

Historische Stadt- und Ortskerne in Westfalen – lebendige Zeugnisse regionaler Baukultur

Gebiet und Identität

Naturraum

Bevölkerung

Siedlung

Wirtschaft und Verkehr

Bildung und Kultur

Gesellschaft und Politik

Eine große Zahl von Städten wurde durch die **Kriegszerstörungen** und vor allem die **flächenhaften Stadtsanierungen** der 1960er und 1970er Jahre ihrer städtebaulichen Vergangenheit beraubt. Erst mit einem städteplanerischen Paradigmenwechsel hin zum Konzept der **erhaltenden Stadterneuerung** in den 1980er Jahren erhielten noch vorhandene historische Stadtgrund- und -aufrisse die Chance, ihr historisches Erbe unter dem Leitbild einer behutsamen Stadterneuerung zu bewahren. Stichworte sind hierbei u. a. Wohnumfeldverbesserung, Modernisierung, altstadtverträgliche Umnutzung vorhandener Stadtstrukturen, maßstäbliche Bebauung. Als ein Ergebnis dieser Entwicklung wurde in NRW im Jahre 1985 durch das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr ein **Programm zur Erhaltung und Erneuerung**

historischer Stadtkerne in Klein- und Mittelstädten initiiert. Die für das Förderprogramm geeigneten Stadtkerne wurden in Kooperation mit dem Rheinischen und dem Westfälischen Amt für Denkmalpflege ausgewählt. In der Anfangsphase wurden 24 Städte vorgeschlagen. In Folge der Förderung gründeten sich 1987 die Arbeitsgemeinschaft der historischen Stadtkerne (mit aktuell 37 Städten in NRW) und 1990 die Arbeitsgemeinschaft der historischen Ortskerne (mit aktuell 19 Orten in NRW). Ziel dieser Arbeitsgemeinschaften ist eine Intensivierung des fachlichen Austauschs zu den spezifischen Fragen der Stadterneuerung in historischen Siedlungskernen sowie die Bekanntmachung des historischen städtebaulichen Erbes über die Landesgrenzen hinaus.

In den überwiegend ländlich geprägten Regionen Westfalens hat

sich – weitgehend verschont von Kriegszerstörungen und den Veränderungen durch die wirtschaftlichen Entwicklungen der Nachkriegszeit – eine **Vielzahl historischer Stadt- und Ortskerne in Klein- und Mittelstädten** erhalten. In Westfalen gehören heute zur Arbeitsgemeinschaft der historischen Stadtkerne die Städte Arnsberg, Bad Berleburg, Bad Laasphe, Bad Salzuflen, Blomberg, Brakel, Detmold, Freudenberg, Hattingen, Horn-Bad Meinberg, Höxter, Lemgo, Lippstadt, Lügde, Minden, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Schieder-Schwalenberg, Schmallenberg, Siegen, Soest, Steinfurt-Burgsteinfurt, Tecklenburg, Warburg, Warendorf, Werl und Werne (Abb. 1 u. Tab. 1). Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft der historischen Ortskerne sind Bad-Berleburg-Elsoff, Hallenberg, Hattingen-Blankenstein, Herten-Westerholt, Meschede-Eversberg und Nieheim (Abb. 1).

Trotz unterschiedlicher Größe (Tab. 1) und einer

Funktionsvielfalt, die von einer weitgehenden Wohnfunktion (z. B. Lügde) über ausgeprägte touristische Funktionen als Kur- und Fremdenverkehrsort (z. B. Bad Salzuflen, Tecklenburg) bis zu einer großen Bedeutung als zentrale Einkaufsbereiche (z. B. Detmold, Lemgo) geht, sind die Probleme der Stadt- und Ortskerne ähnlich gelagert. Beispielsweise seien hier die Flächenansprüche vor allem durch den Einzelhandel sowie den motorisierten Individualverkehr zu nennen. Die Arbeitsgemeinschaften haben vor dem Hintergrund der heterogenen Problemlagen in den verschiedenen Städten eine Reihe von **gemeinsamen Maßnahmen** herausgearbeitet:

- Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses,
- Erhaltung und Instandsetzung der noch vorhandenen Befestigungsanlagen und Schutz der Stadtsilhouette,
- Sicherung verfallsbedrohter Baudenkmäler, Umnutzung funktionslos gewordener Gebäude,
- Modernisierung von Altbauten, um ein breites Angebot an preiswerten und attraktiven Wohnungen zur Verfügung stellen zu können,
- Schließen von Baulücken durch maßstäblichen Wohnungsneubau,
- Innenhofentkernung und Gestaltung privater Freiflächen,
- Aufwertung öffentlicher Grün- und Freiflächen,
- Begrünung der ehemaligen Wall- und Grabenzone als Zäsur zu später entstandenen Siedlungsgebieten,
- Rekonstruktion des historischen Wegenetzes und Freilegung von alten Bachläufen,
- Entlastung vom Durchgangsverkehr,
- flächenhafte Verkehrsberuhigung,
- nicht störende Unterbringung des ruhenden Verkehrs.

Das wichtigste Mittel zur Erreichung dieser Ziele ist neben dem **Bebauungsplan** – dies vor allem bei den größeren Städten – die **städtebauliche Rahmenplanung**. Hinzu kommen in vielen der beteiligten Kommunen Gestaltungssatzungen (§ 81 Bauordnung NRW), die z. T. ergänzt werden durch Werbesatzungen sowie Stellplatz- und Erhaltungssatzungen (§ 172 Baugesetzbuch). Bei allen

	Größe des Stadtkerns in ha	Denkmalquote (in % bezogen auf den Stadtkern)
Arnsberg	182	39
Bad Berleburg	34	17
Bad Laasphe	6	41
Bad Salzuflen	500	18
Blomberg	62	11
Brakel	23	21
Detmold	94,4	k.A.
Freudenberg	6,6	51
Hattingen	9,1	k.A.
Horn-Bad Meinberg	23	15
Höxter	46	k.A.
Lemgo	63	28
Lippstadt	135	7
Lügde	240	k.A.
Minden	45	25
Rheda-Wiedenbrück	31	35
Rietberg	16,6	30
Schieder-Schwalenberg	100	60
Schmallenberg	23,2	12
Siegen	2,5	k.A.
Soest	125,5	21
Steinfurt-Burgsteinfurt	35,5	27
Tecklenburg	21,7	49
Warburg	36	k.A.
Warendorf	36	43
Werl	39,2	k.A.
Werne	13,1	24

Tab. 1: Größe und Denkmalquote historischer Stadtkerne in Westfalen (Auswahl)
(Quelle: Arbeitsgemeinsch. hist. Stadt- u. Ortskerne)

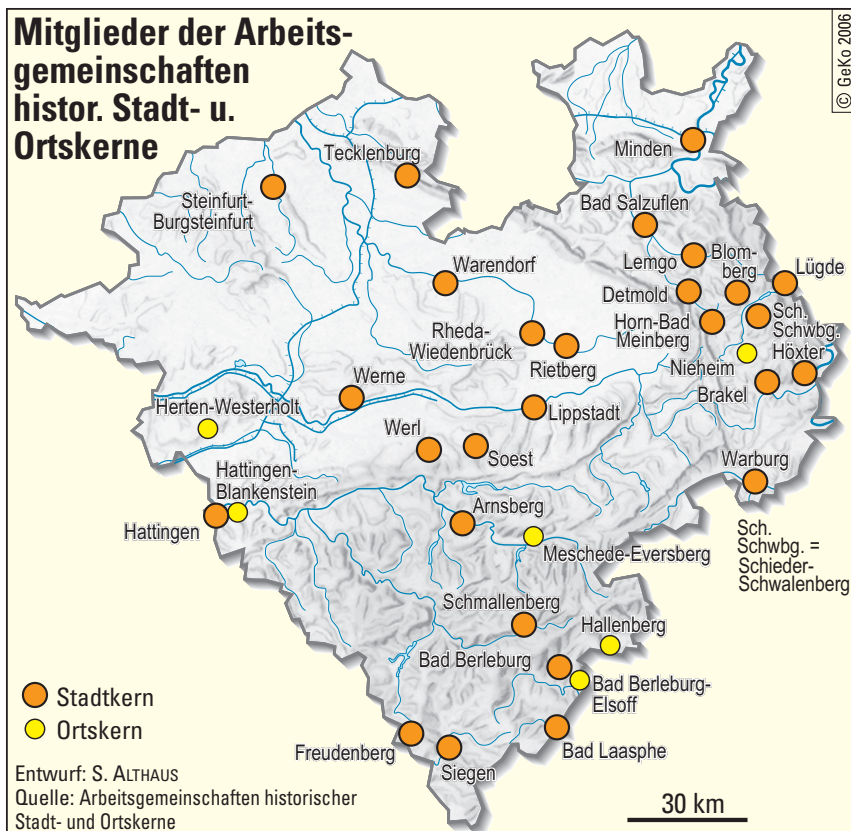


Abb.1: Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften historischer Stadt- und Ortskerne (Entwurf: S. ALTHAUS; Quelle: Arbeitsgemeinschaften historischer Stadt- und Ortskerne)

Maßnahmen, die durch die oben genannten Mittel angestrebt werden, stehen die Kooperation mit den Betroffenen sowie eine flexible und den sich wandelnden Ansprüchen angepasste Vorgehensweise statt einer Verhinderungs- und Konfrontationsstrategie im Vordergrund. Wesentliche Bedeutung hat die öffentliche Förderung der verschiedenen Maßnahmen. Oftmals dient eine solche Förderung als Initialzündung für weitere Privatinitiativen im Sinne einer behutsamen Stadterneuerung. Dies betrifft beispielsweise die Fassaden- und Dachgestaltung oder die Gestaltung privater Grünflächen. Die im Baugesetzbuch § 3 verankerte Bürgerbeteiligung findet in den historischen Stadt- und Ortskernen unterschiedlichste Ausprägung. Neben der üblichen Bürgerversammlung gibt es Gesprächsrunden auf Nachbarschafts- oder Quartiersebene. Eine weitere Form der direkten Bürgerbeteiligung sind Beratungs- oder Bürgerbüros der Stadtverwaltungen. Geschichts- und Heimatvereine sowie Bürgerinitiativen werden zum Teil über sog. Gestaltungsbeiräte in die Entscheidungs-

prozesse eingebunden. Vor allem die Verschönerungsvereine und Bürgerinitiativen, wie die „Altstadtfreunde Warendorf“ oder die „Arbeitsgemeinschaft Schöne Altstadt“ in Bad Laasphe, erfüllen vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Mittel eine wichtige Funktion bei der Gestaltung, dem Erhalt und der Pflege der historischen Bausubstanz.

Einen hohen Stellenwert bei der Erhaltung der historischen Stadt- und Ortskerne haben die **Instrumente des Denkmalschutzes** (s. Denkmalquote in Tab. 1). Neben den Einzeldenkmälern spielen in diesem Zusammenhang die Denkmalsbereiche und die hierfür zuständige Denkmalsbereichssatzung eine wichtige Rolle. Durch den Schutz historisch, städtebaulich oder sozialgeschichtlich bedeutender Orte, Straßen, Plätze oder Gebäudegruppen und deren jeweiliger Umgebung soll ein prägender Gesamteindruck erhalten bleiben oder wieder hergestellt werden.

Allen **historischen Stadt- und Ortskernen** ist die bereits erwähnte Belastung durch den motorisierten Individual-

verkehr gemeinsam. Die oftmals als **Handelszentren** entstandenen historischen Altstädte an Straßenkreuzungen oder Flussübergängen leiden heute unter dem in mittelalterlicher Zeit als Einnahmequelle gewünschten Durchgangsverkehr. Die vielfach enge historische Bebauung verschärft diese Problematik. Viele Städte versuchen daher, mit **Gesamtverkehrskonzepten** auf der Grundlage von Verkehrsentwicklungsplänen den Verkehrsproblemen zu begegnen. Wichtige Aspekte sind hierbei die Förderung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs, die Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs durch flächenhafte Verkehrsberuhigung und die Vermeidung von Parksuchverkehr durch angepasste Stellplatzplanung (je nach Ortsgröße periphere Stellplatzanlagen, dezentrale kleine Stellplatzanlagen, zentrale Parkhäuser).

Die erhaltende Stadterneuerung bildet in den Kommunen eine komplexe Querschnittsaufgabe, welche in ihren einzelnen Teilen oftmals von unterschiedlichen Fachämtern betreut wird. Organisatorisch kann die Querschnittsaufgabe auf unterschiedlichem Niveau gehandhabt werden: Von der Neueinstellung oder Freistellung eines Mitarbeiters für die Koordination über die Bildung von Arbeitsgruppen durch die beteiligten Ämter bis zur Abstimmung in Gesprächsrunden. Die Größe der Stadt und der Umfang der angestrebten Maßnahmen spielen für die gewählte Organisationsform eine wesentliche Rolle.

Durch die **erfolgreiche Integration des städtebaugeschichtlichen Erbes in die Stadtentwicklung** leisten die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften für historische Stadt- und Ortskerne einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung und zukünftigen Weiterentwicklung der historischen Innenstädte. Die Unverwechselbarkeit regionaler Baukultur ist für eine Stadt nicht nur ein kultureller, touristischer Aspekt, sondern auch ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor in einer harten Standortkonkurrenz mit Oberzentren und benachbarten Mittel- und Kleinstädten.

STEFAN ALTHAUS