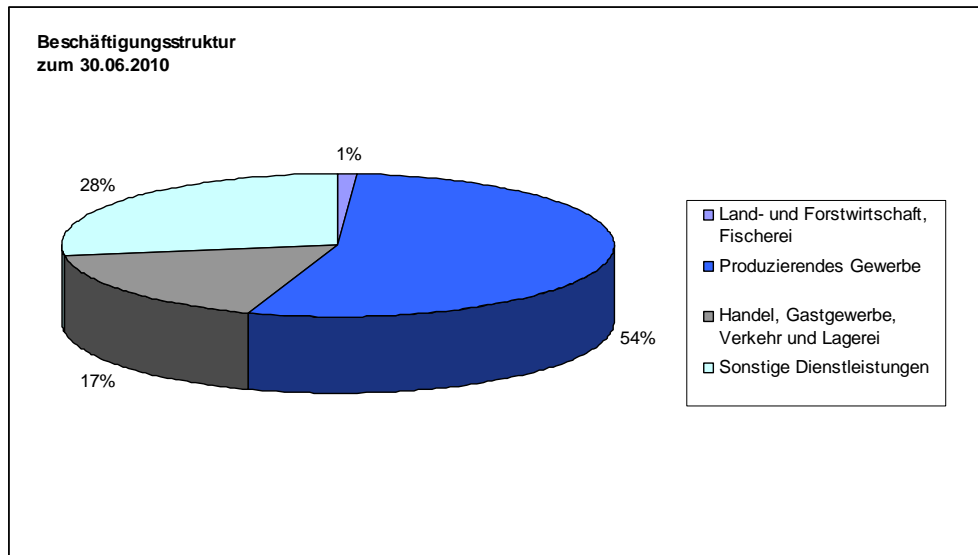


Abbildung 8: Beschäftigtenstruktur in Wipperfürth zum 30.06.2010
Quelle: IT.NRW 2011

Mehr als die Hälfte der Beschäftigten ist im produzierenden Gewerbe tätig. Auf den Bereich Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei sowie auf den Bereich Sonstige Dienstleistungen entfällt ein Anteil von 17% bzw. 28%. Der primäre Sektor ist nur mit einem Beschäftigtenanteil von 1% vertreten.

Im Vergleich zur Beschäftigungsstruktur des Landes und des Kreises verzeichnet Wipperfürth einen überdurchschnittlichen Anteil an Arbeitskräften im produzierenden Gewerbe. Auch der Anteil der Beschäftigten im primären Sektor liegt doppelt so hoch wie im Oberbergischen Kreis und NRW.

Der große Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe lässt sich durch die zahlreichen international tätigen Firmen in diesem Sektor erklären, die bereits mehrere Jahre in Wipperfürth ansässig sind. Hierzu zählen neben der Armaturenfabrik Hermann Voss, das Lampenwerk Radium sowie die Unternehmen Jockey Plastik Wipperfürth, HEW-Kabel/CDT, Polifilm Kunststofftechnik und SN Maschinenbau¹².

Standort für internationale Unternehmen aus dem produzierenden Sektor

¹² Stadt Wipperfürth 2012, Homepage der Stadtverwaltung

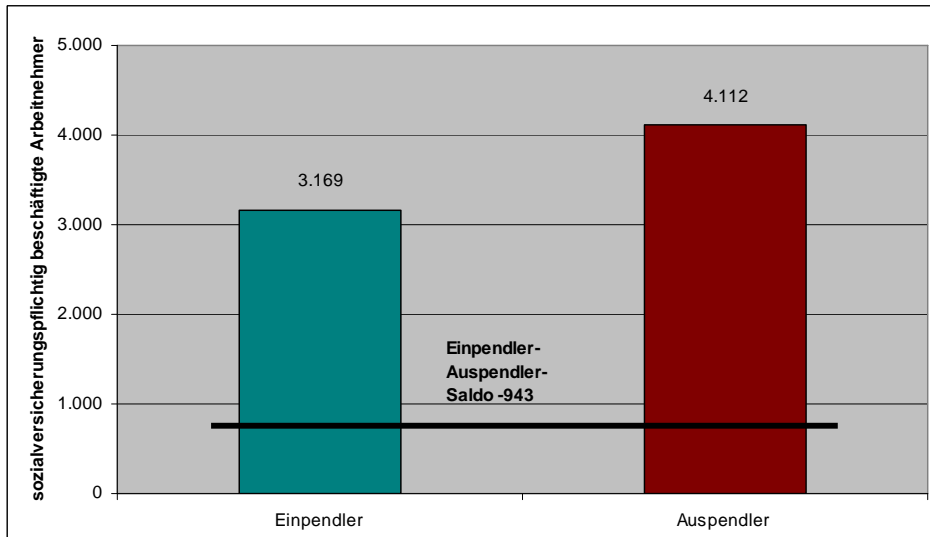


Abbildung 9: Einpender und Auspender in Wipperfürth zum 30.06.2010

Die Bedeutung dieser Unternehmen spiegelt sich auch in der Pendlerstatistik der Hansestadt Wipperfürth wider. Die Unternehmen beschäftigen außer den Mitarbeitern, die in Wipperfürth selbst wohnhaft sind, eine Vielzahl an Arbeitskräften aus dem Umland, was die Anzahl der Einpender (3.169 Personen) deutlich macht. Dennoch überwiegen zum Jahresende 2010 noch die Auspendlerzahlen (4.112 Personen), so dass der Saldo mit -943 im negativen Bereich liegt.

Auch die Arbeitsplatzdichte belegt die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts Wipperfürth. Sie liegt im Jahr 2010 mit 293 versicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmern je 1.000 Einwohner auf Platz fünf im Oberbergischen Kreis¹³. Die Arbeitslosenquote von 4,71% im Jahr 2010 deutet ebenfalls auf eine gute Arbeitsmarktsstruktur hin. Mit diesem Wert ist die Quote in Wipperfürth um rund die Hälfte niedriger als im gesamten Bundesland.

Berufseinpender noch unter dem Niveau der Auspender

Arbeitsmarktdichte auf Platz 5 im Oberbergischen Kreis

¹³ IT.NRW 2011, Stichtag 30.06.2010

2.5 Verkehr

Die verkehrsgeographische Lage lässt sich wie folgt beschreiben. Die nächst gelegenen Autobahnanschlüsse zur BAB 1 (Köln - Dortmund), BAB 45 (Dortmund - Frankfurt) und BAB 4 (Köln - Olpe) sind in weniger als 20 km zu erreichen.

Wipperfürth wird über die Hauptverbindungsstraßen Lenneper Straße B 237, die Nordtangente B 237, Gladbacher Straße B 506 und Lüden-scheider Straße L 284 an das überregionale Verkehrssystem angebun-den. Die Bundes- und Landesstraßen ergeben das maßgebliche Straßennetz und bilden zusammen mit der Ringstraße das äußere Ringsystem, in dem sich der innere historische Stadtkern befindet. Das Straßennetz im inneren Stadtkern entspricht heute noch der historischen Stadtstruktur mit dem Verlauf der Haupthandelswege sowie der Wupper von Ost nach West (Hochstraße/ Untere Straße/ Marktstraße) und bildet damit einen inneren Ring als Erschließungssystem. **Weiterführung Nordtangente**

Die Weiterführung Nordtangente B 237 Richtung Hückeswagen ist ein vor-rangiges Ziel, um den 1972 begonnenen Bau der Tangenten (innerstädti-sche Umgehung) zum Abschluss zu bringen. Das letzte Teilstück mit einer Ausbaulänge von ca. 550 m und einem Brückenbauwerk über die Wupper (Lichte Weite ca. 34 m) entlastet den Knoten B 237 / B 506 Lenneper Stra-ße sowie die westliche Innenstadt und ist die äußere Erschließung des Gewerbegebietes Bahnhof. Der Planfeststellungsbeschluss für diese ver-kehrswichtige Ortsumgehung erfolgte im Juni 2010. Die Planung zur B 237n sieht eine Überquerung der Wupper in Höhe der Fritz-Volbach-Straße sowie eine Kreisverkehrsanlage an der K 13 (Egener Straße) vor. Mit diesem Lückenschluss zwischen B 237 westlich der Innenstadt und Nordtangente kann die Innenstadt von Durchgangsverkehr entlastet wer-den. Zudem wird mit dieser Planung auch der westliche Innenstadteingang über die Bahnstraße neu definiert (siehe auch Plan 5). Zurzeit werden vor-bereitende Arbeiten zum Baubeginn durchgeführt. Voraussichtlich soll An-fang 2013 mit dem Bau des Brückenbauwerkes begonnen werden, die Fer-tigstellung der Maßnahme ist bis Ende 2014 vorgesehen.

Maßgebliches Stra-ßennetz besteht aus Bundes- und Landes-straßen

Innere Ringerschlie-ßung entspricht der historischen Stadt-struktur

Weiterführung Nord-tangente eröffnet die Möglichkeit zur Neu-gestaltung des westli-chen Innenstadtein-gangs

3. ANALYSE: MÄNGEL UND CHANCEN

3.1 Innenstadtfunktionen / Nutzungsstruktur

Im untersuchten Innenstadtgebiet wurden im April 2012 im Rahmen einer Ortsbegehung 247 Gebäude mit Nichtwohnnutzungen erfasst. Hervorzuheben ist die kompakte historische Innenstadtstruktur, in der die Mehrzahl der Einzelhandelsunternehmen ansässig ist:

3.1.1 Einzelhandelssituation

Der Nutzungsschwerpunkt in der Wipperfürther Innenstadt ist der Handel und handelsnahe Dienstleistungen. Die Innenstadt repräsentiert den einzigen zusammenhängenden Einzelhandelsstandort der Gesamtstadt und ist überwiegend durch kleinbetriebliche Strukturen geprägt. Lediglich einige wenige großflächige Betriebe (mit jeweils über 800 m² Verkaufsfläche) ergänzen das Angebot.

Die räumliche Dichte sowie der vorhandene Betriebsformenmix stellen eine derzeit noch attraktive Einzelhandelssituation dar. Zusammenfassend lässt sich in Wipperfürth ein dem Mittelzentrum entsprechender Branchen- und Betriebstypenmix feststellen. Im Vergleich zu Mittelzentren ähnlicher Größe und regionaler Lage ist einwohnerbezogen eine unterdurchschnittliche Betriebs- und Verkaufsflächenausstattung gegeben.¹⁴

Die größte Einzelhandelsdichte ist in der Hauptgeschäftszone Untere Straße/ Marktstraße vorhanden. Die Hochstraße hingegen weist bereits heute einen lückenhaften Geschäftsbesatz sowie zahlreiche Leerstände auf. Große Lebensmittelmärkte wie EDEKA und toom befinden sich an den Randlagen des Zentrums. Diese dienen als Magnetbetriebe und sind ein wichtiger Baustein des Handelsstandorts.

Wipperfürth verfügt zudem auch über ein vielfältiges gastronomisches Angebot. Die zahlreichen Eisdielen, Gaststätten und Imbissbetriebe konzentrieren sich ebenfalls im Hauptgeschäftsbereich.

Neben dem vielfältigen Angebot im Innenstadtbereich sind allerdings auffallend viele Leerstände vorhanden. Im Rahmen der Ortsbegehung wurden insgesamt 25 freistehende Ladenlokale / Leerstände kartiert, davon 10 in der Hochstraße. Die Anzahl der Leerstände ist auch im Bereich Kölner-Tor-Platz mit 5 Leerständen gerade für den westlichen Stadteingangsbereich alarmierend.

Auffällig darüber hinaus sind die in der letzten Zeit vermehrt auftretenden „innenstadtuntypischen“ Nutzungen wie Sonnen-, Nagelstudios, Spielhallen etc.. In zentraler Lage bestehen zurzeit allein fünf Spielhallen. D.h., auch in Wipperfürth hat der schleichende Prozess „Trading Down“ bereits begonnen. Hiermit verbunden ist ein Entwicklungsprozess vom Einzelhandelsbesatz eines Einkaufsbereiches mit pulsierendem Leben hin zu vermehrten Ladenleerständen oder vermieteten Gewerbeeinheiten, deren Nutzungen keine Synergieeffekte mit den übrigen Angeboten des Standortes erwarten lassen. Nach und nach werden so hochwertige Angebote durch Billiganbieter oder Mindernutzungen ersetzt. Um dieser Abwärtsspirale in der Innenstadt mit weiteren Ladenleerständen, Investitionsstopp und Fernbleiben

¹⁴ gemäß „Einzelhandelskonzept für die Stadt Wipperfürth“, GMA – Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Mai 2006

**Trading Down-Prozess
hat begonnen**

**Leerstände vor allem
in der Hochstraße**

potentieller Investoren entgegenzuwirken, ist ein frühzeitiges Eingreifen erforderlich.



Abbildung 10/11: Einzelhandelsituation in der Innenstadt

Wesentliche Ergebnisse des Einzelhandelskonzeptes 2006¹⁵:

Die Probleme in der Innenstadt wurden bereits im Einzelhandelskonzept herausgearbeitet, das im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes 2005 / 2006 durch die GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln für die Stadt Wipperfürth erarbeitet wurde. Ziel war die Erarbeitung von Aussagen über das künftig zu erwartende Kaufkraftpotential, die anzustrebende Ausstattung mit Einzelhandelsflächen sowie sinnvolle Veränderungen bzw. Ergänzungen der Sortimente und der Standorte. Neben der Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches wurden auch Entwicklungsempfehlungen für verschiedene Standorte erarbeitet, insbesondere um das Spannungsverhältnis zwischen der Sicherung des innerstädtischen Versorgungsbereiches und den von Investoren oftmals bevorzugten Randlagen der Innenstadt auszuloten. Die Innenstadt übernimmt aufgrund der Dichte an öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen eine Schlüsselrolle für die Versorgungsfunktion der Gesamtstadt.

Merkmale der Wipperfürther Innenstadt aus Gutachtersicht:

- Starke Konzentration von Versorgungseinrichtungen unterschiedlichster Nutzungsarten.
- Enge Nachbarschaft von Einzelhandelsbetrieben und ergänzenden öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen bestimmt die Ausstrahlungskraft der Stadtmitte.
- Es mangelt an Bereichen, die zu einem längeren Aufenthalt bzw. zum Flanieren anregen.
- Strukturprobleme im Geschäftsbesatz aufgrund kleiner Flächenparzellen.
- Nachteilig ist die räumliche Ausdehnung des Geschäftsbesatzes in Ost-West-Richtung (Kölner-Tor-Platz bis Surgères-Platz) und somit

¹⁵ Vgl. Einzelhandelskonzept für die Stadt Wipperfürth, GMA – Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Mai 2006

Einschränkung der fußläufigen Erreichbarkeit und Frequentierung der Randlagen.

- Kein durchgehender attraktiver Geschäftsbesatz zwischen den beiden Magnetbetrieben toom (ehem. Globus) und Edeka.
- Bereits 2006 hohe Leerstandsquote (16 Leerstände) mit ca. 15% deutlich über den Werten vergleichbarer Mittelstädte.
- Besonders in den Randlagen vermehrt Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben mit im Vergleich zum Einzelhandel unattraktiven Ladenfronten.
- Starke Verkehrsbelastung im Bereich Untere Straße und Hochstraße.

Zur Verbesserung des Einzelhandelsangebotes in der Hansestadt werden vom Gutachter im Jahr 2006 bis 2015 ein Verkaufsflächenzusatzbedarf von 4.100 – 4.500 m² ermittelt, davon z.B. 900 - 1000 m² für Nahrungs- und Genussmittel, 600 – 700 m² für Bekleidung, Schuhe, Sport.

Die Erhaltung und Weiterentwicklung der Innenstadt als Einzelhandelschwerpunkt wird aus Gutachtersicht eine hohe Bedeutung für die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt beigemessen. Aufbauend auf den Ergebnissen der Einzelhandelsanalyse werden folgende Maßnahmen zur Erhaltung und Stärkung der innerstädtischen Versorgungsfunktion vorgeschlagen:

- Ziel der stadtplanerischen Maßnahmen muss die Stabilisierung und Vitalisierung der Stadtmitte sein, da eine wirtschaftliche Erosion des Geschäftszentrums in der Zunahme von Ladenleerständen ablesbar ist.
- Einzelhandel muss als wichtiger Funktionsträger der Versorgungsstruktur und „Motor“ der Innenstadtentwicklung eine Vorrangstellung in der Innenstadt zukommen.
- Als zentraler Versorgungsbereich (siehe Abbildung) wird im Wesentlichen das heute bestehende Geschäfts- und Dienstleistungszentrum vorgeschlagen. In den zur Weiterentwicklung vorgeschlagenen Bereichen (z.B. Gartenstraße) sollten ungenutzte oder mindergenutzte Flächen für innenstadttypische Nutzungen vorgesehen werden.

3.1.2 Sonstige Innenstadtnutzungen

In der Innenstadt konzentrieren sich auch die wichtigsten Verwaltungseinrichtungen. Zentral im Bereich Marktplatz befindet sich das Rathaus mit weiteren Abteilungen im „Alten Stadthaus“, im Kolpinghaus und im „Klösterchen“.

In unmittelbarer Innenstadtlage befinden sich zudem bedeutsame Schulstandorte wie

- Städt. Engelbert-von-Berg-Gymnasium Lüdenscheider Straße
- St. Angela Gymnasium, Gummersbacher Straße
- Schulzentrum Am Mühlenberg mit Hermann-Voss-Realschule und Konrad-Adenauer Hauptschule
- Anne-Frank-Schule, Förderschule des Oberbergischen Kreises mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung, Ostlandstraße
- Kath. Grundschule St. Nikolaus, Hindenburgstraße
- Kath. Grundschule St. Antonius, Ringstraße sowie
- Berufskolleg Oberberg Ringstraße

Aufgrund der Lage an der Wupper und der historischen Entwicklung bestehen in der Innenstadt auch größere zusammenhängende Gewerbestrukturen, wie das nördlich der Dr. Eugen-Kersting-Straße befindliche Lampenwerk Radium, das seit über 100 Jahren in Wipperfürth ansässig ist. Die aufgegebene Werkshalle an der Wupperstraße – „Alte Drahtzieherei“ – wird seit 2007 als Kultur- und Veranstaltungszentrum genutzt.



Abbildung 13: Veranstaltungshalle Alte Drahtzieherei

Die Drahtzieherei wurde im Rahmen des Städtebauförderungsprogrammes 2002 gefördert und ist inzwischen feste Größe im Veranstaltungssektor Wipperfürths und über die Stadtgrenzen hinaus. Die zum Alleinradweg umgebaute ehemalige Bahntrasse führt unmittelbar an der „Alte Drahtzieherei“ vorbei und bietet somit eine hervorragende Vernetzung mit der Umgebung und Erreichbarkeit auch per Rad.

Wohnnutzungen befinden sich überwiegend in den oberen Stockwerken des Hauptgeschäftsbereiches sowie in den Nebenstraßen (Gartenstraße, Bahnstraße, Schützenstraße, Ringstraße, Gaulstraße). Bedenklich ist jedoch die sich seit einiger Zeit darstellende Entwicklung insbesondere im zentralen Bereich um Untere Straße/ Hochstraße mit vermehrt leerstehenden Obergeschossen. Nach Eigentümer- oder Mieterwechsel bleiben die Wohnungen u.a. aufgrund von unzeitgemäßem Zuschnitt oder schlechtem baulichen Zustand leerstehend. Für Einzelhandelsnutzungen sind die



Abbildung 14: Wohnnutzungen in den Obergeschossen

Verwaltungsstandort

Wichtige Schulstandorte in der Innenstadt

Kultur an der Wupper

Leerstehende Obergeschosse → schleicher Prozess der Verödung der Innenstadt

Obergeschosse ebenfalls unattraktiv (Barrierewirkung Treppe). Hier sind dringend Lösungsmöglichkeiten gefragt, um der drohenden Verödung der Innenstadt entgegen zu wirken.

Dass gerade Wohnfunktion wichtig für eine lebendige Innenstadt ist, hat die Stadt schon früh erkannt. Hervorzuheben sind die in den letzten Jahren an zentraler Stelle entstandenen Wohnprojekte: Im Bereich Ellersecke unter Einbeziehung der alten Stadtmauer in die Freiflächenkonzeption sowie im Bereich Hausmannsplatz. Attraktive innenstadtnahe Wohnbereiche befinden sich auch um den Klosterberg.

Vgl. auch Plan 4:Gebäude- und Flächennutzung.

Neben den bebauten Bereichen bestimmen auch folgende bedeutsame Grün- und Freiflächen den Innenstadtcharakter Wipperfürths:

Im Norden des Untersuchungsgebietes die Wupper, in diesem Bereich entsprechend der historischen Entwicklung überwiegend bebaut. Neben der Freistellung im Bereich Hausmannsplatz ist das Areal zwischen Radiumstraße und Westtangente bereits heute als Grünfläche angelegt. Allerdings wirkt der Bereich ungeordnet sowie verwahrlost und bietet wenig Aufenthaltsqualität - die Wupper ist kaum erlebbar. Das heutige Erscheinungsbild wird der Bedeutung dieser wertvollen Grünfläche am Wupperufer keineswegs gerecht.

Im Nordwesten unmittelbar an den Innenstadtbereich angrenzend besteht das Naherholungs- und Freizeitareal Ohler Wiesen, das zurzeit umgestaltet wird u.a. mit dem Ziel, die Wupper auch in diesen Bereichen wieder innenstadtnah erlebbar zu machen, die bestehenden Freizeit- und Sportanlagen aufzuwerten sowie die wasserwirtschaftliche und wasserökologische Situation zu verbessern (vgl. auch Kap. 4.1).

Im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes liegt der Klosterberg, eine wertvolle Grünoase inmitten der historischen Altstadt. Aufgrund des dichten Bewuchses und abgängigem Mobiliar wirkt die Parkanlage „in die Jahre gekommen“. Die fußläufige Anbindung an die Innenstadt ist unbefriedigend und unzureichend. Die wertvollen Blickbeziehungen auf die Stadtmarken (St. Nikolaus Kirche, Radiumschornstein) sind teilweise verstellt.

Lineare Grünstrukturen bestehen aufgrund der baulichen Entwicklung nur in Teilbereichen entlang der Stadtmauer und dem Graben und sind daher umso erhaltenswerter. Allerdings fehlt hier zum Teil die Zugänglichkeit und Vernetzung mit den übrigen Grünflächen im Stadtgebiet.

Am östlichen Rand befindet sich der Gaulbach, der im Bereich Hausmannsplatz in die Wupper mündet. Der Bachabschnitt ist in Teilbereichen verrohrt (Stursbergs Ecke) und umbaut. Auch hier besteht Potential, den Bachlauf wieder erlebbarer zu gestalten.

Beispiele für attraktives innerstädtisches Wohnen

Wertvolle Grünbereiche mit Aufwertungs- und Vernetzungspotential

3.2 Stadtstruktur und Stadtbild

Das Untersuchungsgebiet ist durch den historischen Stadtgrundriss sowie eine kleinteilige Altstadtbebauung mit noch zahlreich vorhandener Altbau-substanz geprägt. Vereinzelt sind noch Reste der ehemaligen Stadtmauer zu finden (vgl. auch Kap. 2.2).

Hervorzuheben sind die zahlreichen Gassen und Wege, die der Innenstadt ein unverwechselbares Erscheinungsbild verleihen und die Wupper über die Innenstadt hinweg mit dem Klosterberg vernetzen. Allerdings haben diese Gassen oftmals den Charme eines Hinterhofes und sind durch Mülltonnen zugestellt.



Abbildung 15: Hinterhofcharakter

Unverwechselbar sind auch die Sichtachsen auf den Radiumschornstein, Kirchturm St. Nikolaus oder auch der Blick auf die ev. Kirche.

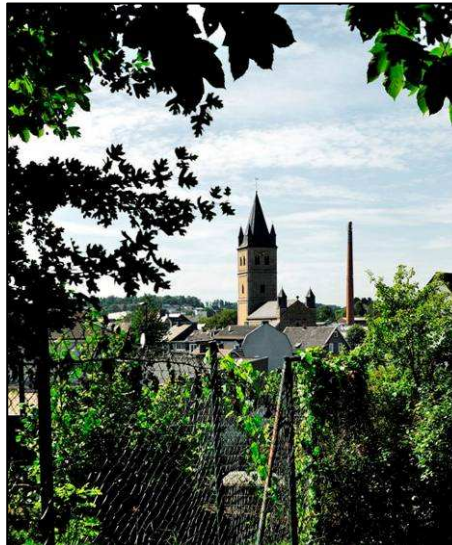


Abbildung 16: Stadtmarken

Wahrzeichen und Stadtmarken

Gassensystem: Unverwechselbares Erscheinungsbild der Altstadt, allerdings oftmals durch Mülltonnen zugestellt

Wertvolle Blickbeziehungen

Stadteingänge

Der Kölner-Tor-Platz definiert heute den Innenstadteingang West. Hier wird die Aufenthaltsqualität stark durch den Verkehr beeinträchtigt und die eigentliche Platzfläche an den Rand gedrängt. Einige Leerstände bestimmen auch hier das Erscheinungsbild.

Der östliche Stadteingang führt über die Gartenstraße mit Sichtmöglichkeiten zur Wupper und Blick auf den Kirchturm St. Nikolaus. Attraktiv ist die westliche Umgebung mit der Neubauung Hausmannsplatz. Im östlichen Teil bestehen allerdings keine innerstädtischen Nutzungen. Neben Wohngebäuden bestimmen hier die ehemaligen baulichen Anlagen des TÜVs, die heute gewerblich nachgenutzt sind (siehe auch Kap. 3.4.2), das Erscheinungsbild.

Bebauung im Untersuchungsgebiet

Die Bebauung im Untersuchungsgebiet stammt aus verschiedenen Epochen und ist unterschiedlich gut erhalten. Im historischen Kern um den Markt ist sie durch eine einheitliche zwei- bis dreigeschossige Bauweise, Traufständigkeit sowie durch attraktive bergische Schieferfassaden geprägt. Teilweise werden bei Modernisierungen und Umgestaltungen die prägenden Gestaltungselemente nicht berücksichtigt oder ausreichend gewürdigt.



Abbildung 17: Ortstypische Schieferfassade, unsensible Gestaltung der Geschäftszone

Die Bausubstanz wirkt zum Teil stark vernachlässigt. Das Absinken der Gestaltqualität der Bebauung ist in einigen Innenstadtbereichen alarmierend.

Denkmalwerte oder -geschützte Gebäude sowie Stadtbild prägende Gebäude in der Altstadt bedürfen dringend einer Grundsanierung. Unsachgemäße Sanierungen sowie Um- und Anbauten tragen zu einem unbefriedigenden Gesamtbild bei.

Auch in den Randbereichen der Innenstadt bestehen – oftmals auch bei jüngeren Bauten – Gestaltungsmängel, die das einheitliche Erscheinungsbild der Innenstadt vermissen lassen.

Trotz attraktivem Stadtgrundriss mit historischen Straßen- und Gassensystem besteht dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung des Stadtbildes.



Abbildung 18: Wipper Passage düster und wenig einladend

Stadteingang West:
Kölner-Tor-Platz

Stadteingang Ost:
Gartenstraße mit Entwicklungspotential

Teilweise ortsuntypische Fassadengestaltung insbesondere im Bereich der Geschäftszone

Erscheinungsbild Plätze und Straßenräume

Das Zentrum der historischen Altstadt bildet der Bereich Marktplatz/ Marktstraße. Der Marktplatz, einst Mittelpunkt städtischen Lebens, dient heute im Wesentlichen als Parkplatz und wird gelegentlich für Veranstaltungen sowie den Wochenmarkt genutzt. Obwohl er einer der wenigen verkehrsberuhigten Bereiche in der Innenstadt ist, bestehen erhebliche Defizite in der Aufenthaltsqualität, die Außengastronomie ist aufgrund der Parkplätze an den Rand gedrängt.



Abbildung 19: Marktplatz

Unmittelbar an den zentralen Bereich um den Marktplatz grenzen die Untere Straße sowie die Hochstraße an. Das Erscheinungsbild wird neben der Dominanz des fließenden und ruhenden Verkehrs durch Sondernutzungen, Werbeträger, Müllgefäße, gestalterisch minderwertige oder uneinheitliche Möblierung erheblich gestört.



Abbildung 20: Verkehr und Reizüberflutung Untere Straße

Als Verknüpfung zwischen Wupper und Innenstadt ist unmittelbar an der Wupper 2002 der Hausmannsplatz entstanden, der als Mehrzweckplatz den Marktplatz entlasten sollte. Durch diese Maßnahme ist die Wupper im bebauten Innenstadtbereich wieder sichtbar und erlebbar. Zudem ist der Bereich um die Pfarrkirche mit eingebunden, so dass eine zusammenhängende Platzfolge entlang der wichtigen Wegeverbindung Wupper (mit der hier bestehenden Alte Drahtzieherei und Alleenradweg) – Innenstadt entstand. Die Zugänglichkeit des Hausmannsplatzes erfolgt von Norden über die Wupperbrücke, die historisch bedingt sehr eng ist und somit die Auffindbarkeit einschränkt.

Marktplatz = Parkplatz

Dominanz des Verkehrs in den Straßenräumen

Wupper ist im Bereich Hausmannsplatz wieder erlebbar

3.3 Verkehrliche Situation

3.3.1 Fließender motorisierter Individualverkehr

Die Hansestadt Wipperfürth verfügt über ein äußeres Ringsystem, welches maßgeblich aus Bundes- und Landesstraßen besteht. Die Innenstadt diente bis zu Beginn der 80er Jahre als Durchfahrtsbereich für den überörtlichen Schwerlastverkehr (B 237). Nach der großen verkehrbaulichen Baumaßnahme der Nordtangente sowie der Umgestaltung der Innenstadt konnte zunächst die Innenstadt vom Schwerlastverkehr und dem Durchgangsverkehr befreit werden. Diese Innenstadtumbaumaßnahme konnte jedoch nur in Teilen als nachhaltige innerstädtische Straße erfolgen, da die Untere Straße zu dieser Zeit noch als Bundesstraße gewidmet war (u.a. Ausbau Hochbord statt Rundbord). Mit der Zeit verlagerte sich der Verkehrsanteil wieder in die Innenstadt zurück. Die Verkehrsuntersuchung November 2007 zeigt, dass die Verkehrsbelastung inzwischen mit ca. 18.000 Kfz/ 24h in der Innenstadt (Untere Straße/ Hochstraße) doppelt so hoch ist wie auf der Nordtangente. Der Anteil an Durchgangsverkehr beträgt ca. 70 Prozent (siehe hierzu Anlage 3: Verkehrsmengen).

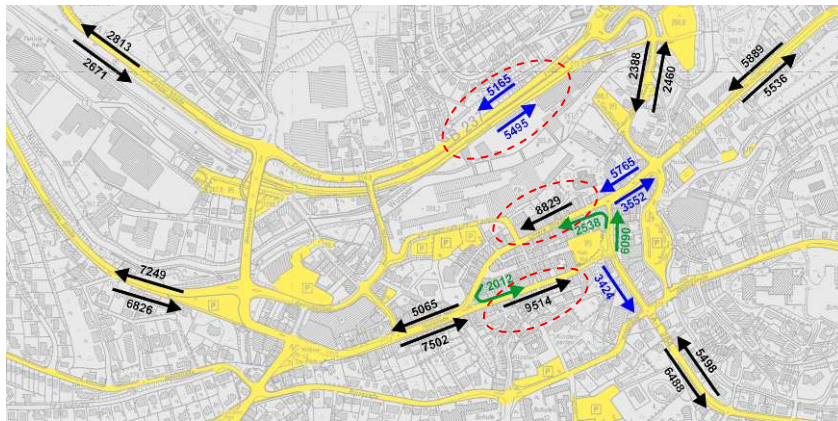
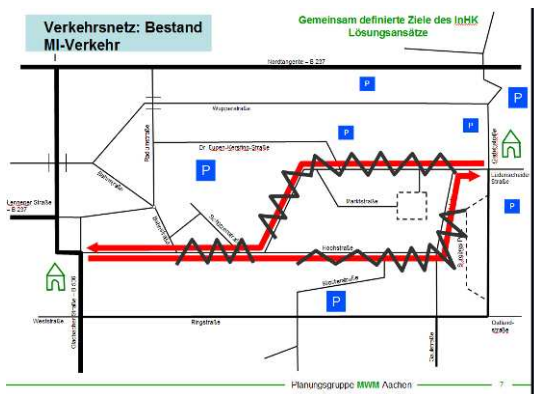


Abbildung 21/22: Verkehrsuntersuchung Innenstadt



Das Ziel der Innenstadtgestaltung war und ist die Entlastung der Innenstadt vom MIV, insbesondere vom Durchgangsverkehr. Innerhalb der o.g. Verkehrsuntersuchung wurden 2009 Vergleichsfahrten durchgeführt. Jeweils wurde zur gleichen Uhrzeit ein bestimmtes Ziel in der Innenstadt angefahren. Dabei fuhr ein Fahrzeug über die Umgehungsstraßen und ein Fahrzeug mitten durch die Innenstadt. Die Untersuchung ergab, dass die Reisezeit über die Umgehungsstraße schneller ist als die durch die Innenstadt. (siehe hierzu Anlage 4 Vergleichsfahrten)

Verkehrserhebung
11/2007

Ca. 18.000 kfz/ 24h
in der Innenstadt

Vergleichsfahrten:
Kürzere Reisezeit über
die Umgehungsstraße
statt durch die Innen-
stadt

Die beschriebene Dominanz der Verkehrsbelastung führt dazu, dass sichere und barrierefreie Querungen nicht möglich sind, aber auch die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt eingeschränkt wird. Die Trennwirkung der Straße verhindert die Vernetzung der Geschäftsbesätze beidseitig der Untere Straße/ Hochstraße. Mit Rücknahme der Verkehrsbelastung ergeben sich Chancen für eine städtebauliche Entwicklung im Sinne einer nachhaltigen und attraktiven Innenstadt.

Innerhalb des Prozesses InHK Wipperfürth wurde als oberstes Ziel des Arbeitskreises die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt beschlossen.

3.3.2 Ruhender motorisierter Individualverkehr

Die Parkraumuntersuchung und -erhebung im November 2007 ergab, dass die Innenstadt von Wipperfürth über ein ausreichendes Parkraumangebot verfügt. Größtenteils liegen die Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Marktplatz (2 bis 5 Gehminuten).

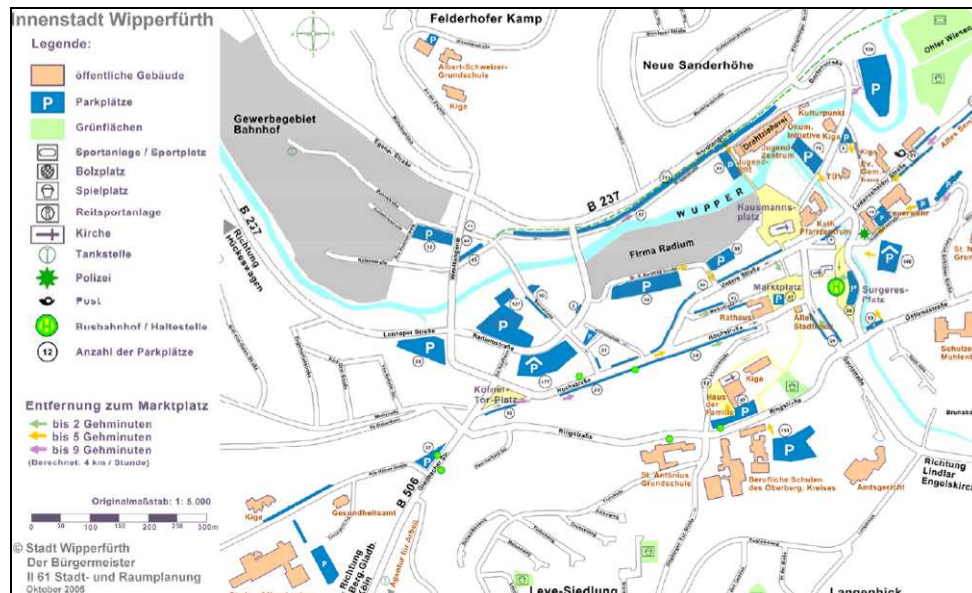


Abbildung 23: Parkplätze in der Innenstadt
Quelle: Hansestadt Wipperfürth 2005

Siehe auch Plan 7

Die Untersuchung zeigte jedoch, dass die heutige Parkraumbewirtschaftung nicht ziel führend ist. Innenstadtnahe Parkplätze werden von Dauerparkern missbraucht, weiter entfernte Parkplätze stehen leer und sind nicht im Bewusstsein der Bürger (z.B. Ohler Wiesen). Diese Fehlnutzung führt dazu, dass das Angebot bei den Kunden und Besuchern als unzureichend angesehen wird. Der daraus resultierende Konflikt besteht darin, dass ein hohes Parkraumangebot in hochwertigen Bereichen wie Marktplatz und Surgères-Platz zur Verfügung steht und die städtebauliche Entwicklung und Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt ist.

Die beschriebene Fehlnutzung der Parkraumbewirtschaftung soll im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes ganzheitlich gelöst werden (vgl. auch 6.3.7). In der Randlage zur Innenstadt sollen Parkplätze für Dauerparker vorgehalten bzw. ausgebaut werden und in den hochwertigen Bereichen für Kunden und Besucher Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden.

Rücknahme der Verkehrsbelastung ergeben Chancen für eine städtebauliche Entwicklung

Oberstes Ziel: Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Ausreichend Parkraum in der Innenstadt

Falsche Parkraumbewirtschaftung

Dauerparker in Randlage, Kurzzeitparkplätze in der Innenstadt

3.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr hat aufgrund des Schulstandortes Wipperfürth eine große Bedeutung. Die Erreichbarkeit aus den umliegenden größeren Städten wird mit acht Buslinien ausreichend sichergestellt. Seit 1996 wird das Busnetz durch einen Bürgerbus, insbesondere für Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, in umliegenden Ortschaften und in der Innenstadt ergänzt.

Derzeit bestehen ein zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) am Surgères-Platz sowie die Haltestellen an der Hoch-, der Ringstraße und dem Dr.-Leo-Zorn-Platz. Die verkehrlichen Defizite der derzeitigen Situation am ZOB lassen sich auf zwei wesentliche Aspekte reduzieren:

- Querung der L 284 (DTV ca. 10.500 Kfz) am Fußgängerüberweg von mehreren hundert Schülern auf dem Weg Busbahnhof - Schule - Bahnhof
- Deutlich unterdimensionierte Warteflächen und zu gering bemessene Fahrgassen am Busbahnhof



Abbildung 24: Heutige Situation am Surgères-Platz

Die Haltestellen entlang der Hochstraße werden durch widerrechtliches Parken blockiert und die Fahrgastwechsel aufgrund fehlender Querungsmöglichkeit erschwert.

Ziel ist es, die Haltestellen innerhalb der Innenstadt zu qualifizieren, ausreichend dimensionierte Warte- und Aufenthaltsbereiche zu schaffen und somit nachhaltig und barrierefrei die Nahmobilität zu fördern. Zur Stärkung der Erreichbarkeit und zur Sicherung des Schulstandortes stellte die Stadt bereits 2008 einen Einplanungsantrag zur Umgestaltung des Busbahnhofes mit ÖPNVG-Mitteln.

Erreichbarkeit Schulstandort

Unterdimensionierte Wartefläche

Fehlende Querung Hochstraße

Einplanungsantrag 2008 gestellt

Linie	Strecke
332	Wipperfürth – Engelskirchen
333	Wipperfürth - Engelskirchen
336	Gummersbach – Remscheid-Lennep
337	Wipperfürth Ahlhausen
338	Wipperfürth Kupferberg-Kreuzberg
426	Bergisch-Gladbach S-Bahnhof
427	Bergisch-Gladbach S-Bahnhof
429	Bergisch-Gladbach S-Bahnhof

Tabelle 3: Busliniennetz der Hansestadt Wipperfürth
Quelle: Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG

3.3.4 Fußgänger

Im historischen Stadtkern der Innenstadt gibt es wenig bis gar keine Aufenthaltsbereiche für Fußgänger, ohne dass parkende Pkws die Nutzung beeinträchtigen und Konflikte verursachen. Die fußläufigen Querbeziehungen, z. B. zwischen ZOB und Marktplatz (Kleinod Nr. 1), Hausmannsplatz und Klosterberg, verursachen Konfliktfälle mit dem MIV. Ebenso fehlen fußläufige Vernetzungen zwischen neu entstandenen Innenstadterweiterungen (z.B. Sanierungsgebiet West - Innenstadt und Ohler Wiesen - Innenstadt). Klare Fußwegebeziehungen sind in der Innenstadt nicht ablesbar. Das historisch gewachsene und in seiner Form im Bergischen Land einmalige Gassensystem vernetzt die Wupper über die Innenstadt hinweg zum Klosterberg. Diese Kleinod Nr. 2 ist teilweise in Vergessenheit geraten und hat in Teilbereichen den Charme eines Hinterhofes. Durch die Attraktivierung und Freistellung der fußläufigen Wegeverbindungen bieten sich Chancen zur Vernetzung aller wichtigen Ziele (Einbindung touristischer Attraktionen und Parkplätze). Des Weiteren wird der Stellenwert des Fußgängers im Stadtverkehr verbessert, u. a. durch ein Leitsystem für Menschen mit Behinderung.

Mobilitätseingeschränkte Personen

Mobilitätseingeschränkte Personen sind heute im Straßenraum der Innenstadt benachteiligt. Zum einen besteht kein einheitliches Leitsystem für Menschen mit Behinderungen, zum anderen bestehen zahlreiche Barrieren und Gefahrenpunkte, wie z.B. Hochborde, enorme Steigungen und Treppen im Bereich der Fußwege, Natursteinpflaster, fehlende barrierefreie Eingänge der Geschäfte und zum Teil auch der öffentlichen Einrichtungen. Hinzu kommt die starke Verkehrsbelastung, so dass die Querung der Straßen in vielen Bereichen erschwert ist (siehe hierzu auch Plan 6 Leitplan für mobilitätseingeschränkte Personen).

Das Steigungsverhältnis in den ortstypischen Gassen ist in vielen Bereichen problematisch und gehört doch zum Charakter dieser Altstadt im Bergischen Land. Hier besteht die Chance, durch klare Ausweisung und Wegführung diese zumindest teilweise auch mobilitätseingeschränkten Personen zugänglich zu machen.

Fußgänger im Konflikt mit dem Pkw

Stellenwert des Fußgängers verbessern

„Leitsystem für Menschen mit Behinderung“

3.3.5 Radfahrer

Im Zuge des Integrierten Handlungskonzepts wird eine generelle Neuordnung des Radverkehrskonzeptes erarbeitet. Derzeit fehlt eine klare Zuordnung des Radverkehrs in der Innenstadt. Insbesondere die klassifizierten Einfallstraßen in die Innenstadt weisen Mängel in puncto Verkehrssicherheit für den Radfahrer auf. Im Zuge der Regionalen 2010 wurde der überregionale Alleenradweg im Bereich der ehemaligen Bahntrasse ausgebaut und die Basisstation des Wasserquintetts errichtet. Die Basisstation soll Touristen die Möglichkeit geben, sich über den Radweg und deren Historie/Landschaftsraum informieren zu können. Der Alleenradweg verläuft von Leverkusen über Wipperfürth nach Marienheide. Er dient somit als verbindendes Element der Region sowie als überregionale Anbindung über Remscheid an den Radweg auf der „Balkantrasse“ in Richtung Rhein.

Die Chance besteht darin, im Rahmen der zukünftigen Stadtentwicklung des InHK Anknüpfungspunkte an den Alleenradweg zu schaffen und die derzeit positiven Impulse, die von dieser überregionalen Verbindung ausgehen, in die Innenstadt hinein zu verlagern. Eine verkehrsberuhigte Innenstadt wird dazu beitragen, dass das Radfahren in der Innenstadt attraktiver und sicherer wird.

Derzeit laufen die Untersuchungen zusammen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Nahmobilität, insbesondere im Bereich der klassifizierten Straßen, realisierbar sind.



Abbildung 25: Basisstation im Bereich Ohler Wiesen
Quelle: Hansestadt Wipperfürth

Neuordnung des Radverkehrs

Alleenradweg - Anknüpfungspunkte

Basisstation

3.4 Städtebauliche Problem- und Neuordnungsbereiche

3.4.1 Neuordnungsbereich Stadteingang West (Bahnstraße)

Mit der Weiterführung der Nordtangente B 237n Richtung Hückeswagen (siehe Kap. 2.5) und dem Bau einer Kreisverkehrsanlage an der K 13 (Egener Straße) wird die Umgehungsstraße attraktiver und leistungsfähiger, um den Durchgangsverkehr aufzunehmen. Zudem wird mit dieser Planung auch der westliche Innenstadteingang neu definiert. Hierdurch entstehen auch hinsichtlich des Einzelhandels Nutzungsmöglichkeiten, die gutachterlich neu zu bewerten sind.

Ausgelöst durch die Freistellung der Flächen des Eisenbahn-Bundesamtes wurde 2007/ 2008 für das Bahnhofsareal und die daran angrenzenden westlichen Bereiche bereits eine Rahmenplanung erstellt, die in einem städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtkonzept Nutzungsaussagen zu den Einzelflächen trifft und als Grundlage für alle weiteren Planungen dienen soll (Rahmenplanung Bahnhof / Egener Straße, Planungsgruppe MWM, 15.02.2008). Ziel dieser Rahmenplanung ist insbesondere die Verknüpfung des Areals mit der Innenstadt und verkehrliche Optimierung z.B. durch eine LKW-Sperrung im Bereich der Bahnstraße. Aufbauend auf dieser Rahmenplanung ist ein Bebauungsplan zu erstellen, der die verkehrliche Anbindung regelt und für die bebauten Bereiche Festsetzungen trifft, die mit den Zielen des InHK und den Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes übereinstimmen. Aufgrund des bestehenden Brückenbauwerks der Westtangente und der räumlichen Distanz wird dieser Bereich immer eine Kernstadt-Randlage darstellen. Hier sind daher keine Nutzungen anzusiedeln, die eine Konkurrenzwirkung zum innerstädtischen Versorgungszentrum auslösen. Das bedeutet für die Festsetzungen des aufzustellenden Bebauungsplanes: Sicherung der bestehenden und genehmigten Einzelhandels- und Gewerbebetriebe mit Regelungen zum Ausschluss weiteren Einzelhandels mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten. Der Aufstellungsbeschluss für das Gesamtareal (BP Nr. 48) wurde bereits im Jahr 1986 gefasst, im Jahr 2007 durch Teilung in 3 Teilbereiche (BP 48.1 – 48.3) erneuert. Der Teilbereich 3 (westlich der geplanten Verlängerung Nordtangente) wurde wiederum in zwei Unterbereiche gegliedert, die Bebauungspläne sind mittlerweile rechtswirksam. Das Bebauungsplanverfahren für die Teilbereiche 1 und 2 (eigentlicher Bahnhofsbereich) wird im Herbst 2012 gestartet.

Planungsziele bauleitplanerisch sichern

3.4.2 Neuordnungsbereich Stadteingang Ost (Garten-/ Ohlstraße)

Aufgrund der hohen Bau- und Nutzungsdichte in der Innenstadt stehen nur noch wenige städtebaulich integrierte Flächen für Innenstadterweiterungen zur Verfügung. Entwicklungsperspektiven bieten neben dem Bereich Bahnstraße / Radiumstraße (siehe oben) insbesondere der Standort Gartenstraße / Ohlstraße.

Die Fläche befindet sich an der Nahtstelle zum Naherholungsareal Ohler Wiesen und der Innenstadt. Heute bestehen hier nicht innenstadtypische Nutzungen wie Gewerbe und Wohnen.

Schon im Rahmen der FNP-Neuaufstellung hat sich die Stadt der besonderen Lage dieses „Filetstücks“ besonnen: Die Fläche stellt eine zentrumsnah gelegene, ausreichend dimensionierte Ansiedlungsfläche für großflächigen Einzelhandel in der Stadtmitte dar, die den Mangel an sonstigen geeigneten innenstadtnahen Flächen mildert. Aufgrund der räumlichen Nähe des Standortes zum Hauptgeschäftsbereich der Untere Straße, der Erschließungsvorteile der Spange Gaulstraße – Nordtangente (B 237) und der Parkplätze Gartenstraße / Ohler Wiesen wurde im Rahmen des Einzelhandelsgutachtens grundsätzlich die Standorteignung für eine Erweiterung des Geschäftszentrums festgestellt. Die Fläche befindet sich daher auch innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches.

Diese Aussagen sind auch heute noch aktuell. Ziel ist es, im Rahmen einer Angebotsplanung das Areal städtebaulich neu zu ordnen und neben Einzelhandelsflächen auch Dienstleistungen und Wohnen anzubieten. Die Fußwegeverbindung zwischen Ohler Wiesen und der Innenstadt ist in diesem Zuge aufzuwerten und zu stärken.

3.4.3 Aufwertungsbereich Gassensystem

Das historisch gewachsene und in seiner Form im Bergischen Land einmalige Gassensystem vernetzt die Wupper über die Innenstadt hinweg zum Klosterberg. Dieses Kleinod ist teilweise in Vergessenheit geraten und hat den Charme eines Hinterhofes.

Durch die Attraktivierung und Freistellung der fußläufigen Wegeverbindungen bieten sich Chancen zur Vernetzung aller wichtigen Ziele (Einbindung touristischer Attraktionen und Parkplätze). Des Weiteren wird der Stellenwert des Fußgängers im Stadtverkehr verbessert, u. a. durch ein Leitsystem für Menschen mit Behinderung. Neben punktuellen Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum sind insbesondere Gestaltungsregeln mit den Bewohnern zu erstellen, die den Charme der Gassen wieder in den Vordergrund stellen



Abbildung 26: Gassen mit Treppen

„Filetstück“ in der
Innenstadt

Einmaliges Gassen-
system

Vernetzung aller wich-
tigen Ziele

4. SCHWERPUNKTE DER INNENSTADTENTWICKLUNG

4.1 Bisherige Maßnahmen und Planungen im Stadtkern

Im Jahr 1973 wurde vom Rat der Stadt Wipperfürth das Sanierungsgebiet West förmlich festgelegt, welches funktional zur Innenstadt gehört, aber außerhalb des historischen Altstadtkernel (Denkmalbereich) liegt. Aufgabe der Sanierung der westlichen Innenstadt war es, die starken Spannungen innerhalb der verschiedenen Funktionen und baulichen Strukturen zu lösen und Raum zu schaffen für fehlende Einrichtungen im Dienstleistungssektor und für die Stärkung der innerstädtischen Versorgungs- und Wohnfunktion. Dabei stand neben der Entlastung der historischen Innenstadt durch Ausweitung innerstädtischer Nutzungen die Behebung struktureller und funktionaler Mängel im Vordergrund. Das Sanierungsgebiet wurde durch drei Bebauungspläne Anfang der 80er Jahre in verschiedenen Stufen entwickelt und aufgewertet. Dabei bildet der Bau der Wipper-Passage den wesentlichen Schwerpunkt, welche neben kleineren Ladenlokalen auch einen Vollsortimenter (toom, ehem. Globus) und einen Discounter (Aldi) beinhaltet. Im Zuge des Baus der Wipper-Passage wurde auch eine Tiefgarage umgesetzt, welche als Parkmöglichkeit für den gesamten westlichen Innenstadtbereich dient. Ende der 90er Jahre entschied sich der Discounter dann zu einer Betriebsverlagerung und gab die Flächen in der Passage auf. Unmittelbar angrenzend, nördlich der Radiumstraße (ebenfalls im Sanierungsgebiet), wurde auf einer Freifläche ein neuer Markt mit eigener Parkplatzanlage errichtet. Die ehemaligen Flächen des Discounters in der Passage wurden von dem Vollsortimenter mit übernommen.

Sanierungsgebiet
West

Der Rat der Stadt Wipperfürth hat 1986 für den Altstadtkernel des ehemals ummauerten Grenzbereichs einschließlich der Reste der in der Topographie noch erkennbaren Wall- und Grabenanlagen eine Denkmalbereichssatzung festgelegt. Somit sind seitdem alle Maßnahmen, die das Erscheinungsbild oder den Stadtgrundriss betreffen (z. B. Anstricharbeiten, Erneuerung oder Reparatur der Dacheindeckung oder der Fassade, Austausch von Fenstern, Änderungen der Grundstückseinfriedung, Errichtung eines Vordaches u.a.), mit der Unteren Denkmalbehörde in Form einer denkmalrechtlichen Erlaubnis abzustimmen.

Denkmalbereichssat-
zung

Zwischen Juli 1987 und November 1988 wurde der Neumarkt (heute Surgères-Platz) als Zentraler Omnibusbahnhof mit Fördermitteln aus dem GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) erweitert. Wesentliche Inhalte der Umgestaltung waren die Anlage von zusätzlichen Haltestellen und von gesicherten Aufstellflächen für die Fahrgäste im Bereich der Haltestellen sowie eine sichere Führung der Fußgänger, insbesondere der Schüler, durch die Anlage eines Fußgängerüberweges zur Querung der L 284 und den Bau einer Fußgängerbrücke über den Gaulbach. Ziel war damals, die Verkehrssicherheit für die Fußgänger zu verbessern, insbesondere für den Schülerverkehr. Diese Maßnahme wurde durch bauliche Maßnahmen in der Ostland-, Louise-Schröder- und Hindenburgstraße im Rahmen von Schulwegssicherungsmaßnahmen flankierend unterstützt.

Zentraler Omnibus-
bahnhof

4. Schwerpunkte der Innenstadtentwicklung

Neben dem Sanierungsgebiet West gab es in den 80er Jahren vor allem auch verkehrstechnische Maßnahmen in der Innenstadt. So wurde Mitte der 80er Jahre die Marktstraße ausgebaut und in diesem Zusammenhang verkehrsberuhigt.

1987 bis 1989 fand im Rahmen Stadterneuerungsmaßnahmen die Verkehrsberuhigung der Untere Straße und Hochstraße sowie der Klosterstraße statt, welche zum damaligen Zeitpunkt noch als Bundesstraße klassifiziert waren. Ziel des Umbaus war die Erhöhung der Sicherheit insbesondere für die Fußgänger, die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und der gefahrenen Geschwindigkeiten und die Wiedergewinnung eines attraktiven Aufenthaltsraums. Dafür wurden die Fahrspurbreiten verringert, die Gehwege verbreitert, die Überquerungsbereiche umgestaltet, die Oberflächen gepflastert sowie die Anfangs- und Endbereiche räumlich gestaltet.

Der Anfang der 90er Jahre stand unter dem Schwerpunkt „Stadterneuerung Innenstadt“. Dafür wurde vom Rat der Stadt Wipperfürth 1990 das „Sanierungsgebiet Innenstadt“ förmlich festgelegt. In dieser Zeit wurden neue Fußgängerbeziehungen erschlossen, indem neben der evangelischen Kirche ein Durchstich vom Marktplatz zum Surgères Platz gebaut und die Bankengasse neu gestaltet wurde.

Zudem wurde für den Umbau des Marktplatzes ein Antrag auf Städtebauförderung gestellt, der auch positiv beschieden wurde. Allerdings wurden die Planungen letztlich nicht umgesetzt, sondern stattdessen die Fördermittel umgewandelt und dafür Teile der Gaulstraße (zwischen Marktplatz bis Kreuzung Ringstraße), ein Kreisverkehr an der Flurstraße sowie angrenzende Flächen des Marktplatzes ausgebaut. Ein ursprünglich bereits geplanter Ausbau der kleinen Straße „An der Stursbergs-Ecke“ wurde leider nicht umgesetzt.

Im Jahr 2001 wurde ein Teilbereich aus dem bestehenden Sanierungsgebiet Innenstadt herausgebildet. In dem neuen Teilbereich „Wupper – Innenstadt – Radium“ wurden durch einen Bebauungsplan die entsprechenden Sanierungsmaßnahmen umgesetzt. Vorausgegangen war ein städtebaulicher Wettbewerb. Es handelte sich dabei im Wesentlichen um Flächen, die ursprünglich von der Firma Radium genutzt wurden und zuletzt als öffentliche Parkplatzflächen Verwendung fanden. Durch das Freiwerden der Betriebsflächen war es möglich, die Innenstadt wieder an die Wupper heranzuführen. Unmittelbar an der Wupper ist ein öffentlicher Platz angelegt worden (Hausmannsplatz), der als Mehrzweckplatz den Marktplatz entlasten sollte. Außerdem sind im Geltungsbereich Mischgebietsflächen, Wohnbauflächen und Gemeinbedarfsflächen ausgewiesen worden. So findet in diesem Bereich eine Durchmischung von Wohnen, nicht störendem Gewerbe, Dienstleistungen und Gemeinbedarfseinrichtungen statt. Als größter Erfolg ist allerdings anzusehen, dass die Wupper im bebauten Innenstadtbereich wieder sichtbar und erlebbar gemacht wurde. Vorher war sie auf der gesamten Länge abgeschottet gewesen. Auch die Pfarrkirche ist durch die Maßnahmen wieder freier zugänglich. Sie ist somit wieder mehr ins Zentrum des Geschehens gestellt worden. Die Bereiche um und vor der Kirche waren stark vom ruhenden Verkehr belastet. Dieser Bereich wurde in diesem Zuge autofrei umgewandelt. Auf der dem Hausmannsplatz ge-

Umbau der Marktstraße

Verkehrsberuhigung Untere Straße und Hochstraße sowie Klosterstraße

Sanierungsgebiet Innenstadt

Sanierungsgebiet Innenstadt Teilbereich „Wupper – Innenstadt – Radium“

4. Schwerpunkte der Innenstadtentwicklung

genüber liegenden Wupperseite wurde durch die Bürgerstiftung „Wir Wipperfürther“ die „Alte Drahtzieherei“, welche ursprünglich von der Firma Radium zur Herstellung von Glühfäden aus Wolfram genutzt wurde, zu einem Kultur- und Veranstaltungszentrum ausgebaut. Hierfür hat die Stadt Förderung durch das Städtebauförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalens und des Programms „Initiative ergreifen“ der Landesregierung erhalten.

Das Bestreben, die Wupper innenstadtnah erlebbar zu machen, zieht sich dann auch im angrenzenden Sanierungserweiterungsgebiet „Wupper – Innenstadt“ (Teilbereich Ohler Wiesen) von 2008 weiter. Dieser neue Teilbereich umfasst die Ohler Wiesen zwischen Nordtangente und Lüdenscheider Straße, die nördliche Bebauung entlang der Lüdenscheider Straße, die Freizeit- und Sportanlagen sowie die Ufer- und Auenbereiche der Wupper. Allerdings waren die als Freizeit- und Sportanlagen angelegten Flächen in der Erfüllung ihrer Aufgaben durch mangelnde Erschließung und Zugänglichkeiten, Einsehbarkeit und Sicherheit erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus stellt der Bereich am Wupperbogen ein ökologisches Areal dar, das in der Vergangenheit durch menschliche Nutzungen zusehends eingeschränkt wurde. Daher war eines der Ziele die Verbesserung der wasserwirtschaftlichen und wasserökologischen Situation im Sinne der Wasserrahmenrichtlinien, insbesondere die Entschärfung der Hochwassersituation, welches inzwischen auch umgesetzt wurde.

Im Rahmen der Regionale 2010 hat sich die Hansestadt Wipperfürth zusammen mit den Nachbarkommunen Hückeswagen, Marienheide und Radevormwald sowie mit Unterstützung des Wupperverbandes und des Oberbergischen Kreises zum „Wasserquintett“ zusammengeschlossen. Ziel ist es, das Zukunftsbild der einzigartigen Talsperrenlandschaft zu gestalten und die Region dabei als attraktiven Lebens-, Arbeits-, Erholungs-, Freizeit- und Naturraum zu sichern und weiterzuentwickeln. Die fünf Talsperren im Projektgebiet haben dem Wasserquintett seinen Namen gegeben. Leitprojekt des Wasserquintetts ist der Bahntrassenradweg auf der ehemaligen Bahntrasse der Wippertalbahn. Die Maßnahme ist in das landesweite Radwegenetz sowie in das Regionale 2010-Projekt „Rad-Region-Rheinland“ eingebunden. Er verbindet Marienheide, Wipperfürth und Hückeswagen miteinander und hat in Bergisch Born einen Anschluss an die „Balkantrasse“ zwischen Remscheid und Leverkusen und bietet dadurch sowohl für Menschen aus der Region als auch für Besucher von Außerhalb große Potentiale. Dieser Radweg führt auch durch die oben beschriebenen Ohler Wiesen und erschließt auf diesem Wege das Erholungs- und Freizeitareal noch zusätzlich. Herzstück der Ohler Wiesen wird die „Touristische Basisstation Wasserquintett“: Hier können sich Besuchergruppen treffen und über die Region informieren, ihre Tour durch die Region starten oder Rastmachen und auch Sport- und Spielgeräte ausleihen. Auch Angebote des außerschulischen Lernens wird es hier geben. Die Basisstation wird in den Bahndamm hineingebaut. Radfahrer fahren also über Teile der Basisstation hinweg und können ebenerdig die Ausstellungsräume erreichen. Eine Aussichtsterrasse bietet einen fantastischen Überblick über die naturnah gestaltete Wupperaue.

**Sanierungsgebiet
Wupper - Innenstadt
Teilbereich Ohler Wiesen**

Regionale 2010

Wasserquintett

**Bahntrassenradweg
auf der ehemaligen
Bahntrasse der Wippertalbahn**

4. Schwerpunkte der Innenstadtentwicklung

Den Gegenpol zu den Ohler Wiesen, die durch Sport und aktive Freizeitangebote geprägt sind, bildet der Klosterberg. Dieser hat mit dem ehemaligen Franziskanerkloster einen hohen historischen Wert und auch als Grünraum einen großen Erholungswert. Hier soll ein ruhiger, nachhaltig gestalteter Erholungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Der Förderantrag für die Städtebauförderung wurde 2009 gestellt, ein Zuwendungsbescheid ist zugesagt mit einem Förderzeitraum 2013 - 2014.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes wurde 2005 die GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH mit der Erarbeitung eines ökonomisch und städtebaulich orientierten Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Wipperfürth beauftragt. In diesem Konzept sind Aussagen über das künftig zu erwartende Kaufkraftpotential nach Sortimenten, die anzustrebende Ausstattung mit Einzelhandelsflächen, sinnvolle Veränderungen bzw. Ergänzungen der Sortimente und der Standorte getroffen worden. Ergebnisse dieses Konzeptes führten zur Ausweisung des zentralen Versorgungsbereiches im neuen Flächennutzungsplan, der im Jahr 2007 Rechtskraft erlangt hat. Ebenfalls vom Rat verabschiedet wurde darauf resultierend die Wipperfürther Sortimentliste, welche ebenfalls zur Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt erstellt wurde. Dieses Einzelhandelskonzept weist Handlungsbedarf und Defizite für die Wipperfürther Innenstadt auf (siehe auch Kap. 3.1.1.)

Umgestaltung Klosterberg

Einzelhandelskonzept

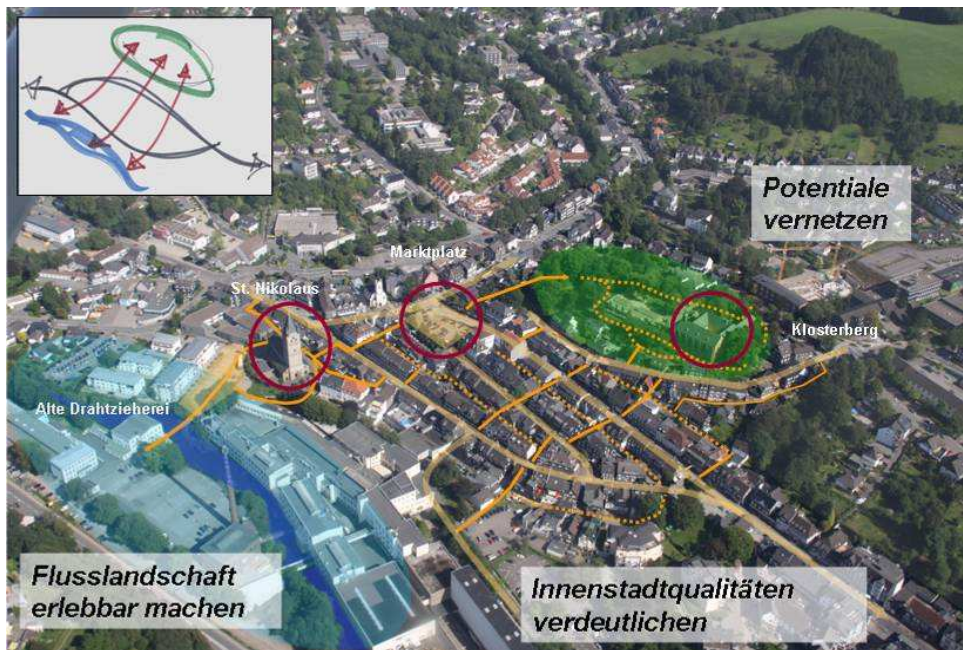


Abbildung 28: Schematische Darstellung Räume der Innenstadt: Stadt, Land, Fluss

Heruntergebrochen auf die Handlungsebene bedeutet dies:

Stadtstruktur / Stadtbild:

- Neuordnung / Nutzung der Potentiale für Innenstadterweiterung
- Aufwertung und Vernetzung der Grünstrukturen
- Wiederherstellung der Aufenthaltsqualität insbesondere
- Aufwertung der öffentlichen Straßen- und Platzräume und des Gasensystems
- Erhalt und Reaktivierung der erhaltenswerten Bausubstanz

Einzelhandel:

- Stärkung und Attraktivierung der Einkaufsstadt
- Frühzeitiges Eingreifen und Aufhalten des Trading-Down-Prozesses
- Stärkung des Branchenmixes

Wohnen:

- Sichern und Schaffen von Wohnraum für Jung und Alt in der Innenstadt
- Aktivierung der Obergeschossnutzung
- Nachhaltige Sanierung der Bausubstanz

Stadt, Land, Fluss -
Verknüpfung von Stadt
und Landschaftsraum

Mobilität:

- Stärkung Umweltverbund
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt
- Verbesserung des Stellenwerts Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt
- Neuordnung des Parkraums

Aktivierung / Beteiligung:

- Übergreifende Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure
- Fortführung der bewährten Beteiligungsprozesse

5. HANDLUNGSKONZEPT

5.1 Verkehrskonzept

Die Problematik im heutigen Verkehrsnetz von Wipperfürth besteht darin, dass die Innenstadt aufgrund ihres überdimensionierten Querschnittausbaus und deren Gestaltung stark vom Durchgangsverkehr frequentiert wird.

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass die in den 80er Jahren gebaute Umgehungsstraße nicht ausreichend angenommen wird. Die Verkehrsuntersuchung ergab, dass der DTV in der Innenstadt mit ca. 18.000 Kfz/24h fast doppelt so hoch ist wie auf der Umgehungsstraße. Der Durchgangsverkehr beträgt hiervon 70%. (vgl. Kap 3.3.1)

In den vorangegangenen Jahren wurde eine intensive Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, um das Bewusstsein der Bürger auf dieses sensible Thema „Verkehr“ vorzubereiten und gemeinsam Lösungsansätze zu finden.

Hierzu gehörten:

- Vergleichsfahrten
- Verkehrserhebungen (Knotenstrom-/ Querschnittszählungen)
- Videoaufzeichnungen
- Stadtpaziergänge in alten Altersgruppen

Als Ergebnis dieser Arbeitsphase des Arbeitskreises InHK wurde als oberstes Ziel die Reduzierung des Durchgangsverkehrs unter Beibehaltung der Erreichbarkeit der Innenstadt herausgearbeitet und beschlossen. Die Verkehrsbelastung in der Innenstadt ist so hoch, dass die städtebauliche Entwicklung nur eingeschränkt möglich ist.

Innerhalb des Prozesses wurden mehrere Varianten entwickelt, vorgestellt und nach Vor-/ Nachteilen diskutiert. Die sog. Variante 3 ist nach Meinung aller Beteiligten die wirksamste und nachhaltigste Lösung, die Innenstadt nachhaltig verkehrszuberuhigen und erlebbar zu machen.

Die beschlossene Variante 3 (vgl. Anlage 8) verhindert, dass unnötige Verkehre durch die Innenstadt von Ost nach West durchfahren und sichert zugleich über die sog. Ost- und Westschlaufe die Erreichbarkeit aller Ziele in der Innenstadt.

Zur Stärkung des Umweltverbundes wurde beschlossen, dass der ÖPNV weiterhin durch die Stadt fahren soll und die Haltestellen verbessert werden.

Das äußere Haupterschließungsstraßennetz Gladbacher Straße B 506, Westtangente, Nordtangente B 237, Gaulstraße/ Surgères Platz und die Ringstraße wird in der Leistungsfähigkeit gestärkt und übernimmt die nicht innerstädtischen Verkehrsbeziehungen (Durchgangsverkehr, Schwerlastverkehr).

Zur Umsetzung dieses Konzeptes wird der Abschnitt Hochstraße zwischen Bahnstraße und Schützenstraße für den MIV gesperrt und für den Umweltverbund (Bus, Rad, Fußgänger) freigegeben.

Dieser Abschnitt der Hochstraße bildet die Schnittstelle zwischen der Innenstadt und dem in den 80er Jahren entstandenen Sanierungsgebiet West und zeigt heute die ersten städtebaulichen Defizite auf: Erste An-

Hoher Anteil Durchgangsverkehr beeinträchtigt Aufenthaltsqualität und Entwicklungsmöglichkeiten

Ziel: Reduzierung des Durchgangsverkehrs unter Beibehaltung der Erreichbarkeiten

Beschluss der Variante 3 mit West- und Ostschlaufe

zeichen von Trading-Down-Effekt und keine Aufenthaltsqualität zeigen, dass auch daher gerade der Bereich als Bindeglied zu stärken und aufzuwerten ist.

Ziel ist es, eine zentrale Haltestelle Innenstadt in Insellage mit großzügigen Aufenthalts- und Sondernutzungsflächen einzurichten.

Die Schlaufe Ost verläuft über die Untere Straße/ Hochstraße und fließt über die Gaulstraße ab. Die Erreichbarkeit des Marktplatzes ist über die Untere Straße/ Hochstraße gewährleistet.

Zur Stärkung der Vernetzung zwischen ZOB und Marktplatz wird im Bereich der fußläufigen Wegeverbindung (Ev. Kirche) der Straßenraum für den MIV ebenfalls gesperrt und für den Umweltverbund freigegeben.

Der Abschnitt Untere Straße im Bereich Knotenpunkt Lüdenscheider Straße wird nach Realisierung deutlich weniger vom Verkehr belastet, so dass sich hier städtebaulich Perspektiven ergeben werden.

Der Marktplatz wird aus der Untere Straße kommend neu erschlossen. Die Bankengasse, welche in der klaren und wichtigen Wegeverbindung Wupper – Innenstadt – Klosterberg liegt, wird Fußgängerzone. Die Zufahrt des Marktplatzes erfolgt zukünftig über die Straße am Marktplatz und wie bisher über die Marktstraße.

Die westliche Schlaufe umfasst im Bereich Kölner-Tor-Platz die Hochstraße, Bahnstraße und Radiumstraße. Hierdurch wird die Erreichbarkeit des Aldi, des tooms sowie der Parkplatzanlage Dr. Eugen-Kersting-Straße gewährleistet. Um den ohnehin teilweise abgehangenen Geschäftsbesatz zu stärken, wird die Bahnstraße durch geringfügige Umbaumaßnahmen zum Einrichtungsverkehr ausgebaut.

Das äußere Hauptschließungsnetz der Bundesstraßen wird durch klare Betonung der Hauptverkehrsbeziehungen unter Rücknahme von kreuzenden Fahrbeziehungen gestärkt. Das bedeutet zum Beispiel, dass von der Lenneper Straße kommend zukünftig nur noch der Bus gerade am Kölner-Tor-Platz in die Innenstadt fahren darf.

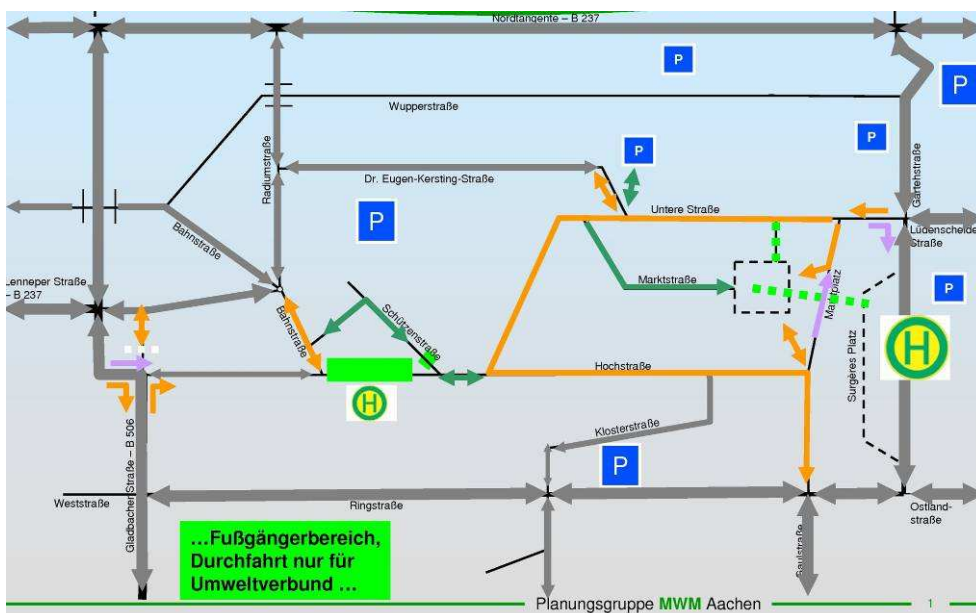


Abbildung 29: Verkehrskonzept

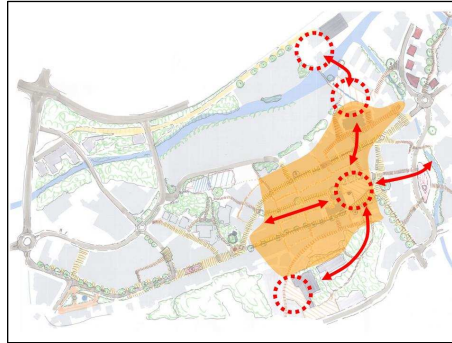
Planungsgruppe MWM

5.2 Städtebauliches Konzept

Abgeleitet aus der Mängel-Chancen-Analyse sind unter dem Oberbegriff **Stadt-Land-Fluss** die Ziele für die künftige Innenstadtentwicklung

- Innenstadtqualitäten verdeutlichen
- Potentiale vernetzen
- Flusslandschaft erlebbar machen

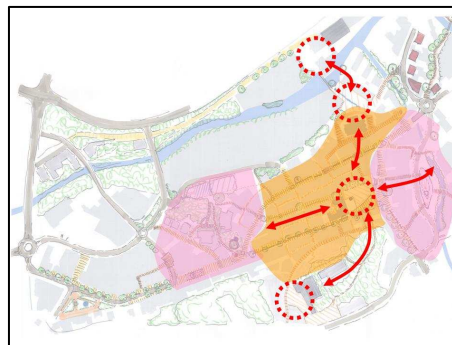
In der Keimzelle der Innenstadt sind die hier vorhandenen Potentiale zu erhalten, aufzuwerten und miteinander zu vernetzen. Die Leitidee Stadt-Land-Fluss soll hier ganz konkret ablesbar gemacht werden in der Vernetzung der wichtigen Stadträume Klosterberg – Markt – Hausmannsplatz – Wupper. In Ost-West-Richtung sind die Platzabfolgen Surgères-Platz – Markt – Ellersecke herauszuarbeiten.



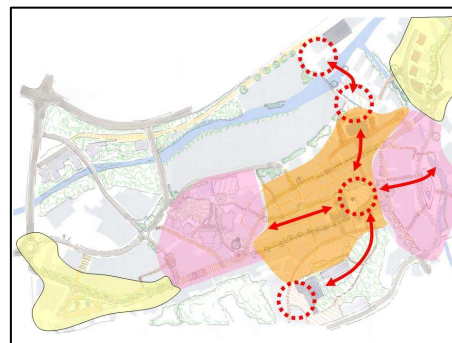
Die Wiederherstellung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Straßen- und Platzräume und des Gassensystems sowie Erhalt und Reaktivierung der erhaltenswerten Bausubstanz haben in diesem zentralsten Bereich ebenso oberste Priorität.

Dies gilt in abgestufter Form auch für die unmittelbar westlich und östlich angrenzenden Bereiche.

Angesichts der aufgezeigten Probleme der Innenstadt sind Maßnahmen zur Stärkung der Einzelhandelsfunktion sowie Attraktivierung und Reaktivierung der Wohnnutzung auf diesen gesamten Innenbereich zu konzentrieren.



Gerade der Eingangsbereich West im Bereich Kölner-Tor-Platz weist bereits heute erste Anzeichen des Trading-Down-Prozesses auf. Das Erscheinungsbild wird seiner Bedeutung als wichtiger Auftakt zur historischen Altstadt nicht gerecht. Im Einklang mit den aus dem Verkehrskonzept entwickelten Maßnahmen im Straßenraum sind sowohl die Aufenthaltsqualität im Bereich der öffentlichen Flächen als auch das Erscheinungsbild der Gebäude zu verbessern. Maßnahmen zur Reaktivierung der Einzelhandelsfunktion sind hier ebenso elementar.



Aufwertung der öffentlichen Straßen- und Platzräume und des Gassensystems

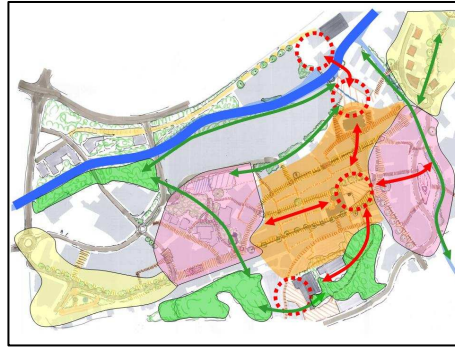
Erhalt und Reaktivierung der erhaltenswerten Bausubstanz

Stärkung und Attraktivierung der Einkaufsstadt

Schaffen von Wohnraum für Jung und Alt

Der östliche Eingangsbereich (siehe Kap. 3.4.2) befindet sich an der Nahtstelle zum Naherholungsareal Ohler Wiesen und der Innenstadt. Heute bestehen hier allerdings keine innerstädtischen Nutzungen. Neben Wohngebäuden bestimmen die ehemaligen baulichen Anlagen des TÜVs, die heute gewerblich nachgenutzt sind, das Erscheinungsbild. Aufgrund dieser Ausgangssituation und der Lage bietet der Bereich wertvolle Potentiale für eine integrierte Innenstadterweiterung und ist unter Beachtung der Stadtentwicklungsziele neu zu gestalten.

Die Grünstrukturen im Innenstadtbereich sind aufzuwerten und miteinander zu vernetzen. Schwerpunkte bilden der Klosterberg, der Schützengraben, das Wupperufer und der Bereich um den Gaulbach. Die Vernetzung der Grünstrukturen kann auch kleinräumig durch Baumpflanzungen im Straßenraum erfolgen. Die Zugänglichkeit der Grünräume (insbesondere Klosterberg und Wupper) ist zu verbessern.



Neuordnung / Nutzung der Potentiale zur Innenstadterweiterung

Aufwertung und Vernetzung der Grünstrukturen



Abbildung 30: Erstes städtebauliches Konzept

Siehe auch Plan 8

6. MASSNAHMEN

6.1 Handlungsfeld Stadtstruktur und Stadtbildpflege

6.1.1 Vertiefende Stadtbildanalyse als Beratungsgrundlage

Wesentliches Ziel der aktuellen Stadtentwicklung ist, die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Straßen und Plätzen wieder deutlich zu erhöhen. Ein voller Erfolg ist aber nur dann gegeben, wenn die Innenstadt in ihrer Gesamtheit als „attraktive Wohnstube“ erhalten bleibt und auch für die Zukunft Stadtbildstörungen im privaten Bereich durch unpassende Fassaden oder störende Werbung vermieden werden.

Als Vorbereitung und Grundlage für die mit den Eigentümern durchzuführende Beratungsgespräche und für das Fassadenverbesserungsprogramm (siehe Kap. 6.1.2) ist daher eine Stadtbildanalyse zu erstellen.

Ziel ist es, allgemein gültige Gliederungselemente, Baumassenproportionen, Materialverwendungen und ihren positiven und Stadtbild prägenden oder negativen Wert herauszuarbeiten. Richtunggebend sind hierbei auch die festgestellten Gestaltungsmängel, Maßstabsbrüche und Stadtbild fremde Störelemente.

6.1.2 Fassadenverbesserungsprogramm

Ein attraktives Stadtbild entfaltet Anziehungskraft, ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, aber auch ein Heimat stiftendes Element für seine Bürger. Gerade weil diese Qualität nicht erzwungen werden kann, ist neben der Gestaltung des öffentlichen Raumes (Straßen, Plätze) ein positives Erscheinungsbild der Straßen begleitenden Einzelgebäude von wesentlicher Bedeutung für den Gesamteindruck und kann durch gut realisierte Fassaden erheblich verbessert werden.

Aus Erfahrungen mit Gestaltungssatzungen wurde klar, dass Regeln und Verbote zwar Schadensbegrenzung für die Zukunft bewirken können, gute realisierte Beispiele vor Ort oft jedoch erst eine spürbare Aufwertung in Gang setzen.

Zunächst werden die Hausbesitzer über das Beratungsangebot, das die Stadt oder ein privater Sponsor (z.B. eine örtliche Bank) finanziert, angefragt, an ihren Straßen begleitenden Gebäudefassaden Verbesserungen vorzunehmen. Die beteiligten „Hausfassaden“ können dann an einem Wettbewerb teilnehmen. Dann winkt neben umfangreichen Unterstützungsmaßnahmen hinsichtlich Planung und Finanzierung auch eine Prämie.

Das hier vorgeschlagene Modell zur Fassadenverbesserung durch kostenlose Beratung und Prämierung guter Beispiele wurde bereits in anderen Städten erfolgreich angewandt. Bausteine bei der Projektdurchführung sind:

- Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (Anstoßwirkung durch Stadt)
- Einladung von Eigentümern und Geschäftsinhabern, Architekten, Banken und Verbänden zu einer Auftaktveranstaltung über die Zielsetzungen des Fassadenverbesserungsprogramms im Rahmen der Stadtsanierung

Ortstypische Gestaltungselemente herausarbeiten

Attraktives Stadtbild = Wirtschaftsfaktor

Beratungsangebot für Eigentümer

- Beratung von Umgestaltungsinteressierten durch entsprechendes Erstgespräch und ggf. spätere Ausarbeitung von Vorher-/ Nachherdarstellungen auf der Basis der Fassadenabwicklungen in Kooperation mit örtliche/ regionale Architekten
- Auslobung eines evtl. mehrjährigen Fassadenwettbewerbes unter Einbindung eines privaten Sponsors (z.B. örtliche Bank) zur Finanzierung der Auslobungsdotierung
- Bauausführung durch örtliche/ regionale Architekten, evtl. mit Fördermitteleinsatz¹⁶
- Prämierung durchgeführter Fassadenverbesserungen

6.1.3 Wohnen in der Innenstadt

Zum Erhalt und zur Sicherung einer lebendigen Innenstadt gehören nicht nur die Förderung des Einzelhandels und die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum. Lebendige Innenstadt bedeutet vor allem eine Mischung verschiedener Nutzungen und deren verträgliches Miteinander. Ein besonderes Augenmerk gilt hierbei dem innerstädtischen Wohnen. Angesichts der vermehrt auftretenden Leerstände in den oberen Stockwerken der Ladenlokale (siehe auch Kap. 3.1) ist hier dringender Handlungsbedarf gegeben, um eine Verödung des Stadtteils zu vermeiden.

Durch die „Aktivierung“ der Wohnnutzung in der Innenstadt können somit Leerstände vermieden werden, vorhandene Infrastrukturen genutzt und Verkehrsverminderung nach dem Grundsatz „Stadt der kurzen Wege“ umgesetzt werden. Zudem bedeutet ein gewisser Anteil an Wohnraum in der Innenstadt gerade nach Ladenschluss keine Entleerung des Stadtteils.

Wohnen in der Innenstadt bietet dabei einerseits älteren und mobilitätseingeschränkten Personen viele Vorteile (Nähe zum Einkaufen, zu Kultur und Dienstleistungen, Ärzten). Die Innenstadt Wipperfürths ist als Wohnstandort bedingt durch die Lage zu wertvollen Grünräumen (Klosterberg, Wupper, Ohler Wiesen) und dem umfassenden Schul- und Betreuungsangebot gerade auch für Familien reizvoll.

In der Altstadt sind dabei Lösungswege gefragt, die weitestgehend den Stadtgrundriss wahren, behutsam mit der historischen Substanz umgehen und trotzdem die Anforderungen einer modernen, zeitgemäßen und nachhaltigen Entwicklung erfüllen. Alle Modernisierungsmaßnahmen sollten dabei die Ziele einer energetischen Sanierung berücksichtigen, um zukunftssichere Nutzungs- und Verwertungsperspektiven zu eröffnen.

Als Positivbeispiel ist die zurzeit geplante Hotelnutzung im Bereich „Haus am Markt“ zu nennen (siehe Abbildung 31). Hier wird unter Wahrung der historischen Bausubstanz eine innenstadtrelevante nachhaltige Nutzung etabliert, der maßstäbliche Anbau dient der barrierefreien Erschließung. Ein weiteres Positivbeispiel (Wohngebäude Hochstraße Nr. 51) wird zurzeit in der Hochstraße geplant. Siehe hierzu auch Anlage 6: Sonstige / Ergänzende Maßnahmen.

**Lebendige Innenstadt
= Mischung unterschiedlicher Nutzungen**

Wohnen in der Innenstadt aktivieren

¹⁶ Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008, Pkt. 11.2 Abs. 1

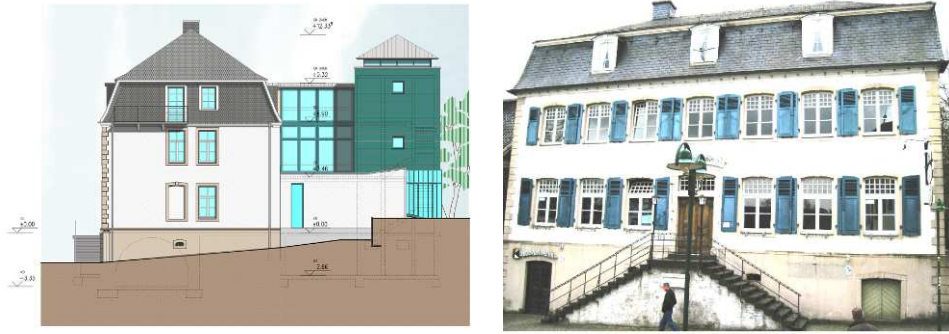


Abbildung 31: Beispiel für innerstädtische Nutzungen, hier Hotelnutzung

Quelle: Vorabzug Bauantrag „Haus am Markt“, Architektur / Bauplanung: Axel Berglar, Bernd Broichhaus

Zur Umsetzung dieser Zielsetzung sind in einem ersten Schritt die Bewohner und potentielle Investoren zu informieren. Hierzu dient ein umfassender Informationsprozess mit Flyern, Plakaten, Veranstaltungen und gezielten Akteursprechstunden unter Mitwirkung der Fachverwaltung, kompetenten Planungsbüros und den örtlichen Energieversorgern.

6.1.4 Lichtkonzept

Die nächtliche Gestaltung mit Licht ist ein wesentlicher Baustein zur Aufwertung der Innenstadt. Dabei ist Licht nicht nur für die Orientierung und Sicherheit zuständig, sondern trägt auch einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des Images der Stadt und der Aufenthaltsqualität bei. Begleitend zu den Umbaumaßnahmen erfolgt daher die Illumination wichtiger Wegeverbindungen und bedeutender Objekte der Stadtsilhouette. Eine detaillierte Beschreibung der Konzeption sowie der geplanten Maßnahmen ist der Anlage 5 zu entnehmen.

6.1.5 Leitsystem Verkehr, Parken, Tourismus

Zur Verbesserung der Orientierung von Besuchern und zur Stärkung der Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt soll ein Informations- und Leitsystem aufgebaut werden.

Dieses soll auf die Besonderheiten der Innenstadt aus heutiger aber auch aus kulturgeschichtlicher Sicht (historische Entwicklung, aber auch prägende Persönlichkeiten, etc.) eingehen.

Das System soll auf einheitliche und „Wipperfürth typische“ Weise Orientierung und Information bieten und an ausgewählten Standorten positioniert werden.

Des Weiteren wird wie bereits in Kap. 3.3.2 beschrieben der Parkraum besser in der Innenstadt genutzt. Zusammen mit einer neuen Parkraumbewirtschaftung sollen Parkplätze klar für Kurzzeitstellplätze/ Dauerparker ausgewiesen und kenntlich gemacht werden.

6.1.6 Fernwirksames Leitsystem

Das fernwirksame Leitsystem soll die Verkehre bereits am Stadteingang je nach Ziel- und Zweck der Fahrt verteilen. Unnötige Verkehre werden großräumig auf die leistungsfähigen Umgehungsstraßen umgeleitet.

Licht als wesentlicher Baustein der Innensstadtaufwertung

Besucher lenken und informieren

Individualverkehr lenken

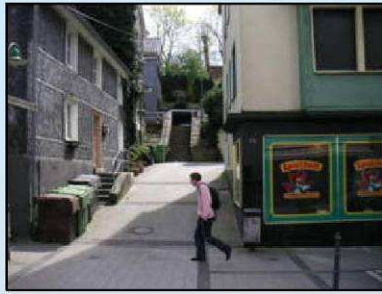
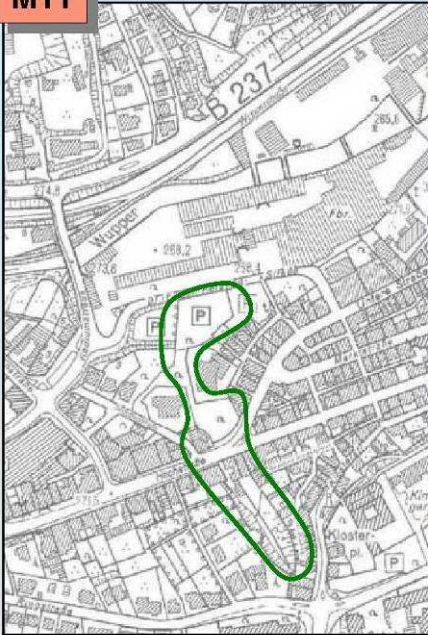
Hierzu soll ein klar erkennbares Sonderschild entwickelt werden, das dem Besucher die wichtigsten innerörtlichen Ziele aufzeigt und damit früh vermittelt, welche Ziele wie am besten in der Innenstadt angefahren werden. Das Ziel der Maßnahme ist die Stärkung der Identifizierung mit der Innenstadt sowie die Verbesserung der Orientierung und Verknüpfung wichtiger Punkte in der Innenstadt.

Im Handlungsfeld Stadtstruktur und Stadtbildpflege besteht neben diesen Beratungsaufgaben und Konzeptionen als Ergebnis der Mängel-/ Chancenanalyse in den folgend aufgeführten Maßnahmenbereichen Handlungserfordernis. Die Nummerierung der Maßnahmen entspricht der Anlage 7: Kosten- und Finanzierungskonzept aller Kostenbeteiligten, ist auch dem Plan 9 und Plan 10 zu entnehmen und bedeutet keine Prioritätensetzung oder Rangfolge der Dringlichkeit.

Die Beschreibung der Maßnahmen erfolgt anschließend gemäß der inhaltlichen Gliederung und entspricht somit nicht der fortlaufenden Nummerierung.

6.1.7 Maßnahmenbereich 11: Wiederherstellung Grünwall, historischer Stadtmauerverlauf

M11



Mängel

- querende Grünverbindung im Wert heute nicht ablesbar

Chancen

- **Kleinod Nr.3**
- muss konzeptionell und gestalterisch weiter herausgearbeitet werden

Schützengraben, Stadtmauer, Parkplatz Dr. Eugen-Kersting-Straße

Zielsetzung:

- Öffnen und Hervorheben der historischen und stadtbildprägenden Grünstruktur

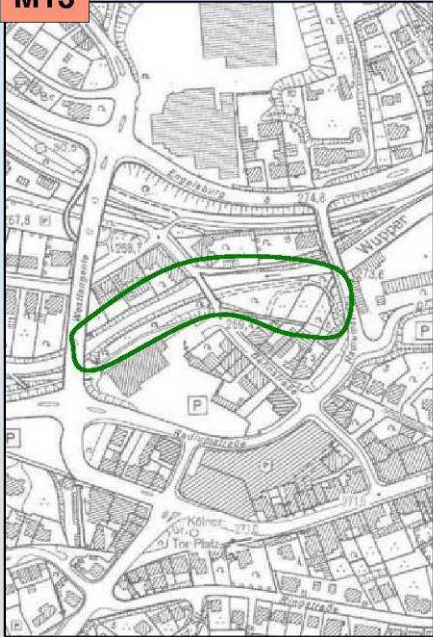


Planung:

Der ehemalige Schützengraben südlich der Hochstraße (M 11.1) ist heute als private Fläche nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Der Bereich ist sowohl von der Hochstraße als auch zur Klosterstraße zu öffnen und der Graben als wichtiges historisches Zeugnis zu gestalten und mit geeigneten Mitteln hervorzuheben. Anzudenken wäre hier eine zusätzliche Wegeverbindung zum Klosterberg.

Wiederherstellung des
Stadtmauerverlaufs

6.1.8 Maßnahmenbereich 13: Einbindung Grünzug der Wupper in den Wupperauenweg

M13

<p>Mängel</p> <ul style="list-style-type: none"> - ungeordnet und verwahrlost - wenig Aufenthaltsqualität 	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einbindung in Wupperauenweg, Naherholung, Freischneiden, Inwertsetzen, Wupper erlebbar machen
--	---

Grünzug beidseitig der Wupper

Zielsetzung:

- Aufwertung der öffentlichen Grünfläche als wesentlicher Bestandteil des Wupperauenweges
- Erlebbarmachen der Wupper

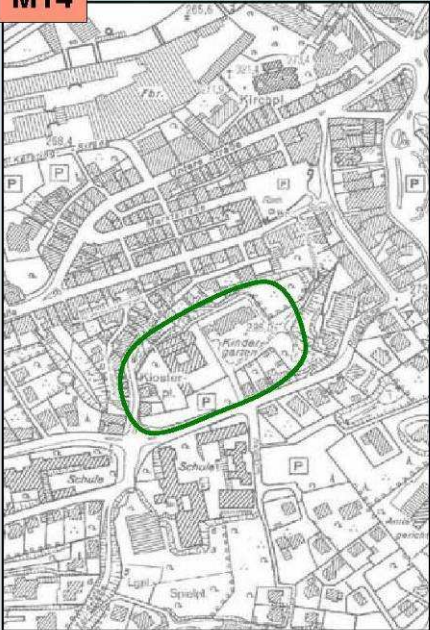


Planung:

Die Aufenthaltsqualität der heute ungeordneten und verwahrlost wirkenden Fläche ist durch Freischneiden sowie Auslichten und eine neue Wegegestaltung wiederherzustellen. Landschaftsbalkone machen die Wupper erlebbar.

**Erlebbarmachung
Wupper**

6.1.9 Maßnahmenbereich 14: Klosterberg (nachrichtlich)

M14

Mängel

- schlechte Anbindung an das Stadtzentrum
- keine Barrierefreiheit
- abgängiges Mobiliar und Zaunelemente
- „Angsträume“ aufgrund von dichtem Bewuchs und Unübersichtlichkeit
- Sichtbeziehungen auf die Stadt/hist. Elemente weitestgehend verstellen

Chancen

- Verdeutlichung und Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt
- Wiederherstellung von Sichtbeziehungen
- Anlage eines Klostersgartens mit barrierefreiem Rundgang
- Optimierung des Stadtraumes an Ende der Klosterstraße
- Sanierung einsturzfährdeter Stadtmauer
- einheitliches Lichtkonzept

Klosterberg

Kleinod Nr. 4

Zielsetzung:

- Aufwertung der bedeutenden innerstädtischen Grünoase mit Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt

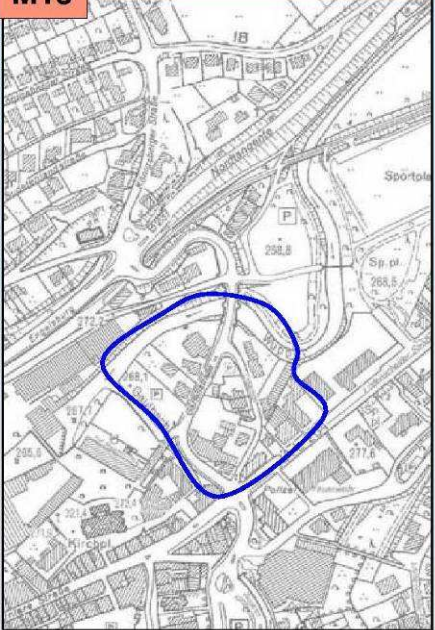


Planung:

Der Klosterberg hat mit dem ehemaligen Franziskanerkloster einen hohen historischen Wert sowie als innerstädtischer, zentral gelegener Grünraum einen großen Erholungswert. Hier soll ein ruhiger, nachhaltig gestalteter Erholungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Die Maßnahme Klosterberg ist Bestandteil des Programms städtebauliche Sanierung und Entwicklung der Städtebauförderung. Die Maßnahme ist zur Bewilligung angemeldet und soll nächstes Frühjahr umgesetzt werden (siehe auch Kap. 4.1 und Plan 11).

Aufwertung der Grünoase

6.1.10 Maßnahmenbereich 15: Neuordnungsbereich Garten-/ Ohlstraße

M15

Mängel

- undefiniertes Mischgebiet (Gemengelage), liegt als Pfropfen zwischen Innenstadt und Ohler Wiesen

Chancen

- Konzeptentwicklung zur Umnutzung unter Berücksichtigung der wesentlichen Vernetzungserfordernisse (Ohler Wiesen mit Radweg und PP- Innenstadt)

Gebiet Gartenstraße, Lüdenscheider Straße

Zielsetzung:

- Innenstadtadäquate Entwicklung des „Filetstücks“

Planung:

Im Rahmen einer Angebotsplanung ist das Areal städtebaulich neu zu ordnen. Aufgrund der hohen Bau- und Nutzungsdichte in der Innenstadt stellt dieses Areal eine der wenigen städtebaulich integrierten Fläche für mögliche Einzelhandelsansiedlung dar. Neben Einzelhandel bieten sich hier an der Nahtstelle zum Erholungsbereich Ohler Wiesen auch Dienstleistungen und Wohnnutzungen an. In einem ersten Schritt ist daher zunächst ein städtebauliches Konzept zu erstellen (M 15.1) unter Berücksichtigung des geplanten Kreisverkehrs (siehe Umgestaltung Stadteingang Lüdenscheider Straße, Kap. 6.3.9). Die Fußwegeverbindung zwischen Ohler Wiesen und der Innenstadt ist in diesem Zuge aufzuwerten und zu stärken (M 15.2). Vgl. auch Kap. 3.4.2.

Neuordnung

**Innenstadtadäquate
Entwicklung des
„Filetstücks“**

Neuordnungsbereich Stadteingang Ost (Garten-/ Ohlstraße).



Abbildung 32: Erste städtebauliche Idee Bereich Garten-/Ohlstraße
Planungsgruppe MWM

6.2 Handlungsfeld Einzelhandel

6.2.1 Fortschreibung des Einzelhandelkonzeptes

Im Jahr 2006 wurde zwecks Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in Wipperfürth das „Einzelhandelskonzept für die Stadt Wipperfürth“¹⁷ aufbauend auf dem regionalen Einzelhandelskonzept des OBK erarbeitet. Dieses Konzept schafft mit seinen Zielen, Grundsätzen, der räumlich-funktionalen Zentrenstruktur, dem bauplanerischen Instrumentarium, insbesondere der Definition des zentralen Versorgungsbereiches sowie der Wipperfürther Sortimentsliste eine fachlich fundierte, empirisch abgesicherte Grundlage für gemeinschaftlich getragene Entscheidungen zur Innenstadtstärkung und künftigen Einzelhandels- und Stadtentwicklung.

Seit Erstellung des Einzelhandelsgutachtens haben sich insbesondere bedingt durch die Entwicklungen im Bereich Wipperhof und Veränderung der Angebots- und Nachfragesituation die Rahmenbedingungen derart geändert, dass eine Aktualisierung des Gutachtens als Begleitung und Handlungsempfehlung für Planungen in der Innenstadt erforderlich ist.

6.2.2 Citymanagement

Ein weiterer Baustein zur Sicherung der lebendigen Innenstadt und der hier verankerten Einzelhandelsnutzung ist das Citymanagement, welches als integrativer, umsetzungsorientierter Kommunikationsprozess zur Stärkung der Innenstadt in bestehende und neue Konzepte der Hansestadt oder Privater eingebunden wird. Mit ihm sind konkrete Maßnahmen verbunden, die die Innenstadt stärken sollen unter Einbeziehung lokaler Akteure, insbesondere des seit 1977 bestehenden Einzelhandelsverbandes ESW (Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Wipperfürth e.V.), und der Bürgerschaft. Der ESW ist ein Zusammenschluss Wipperfürther Händler und Unternehmen, die sich bereits heute aktiv an der Entwicklung der Innenstadt beteiligen.

Aktualisierung Einzelhandelsgutachten

Sicherung und Stärkung der lebendigen Innenstadt

¹⁷ „Einzelhandelskonzept für die Stadt Wipperfürth“, GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Mai 2006

Das Spektrum des Citymanagements reicht von Werbemaßnahmen bis hin zu gestalterischen Maßnahmen. Als Prozess muss auf der einen Seite die Kommunikation der Einzelhändler mit der Stadtverwaltung, aber auch der Einzelhändler untereinander funktionieren. Hier liegt die besondere Herausforderung, diese Probleme zu lösen.

Ziele des Citymanagements sind:

- Attraktivitätssteigerung sowie Belebung der Innenstadt
- Erarbeitung von Nachnutzungskonzepten für Leerstände (Schließung von Sortimentslücken)
- Beratung von privaten Akteuren Grundstückseigentümern / Gewerbetreibenden z.B. zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Fassade (Profilierung und Standortaufwertung)
- Förderung der Kommunikation und Kooperation u.a. zw. Immobileneigentümern und Einzelhändlern
- Abstimmung und Bündelung der Aktivitäten
- Die Profilierung von Image und Identität (der Innenstadt an sich sowie der Innenstadt als prägender Teil der gesamten Stadt)
- Steigerung der Zufriedenheit der innerstädtischen Kunden

Aufgrund der zu beobachtenden Trading-Down-Effekte und der Zunahme an Leerständen in der Innenstadt ist gemeinsames Handeln dringend erforderlich. Die hierzu notwendigen Strukturen sollen über das Citymanagement aufgebaut, stabilisiert und nachhaltig etabliert werden.

6.2.3 Verfügungsfonds

Ein wirksames neues Instrument, um breit getragene Maßnahmen ohne große Umwege auf den Weg zu bringen, ist die Einrichtung eines sogenannten Verfügungsfonds. Dieser finanziert sich jeweils zur Hälfte aus privaten Mitteln (z.B. Wirtschaft, Vereine) und aus öffentlichen Mitteln (Städtebauförderung/ Kommune). Das Instrument des Verfügungsfonds zielt darauf, privates Engagement und private Finanzressourcen für die Erhaltung und Entwicklung zentraler Stadtbereiche zu aktivieren. Zugleich eröffnet der Fonds die Möglichkeit, finanzielle Mittel flexibler und lokal angepasster einzusetzen.

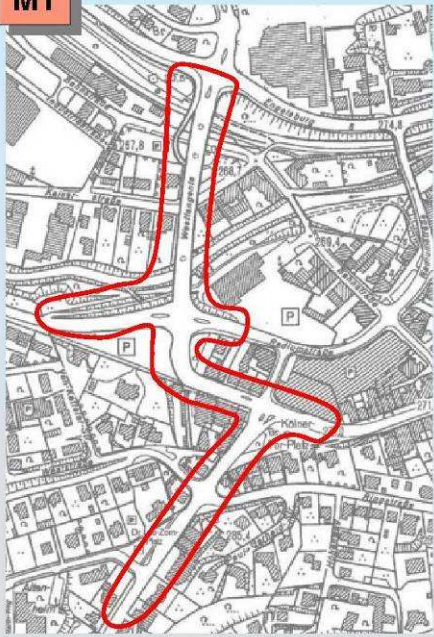
Die Hansestadt ist der Fördermittelempfänger und Verwalter des Verfügungsfonds bzw. sie kann den Citymanager/ das Citymanagement (vgl. Kap. 6.2.2) als Fondsverwalter einsetzen. Zur Verwendung der Mittel ist ein lokales Gremium zu bilden, dieses entscheidet – auf Grundlage von kommunalen Richtlinien – über den Mitteleinsatz. Die Zusammensetzung des lokalen Gremiums ist vom Fördergeber nicht vorgegeben, sondern soll der örtlichen Situation und den Finanzierungsanteilen angepasst werden.


Finanziert können hierdurch beispielsweise Beschilderungs- und Leitsysteme, Bänke / Verweilmöglichkeiten oder Umnutzungskonzepte für [Laden-] Flächen.

6.3 Handlungsfeld Straßen- und Platzgestaltung

6.3.1 Maßnahmenbereich 1: Umgestaltung Stadteingang Ost

M1






Mängel

- Dominierende IV Verkehrsflächen
- Platzfläche abgeriegelt durch PP
- Leerstände, reduzierte Nutzung
- zu wenig Leben
- Rückstau, lange Wartezeiten

Chancen

- Verkehrsflächen IV reduzieren
- Verbesserte Anbindung an B237
- bessere Querungen FG, RF
- Stadteingang definieren
- Platz inszenieren
- Sichtbeziehungen stärken
- Gastronomie fördern
- Handel stärken

Gladbacher Straße – B 237

Zielsetzung:

- Reduzierung der Verkehrsflächen für den Individualverkehr
- Bessere Querungen für Fußgänger und Radfahrer
- Gastronomie und Handel stärken
- Bevorrechtigung ÖPNV
- Schaffung einer klaren Innenstadtschlaufe West

Planung:

Der heute überdimensionierte Knotenpunkt Gladbacher Straße/ Lenneper Straße wird dahingehend optimiert, dass die Linksabbiegestreifen zugunsten von vergrößerten Lauf- und Aufenthaltsbereichen sowie Kurzzeitstellplätzen für Kunden und Besucher zurückgebaut werden. Der Kölner-Tor-Platz wird in den unmittelbar straßenraumangrenzenden Bereichen dahingehend aufgewertet, dass Wegeverbindungen gestärkt werden und die Aufenthaltsqualität verbessert wird.

Die Straße Am Kaufhaus wird aus Richtung Gladbacher Straße kommend abgebunden und zukünftig nur noch aus Richtung Radiumstraße für den Anlieferverkehr genutzt. Für den Radverkehr wird die Straße in beide Richtungen freigegeben. Die höher gelegenen Geschäfte entlang der Hochstraße werden über eine Rampe barrierefrei angebunden. Die kreuzenden Verkehrsbeziehungen der Knotenpunkte werden reduziert, so dass sich die Leistungsfähigkeit auf dem gesamten westlichen Teil des äußeren Haupt-

Schlaufe West

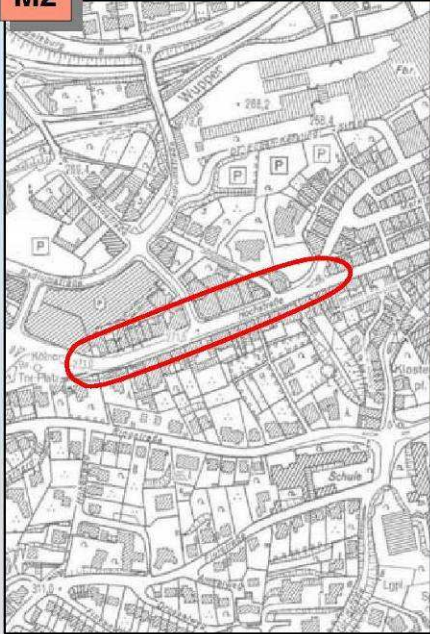


erschließungsring erhöht. Der ÖPNV darf vorrangsberechtigt geradeaus in die Innenstadt fahren. Die Fußgängerführung wird über eine Lichtsignalanlage sicher geführt. Alle anderen Verkehrsteilnehmer müssen warten, so dass keine Konflikte mit dem MIV entstehen.



Abbildung 34: Konzeptentwurf Bereich Kölner-Tor-Platz
Planungsgruppe MWM

6.3.2 Maßnahmenbereich 2: Umgestaltung Hochstraße, Kölner-Tor-Platz zwischen Ellersecke

M2

Mängel

- zuviel Verkehr, zu schnell
- breite Fahrbahn
- Busbuchten
- schmale Gehwege
- Anbindung Bahnstraße
- mangelnde Querungsmöglichkeiten
- z.T. gravierende Gestaltungsdefizite
- keine räumliche Einheit

Chancen

- Verkehr IV reduzieren
- Verlangsamung Verkehr
- Querungsangebote und Bushaltestellen
- Betonung der Querachsen
- einheitliche Gestaltung

Hochstraße, Kölner Tor Platz - Ellersecke

Zielsetzung:

- Verkehrsbelastung in der Innenstadt reduzieren
- Verbesserung der Querung Hochstraße zwischen den Haltestellen
- Stärkung des Geschäftsbesatzes am Innenstadtrand
- Schaffung attraktiver Lauf- und Aufenthaltsbereiche entlang der Fassaden

Planung:

Die heute beide versetzt liegenden Haltestellen „Hochstraße“ werden zu einer zentralen Haltestelle „Innenstadt“ zusammengefasst. Der Bereich Hochstraße zwischen Bahn- und Schützenstraße wird für den MIV gesperrt und eine Umwelttrasse eingerichtet. Die zentrale Haltestelle in Insellage und der niveaugleiche Ausbau des restlichen Straßenraums bieten als städtebauliches Bindeglied zwischen der historischen Innenstadt und dem ehemaligen Sanierungsgebiet West Chancen für Sondernutzungen, Aufenthalt- und Verweilqualität.

Stärkung Umweltverbund

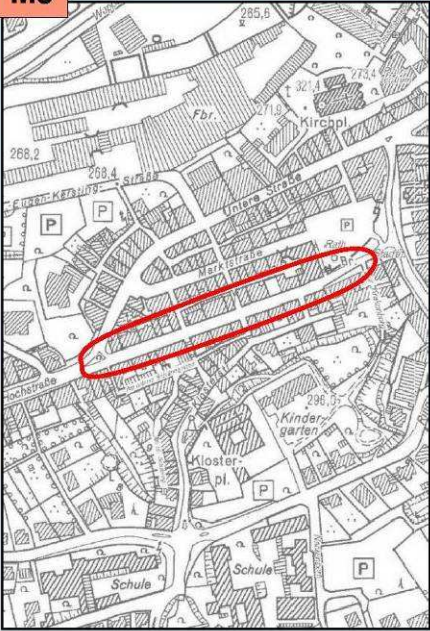




Abbildung 35: Visualisierung Umwelttrasse

Zur Stärkung des Bereichs Hochstraße zwischen Kölner-Tor-Platz und Bahnstraße werden die Laufbereiche vergrößert, Querbeziehungen im Straßenraum optisch betont (z.B. durch Fahrbahneinengung) und zusätzlicher Parkraum in Form von Blockparken geschaffen. Der alte Verlauf des Schützengrabens und der ehemaligen Stadtmauer Höhe Ellersecke wird in Form von Pflasterung oder anderer wechselnder Materialwahl über die Fahrbahn hinweg geführt, so dass der historische Verlauf nachempfunden und wieder erlebbarer wird.

6.3.3 Maßnahmenbereich 3: Aufwertung zwischen Ellersecke bis Marktplatz

M3

Mängel	Chancen
<ul style="list-style-type: none"> - zu hohe Verkehrsbelastung - gerade Linienführung - KFZ zu schnell - querende Wege schlecht erkennbar - monoton, langweilig - Parken riegelt ab - Leerstände, Gestaltungsdefizite 	<ul style="list-style-type: none"> - Individualverkehr deutlich reduzieren - alternierendes Parken - hierdurch langsamere Fahrweise - Raum optisch verkürzen (Raumkammerbildung) - Betonung querender Wege - Unterstützung durch Oberflächen-gestaltung ohne Kanten und Begrünung

Hochstraße, Ellersecke - Marktplatz

Zielsetzung:

- Raumkammerbildung
- Betonung des Gassensystems
- Geschwindigkeitsreduzierung

Planung:

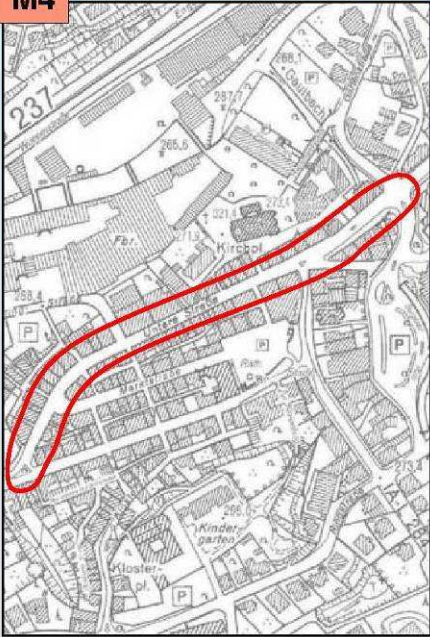


Das historisch bedeutsame Gassensystem wird im Straßenraum der Hochstraße durch Raumkammer (z.B. Baumtore, Laufbänder) über die Fahrbahn hinweg betont. Die alternierende Neuordnung des Parkraums unterbricht die gerade Linienführung und verkürzt den Raum optisch. Hierdurch wird die Geschwindigkeit reduziert.

Die Bepflanzung des Straßenraums erfolgt in Anlehnung an das entwickelnde Grünkonzept Innenstadt.

Alternierende Neuordnung

6.3.4 Maßnahmenbereich 4: Aufwertung Untere Straße

M4

Mängel

- geringer Gesamtquerschnitt
- **Viel zu hohe Verkehrsbelastung**
- Querungen für FG unzureichend
- schmale Gehwege, die z. T. durch Parken als Sondernutzungen zusätzlich eingeschränkt werden
- überladener Gesamteindruck
- Stresssituationen statt Einkaufsgemütlichkeit
- querende Wege schlecht erkennbar
- Gestaltungsdefizit
- bunter Strauß an Werbeanlagen
- Visuelle Überreizung

Chancen

- **Verkehr IV deutlich reduzieren**
- auf Parken zugunsten Aufenthaltsflächen verzichten (Halten erlauben)
- Raumkammerbildung
- Betonung querender Wege
- Unterstützung durch
- Oberflächengestaltung ohne Kanten und Begrünung
- Aufenthaltsqualität schaffen
- Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Stadtbild verbessern mit der Hilfe einer Gestaltungssatzung

Untere Straße von Gartenstr. - Ellersecke

Zielsetzung:

- Deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung
- Schaffung von Lauf- und Aufenthaltsflächen
- Stärkung des Geschäftsbesatzes
- Förderung der Fußgängerfrequenz

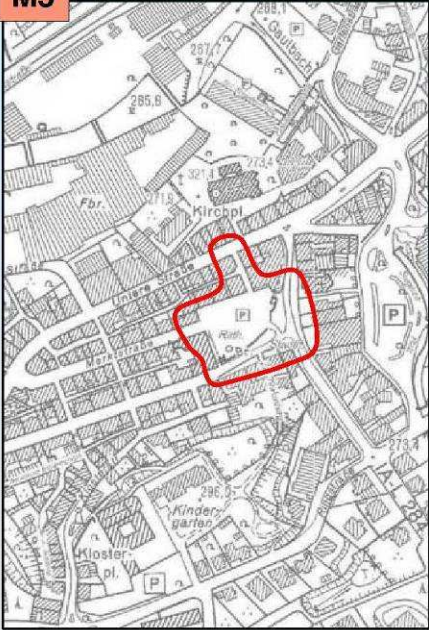


Planung:

Die heute stark verkehrsbelastete und kaum fußläufig querbare Untere Straße wird zu einer Haupteinkaufsstraße mit attraktiven Lauf- und Aufenthaltsbereichen umgestaltet, die zum Flanieren und Verweilen einladen. Die Verkehrsflächen werden niveaugleich ausgebildet, barrierefreie Querbeziehungen im Straßenraum betont und Kurzzeitstellplätze für Kunden und Besucher geschaffen. Der Straßenraum wird somit erlebbarer und die Geschäfte über die Straße vernetzt.

Deutliche Reduzierung des MIV-Anteils

6.3.5 Maßnahmenbereich 5: Umgestaltung Marktplatz

M5

Mängel

- Marktplatz zum **PPlatz** degradiert
- Aufenthaltsfunktion an den Rand gedrückt
- Aufenthaltsflächen nur mit Konsumzwang
- Ruhezonen fehlen
- attraktive Laufachsen fehlen
- Zugänge unvollständig und gestalterisch unbefriedigend
- Vernetzung nicht ablesbar
- Sichtachsen z. T. verstellt

Chancen

- **Kleinod Nr. 1**
- Konzept zur Neuordnung des Marktplatzes erforderlich
- Einbindung des zentralsten Platzes in den Stadtraum
- Markt als Treffpunkt
- Markt als kostbarster Ort in Wipperfürth
- Umsetzung Lichtkonzept

Marktplatz + Zugänge

Zielsetzung:

- Einbindung des zentralsten Platzes in den Stadtraum
- Schaffung eines multifunktionalen Platzes mit klarer Neuordnung der Funktionsansprüche (Aufenthalt, Veranstaltungen, Sondernutzungen und Parken)
- Gewinn von Flächen für Außengastronomie und Verweilqualität
- Stadtbildverbesserung durch Bepflanzungs- und Lichtkonzept

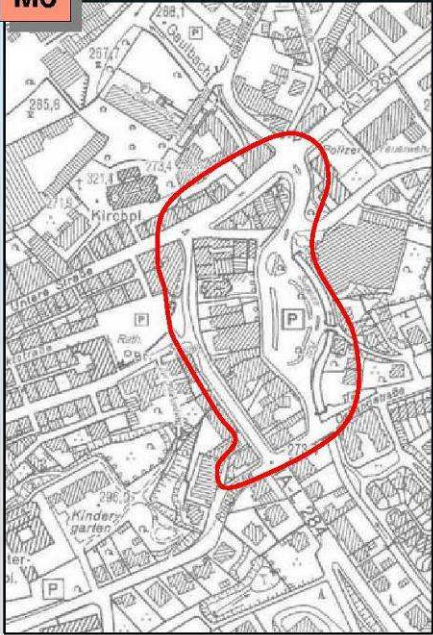
Planung:


Der heute zum Parkplatz degradierte Marktplatz wird grundlegend neu geordnet. Der neue Marktplatz wird klar strukturiert und die einzelnen Funktionsansprüche aufgeteilt, die Flächen für Außengastronomie an den Randbereichen vergrößert, die Hauptwegebeziehungen kreuzartig über den Platz gezogen und ein Grünkonzept (einheitliche Bepflanzung) umgesetzt. Die Bankengasse wird Fußgängerzone und die Erschließung des Marktplatzes angepasst. Das Parken wird zu Gunsten von Freiflächen reduziert und in unmittelbarer Nähe ersetzt.


**Multifunktionaler Platz
mit Aufenthaltsflächen**

6.3.6 Maßnahmenbereich 6: Umgestaltung ZOB mit zugehörigem Erschließungsnetz

M6







Mängel

- ZOB mit Hinterhofatmosphäre
- Zugänge versteckt,
- starke gestalterische Defizite
- funktionale Defizite
- keine Sicherheit für den Radverkehr
- kein Ort des „Ankommens“
- keine ausreichende Aufstellfläche für den Schülerverkehr
- Stursbergecke als Parkplatz mit schlechter Anbindung

Chancen

- Konzeption zur Neugestaltung erforderlich
- besondere Berücksichtigung des Schülerverkehrs
- Einbindung und Vernetzung des neuen ZOB mit der Innenstadt und dem Schulzentrum
- Integration von Funktionen Stadtraum, ZOB und Landesstraße
- Verbesserung der Stursbergecke in der Anbindung

Surgères Platz + Zugänge

Zielsetzung:

- Schaffung einer Ankommenssituation
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Wegebeziehungen

Planung:

Der ZOB wird hinsichtlich seiner Funktionsansprüche neu geordnet. Durch die Verlegung der L 284 auf die der Innenstadt zugewandten Seite entsteht ein großzügiger Bushalteplatz mit einer ausreichend dimensionierter Bushalteinsele und klarer Fußgänger-/ Schüler-Beziehung zum Schulzentrum ohne Kreuzung mit dem MIV. Die Rad- und Fußgängerführungen werden verbessert und Parken zugunsten von Lauf- und Aufenthaltsbereichen in das unmittelbar gelegene Parkdeck „EDEKA“ verlagert.

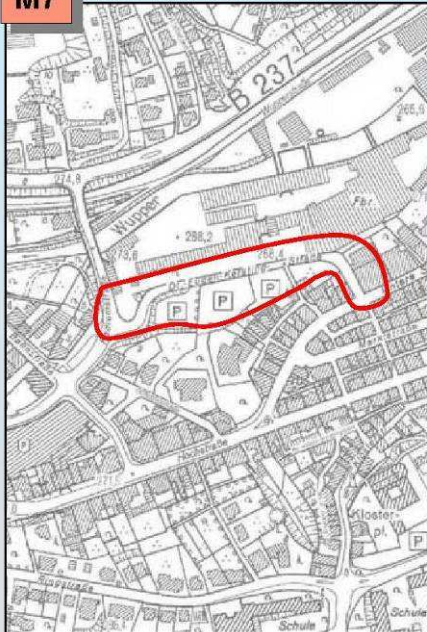
Als Stärkung der fußläufigen Verknüpfung zwischen der Innenstadt und dem Parkhaus „EDEKA“, welches heute als Parkraum nicht im Bewusstsein der Bürger ist, wird die Stursbergs Ecke aufgewertet. Der heutige Höhenunterschied und die abweisende Stützmauer mit Hinterhofcharakter wird durch eine großzügige Treppe mit integrierter barrierefreier Rampe neu umgestaltet und erschlossen.

Neuordnung ZOB

„Wahrer Ort des Ankommens“

6.3.7 Maßnahmenbereich 7: Dr. Eugen-Kersting Straße mit Wegeverbindung

M7



Mängel

- Angebot zu wenig im Bewusstsein
- Parkplatz vermittelt zum Teil unfertige oder Hinterhofatmosphäre

Chancen

- stärkere Heraushebung der besonderen Funktion als Rückgrat der Innenstadt
- Parkplatz gestalten, ggf. ausbauen

Dr. Eugen Kersting Straße mit zugehörigem öffentlichen Parkplatz

Zielsetzung:

- Schaffung zusätzlichen Parkraums als Rückgrat für die Innenstadt
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit zwischen Parkplatz und Innenstadt

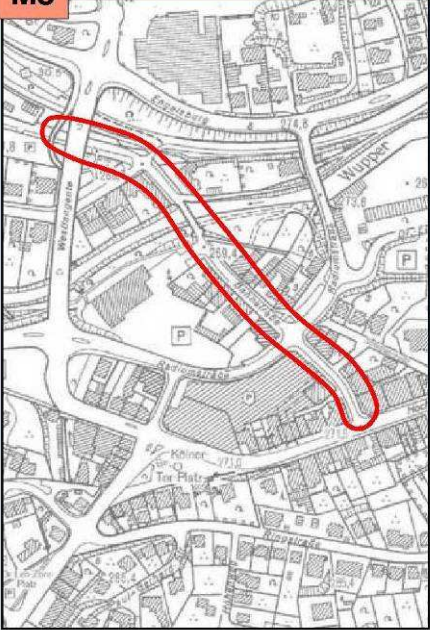
Planung:


Der Parkplatz Dr. Eugen-Kersting-Straße wird als Rückgrat für die Innenstadt im Zuge der Stärkung des Einzelhandels ausgebaut. Die planerischen Überlegungen gehen dahin, ein zusätzliches Parkdeck über einem Teil des heutigen Parkplatzes zu errichten. Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen der Radiumstraße und Dr. Eugen-Kersting-Straße ist das Parkdeck ohne zusätzliche Rampe zu erreichen.


Rückgrat zur Stärkung der Innenstadt

6.3.8 Maßnahmenbereich 8: Umgestaltung Bahnstraße 1. und 2. BA

M8







Mängel

- derzeit mit Gewerbeverkehr belastet
- Straßenraum im hinteren Bereich nicht erkennbar

Chancen

- nach Realisierung B 237n neues Erschließungskonzept machbar
- Vermeidung unnötiger Schwerlastverkehre, zusätzlicher Innenstadtzugang

Bahnstraße Anbindung Bahnhofsgelände

Zielsetzung:

- Schaffung eines neuen Stadteingangs nach Realisierung B 237n
- Reduzierung des Schwerlastverkehrsanteils
- Verbreiterung der Laufbereiche

Planung:

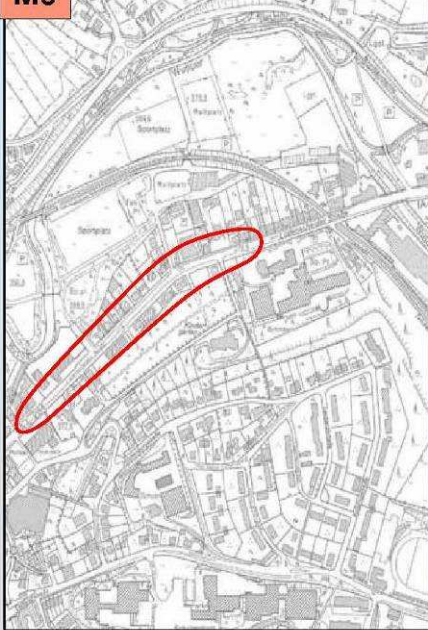


Mit der Realisierung des neuen KVP im Zuge der Fortführung B 237n entsteht ein neuer Stadteingang über die Bahnstraße. Das beschlossene Verkehrskonzept sieht vor, die Bahnstraße im vorderen Teil (Höhe toom-Markt) im Zweirichtungsverkehr umzubauen und so die Erreichbarkeit des westlichen Teils der Innenstadt aus beiden Richtungen zu gewährleisten. Ziel ist u.a. die Betonung einer Platzsituation im Verlauf der Wegebeziehungen Einkaufspassage und Parkplatz Dr. Eugen-Kersting-Straße.

Der zweite Teil der Bahnstraße wird zu einer innerstädtischen Straße aufgewertet, um die Verknüpfung zwischen Innenstadt und Bahnhofsareal ablesbar zu machen.

**Neuer Stadteingang
Bahnstraße**

6.3.9 Maßnahmenbereich 9: Umgestaltung Stadteingang Ost

M9

Mängel

- hohes Verkehrsaufkommen
- fehlender Stadteingang
- keine Erkennbarkeit der Querbeziehungen, Vernetzungen (z.B. Ohler Wiesen)
- Gestaltungsdefizite

Chancen

- Entlastungsmöglichkeiten IV prüfen
- Stadteingang gestalten
- Querungsmöglichkeiten schaffen
- Vernetzung gestalterisch und funktional verdeutlichen

Lüdenscheider Str. Post - B237

Zielsetzung:

- Schaffung eines Stadteingangs
- Verbesserung und Fortführung von Fuß- und Radwegeverbindungen
- Verbesserung der Anbindung des Naherholungsbereiches Ohler Wiesen

Planung:

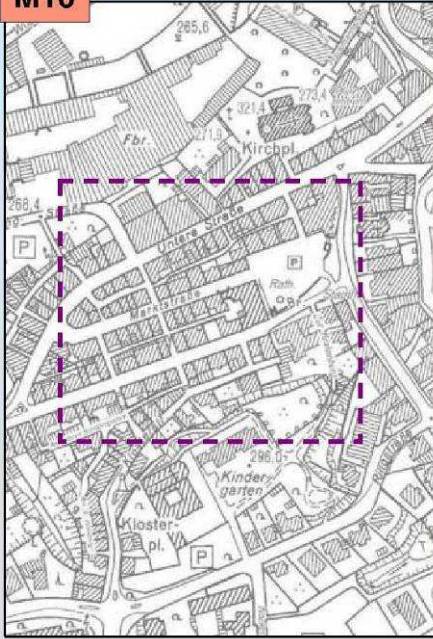


Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, die Verkehrsbelastung in der Innenstadt zu reduzieren und unnötigen Verkehr (Transitverkehre) frühzeitig umzuleiten. Mit dem neuen Stadteingang Lüdenscheider Straße wird der Verkehr verteilt und der Verkehrsfluss im Zusammenhang mit den Maßnahmen Surgères Platz und Gaulstraße nachhaltig verbessert. Die vorhandenen Radverkehrsführungen werden über den Innenstadtrand weitergeführt und der Naherholungsbereich Ohler Wiesen verknüpft. Der Gewinn von städtebaulich integrierten Flächen für Innenstadterweiterungen im Bereich Gartenstraße/ Lüdenscheider Straße schafft neue Qualitäten und lässt einen Stadteingang ablesen.

Stadteingang Ost

Verknüpfung Naherholungsbereich Ohler Wiesen

6.3.10 Maßnahmenbereich 10: Aufwertung Marktstraße und Gassensystem

M10

Mängel

- Gestaltung öffentlicher Raum, Fassaden, Hinterhöfe
- teilweise zugestellt mit Müllcontainern
- teilweise nicht barrierefrei herzustellen
- störende Baumscheiben in der Marktstraße
- teilweise ungeordnetes/nicht organisiertes Anwohnerparken

Chancen

- **Kleinod Nr. 2**
- wesentlicher Identifikationspunkt der Altstadt, kostbar
- behutsamer Umgang mit den Problemen, Vernetzung ablesbar machen
- Neuordnung Versorgung innerhalb des Gassensystems (Müllbehälter, Anwohnerparken)
- Grünkonzept

Gassensystem + Marktstraße

Zielsetzung:

- Aufwertung des historischen Gassensystems
- Grünkonzept unter Wahrung der Sichtbeziehungen Innenstadt - Klosterberg
- Einheitliche Lösung für die Müllversorgung

Planung:

Punktueller Maßnahmen zur Stärkung und Reaktivierung des heute teilweise in Vergessenheit geratenen Gassensystems. Die Maßnahmen umfassen Umbauarbeiten im Hinblick auf Barrierefreiheit, behutsame Grünpflanzungen und ein einheitlicher Umgang mit der Müllentsorgung.

Aufwertung des historischen Gassensystems

6.3.11 Maßnahmenbereich 12: Sanierung und Aufwertung Wupperbrücke

M12



Mängel

- urig aber zu schmal und zu schlecht als Verbindung zu erkennen

Chancen

- Konzeption zur Verbesserung erforderlich (Breite, Wegweisung)

Wupperstraße mit Anbindung, Hausmannsplatz

Zielsetzung:

- Sanierung und Aufwertung der denkmalgeschützten Brücke über die Wupper
- Stärkung der Vernetzung Alte Drahtzieherei und Hausmannsplatz (Innenstadt)

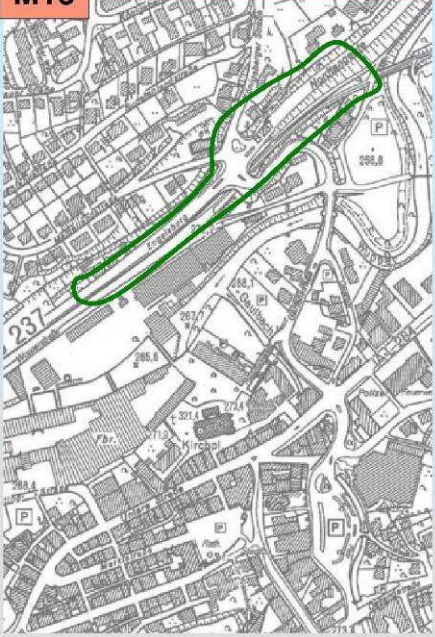
Planung:



Der von der Alte Drahtzieherei über die Wupper zum Hausmannsplatz führende Weg ist eine wichtige Verbindung zwischen Wupperstraße mit dem hier befindlichen Alleenradweg und der Innenstadt. Die Auffindbarkeit und Ablesbarkeit dieser Wegeverbindung ist durch geeignete Maßnahmen zu verbessern. Die Oberfläche der Wupperbrücke wird unter Wahrung des Denkmalschutzes saniert. In Abstimmung mit dem Denkmalschutz erfolgen weitere punktuelle Maßnahmen zur Aufwertung der bedeutsamen Wegevernetzung.

**Vernetzung Wupper -
Innenstadt**

6.3.12 Maßnahmenbereich 16: Optimierung Leistungsfähigkeit Nordtangente

M16



Mängel

- infolge Änderung der LSA Schaltung Rückstau in beiden Fahrrichtungen
- abweisende Stützmauer
- ungepflegter öffentlicher Raum

Chancen

- Reduzierung des IV Innenstadt
- Erhöhung der Akzeptanz bei IV, der derzeit durch die Stadt fährt
- Einbindung in den Alleinradweg
- Naherholung,

Nordtangente – Stützmauer und Lichtsignalanlage

Zielsetzung:

- Optimierung der Leistungsfähigkeit auf der Umgehungsstraße
- Gestalterische Aufwertung der gegenüber der neu realisierten Veranstaltungshalle „Alte Drahtzieherei“ befindlichen abweisenden Stützmauerkonstruktion

Planung:

Aufwertung des unmittelbaren Straßenraums um die neu realisierte Veranstaltungshalle „Alte Drahtzieherei“ mit punktuellen Maßnahmen zur Umfeldverbesserung. Die Maßnahmen umfassen die Stützmauer sowie Pflege- und Instandsetzungsarbeiten im öffentlichen Raum. Vorgesehen ist die Bemalung der gesamten Stützwand.

Weiter wichtiger Bestandteil dieser Maßnahme ist die Erhöhung des Verkehrsflusses auf der Umgehungsstraße zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Innenstadt (Optimierung der an einander folgenden Lichtsignalanordnungen).

Umfeldverbesserungsmaßnahmen

6.4 Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit

6.4.1 Stadtteilzeitung

Die Stadtteilzeitung soll als regelmäßig erscheinendes Informationsblatt in Zeitungsform im Rahmen des Planungs- und Umsetzungsprozesses informieren z.B. über den Stand des Prozesses, realisierte Beispiele oder Ergebnisse des Arbeitskreises oder Runden Tisches. Ziel ist, den Bürgern die Planung der künftigen Stadtentwicklung in ihrer Innenstadt in einer anschaulichen Form näher zu bringen.

6.4.2 Flyer

Als Grundlage für Öffentlichkeitsarbeit hat sich ein beidseitig bedrucktes Faltblatt bewährt (Bürgerbrief), das z.B. an die Haushalte in der Innenstadt verteilt wird, aber auch Veranstaltungsteilnehmern (z.B. der Planungswerkstatt, siehe nachfolgendes Kapitel) ausgehändigt werden kann. Ergänzend zur Stadtteilzeitung erläutert der Flyer in unterschiedlichen Phasen den jeweiligen Sachstand der Planung in allgemeinverständlichen Worten.

6.4.3 Planungswerkstatt

Ein transparenter Planungsprozess mit intensiver Beteiligung der Bürger ist wesentlich für den Erfolg des Innenstadtentwicklungsprozesses. Wie in Kap. 1.2 beschrieben, wurde bereits mehrfach die Öffentlichkeit eingebunden in Form von Bürgerinformationen. Zur Konkretisierung und ggf. Modifizierung der vorgeschlagenen Maßnahmen sollen in einer Planungswerkstatt die skizzierten Vorschläge zu den Straßen- und Platzgestaltungen diskutiert und Alternativen entwickelt werden.

Die guten Erfahrungen mit „**Stadtplanung im Dialog**“ liegen darin begründet, dass zum einen so die Vermittlung der komplexen Planinhalte für Bürger und Interessierte gelingt und Beschlussfähigkeit mit Konsens über den Weg des Verstehens und Mitwirkens erreichbar sind. Andererseits fließen Planungsaspekte, Wünsche und Vorstellungen aus dem Kreis der Öffentlichkeit und engagierter Akteure mit ein, die die Planung weiter qualifizieren und die bei reiner „Expertenplanung“ unberücksichtigt blieben.

6.4.4 Fortführung Arbeitskreis

Im Planungsprozess stark verankert ist die Einbindung des Arbeitskreises, der sich aus Vertretern der Stadtverwaltung, Politik, ESW, unterschiedlicher Interessengruppen und Planern zusammensetzt (vgl. Kap. 1.2). Dieses bewährte Instrument soll gerade auch in der Umsetzungs- und Konkretisierungsphase fortgeführt werden, um auch hier die Entscheidungen und deren Auswirkungen unter Abwägung der unterschiedlichen Interessen zu diskutieren und die transparente Öffentlichkeitsbeteiligung weiterzuführen.

Transparenter Planungsprozess mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung

7. ÜBERSICHT SONSTIGE / ERGÄNZENDE MASSNAHMEN

In der Hansestadt Wipperfürth sind innerhalb sowie rund um die Innenstadt bereits eine Vielzahl von Maßnahmen eingeleitet worden bzw. befinden sich derzeit in Planung oder sind bereits realisiert. Diese Gesamtheit der Einzelmaßnahmen hat zur Aufwertung der Innenstadt beigetragen und sind in Anlage 6 aufgeführt.

8. KOSTEN- UND FINANZIERUNGSKONZEPT

In der Anlage 7 sind die Kostenschätzungen für das Gesamtprojekt dargestellt.

Das Kosten- und Finanzierungskonzept wurde in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt und Tiefbauamt) entwickelt.

Um einen Überblick über das Gesamtvolumen des Handlungskonzeptes Innenstadt zu erhalten wurden die 16 Einzelmaßnahmen sowie die integrierten Planungs- und Beratungsmaßnahmen insgesamt berechnet und anteilig nach den jeweiligem Kostenträger/ Fördergeber ermittelt.

Die 16 Einzelmaßnahmen aus der Mängel- und Chancenanalyse (vgl. Kap. 6) wurden in Bauabschnitte gegliedert. Die zugrunde gelegten Einheitspreise beruhen auf Einheitsmittelpreisen, welche in den vorangegangenen Bauprojekten erzielt wurden sowie auf Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten.

Die Flächen wurden je Kostenträger/ Fördergeber separat ermittelt und mit den Einheitspreisen multipliziert. Die Spalten rechts neben der Spalte „Baukosten Gesamt“ zeigen die einzelnen zuwendungsfähigen Kosten für die Kostenträger/ Fördergeber.

Bei der Ermittlung der Flächen wurde berücksichtigt, dass Flächen für Parken nicht zuwendungsfähig sind und somit zu 100% als Eigenanteil der Stadt berechnet werden müssen.

Zudem wurde überschlägig geprüft, inwieweit ein Aufwandsersatz durch KAG-Beiträge erfolgen kann. Dabei kann nach heutigem Kenntnisstand lediglich für die Maßnahme An der Stursbergs-Ecke ein Beitrag erhoben werden, da es sich hier um eine wesentliche Verbesserung der Erschließungssituation handelt. Im Zuge der weiterführenden Planungen werden jedoch fortlaufend die Voraussetzungen für die Beitragserhebung geprüft und ggf. in den zu erstellenden Förderanträgen berücksichtigt.

Die Spalte „Anteil Dritte“ stellt die zuwendungsfähigen Kosten dar, die nicht Städtebauförderung sind.

6. Flankierende Maßnahmen / 7. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Das Verhältnis der Finanzierung des anrechenbaren Gesamtvolumen der Maßnahme „Umgestaltung Innenstadt“ durch die einzelnen Kostenbeteiligten zeigt folgende Abbildung.

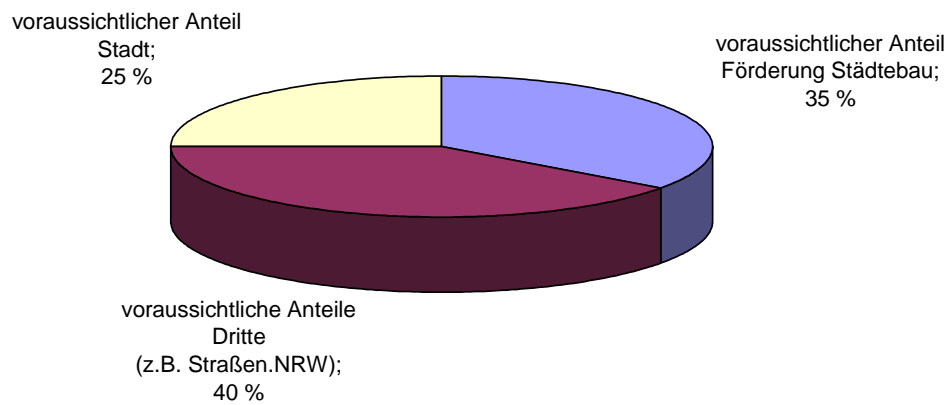


Abbildung 36: Verteilung der Kosten

Aachen / Wipperfürth, im September 2012

Anlagen

Anlage 1: Politische Beschlüsse

Anlage 2: Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung

Anlage 2.1 Zeitablauf / Prozessbegleitung InHK

Anlage 2.2 Power Points Arbeitskreis / Bürgerveranstaltungen

Anlage 2.3 Zugehörige Protokolle

Anlage 2.4 Begleitende Presseartikel

Anlage 2.5 Fotodokumentation Bürgerbeteiligung

Anlage 3: Verkehrsmengen

Anlage 4: Vergleichsfahrten

Anlage 5: Masterplan Licht Wipperfürth

Anlage 6: Sonstige / Ergänzende Maßnahmen

Anlage 7: Kosten- und Finanzierungskonzept aller Kostenbeteiligten

Anlage 8: Verkehrskonzept

Pläne

Plan 1: Luftbild mit Abgrenzung Sanierungsgebiet

Plan 2: Übersichtsplan Sanierungsgebiete

Plan 3: Rekonstruktion des historischen Stadtbildes

Plan 4: Gebäude- und Flächennutzung

Plan 5: Verkehrsnetz Bestand

Plan 6: Leitplan für Menschen mit Mobilitätseinschränkung

Plan 7: Übersichtsplan Erreichbarkeit Parkplatzangebot

Plan 8: Erstes städtebauliches Konzept

Plan 9: Maßnahmenübersichtsplan

Plan 10: Integriertes Planungskonzept Innenstadt

Plan 11: Leit- und Zielkonzept Klosterberg (nachrichtlich)

Plan 12: Übersichtsplan Bereiche mit Zweckbindung