



VIELFALTSTADT AHLEN

das Ahleener Innenstadtkonzept im Rahmen des Zentrenmanagements

VielfAltstadt

das Ahleener Innenstadtkonzept im Rahmen des Zentrenmanagements

Im Auftrag der

STADT **A** HLEN

Bearbeitet von:

**Junker
+ Kruse**
Stadtforschung
Planung

Junker + Kruse

Stadtforschung Planung

Rolf Junker

Sven Nowoczien

Samaneh Kashi

unter Mitarbeit von:

Malin Laubner

Markt 5

44137 Dortmund

Tel. 02 31-55 78 58-0

www.junker-kruse.de

info@junker-kruse.de

Dortmund, Februar 2024

Konzeptgliederung

1	Einführung und Aufgabenverständnis	5
2	Projektaufbau	7
2.1	Konzepterstellung	7
2.2	Ausrichtung des Planungsprozesses	8
2.3	Beteiligungsformate	8
3	Bestandsanalyse	11
3.1	Regionale Einordnung Ahlens und kurzer historischer Abriss	11
3.2	Die Ahlener Innenstadt <i>heute</i>	11
3.2.1	Frei- & Grünräume	12
3.2.2	Verkehrsstruktur	13
3.2.3	Nutzungen	15
3.2.4	Städtebauliche Struktur	16
3.2.5	Entwicklungsdynamik	18
3.3	Exkurs: Megatrends	19
3.4	Zwischenresümee	22
4	Entwicklungsperspektiven	24
4.1	Lebendige Stadtstraßen und urbane Plätze	24
4.2	Qualitätsvolle und verbundene Grün- und Freiräume mit Angeboten für Aufenthalt und Bewegung	26
4.3	Gute Wohnmöglichkeiten im Zentrum, ergänzt durch altersunabhängige Infrastrukturen	28
4.4	Umweltfreundliche Mobilität, die Rücksicht auf die historische Struktur der Innenstadt nimmt	29
5	Handlungsräume	31
5.1	Weststraße – kulturelles Eingangstor	33
5.2	Marktplatz und Marienplatz – historisches Wohnzimmer	34
5.3	Oststraße – geschäftige Mischung	38
5.4	Oststraße/Kerkmann Platz – Einkaufsmeile	38
5.5	Bahnhofstraße – grünes Eingangstor	40
6	Maßnahmenkatalog	41
6.1	Themen und Maßnahmen	41
6.2	Handlungsräume	43
6.3	Kommunikation und Marketing	46

7	Räumliches Leitbild	47
8	Ausblick	49

1 Einführung und Aufgabenverständnis

Bundesweit befinden sich Innenstädte im Wandel. Während Stadtzentren traditionell Orte des urbanen Lebens sind und sich dort diverse Angebote und Nutzungen konzentrieren, entwickelte sich der Einzelhandel in den vergangenen Jahrzehnten mehr und mehr zur bestimmenden Nutzung in den meisten Innenstädten. Einkaufsstraßen mit großen Kaufhäusern und vielen Geschäften galten lange Zeit als Aushängeschild eines vitalen Zentrums. Dadurch rückten konsumbezogene Angebote und Innenstadtbesuche in den Vordergrund und verdrängten vielerorts andere Nutzungen.

In den letzten Jahren wandelten sich viele Innenstädte jedoch erneut, seitdem der stationäre Einzelhandel seine Bedeutung immer mehr verlor. Ein ungebrochenes Verkaufsflächenwachstum und der zunehmende Online-Handel führten zu stark rückläufigen Frequenzen in Fußgängerzonen. Die Corona-Pandemie, die starke Inflation sowie Verschiebungen von Konsument:inneninteressen festigten diesen Transformationsprozess der Stadtzentren zusätzlich; auch weil parallel zu diesen Entwicklungen ein neuer Anspruch an Innenstädte samt ihren öffentlichen Räumen formuliert wurde. Heute bestimmen vielerorts Trading-Down-Tendenzen und Leerstände das Bild; die Frequenzen und vor allem die einzelhandelsbezogenen Ausgaben sinken deutlich.

Auch Ahlen, als Stadt mittlerer Größe, hat eine Innenstadt, die in den letzten Jahren unter immer stärkeren Entwicklungsdruck geraten ist. Durch die Lage im Süden des Münsterlands und am östlichen Rand des Ruhrgebiets kommt der Stadt eine Verbindungsfunktion zwischen den beiden Regionen zu. Gleichzeitig liegt Ahlen jedoch zentral zwischen den drei Oberzentren Dortmund, Münster und Bielefeld mit ihren starken Geschäftsbereichen. Auch die Stadt Hamm ist wichtiger Einkaufsstandort in unmittelbarer Umgebung. Die Lage Ahlens sowie die ehemals starke Ausrichtung auf den Einzelhandel stellen die Stadt heute vor Herausforderungen, sich im Wettbewerb um Besucher:innen, Unternehmen und Arbeiter:innen zu behaupten. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass Ahlen den veränderten Rahmenbedingungen aktiv begegnet. Innovative und flexible Nutzungskonzepte sind gefragt, um den beschriebenen Trends entgegenzusteuern und dadurch einen klaren Funktionswandel anzustoßen. Dafür ist eine enge Zusammenarbeit zwischen städtischen Akteur:innen, der Händler:innenschaft sowie der Bürgerschaft essenziell.

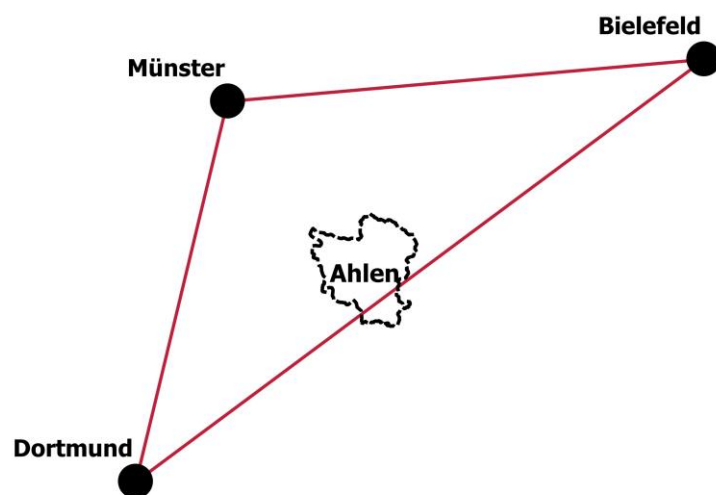


Abb. 1: Lage der Stadt Ahlen im Städtedreieck (Junker + Kruse 2023)

Hinzu kommt, dass die mit dem Klimawandel verbundenen Herausforderungen vor allem die Innenstädte betreffen. Insbesondere historische Altstädte weisen eine besondere Vulnerabilität gegenüber dem Klimawandel auf – ihre ausgeprägte dichte Bebauung sowie der häufige Mangel an grünen und schattigen Orten führen zu urbanen Hitzeinseln. Der Temperaturanstieg birgt nicht nur gesundheitliche Risiken für die Bewohner:innen, sondern bedingt auch den Rückgang der Passant:innenfrequenzen an heißen Tagen. In Ahlen besteht durch die innerstädtische Weise und die kompakte Innenstadt zudem ein erhöhtes Risiko für Hochwasser- und Starkregenereignisse. Hinzu kommt, dass die Vegetation stärker als bisher gefährdet ist. Vor diesem Hintergrund werden Klimaanpassungsmaßnahmen an Gebäuden und im Städtebau genauso wie eine veränderte Verkehrsmittelwahl auch in Ahlen immer wichtiger.

Aus dem beschriebenen Struktur- und Klimawandel ergeben sich neue Ansprüche. Innenstädte müssen sich verändern; sie müssen multifunktionaler, attraktiver, wohnlicher, menschlicher werden, wenn sie zentraler Ort der Stadt

bleiben wollen. Hierfür bestehen in Ahlen gute Chancen. Die Potenziale sollten als Fundament für einen grundlegenden Transformationsprozess der Ahlener Innenstadt dienen. Das vorliegende Innenstadtkonzept zeigt Wege auf und formuliert entscheidende Weichenstellungen, wie die Ahlener Innenstadt den notwendigen Transformationsprozess gestalten kann. Einige vorhandene sektorale Planungen, Gutachten, Projekte und Instrumente für Ahlen bestehen dabei bereits; ein übergeordnetes Konzept fehlt jedoch. Diese Lücke soll mit dem Innenstadtkonzept geschlossen werden. Ziel ist es, in einem integrierten Gesamtkonzept geeignete Strategien zu entwerfen, die den Grundstein für die Entwicklung einer neuen, resilienten, multifunktionalen und attraktiven Ahlener Innenstadt darstellen. Am Ende des Prozesses steht ein räumliches Leitbild, das die Zielstrategie visualisiert und nach außen kommuniziert.

Abgrenzung des Betrachtungsraums. Der Betrachtungsraum für das Innenstadtkonzept orientiert sich insbesondere am historischen Stadtkern Ahlens. Ergänzt wurde dieser durch die innenstadtnahen Grün- und Freiflächen sowie relevante Einrichtungen der technischen, sozialen und funktionalen Infrastruktur, die sich außerhalb des historischen Kerns befinden, jedoch starken Innenstadtbezug haben.

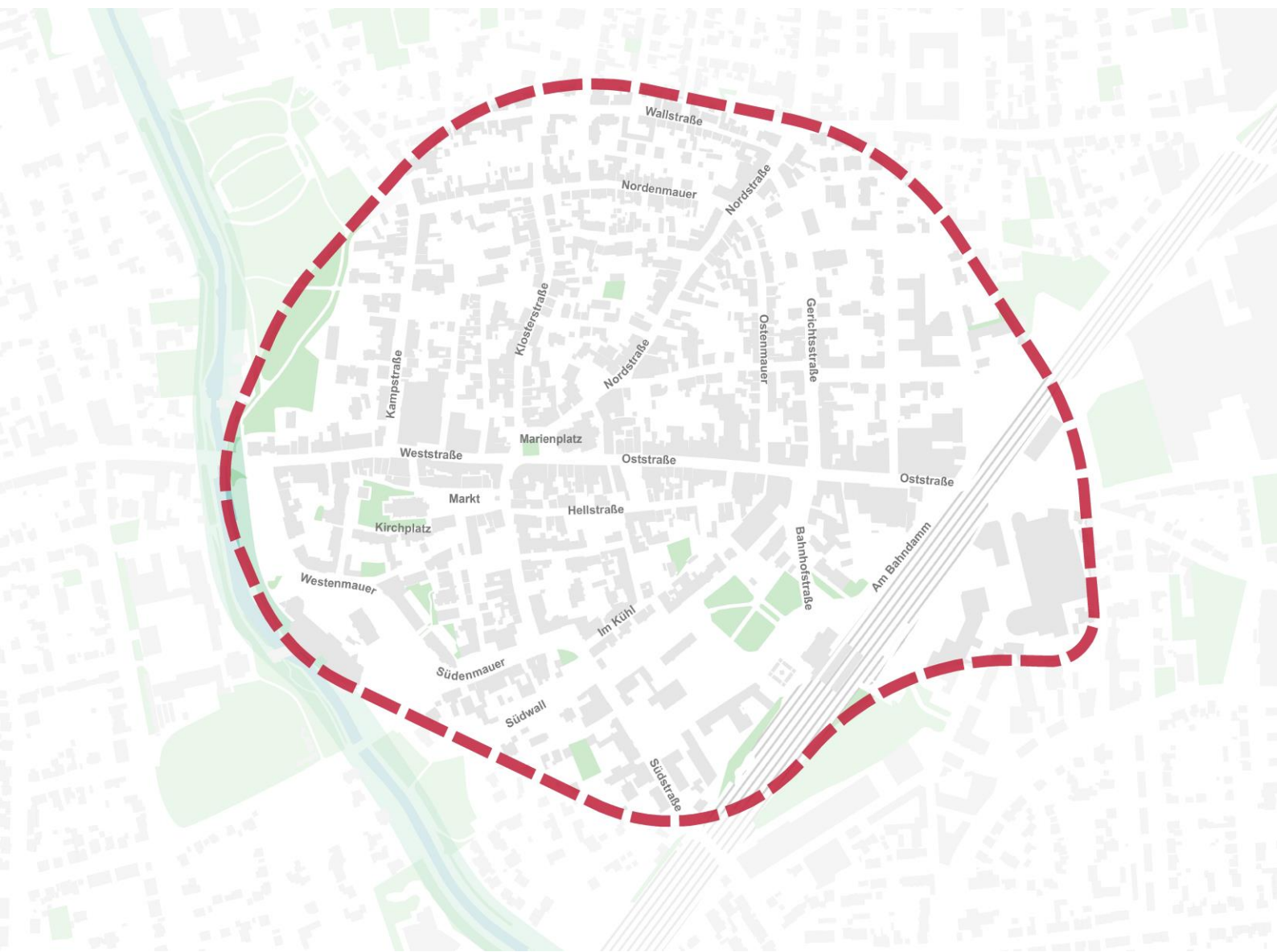


Abb. 2: Abgrenzung des Betrachtungsraums
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

2 Projektaufbau

2.1 Konzepterstellung

Die Erarbeitung des Innenstadtkonzepts erfolgt in drei Modulen:



Modul 1 – Analyse und Evaluation dient der Annäherung an den Betrachtungsraum und ist gleichzeitig der erste Schritt für einen reflektierten und strukturierten Umgang mit dem Konzeptgebiet. Das Modul dient der Ableitung von Stärken, Schwächen, Chancen und Herausforderungen, die im weiteren Prozess immer wieder leitend waren.



Auf Basis der vorherigen Analyse werden in **Modul 2 – Zieldefinitionen** für die themen- und raumspezifischen Handlungsfelder ausgearbeitet, die im weiteren Prozess die rahmende Richtung vorgeben. Die Aufstellung klarer Ziele, verbunden mit der Priorisierung bestimmter Themen, hilft bei der systematischen und lösungsorientierten Arbeit.



In **Modul 3 – Strategie- und Maßnahmenentwicklung** werden die gewonnenen Erkenntnisse zusammengeführt und in konkrete Maßnahmenvorschläge übersetzt. Ein räumliches Leitbild für die Ahlener Innenstadt soll die strategischen Ziele visualisieren und die übergeordnete Strategie für die Ahlener Innenstadt zeigen. Dies dient der Kommunikation der Ideen und Handlungsfelder.

Anschließend soll mit der **Konzeption erster Maßnahmen** begonnen werden. Durch die Umsetzung kurzfristig realisierbarer Projekte wird der Transformationsprozess zugunsten von attraktiveren Stadträumen, mehr Aufenthaltsqualität sowie verstärkter Durchmischung und Multifunktionalität in Gang gesetzt. Weitere Handlungen bzw. Aktionen müssen daran anknüpfen.

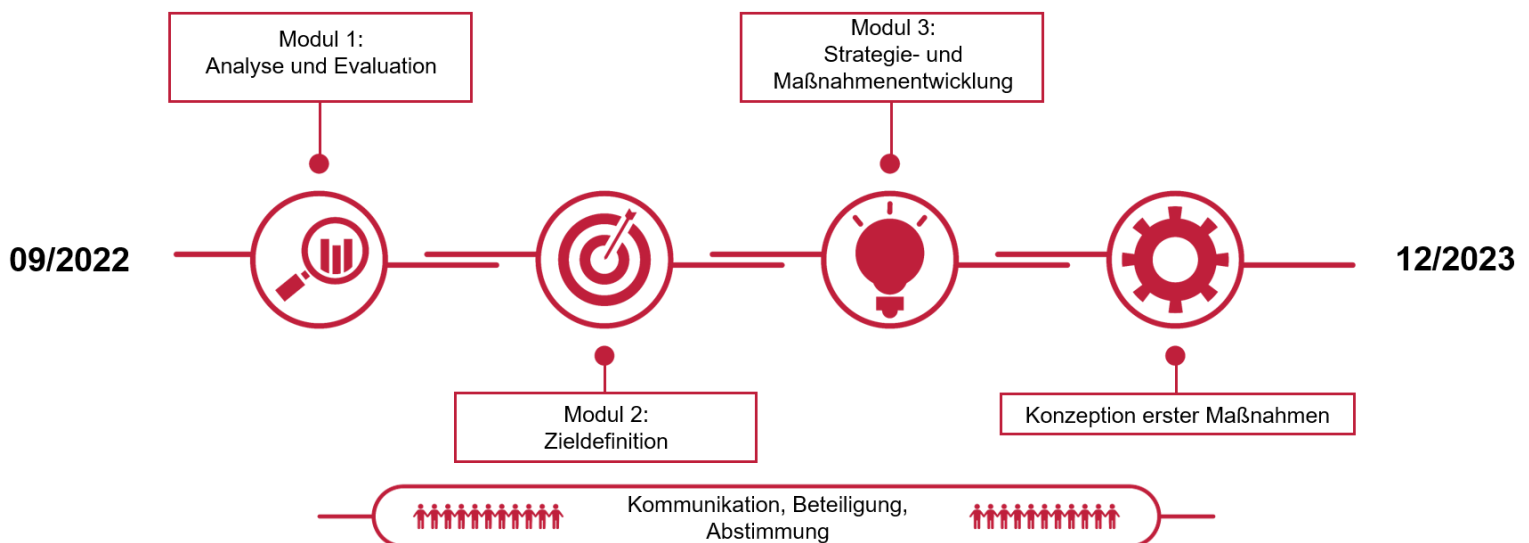


Abb. 3: Ablauf der Konzepterstellung (Junker + Kruse 2023)

2.2 Ausrichtung des Planungsprozesses

Um dem Ziel eines integrierten Gesamtkonzepts für die Ahlener Innenstadt gerecht werden zu können, wird ein kooperativer, offener und akteursbezogener Planungsprozess verfolgt. Kommunikation, Beteiligung und Abstimmung stehen in jeder Phase im Vordergrund. Durch verschiedene Dialogformate werden diverse Akteur:innen wie beispielsweise Gewerbetreibende, die Bürgerschaft und lokale Innenstadtexpert:innen eingebunden.

Übergeordnetes Ziel ist es, passende Lösungen für die gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen zu erarbeiten. Die aufgezeigten Handlungsfelder und Strategien sind als Orientierung für die Umgestaltung der Ahlener Stadträume zu verstehen und sollen die Weiterentwicklung zukunftsfähiger Nutzungen anstoßen.

Eine enge Abstimmung mit lokalen Innenstadtakteur:innen wird auch für nachfolgende, auf das Innenstadtkonzept aufbauende Projekte und Vorhaben dringend empfohlen.

2.3 Beteiligungsformate

Neben einer Bestandsanalyse seitens des Fachbüros wurden verschiedene Beteiligungsformate durchgeführt. Diese gewährleisteten, dass der Ahlener Bürgerschaft sowie den lokalen Innenstadtexpert:innen sowohl analoge als auch digitale Möglichkeiten zur Verfügung standen, sich über gegenwärtige Entwicklungstrends in Innenstädten zu informieren und die Bestandssituation des Ahlener Zentrums zu bewerten. Darüber hinaus konnten individuelle Entwicklungsperspektiven skizziert sowie konkrete Projekte und Maßnahmen benannt und diskutiert werden.

Zentral waren dabei drei öffentliche **Innenstadtforen**, bei denen Ideen zur zukünftigen Entwicklung der Ahlener Innenstadt gesammelt wurden. Im Dialog zwischen ansässigen Gewerbetreibenden, Bürger:innen und Engagierten aus Vereinen und Institutionen wurden Wünsche, Ideen und Anregungen gesammelt. Dafür sind unterschiedliche Kommunikationsangebote gemacht worden, wie beispielsweise der Impulsvortrag eines Fachexperten inklusive einer anschließenden Podiumsdiskussion, digitale Vor-Ort-Umfragen oder ein tiefgreifendes Workshopformat.



Abb. 4: erstes Innenstadtforum
(Stadt Ahlen 2023)



Abb. 5: zweites Innenstadtforum
(Junker + Kruse 2023)



Abb. 6: drittes Innenstadtforum
(Stadt Ahlen 2023)

Das Beteiligungsangebot **Anlieger:innenversammlung Marienplatz** musste angesichts einer geringen Zahl von Anmeldungen abgesagt werden. Hier sollten die direkten Anrainer:innen sowie Immobilieneigentümer:innen zur Weiterentwicklung des Marienplatzes involviert werden.

Ergänzend dazu bot eine **Online-Befragung** auch die Möglichkeit zur digitalen Beteiligung. Durch das intuitive und niedrigschwellige Format konnten Bedürfnisse, Schwerpunktthemen und besondere Interessen der Bürger:innen sichtbar gemacht werden. Im Rahmen dessen wurde die Ahlener Innenstadt bewertet und Perspektiven für die nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung benannt. Knapp 1.400 Bürger:innen kamen diesem Beteiligungsangebot nach.

Darüber hinaus lieferten **Expert:innengespräche** vertiefende und fundierte Einschätzungen. Dadurch konnten pointierte Meinungen von Fachleuten gesammelt werden.

Eine Beteiligung verschiedener **Fachbereiche** gewährleistete, dass auch Schlüsselpersonen der Stadtverwaltung Ahlen in den Prozess einbezogen wurden. Mit Vertreter:innen der Ahlener Umweltbetriebe, der Wirtschaftsförderung, der Stabsstelle Klima und Mobilität, dem Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen sowie dem Stadtbaurat betrachtete man ressortübergreifende Thematiken und hat sich zu ausgewählten Projektideen und -ständen ausgetauscht.

Um den Blickwinkel der Kinder und Jugendlichen auf die Innenstadtentwicklung Ahlens zu berücksichtigen, wurde ein Partizipationsangebot für **Schüler:innen** der Fritz-Winter-Gesamtschule geschaffen. Im Rahmen einer gemeinsamen Ortsbegehung des Zentrums hatten junge Menschen die Möglichkeit, ihre Meinungen und Ideen zu äußern.

1. Innenstadtforum: Information und Sensibilisierung	<ul style="list-style-type: none"> > 28. Februar 2023 > Veranstaltungsort: Marienkirche Ahlen > Beteiligung: rund 80 Teilnehmende aus unterschiedlichen Disziplinen > Schwerpunkt: Information und Sensibilisierung > Fachvortrag mit anschließender Podiumsdiskussion inkl. digitaler Vor-Ort-Umfrage
2. Innenstadtforum: Bürgerbeteiligung	<ul style="list-style-type: none"> > 23. Mai 2023 > Veranstaltungsort: Rathaus Ahlen (Foyer/Ratssaal) > Beteiligung: rund 40 Teilnehmende aus unterschiedlichen Disziplinen > Schwerpunkt: Bürgerbeteiligung > Workshop
Digitale Befragung	<ul style="list-style-type: none"> > Zeitraum: 23. Mai 2023 - 25. Juni 2023 > Beteiligung: 1.400 Teilnehmende > Format: Befragung auf Internet-Plattform
Expert:innengespräche	<ul style="list-style-type: none"> > Zeitraum: 11/2022 – 08/2023 > Beteiligung: 5 Einzel- und Gruppengespräche > Format: Gespräche mit lokalen Innenstadtakteur:innen aus den Bereichen Bildung/Kultur/Soziales, Einzelhandel sowie Immobilieneigentum
3. Innenstadtforum: Ergebnispräsentation und Ausblick	<ul style="list-style-type: none"> > 16. Oktober 2023 > Veranstaltungsort: Filmsaal (VHS) Ahlen > Beteiligung: rund 40 Teilnehmende aus unterschiedlichen Disziplinen > Schwerpunkt: Vorstellung und Einordnung der Ergebnisse inkl. digitaler Vor-Ort-Umfrage

Beteiligung der Fachämter	<ul style="list-style-type: none"> > 27. November 2023 > Veranstaltungsort: Rathaus Ahlen > Beteiligung: Vertreter:innen der Ahleiner Umweltbetriebe, der Wirtschaftsförderung, der Stabsstelle Klima und Mobilität und des Fachbereichs Stadtentwicklung und Bauen sowie Stadtbaurat > Schwerpunkt: Vorstellung und Abstimmung der Ergebnisse
Partizipationsangebot für Schüler:innen	<ul style="list-style-type: none"> > 13. Dezember 2023 > Veranstaltungsort: Innenstadt Ahlen > Beteiligung: rund 30 Schüler:innen der Fritz-Winter-Gesamtschule > Schwerpunkt: Innenstadtrundgang

In der Zusammenschau der verschiedenen Beteiligungsformate wird deutlich, dass insbesondere die folgenden Wünsche bzw. Erkenntnisse besonderen Handlungsbedarf mit sich bringen:

- Das Zentrum wird vor allem wegen seiner Einkaufs-, Gastronomie- sowie Veranstaltungsangebote aufgesucht. Da sich die Innenstadt wandelt, muss sie sich umorientieren und ein neues, individuelles Profil geschaffen werden.
- Die gegenwärtige Situation der Innenstadt wird mehrheitlich als unzureichend eingeschätzt. Insbesondere der Einzelhandel, die Verfügbarkeit von Freizeitangeboten sowie die Aufenthaltsqualität sind wichtige Transformationsbausteine und sollten künftig deutlich verbessert werden. Auch bezüglich des Gastronomie- und Kulturangebots wird ein großer Handlungsbedarf deutlich.
- Teilweise mangelt es an wichtigen innerstädtischen Infrastrukturen für die Bewohnerschaft. Dazu zählen unter anderem leicht erreichbare, innerstädtische Nahversorgungsangebote.
- Es besteht Verbesserungspotenzial in der Ausschöpfung der touristischen Potentiale Ahlens.
- Der teils hohe Leerstand und die mangelnde Vielfalt des Einzelhandels werden als defizitär eingeschätzt. Bei diesem Problem könnten flexible Nutzungsmöglichkeiten der Leerstände und innovative Nachnutzungskonzepte Abhilfe schaffen. Dabei sollten eine erhöhte Nutzungsvielfalt angestrebt sowie neue Angebote in die Innenstadt integriert werden.
- Die öffentlichen Räume samt des Stadtmobiliars Ahlens haben großes Aufwertungspotenzial. Öffentliche Räume sollten zu Begegnungsorten mit hoher Aufenthaltsqualität werden. Insbesondere das historische Zentrum um Markt- und Marienplatz wurde dabei in den Beteiligungsformaten hervorgehoben. Zudem wird der geringe Anteil an innerstädtischen Grünflächen und die fehlenden Spiel-, Bewegungs- und Sportangebote betont.
- Zukunftsthemen wie die Notwendigkeit von Klimaschutz und -anpassung sowie die Mobilitätswende müssen berücksichtigt werden. Die Förderung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Umweltverbund wird als wichtige Stellschraube herausgestellt.
- Die historische, ortsbildprägende Bausubstanz sollte erhalten und verstärkt in Szene gesetzt werden.

3 Bestandsanalyse

3.1 Regionale Einordnung Ahlens und kurzer historischer Abriss

Ahlen ist mit etwa 53.000 Einwohner:innen¹ die größte und wirtschaftlich wichtigste Stadt im Kreis Warendorf. Die Stadt ist als Mittelzentrum klassifiziert und liegt im Süden des Münsterlands. Als östlichste Bergbaustadt Westfalens ist sie gleichzeitig Tor zum Ruhrgebiet. Dadurch kommt der Stadt eine Verbindungsfunktion zwischen den beiden Regionen zu. Durch die zentrale Lage im Städtedreieck von Bielefeld, Münster und Dortmund ergeben sich zwar durchaus Standortvorteile, gleichzeitig führt die Lage zwischen den drei Oberzentren aber zu einer ausgeprägten Wettbewerbssituation.

Anders als viele andere Städte in Nordrhein-Westfalen blieb Ahlen von den Zerstörungen durch die Luftangriffe des Zweiten Weltkriegs weitestgehend verschont, so dass die Stadt bis heute eine historische Struktur aus über 200 Baudenkmalern aufweist. Der Kernort Ahlens besteht aus einer kompakten Siedlungsstruktur, während sowohl die Stadt Ahlen als auch ihre nähere Umgebung ansonsten überwiegend ländlich geprägt sind. Mit 84 % lebt somit ein Großteil der Bevölkerung in der Kernstadt².

Durch die Industrialisierung verzeichnete Ahlen ab Ende des 19. Jahrhunderts einen enormen Bevölkerungszuwachs und damit einhergehend eine starke Wohnraumentwicklung. Als ehemaliger Bergbaustandort war Ahlen zudem lange durch die Montanindustrie geprägt. Insbesondere der Beginn des Steinkohleabbaus in der zweiten Industrialisierungsphase führte zu Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur. Die Zeche Westfalen, die 1913 ihren Betrieb aufnahm, wurde rasch zum Motor der Stadtentwicklung und mit bis zu 5.500 Beschäftigten zum größten Arbeitgeber Ahlens³. Die Schließung der Zeche Westfalen im Jahr 2000 markiert den bislang größten Wendepunkt der Stadtgeschichte. Heute ist Ahlen eine postindustrielle Gewerbestadt.

3.2 Die Ahlener Innenstadt *heute*

Die Ahlener Innenstadt ist ein vielfältiger Ort, in dem sich unterschiedliche Angebote, Bedürfnisse und Nutzungen konzentrieren. Um einen umfassenden Einblick in den Status Quo des Zentrums zu erhalten, wurde eine integrierte Betrachtung und Analyse der Bestandssituation durchgeführt.

Berücksichtigt werden u.a. die Themen Frei- und Grünräume, Verkehrsstruktur, Nutzungen, städtebauliche Struktur sowie die derzeitige Entwicklungsdynamik. Die Analyseergebnisse werden im Folgenden vorgestellt. Für eine ganzheitliche Betrachtung wurden die Ergebnisse durch eine Abgrenzung der Ahlener Innenstadtbereiche zusammengefasst.

¹ Statistisches Landesamt NRW 2023

² vgl. Stadt Ahlen (2021): Kommunales Mobilitätskonzept. Schwerpunkt Förderung des ÖPNV und intermodale Mobilität. S. 6

³ Website der Zeche Westfalen: <https://zechewestfalen.de/pages/zechengelaende/geschichte.php> (zuletzt abgerufen am 26.09.2023)

3.2.1 Frei- & Grünräume

Um dem Ziel der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen und Klimaveränderungen in der Innenstadt abmildern zu können, wird der Ausbau der blau-grünen Infrastruktur⁴ immer wichtiger. Gleichzeitig sind mit einer verstärkten Integration von Frei- und Grünräumen in öffentlichen Stadträumen das Schaffen einer höheren Aufenthalts- und Lebensqualität möglich.

Die Frei- und Grünflächen Ahlens konzentrieren sich insbesondere auf die Flächen entlang der Werse. Im Zuge ihrer Renaturierung im Jahr 2022 wurde ein innerstädtischer Gewässerabschnitt von insgesamt etwa 1,8 Kilometern ökologisch aufgewertet. Durch die Einrichtung von Retentionsflächen kann das Ausmaß zukünftiger Hochwasserereignisse eingeschränkt werden. Gleichzeitig wird die Erlebbarkeit des Flusses verbessert. Dadurch besteht eine hohe Freiraumqualität entlang der Werse. Besonders erwähnenswert ist hierbei der Stadtpark mit seinen Aufenthalts- und Freizeitangeboten.



Abb. 7: Frei- und Grünräume
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

⁴ Unter blau-grüner Infrastruktur wird ein Netzwerk an natürlichen und naturnah angelegten Flächen verstanden. Dieses sorgt für eine erhöhte Widerstandsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels und stärkt gleichzeitig die Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Weiterhin wurde 2020 die Aufwertung des Sidney-Hinds-Parks gegenüber des Bahnhofs Ahlen fertiggestellt. Im Zuge dessen wurde der Park barrierefrei und die Zugänglichkeit verbessert. Durch die Modernisierung entstand ein neues Eingangstor zur Innenstadt. Der Bau von Zäunen entlang der Straße, die der Verkehrssicherheit dienen sollen, verhinderte jedoch eine direkte Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und dem Sydney-Hinds-Park.

Abgesehen von den genannten Grün- und Freiflächen gibt es im Betrachtungsraum durch die kompakte Baustruktur vergleichsweise wenig grüne Strukturen. Trotzdem bestehen einige wertvolle Rückzugsräume, zum Beispiel an der Kirche St. Bartholomäus. Weiterhin gibt es einige platzartige Situationen mit grünen Elementen. Allerdings mangelt es an wahrnehmbaren Verbindungen zwischen den Grünräumen, so dass diese sich eher mosaikartig im Innenstadtbereich verteilen. Insbesondere in der Fußgängerzone befinden sich jedoch bereits einige Stadtbäume. Durch die Ergänzung mit weiteren Begrünungsmaßnahmen kann in Zukunft eine verstärkte Verbindung der Grün- und Freiflächen gelingen.



Abb. 8: Sydney-Hinds-Park
(Junker + Kruse 2023)



Abb. 9: Stadtpark
(Junker + Kruse 2023)



Abb. 10: Umfeld der Kirche St. Bartholomäus
(Junker + Kruse 2022)

3.2.2 Verkehrsstruktur

Einer umweltverträglichen Verkehrsstruktur kommt vor dem Hintergrund zunehmender Umwelt- und Emissionsbelastungen sowie dem Klimawandel eine immer größere Bedeutung zu. Ein Umdenken für die Mobilität der Zukunft ist notwendig, um die Verkehrswende zu stemmen und mehr Aufenthaltsqualitäten in Straßen zu gewährleisten.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt in Ahlen nach wie vor eine übergeordnete Rolle; auf ihn entfällt ein Anteil von 57 %⁵. Dies ist für ländliche Räume zwar typisch, für die Verkehrswende ist jedoch auch hier ein gestärkter Umweltverbund nötig. Im Ahleiner Zentrum besteht ein Innenstadtverkehrsring, der vor allem zur Erschließung des Zentrums durch den MIV dient. Insbesondere im südwestlichen Teil weist jener eine hohe

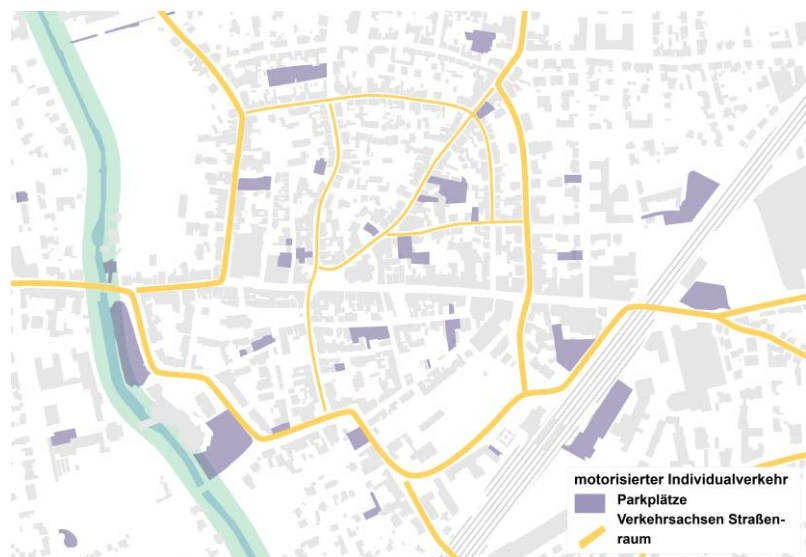


Abb. 11: Verkehrsstruktur - motorisierter Individualverkehr
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

⁵ vgl. Stadt Ahlen (2021): Kommunales Mobilitätskonzept. Schwerpunkt Förderung des ÖPNV und intermodale Mobilität. S. 6

Verkehrs- und Emissionsbelastung auf. Daneben ist die in West-Ost-Richtung verlaufende Fußgängerzone (West- und Oststraße) autofrei. Im weiteren Innenstadtbereich wurden einige verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Das MIV-Angebot wird durch ein differenziertes Parkplatzangebot ergänzt.

Darüber hinaus bestehen im Kernstadtbereich Ahlens Nutzungskonflikte zwischen dem MIV und dem Fuß- und Radverkehr. Durch teils enge Wegeführungen mit zu schmalen Gehwegen wird dem MIV Vorrang eingeräumt und es bleibt vergleichsweise wenig Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (z. B. in der Nordstraße). Hier und in anderen Straßen ist eine Umgestaltung mit klarer Priorisierung des Umweltverbundes notwendig, um das Unfallpotenzial zu begrenzen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Durch die größtenteils flache Topografie sowie die kompakte Siedlungsstruktur der Stadt, liegen insgesamt gute Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr vor. Wie im Mobilitätskonzept der Stadt Ahlen festgestellt wird, kommt dem Radverkehr im Kernstadtbereich eine übergeordnete Bedeutung zu und es besteht ein gutes Radwegenetz. Im Modal Split entfallen auf ihn mit über 28 % hohe Anteile⁶. Insbesondere in der Südstraße und im Ostwall gibt es bereits vorhandene Radwegeverbindungen. Dieses Potenzial kann genutzt werden, um die Wegeverbindung noch weiter zu stärken und den Fuß- und Radverkehr dadurch noch weiter zu priorisieren. Weiterhin sollten einige Barrierewirkungen, wie beispielsweise der Bahndamm (Oststraße/Gebrüder-Kerkmann-Platz) abgeschwächt werden, um eine höhere Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Darüber hinaus wird die Erschließung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewährleistet. Obwohl flächendeckend Haltestellen vorhanden sind, spielt der ÖPNV insgesamt trotzdem eine untergeordnete Rolle. Dies könnte mit der geringen Taktung (meist Halbestunden- und Stundentakt) sowie dem defizitären Angebot zu Abend- und Wochenendzeiten begründet werden. Die Anbindung an den Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene ist positiv hervorzuheben.

Modellvorhaben Begegnungszone Weststraße. Die Weststraße wurde 2018 zur sogenannten Begegnungszone umgebaut. Um den dichten und ungeordneten Verkehr in dem Abschnitt neu zu organisieren, wurde der Umbau als „Shared Space“ eingeleitet. Danach sind alle Verkehrsteilnehmer:innen grundsätzlich gleichberechtigt und die Verbesserung der Aufenthalts-

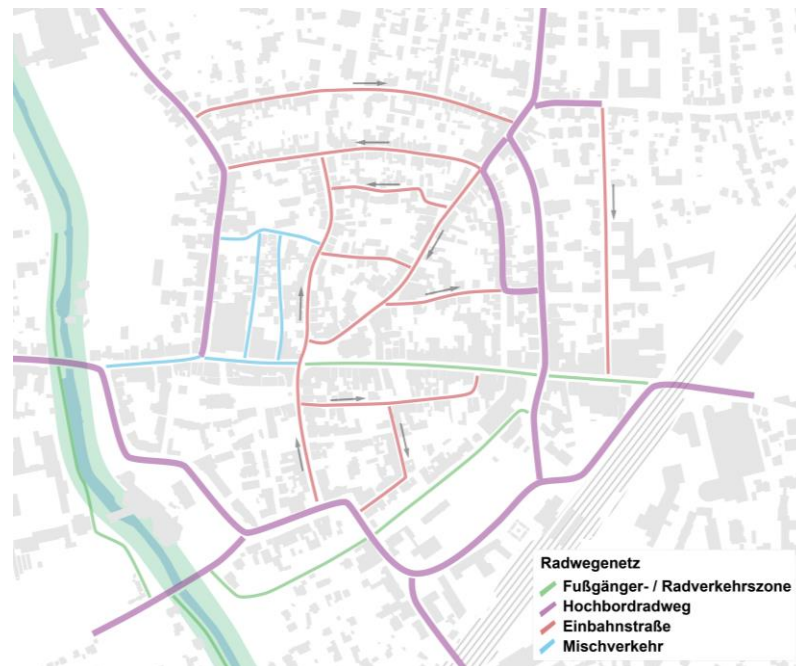


Abb. 12: Verkehrsstruktur – Radverkehr (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)



Abb. 13: Verkehrsstruktur - Öffentlicher Personennahverkehr (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

⁶ ebd.

qualität wird angestrebt. Obwohl der MIV mit Einführung der Begegnungszone Weststraße eingeschränkt wurde, bestehen in dem Straßenabschnitt nach wie vor hohe MIV-Anteile⁷. Dies ist auf eine erneute Asphaltierung auf Grund von auftretenden Straßenschäden zurückzuführen.

3.2.3 Nutzungen

Die Attraktivität von Innenstädten korreliert immer auch mit ihren Angeboten; mit einem multifunktionalen, vitalen Stadtzentrum wird eine höhere Qualität verbunden. Die Mischung aus Einzelhandel, lebendigen Stadtstraßen und urbanen Plätzen sowie kulturellen Angeboten kann somit die Attraktivität des Zentrums steigern. Vor diesem Hintergrund wurden die vorherrschenden Nutzungen in Ahlen analysiert, um hieraus Maßnahmen und Strategien ableiten zu können.



Abb. 14: Nutzungsstruktur (EG)
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023) Stand: September 2023

⁷ vgl. Stadt Ahlen (2021): Kommunales Mobilitätskonzept. Schwerpunkt Förderung des ÖPNV und intermodale Mobilität. S. 29

Erdgeschossnutzungen konzentrieren sich in der Ahleiner Kernstadt insbesondere auf die Achse West- und Oststraße zwischen der Wese und der Bahnunterführung. In der dortigen, über 600 Meter langen Fußgängerzone ist ein überdurchschnittlich dichtes Angebot an Einzelhandelsbetrieben vorzufinden, das durch Dienstleistungen und Gastronomieangebote ergänzt wird. In den letzten Jahren zeichnete sich jedoch eine deutliche Verschiebung dieser Angebote nach Osten ab. Dies ist auch Folge des Umbaus des Einkaufszentrums Kerkmann Platz, mit dem ein großer Stadtbaustein östlich des Bahndamms und damit außerhalb der Altstadt geschaffen wurde. Weiterhin existiert mit dem Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz ein weiteres Fachmarktzentrum östlich der Innenstadt. Auch durch diese Verlagerung bestehen insbesondere in der Weststraße teils prägnante Leerstände und es zeichnen sich dort strukturelle Trading-Down-Tendenzen ab. Insbesondere in einst prominenten Lagen gibt es heute viele Leerstände. Aufgrund allgemeiner Entwicklungstendenzen des Einzelhandels scheint absehbar, dass sich dieser Trend fortsetzen und verschärfen könnte; zumal im Stadtzentrum ein klarer Mangel an fußläufig erreichbaren Lebensmitteleinzelhandelsmärkten besteht.

Während sich in der Nordstraße vor einigen Jahren noch hohe Leerstandsquoten und Trading-Down-Effekte abzeichneten, haben sich dort mittlerweile viele Dienstleistungen angesiedelt, die den Straßenzug ein Stück weit aufgewertet haben. Insgesamt besteht in Ahlen eine kleinteilige Einzelhandelsstruktur, durchsetzt mit größeren Verkaufsflächen und ergänzt durch ein angemessenes Gastronomieangebot, das sich vor allem rund um den Marktplatz konzentriert. Der Einzelhandel als ehemaliger Pulsgeber des Zentrums ist jedoch anhaltend auf dem Rückzug. Die traditionelle „Knochenstruktur“ entlang der Fußgängerzone mit starken Polen im Westen und Osten der Innenstadt hat sich nahezu aufgelöst. Stattdessen zeichnet sich eine zunehmende Verlagerung Richtung Osten ab. Damit geht ein Bedeutungsverlust für den westlichen Abschnitt der Fußgängerzone einher. Um auch in Zukunft eine attraktive, belebte und qualitätsvolle Innenstadt zu gewährleisten, müssen Veränderungen angestoßen werden. Hierfür bestehen in Ahlen gute Voraussetzungen, auf die aufgebaut werden kann. Ziel sollte das Schaffen einer lebendigen Nutzungsmischung mit vielen Qualitäten sein.



Abb. 15: Einkaufszentrum Kerkmann Platz
(Junker + Kruse 2022)



Abb. 16: innerstädtischer Leerstand
(Junker + Kruse 2022)



Abb. 17: Nordstraße
(Junker + Kruse 2022)

3.2.4 Städtebauliche Struktur

Die Untersuchung der Stadtmorphologie dient dem Verständnis der lokalen Siedlungsstrukturen. Aus der Analyse lassen sich Bedürfnisse für zukünftige Vorhaben ableiten. Diese sollten sich so weit wie möglich an der historischen Stadtstruktur orientieren.

Ahlens Innenstadt weist eine kompakte Siedlungsstruktur auf. Es bestehen gemischte Baustrukturen in gutem bis mittlerem Erhaltungszustand. Der Stadtgrundriss ist weiterhin geprägt durch die historische Bausubstanz, die Kirchen sowie die vielen vorhandenen Plätze bzw. platzartigen Aufweitungen. Diese Stadtstrukturen übernehmen

identitätsstiftende Funktionen und dienen als Treffpunkte. Die Spitzen der Kirchtürme sind die Hochpunkte der Stadtsilhouette. Ansonsten ist die Höhenentwicklung gemächlich und der Größe der Stadt entsprechend. Darüber hinaus bestehen einige stadtbildprägende Gebäude mit Alleinstellungsmerkmalen oder besonderer historischer Qualität. Dazu gehören beispielsweise die alte Mühle Münstermann sowie das Haus Holtermann.

Auffallend ist die oft mangelhafte Betonung der Stadteingänge. Die unzureichende Inszenierung der Eingangsbereiche vernachlässigt die Ankommenssituation. Dafür ausschlaggebend sind oftmals unterbrochene Sichtachsen und räumliche Zäsuren durch stark befahrene Straßen. Im ungünstigen Fall kann es zur Desorientierung führen und den Funktionsverlust des innerstädtischen Raums verstärken. Das derzeit in Ausarbeitung befindliche Fußgängersystem könnte hier bereits zu einer Verbesserung der Situation führen.



Abb. 18: städtebauliche Struktur
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

3.2.5 Entwicklungsdynamik

Städte unterliegen einem hohen Veränderungsdruck. Insbesondere in Zentren lassen sich fortwährend Veränderungen beobachten und es ist wichtig, diese Prozesse aktiv zu gestalten. Auch in Ahlen bestehen aktuell einige Projekte und Vorhaben durch die eine gewisse Entwicklungsdynamik gegeben ist. So soll bis 2028 ein attraktiver Bürgercampus mit Stadthaus und Bürgerforum als ansprechende Verbindung zwischen Werse und Innenstadt entstehen und das aus den 1970er-Jahren stammende Rathaus ersetzen. Weiterhin wurde bereits die Freiraumqualität mit der Revitalisierung der Werse verbessert. Auch die bereits erwähnte Modernisierung des Einkaufszentrums am Gebrüder-Kerkmann-Platz zeugt von städtebaulicher Dynamik.

Daneben sind mehrere Projekte geplant, die das innerstädtische Wohnen stärken sollen. Auf dem Grundstück des ehemaligen Textilkaufhaus Beumer soll ein dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit 42 Wohnungen und zwei Ladenlokalen entstehen. Weiterhin soll das Gelände der Mühle Münstermann zu barrierefreiem Wohnen mit ergänzenden Gewerbeflächen umgebaut werden. Dabei wird mit dem Erhalt des Mühlenturms Rücksicht auf die Historie des Standorts genommen.



Abb. 19: Mühle Münstermann
(Junker + Kruse 2023)

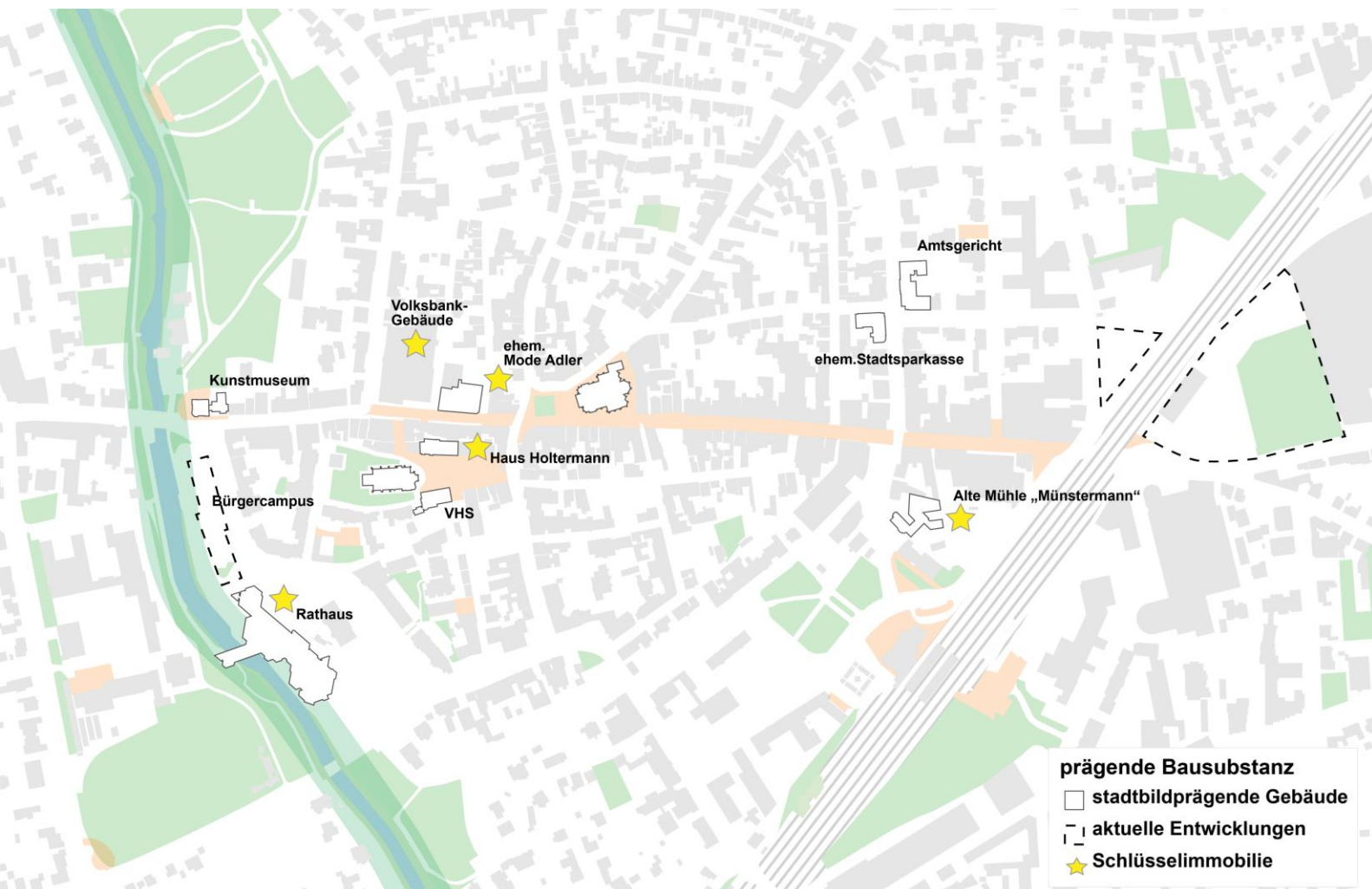


Abb. 20: Entwicklungsdynamik
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

Trotz dieser Bestrebungen bestehen Defizite in der Entwicklungsdynamik. So gibt es seit der Zwangsversteigerung des Hauses Holtermann zwischen St. Bartholomäus und St. Marien im Jahr 2015 keine konkreten Planungen für eine Nachnutzung des historischen Gebäudes. Bislang konnten nur Sanierungsarbeiten an der denkmalgeschützten Fassade vorgenommen werden. Dies ist besonders problematisch, weil das Haus Holtermann eine Schlüsselimmobilie für die Stadtentwicklung und ein prägender Baustein in zentraler Lage am Markt darstellt.

Insgesamt ist eine ausgeprägte Entwicklungsdynamik in Ahlen vorhanden. Die geplanten Projekte orientieren sich an den zukünftigen Bedürfnissen Ahlens. Nichtsdestotrotz bestehen nach wie vor einige Schlüsselobjekte, für die (noch) keine Nachnutzung absehbar ist. Auch die teils großen, leerstehenden Gebäude und Einkaufspassagen - wie das Objekt Oststraße 5 - sind Potenzialräume für zukünftige Entwicklungen und sollten in zukünftige Planungen verstärkt einbezogen werden.

3.3 Exkurs: Megatrends

Städtische Systeme werden von verschiedenen Megatrends beeinflusst. Diese komplexen und multidimensionalen Veränderungen entwickeln sich teils zwar langsam, haben aber nachhaltige Auswirkungen auf alle Ebenen der Gesellschaft, häufig auf globaler Ebene. Da sie beinahe alle Lebensbereiche betreffen können, ist es wichtig, sich intensiv mit ihren Auswirkungen auseinander zu setzen. Die Identifikation von Megatrends muss bei zukünftigen Planungen bedacht werden. Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden fünf Megatrends vorgestellt, die bereits auf die Innenstadtentwicklung einwirken und dessen Folgen sich langfristig in ihr niederschlagen.

Klimaresiliente Stadt/Klimaanpassung. Städte sind durch ihren hohen Energiebedarf Beschleuniger des Klimawandels und sind je nach Lage und Struktur unterschiedlich intensiv von ihm betroffen. Klimafolgen schaden dem gesamtstädtischen System und haben negative Auswirkungen auf das Verkehrs- und Abwassersystem, das Stadtklima und die Lebensmittel- und Trinkwasserversorgung⁸. Durch den hohen Versiegelungsgrad und den Mangel an Grünräumen entstehen urbane Hitzeinseln. Zudem häufen sich Extremwetterereignisse in Form von Starkregen, Überschwemmungen und Stürmen⁹. Maßnahmen zum Klimaschutz sowie zur Klimafolgenanpassung sind notwendig, um zukünftig die Lebensqualität zu gewährleisten und eine klimaresiliente Stadt zu kreieren. Dabei ist vor allem der Ausbau der grünen und blauen Infrastruktur bedeutend. Neue urbane Grünräume, Dach- und Fassadenbegrünungen und eine nachhaltige Wasserinfrastruktur sorgen für Verschattung und/oder haben (gleichzeitig) einen Kühlungseffekt in stark versiegelten Städten. Dabei wird die Lebensqualität durch Frisch- und Kaltluftschneisen sowie der damit einhergehenden höheren Luftqualität verbessert. Grün- und Freiflächen sollten sinnvoll miteinander verbunden werden und weitere Funktionen für Sport, Freizeit und Erholung anbieten. Neben den Begrünungsmaßnahmen ist der Ausbau erneuerbarer Energien von hoher Bedeutung, um Emissionen einzusparen. Ebenso sollte der Ressourcenverbrauch durch Ausschöpfung von energetischen Sanierungspotenzialen, Optimierung der Gebäudehüllen und Nutzen von nachhaltigen Baumaterialien reduziert werden¹⁰.

Gesellschaftswandel. Städte sind Spiegelbilder der Gesellschaft und zeigen die Folgen des sozialen Wandels auf räumlicher Ebene. Gleichzeitig bieten sie Potenziale für politische Mitgestaltung und sind Austragungsort für Partizipations- und Protestverlangen der Stadtbevölkerung. In den letzten Jahren und Jahrzehnten haben sich verschiedene Veränderungen in der Gesellschaft abgezeichnet, die Auswirkungen auf Stadtstrukturen haben. Zunächst

⁸ BBSR (2020): Überblick zu europäischen Stadtentwicklungstrends und -strategien: Hintergrundstudie für die Neue Leipzig-Charta. Bonn. S. 27 ff.

⁹ BBSR (2017): Trends in der Stadt- und Regionalentwicklung. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 5/2017. S. 68 ff.

¹⁰ BBSR (2020): Überblick zu europäischen Stadtentwicklungstrends und -strategien: Hintergrundstudie für die Neue Leipzig-Charta. Bonn. S. 27 ff.

ändert sich mit dem demografischen Wandel die Zusammensetzung der Bevölkerung. Dabei sind die Alterung der Gesellschaft und die zurückgehende Geburtenrate zentrale Aspekte. Aber auch die sinkende Sterberate sowie Migration tragen zu Veränderungen der demografischen Struktur bei¹¹.

Gleichzeitig zeichnen sich in der Stadtbevölkerung immer stärkere Individualisierungs- und Pluralisierungstendenzen ab. Im Zuge der Individualisierung kommt es zur Entfremdung von traditionellen gesellschaftlichen Bindungen und Normen zugunsten der Freiheit und Selbstverwirklichung. Pluralisierung hingegen bezieht sich auf die Zunahme von Vielfalt und Verschiedenartigkeit. Dadurch kann eine Gesellschaft diverser werden, es können aber auch Konflikte auftreten, wenn das Nebeneinander und Miteinander zu unterschiedlich ist¹².

Als Folge dieses Gesellschaftswandels kann es zu politischen Implikationen, sozialer Segregation und regionalen Unterschieden kommen. Politik, Verwaltungen, Unternehmen und die Gesellschaft müssen sich gemeinsam auf die Veränderungen einstellen und entsprechende Lösungen finden¹³.

Mobilitätswende. Da das aktuelle Verkehrssystem durch starke Umweltbelastungen gekennzeichnet ist, ist ein Wandel der Mobilität für die Zukunft unabdingbar. Auch die Zentren der Städte sind nach wie vor stark von ruhendem und fließendem Verkehr geprägt. Für eine nachhaltige Mobilität ist ein Mix aus verschiedenen Maßnahmen nötig, wobei insbesondere die Stärkung des Umweltverbunds als maßgebliche Stellschraube gilt. Ein dichtes Fuß- und Radverkehrsnetz sowie deren Ergänzung durch ÖPNV und Sharing-Angebote können einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende - und damit auch zu einer höheren Lebensqualität - leisten. Sie sollen zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens, zur Verringerung des Parkplatzbedarfs sowie zur Reduzierung privater PKW und Förderung von umweltfreundlicheren Transportoptionen beitragen. Ein weiterer Trend ist die Ausweitung und Verknüpfung nachhaltiger Mobilitätsangebote sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen. Multimodale Verkehrssysteme können dabei unterstützen, die durch den Verkehr erzeugten Umweltbeeinträchtigungen und Emissionen zu reduzieren, denn durch die Integration verschiedener Verkehrsträger und -dienste kann der Personen- und Güterverkehr effizienter, nachhaltiger und nahtloser gestaltet werden. Multimodale Verkehrssysteme sollen vor allem die Möglichkeit bieten, sich zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Strecke entscheiden zu können und je nach Bedarf und Situation das Verkehrsmittel wechseln zu können¹⁴.

Um die Mobilitätswende stemmen zu können und den Verkehr nachhaltiger, effizienter, sicherer und bequemer zu gestalten, spielen Innovationen im Verkehrssektor eine maßgebliche Rolle. Erforscht und verbessert werden dabei Aspekte wie Fahrzeugtechnologien, die Verkehrsinfrastruktur oder -organisation. Verkehrsinnovationen können dazu beitragen, dass Staus, Sicherheitsprobleme und Umweltauswirkungen reduziert werden und besser auf Bedürfnisse der Menschen eingegangen werden kann¹⁵.

Insgesamt lassen sich die gesteckten Ziele jedoch erst mit einem integrierten Ansatz und der zusätzlichen Umsetzung nicht-technischer Maßnahmen sowie der Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden erreichen.

Funktionswandel der Zentren. Weltweit lässt sich ein Bedeutungs- und Funktionswandel der Stadtzentren beobachten. Während diese lange Zeit primär als Einzelhandelsstandorte galten, haben die verstärkte Digitalisierung und der Online-Handel zu einem Anstieg der leerstehenden Gebäudeflächen geführt. Oft ist es schwierig, die

¹¹ BBSR (2017): Trends in der Stadt- und Regionalentwicklung. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 5/2017. S. 78 ff.

¹² BBSR (2016): Wandel demografischer Strukturen in deutschen Großstädten. Bonn. Heft 4/2016. S. 21

¹³ BBSR (2019): Soziale Vielfalt im Blick. Stadtquartiere unter Nachfragedruck. Bonn. Heft 07/2019. S. 25 ff.

¹⁴ BBSR (2020): Überblick zu europäischen Stadtentwicklungstrends und -strategien: Hintergrundstudie für die Neue Leipzig-Charta. Bonn. S. 75 ff.

¹⁵ ebd.

Gebäude mit neuem Einzelhandel zu füllen, weshalb neue Konzepte und Lösungen gefragt sind. Um die Abwärts-spirale der Innenstädte zu verlangsamen, versuchen Städte durch eine verstärkte Multifunktionalität und Angebotsvielfalt wieder attraktiver zu werden und das Leben zurück in die Stadt zu holen. Vor allem die Mischung verschiedener Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Gastronomie, Unterhaltung und Bildung erfreut sich einer immer größer werdenden Beliebtheit. Dadurch entstehen vielfältige Quartiere mit kurzen Wegen und einer hohen Lebensqualität. Ein Vorteil multifunktionaler Zentren ist die effiziente Nutzung von Raum und Ressourcen sowie die Vielfalt an Aktivitäten, die im Zentrum möglich sind. Durch die verschiedenen Angebote wird auch ein urbaner Lebensstil gefördert, der in den letzten Jahren immer beliebter wurde. Insbesondere durch die Vielfalt an Kultur-, Gastronomie- und Freizeitangeboten in innerstädtischen Lagen erfährt ein urbaner Lebensstil immer mehr Anklang¹⁶. Dabei können auch Veranstaltungen bzw. Events organisiert werden, um den öffentlichen Raum zu bespielen.

Der Trend wird auch durch den Wandel der Arbeitswelt forciert. Technologische Fortschritte sowie wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen haben viele Arbeitsprozesse verändert und in vielen Bereichen vereinfacht. Viele Arbeitnehmer:innen arbeiten nicht mehr vor Ort und haben somit mehr Freiheiten. Durch verstärkte Möglichkeiten des Homeoffice werden städtische Angebote in unmittelbarer Nähe zum Wohnort wichtiger und stärker nachgefragt¹⁷. Einerseits können Zentren dadurch geschwächt werden, andererseits ergeben sich neue (Nutzungs-)Möglichkeiten.

Digitaler Wandel. Die Digitalisierung spielt nicht nur beim Wandel der Arbeitswelt eine Rolle, sondern hat auch auf städtische Systeme starken Einfluss. Für die digitale Zukunft kommen immer mehr Technologien der Smart City zum Einsatz. Dies sind intelligente Informations- und Kommunikationstechnologien, die eingesetzt werden können, um die Lebensqualität in Städten durch die intelligente Vernetzung städtischer Infrastrukturen zu erhöhen und Teilhabemöglichkeiten zu verbessern. So kann ein nachhaltiges, technologisch fortschrittliches und inklusives Stadtsystem entstehen. Zudem können digitale Formen der Kommunikation und Informationsbereitstellung einen positiven Einfluss auf Entwicklungs- und Planungsprozesse haben und dafür sorgen, dass diese effizienter, partizipativer und transparenter gestaltet werden. So ist es z. B. möglich, Bürger:innen an städtebaulichen Diskussionen und Planungsprozessen leichter und schneller einzubinden und dadurch wird eine erhöhte Transparenz ermöglicht. Darüber hinaus können Daten zum Verkehr, der Umwelt oder zu Ressourcen einfacher erfasst und verarbeitet werden und somit effizientere und umweltfreundlichere Entscheidungen getroffen werden¹⁸.

Weiterhin kann die Digitalisierung auch in der grauen Infrastruktur zum Einsatz kommen. Die technische beziehungsweise graue Infrastruktur bezieht sich auf Stoff- und Energieströme eines Stadtgebiets und dessen Umland und zu ihr zählen Straßen, Gleise, Energieversorgung, Abfallentsorgung sowie Einrichtungen zur Wasserver- und -entsorgung. Die Digitalisierung kann dabei helfen, diese Aspekte effizienter, nachhaltiger und widerstandsfähiger zu gestalten. Vor allem bei der Bewältigung von Herausforderungen wie der Verkehrsüberlastung, Umweltauswirkungen sowie bei ressourceneffizienten Lösungen kann die Digitalisierung in der grauen Infrastruktur den Städten Entlastung schaffen. Die Integration der digitalen Technologien ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu Smart Cities¹⁹.

¹⁶ ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2021): Onlinehandel und Raumentwicklung - Neue Urbanität für alte Zentren!, Positionspapier aus der ARL 127, Hannover. S. 11 ff.

¹⁷ BMAS (2020): Forschungsbericht 549. Verbreitung und Auswirkungen von mobiler Arbeit und Homeoffice. S. 15f.

¹⁸ BBSR (2017): Die Weisheit der Vielen. Bürgerbeteiligung im digitalen Zeitalter. Bonn. S. 14 ff.; BSR (2021): Smart City Charta. Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten. Bonn. S. 8

¹⁹ BBSR (2020): Überblick zu europäischen Stadtentwicklungstrends und -strategien: Hintergrundstudie für die Neue Leipzig-Charta. Bonn. S. 67 ff.

3.4 Zwischenresümee

Werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und die Erkenntnisse der Megatrends zusammengeführt, lassen sich verschiedene Stadträume ableiten, denen (zukünftig) unterschiedliche Rollen bzw. Funktionen zukommen. Abgrenzen lassen diese sich durch ihre städtebauliche Situation, die vorliegenden Nutzungen sowie aus der Entwicklungsdynamik der vergangenen und kommenden Jahre. Diese Räume sind gleichzeitig die Grundlage für die nachfolgend dargestellten Handlungsräume; dabei sind in den unterschiedlich abgegrenzten Bereichen verschiedene Maßnahmen erforderlich. Da sich die Stadträume in ihrer Vulnerabilität für den momentanen Funktionswandel deutlich unterscheiden, werden im weiteren Verlauf des Innenstadtkonzeptes nur solche Stadträume näher betrachtet, die einen besonderen Handlungsbedarf aufweisen.

Folgende Handlungsräume werden dabei unterschieden:

	Handlungsraum?
Wohnquartier Innenstadt-Nord. Wohnquartier nord-westlich der Innenstadt, kurze Wege ins Grüne sowie in die Innenstadt	Nein
Wohnquartier Innenstadt-Süd. Wohnquartier südlich der Innenstadt, kurze Wege ins Grüne sowie in die Innenstadt	Nein
Wohnquartier Gerichtsviertel/Königstraße. Wohnquartier nord-östlich der Innenstadt, kurze Wege in die Innenstadt	Nein
Rathaus/Bürgercampus. Neubau des Stadthauses und Bürgercampus schafft durch die Aufwertung des Grüngürtels eine Verbindung der Altstadt zur Werse	Nein
Weststraße. Westliches Eingangstor zur Innenstadt, kurze Wege ins Grüne, zunehmender Funktionsverlust	Ja
Historisches Zentrum (Marktplatz und Marienplatz). Historisches Zentrum Ahlens mit zwei zentralen Stadtplätzen und verschiedenen historischen Denkmälern, Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität und Passantenfrequenz	Ja
Nordstraße. Ehemals von Leerständen und Trading-Down-Effekten betroffen, heute Neuausrichtung mit Dienstleistungsschwerpunkt, nur noch vereinzelte Leerstände	Nein
Südstraße. Zentrale Stadtstraße mit Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten	Nein
Oststraße. Ehemals starke Handelslage, heute teils prägnanter Funktionsverlust, Chance zur Neuausrichtung	Ja
Oststraße/Kerkmann Platz. Klassische Einkaufslage mit Potenzialflächen im direkten Umfeld	Ja
Bahnhofstraße. Eingangstor zur Innenstadt, Ankunfts- und Verteilort Ahlens	Ja

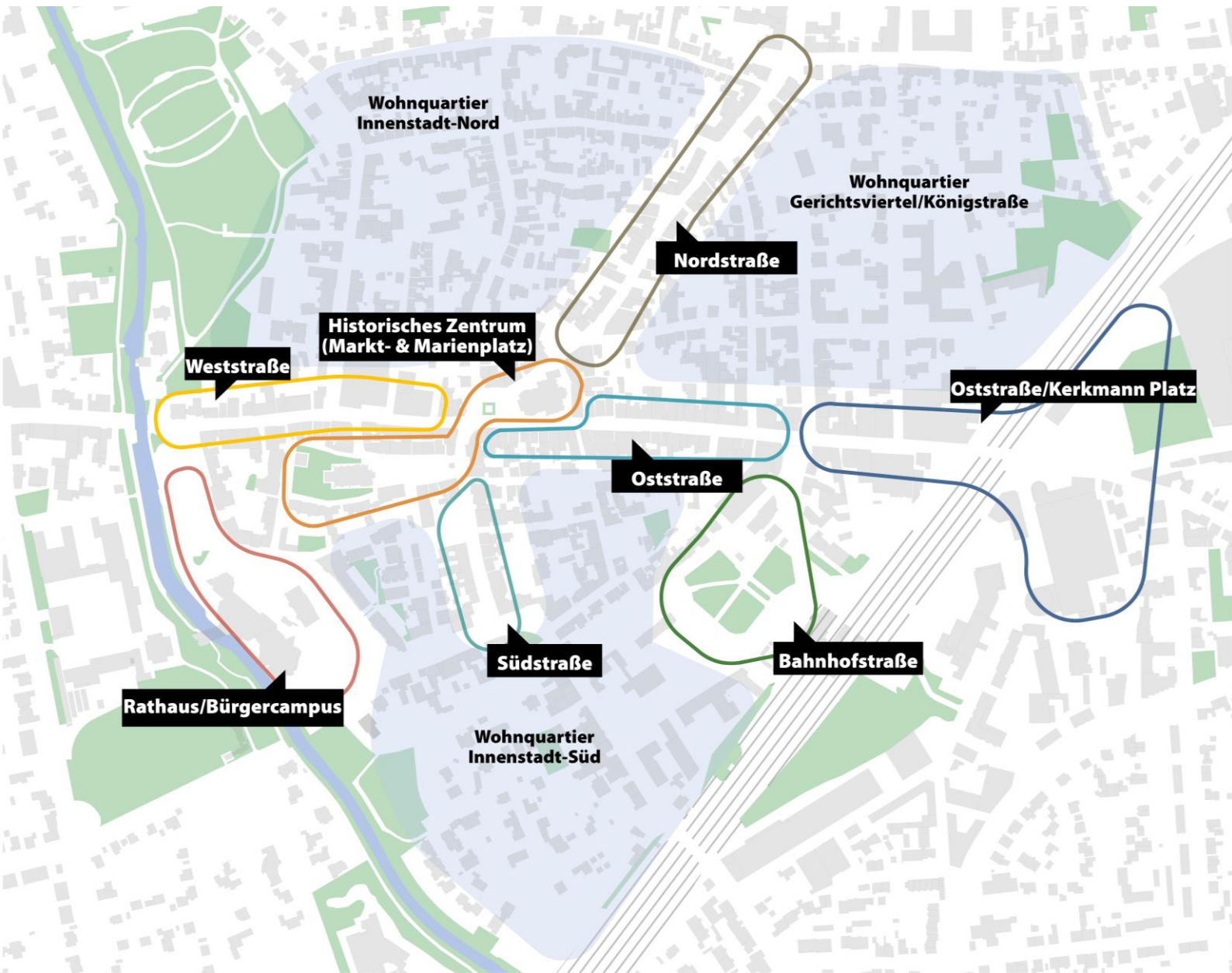


Abb. 21: Innenstadträume
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

4 Entwicklungsperspektiven

Die Ahlener Innenstadt *morgen*

Die bisherigen Ausführungen haben deutlich gemacht: Die Ahlener Innenstadt muss neu gedacht werden. Der ehemalige Pulsgeber des Zentrums, der Einzelhandel, ist anhaltend auf dem Rückzug. Auch die eng damit verknüpfte „Knochenstruktur“ entlang der Fußgängerzone mit ihren starken Polen im Westen und Osten der Innenstadt löst sich zunehmend auf. Heute ist Ahlen keine Einzelhandelsstadt mehr, die sich mit den großen Nachbarkommunen messen kann und will.

Was die Ahlener Innenstadt mit Blick auf ihre ortstypischen Qualitäten und Strukturen vor allem auszeichnet, ist das Potenzial zu einer Stadt mit einem besonders lebenswerten Zentrum. Durch die kompakte Siedlungsstruktur besteht das Potenzial, die innerstädtischen Lagen zu einem vitalen, Nutzungsgemischten Zentrum umzugestalten, in denen Angebote fußläufig erreichbar sind. Ergänzt mit einem vielseitigen Freizeitangebot, ausreichend Frei-, Grün- und Wohnräumen, einer intakten Infrastruktur für alle Altersgruppen und einer guten Anbindung in Stadt und Region kann ein attraktiver Standort geschaffen werden, der sich durch seine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität auszeichnet. Die Ahlener Innenstadt wird zur **VielfAltstadt Ahlen**.

Um diesen Wandel aktiv zu gestalten, müssen ausgewählte Handlungsebenen sowie konkrete Handlungsräume ganz pragmatisch angepackt werden. Besonders im Fokus sind im Rahmen dieses Innenstadtkonzepts dabei folgende Entwicklungsperspektiven:

- Die Schaffung **lebendiger Stadtstraßen und urbaner Plätze** – als Pendant zu monostrukturellen Einkaufsstraßen - soll die Fußgängerzone revitalisieren und eine erhöhte Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums in den Vordergrund stellen.
- **Qualitätsvolle und verbundene Grün- und Freiräume mit Angeboten zum Aufenthalt und zur Bewegung** sollen nicht nur dem Klimawandel entgegenkommen, sondern gleichzeitig für eine erhöhte Erlebbarkeit der grünen Strukturen sorgen.
- Durch **gute Wohnmöglichkeiten im Zentrum**, ergänzt durch **vielseitige Infrastrukturen** sollen qualitätsvolle und durchmischte Quartieren mit kurzen Wegen gefördert werden.
- Eine **umweltfreundliche Mobilität, welche Rücksicht auf die historische Struktur der Innenstadt nimmt**, soll den klimafreundlichen Verkehr stärken und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im Zentrum stärken.

Im Folgenden werden die oben aufgeführten Punkte näher definiert und - wo möglich und sinnvoll - im Stadtgebiet konkreter verortet. Die unterschiedlichen Handlungsebenen sollen sich ergänzen und gemeinsam ein stimmiges Gesamtbild ergeben.

4.1 Lebendige Stadtstraßen und urbane Plätze

Die Ahlener Innenstadt soll auf ihrer Hauptachse zukünftig nicht mehr als reine Handelslage oder durch verkehrsbelastete Nebenlagen charakterisiert werden. Im Fokus der Weiterentwicklung stehen lebendige Stadtstraßen und urbane Plätze, welche variable Erdgeschossnutzungen zulassen, Raum für Freizeitgestaltung geben und Aufenthaltsqualität bieten. Dadurch sollen u. a. den zentralen Stadträumen Marienplatz und Marktplatz als „Gelenk“ der Altstadt eine gestärkte Bedeutung zukommen. Insbesondere der räumlich angrenzende Marktplatz soll damit besser in den Innenstadtraum integriert werden.

Im Rahmen dessen soll der öffentliche Raum insbesondere entlang der zentralen Ost-West-Achse umgestaltet werden und Aufenthaltsräume ohne Konsumzwang entstehen. Vor allem die für Ahlen typischen Platzsituationen, die gleichzeitig auch Eingangs- und Verteilfunktionen für die Innenstadt darstellen, sollen aufgewertet werden und durch neue Gestaltungselemente eine gestärkte Bedeutung erhalten. Durch die Etablierung von Aufenthalts- und Freizeitangeboten soll eine deutliche Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums erzielt werden. So können beispielsweise ergänzendes Sitzmobiliar sowie Sandkästen errichtet werden - auch um eine familienfreundliche Innenstadt zu fördern. Eine verstärkte Begrünung soll dabei vor allem vor Einheiten entstehen, die künftig auf weniger oder keine Passant:innenfrequenz mehr angewiesen sind. Ähnliche Maßnahmen, ggf. in reduzierter Form, können auch in den Straßen umgesetzt werden, die an das historische Zentrum angrenzen. Weiterhin müssen nicht mehr marktgängige Ladenlokale umgebaut werden. Diese Maßnahme dient nicht nur der Vermeidung weiteren strukturellen Leerstands, sondern bietet auch unterschiedlichen Angeboten, die sich die Innenstadtlage bis dato finanziell nicht leisten wollten oder konnten, ein Schaufenster. Leerstände sollen nicht nur nachhaltig



Abb. 22: Alternative Nutzung in der Erdgeschosszone [Beispiel] (Junker + Kruse 2023)

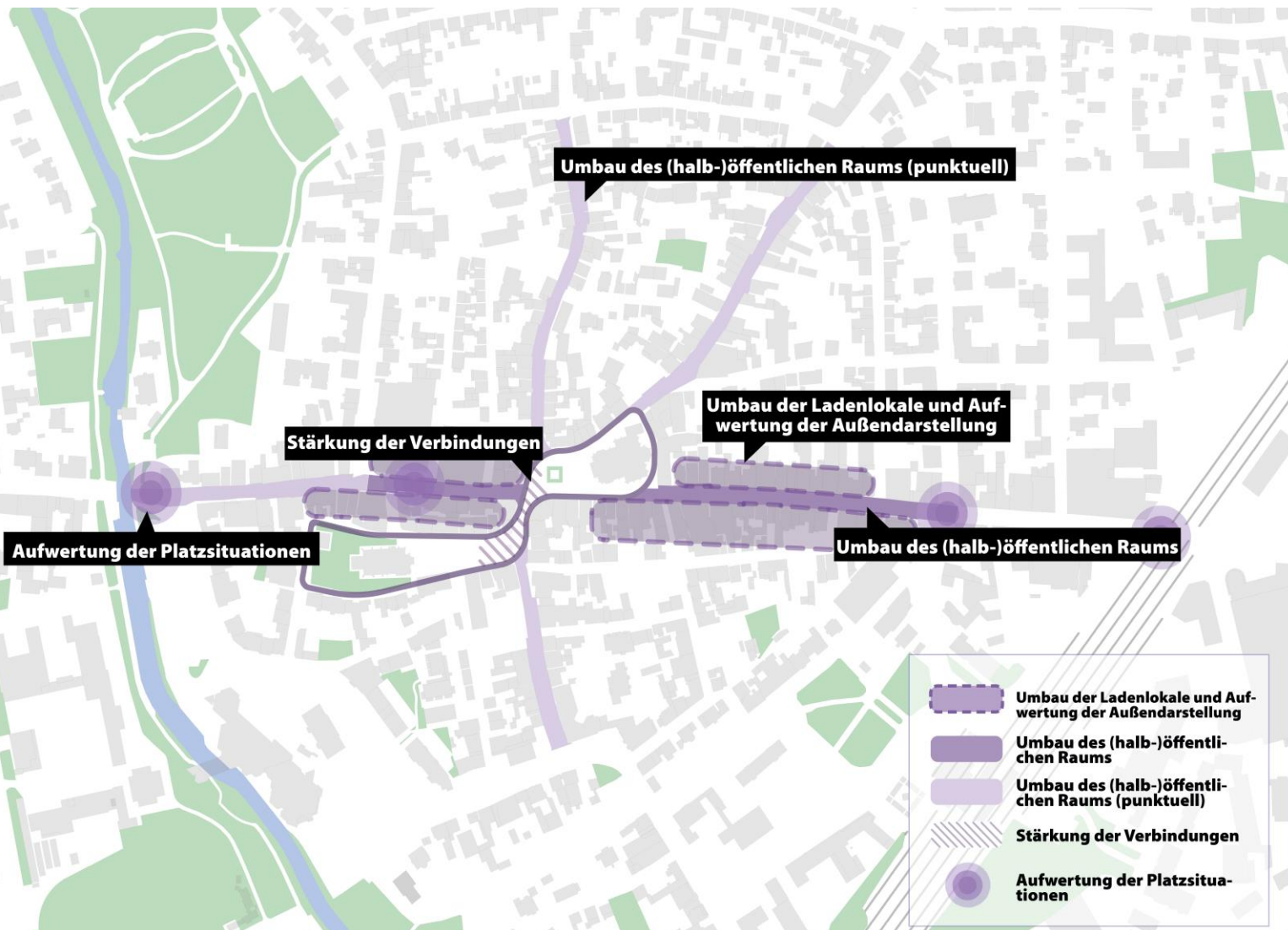


Abb. 23: lebendige Stadtstraßen und Plätze (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

belebt werden, sondern auch während des Leerstands selbst aufgewertet werden. In diesem Zuge kann auch eine attraktive Fassadengestaltung forciert werden, um ein verbessertes Erscheinungsbild in der Innenstadt zu erzielen. Für architektonisch oder historisch besondere Bauten kann darüber hinaus ein Lichtkonzept erstellt werden.

Durch die Errichtung von lebendigen Stadtstraßen werden die Fußgängerzone sowie weitere Hauptachsen weiter gestärkt. Diese laufen in dem „Gelenk“ der Stadt zusammen und verstärken die Rolle des historischen Zentrums als Mitte der Stadt. Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt wird zudem durch die Integration von Grün- und Verweilflächen deutlich erhöht und durch ergänzende, multifunktionale Nutzungen entsteht eine urbane Vielfalt aus Aufenthalt, Arbeiten, Kultur, Wohnen und Einkaufen.

4.2 Qualitätsvolle und verbundene Grün- und Freiräume mit Angeboten für Aufenthalt und Bewegung

In Zukunft sollen sich die Grün- und Freiräume Ahlens nicht mehr fragmentarisch im Stadtgebiet verteilen, sondern stärker miteinander verbunden und verknüpft werden. Dadurch soll der Stellenwert der urbanen Grünräume und Gewässer gefördert werden. Zudem wird damit die Lebensqualität und Gesundheit der Stadtbewohner:innen verbessert.



Abb. 24: Begrünung der Vorflächen [Beispiel]
(Stadt Ahlen 2023)

der zum Spazieren und Fahrradfahren einlädt. Zudem sollen die bestehenden Grünflächen, wie der Stadtpark, die Freiflächen entlang der Werse, der Lindensportplatz sowie der Sidney-Hinds-Parks dadurch stärker miteinander verknüpft werden. Wo der öffentliche Raum ausreichend breit ist, soll so eine promenadenähnliche Struktur entstehen, welche in der Historie Ahlens schon einmal vorhanden war. Gerade im

Dieses Handlungsfeld steht in engem Zusammenhang mit den lebendigen Stadtstraßen, da letztere durch Begrünungselemente nicht nur die Aufenthalts- sondern ebenso die Grünqualität forcieren. In diesem Kontext sollen die bestehenden Stadtbäume durch vorgartenähnliche Flächen und Baumstrukturen ergänzt werden. Die dadurch entstehenden grünen Adern der lebendigen Stadtstraßen fließen im historischen Stadtkern zusammen und stärken somit den Marien- und Marktplatz. Dort könnten im Zuge von ergänzenden Maßnahmen (Marktplatz) bzw. einer städtebaulichen Umgestaltung (Marienplatz) zukünftig weitere Grünelemente entstehen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die grüne Qualität hervorzuheben. Insbesondere die Grünfläche der Kirche St. Bartholomäus ist eine Potenzialfläche in der Stadt, die als innenstadtnaher grüner Ort der Ruhe gestärkt werden könnte. Entlang der Ost-West-Achse werden die lebendigen Stadtstraßen durch punktuelle Spiel- und Erholungsangebote ergänzt, die gleichzeitig zum Aufenthalt anregen.

Weiterhin besteht die Vision, langfristig einen Grünen Ring um den historischen Stadtkern anzulegen,

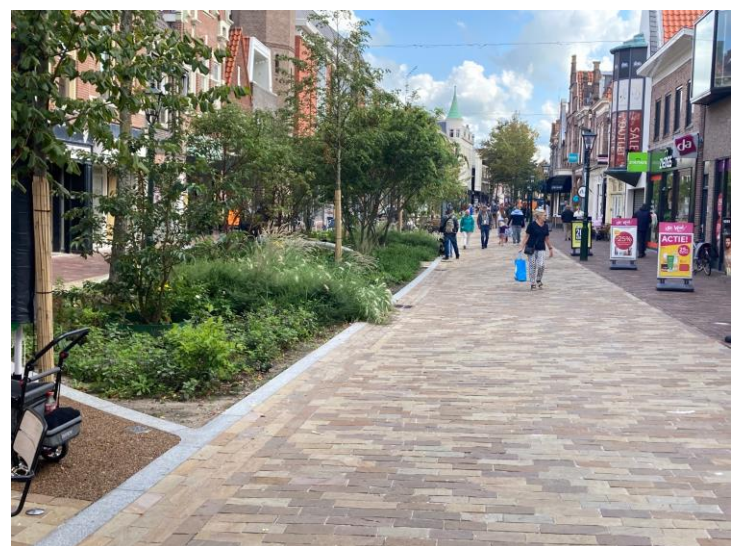


Abb. 25: Begrünung der Vorflächen [Beispiel]
(Junker + Kruse 2023)

östlichen und nördlichen Bereich ist dies jedoch kaum möglich, weshalb der Innenstadtbereich dort stattdessen punktuell aufgewertet werden soll (z.B. durch kleinteilige Begrünungsmaßnahmen wie die Umgestaltung und Begrünung einiger Parkplätze).

Ergänzende Maßnahmen sollen die Bedeutung der bestehenden Grünflächen weiter stärken, in dem die Zugänglichkeit verbessert wird. Die beiden Eingänge in den Stadtpark am westlichen Teil des Grünen Rings sollen deswegen umgestaltet werden. Eine verbesserte Anbindung an den Stadtpark kann dabei insbesondere über das Grundstück des Wohnheims St. Vincenz erfolgen. Dadurch soll zukünftig ein offenerer und einladender Parkeingang kreiert werden, der mehr Menschen dazu anregt, den Stadtpark zu besuchen. Weiterhin soll durch ergänzende Bewegungsangebote entlang des Grünen Rings (Höhe Albert-Schweitzer-Schule/Sidney-Hinds-Park) eine breitere Zielgruppe angesprochen werden.

Weiterhin bestehen einige Potenzialräume, die langfristig stärker begrünt werden können und die genannten Maßnahmen ergänzen würden. Dazu gehören beispielsweise Flächen, die momentan als Parkplätze genutzt werden und die durch die Neuausrichtung der Mobilität zukünftig frei werden könnten. Auch eine verstärkte Fassaden- und Dachbegrünung könnte langfristig helfen, um die fragmentierten Grünräume besser miteinander zu verbinden und gleichzeitig das Stadtklima zu verbessern.

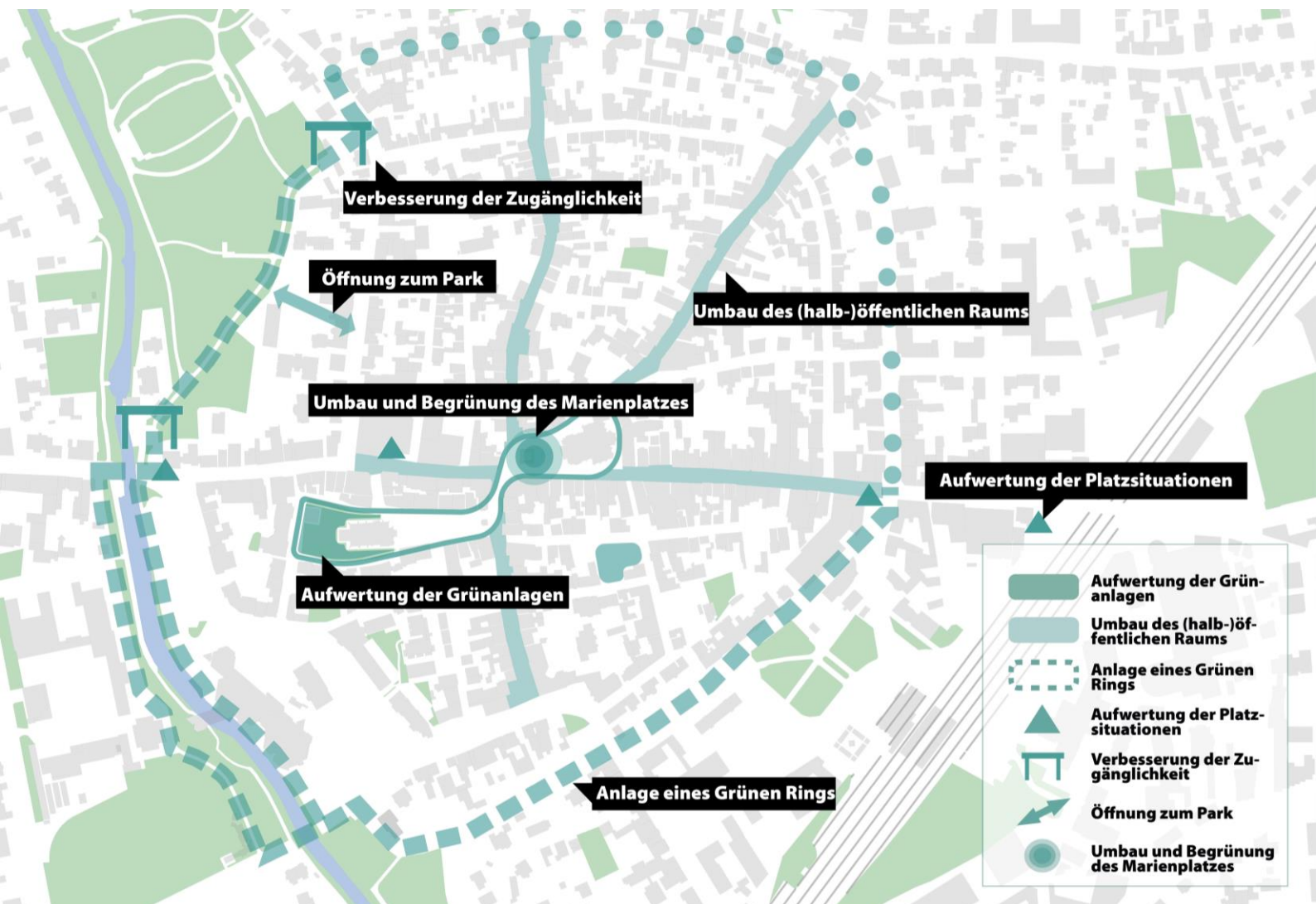


Abb. 26: Grün- und Freiräume
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

4.3 Gute Wohnmöglichkeiten im Zentrum, ergänzt durch altersunabhängige Infrastrukturen

Ahlens Innenstadt hat als Wohnstandort ein großes Potenzial. Es gibt bereits eine Reihe qualitativvoller und funktionaler Wohnquartiere und durch die kompakte Siedlungsstruktur bestehen kurze Wege. So sind Angebote der funktionalen, kulturellen und sozialen Infrastruktur zu Fuß oder mit dem Fahrrad heute schnell und einfach erreichbar. Doch auch das Zentrum kann im Zuge der Neuorientierung verstärkt zum Wohn- und Alltagsort werden. Allen voran ein Lebensmitteleinzelhandel fehlt heute im Zentrum. Dieses Angebot sollte mittelfristig wieder Bestandteil der Fußgängerzone werden. Einige leerstehende Gebäude im Stadtzentrum bieten sich hierzu, aber ebenso für die Schaffung alternativer Angebote, an. Dabei sollen Angebote für Jung und Alt entstehen. Außerdem wird empfohlen, auch darauf zu achten, dass die Angebote den Innenstadtraum zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten beleben, um eine ganzheitliche Attraktivierung zu erreichen.

Zukünftig soll nicht nur klassisches Wohnen gefördert, sondern auch alternativen Wohnformen Platz eingeräumt werden. Dazu gehören zum Beispiel Mehrgenerationenwohnen, alters- und barrierefreie sowie

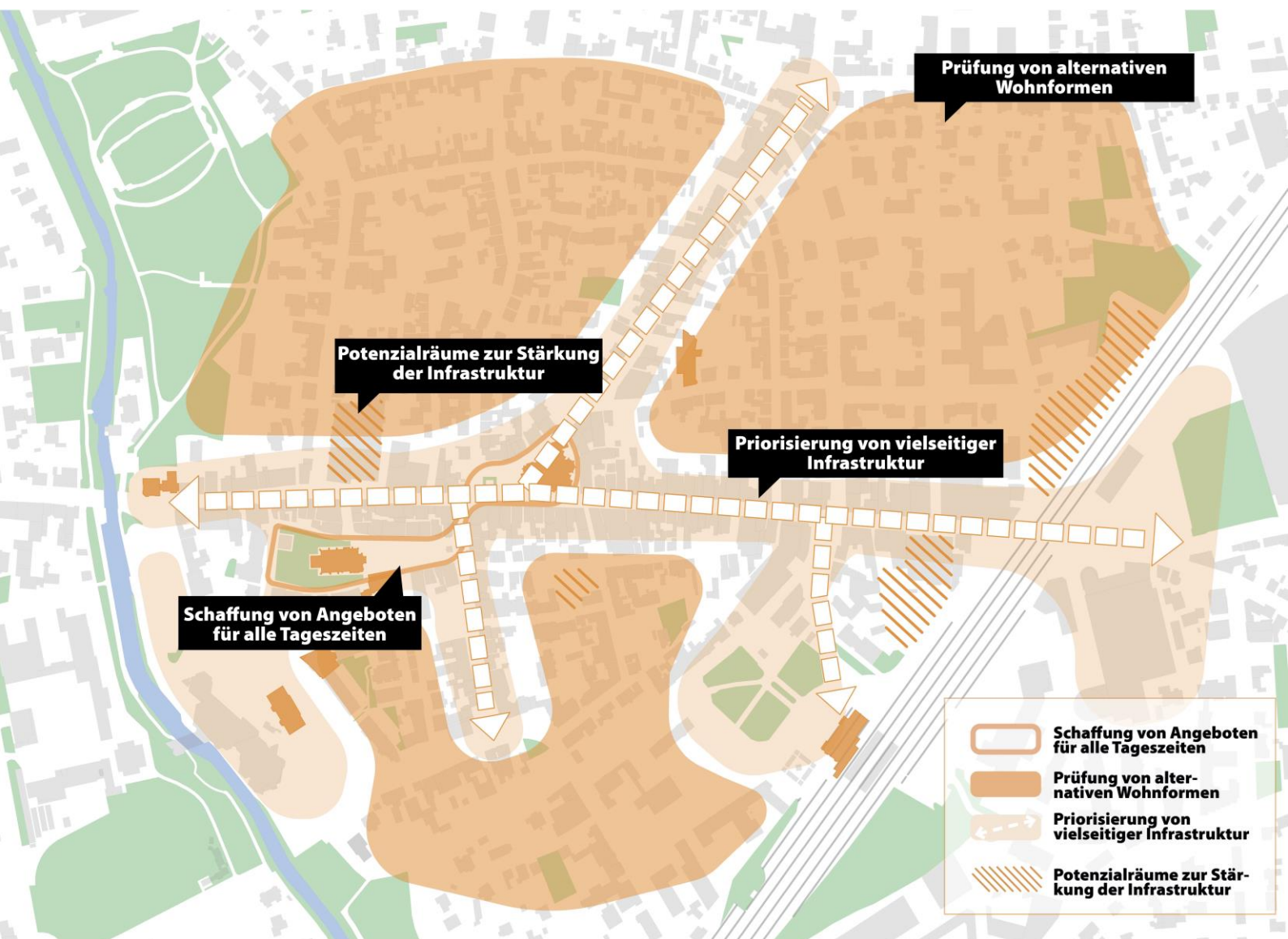


Abb.27: Wohnmöglichkeiten
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

gemeinwohlorientierte Wohnformen, durch welche das Wohnangebot Ahlens bunter und vielfältiger werden soll. Dadurch wird eine breite Zielgruppe angesprochen und das Miteinander gestärkt. Die Bezahlbarkeit der Wohnangebote muss dabei stets im Mittelpunkt stehen, um Ahlen zu einem möglichst vielfältigen Ort zu machen. Ergänzend dazu soll ein Fokus auf altersunabhängiger Infrastruktur liegen, um ganz unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen. Dabei sollen generationenübergreifende Begegnungen stattfinden, beispielsweise durch nutzungsoffene Freiräume, um Jung und Alt zusammenzubringen und gemeinsam an der Stadt teilhaben zu lassen.

4.4 Umweltfreundliche Mobilität, die Rücksicht auf die historische Struktur der Innenstadt nimmt

Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels soll ein weiterer Fokus auf einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität liegen. Der Verkehrs- und Transportsektor ist nach wie vor maßgeblicher Verursacher von Treibhausgasen und nimmt somit eine Schlüsselrolle in den Klimaschutzbestrebungen ein. Gleichzeitig mindert ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in innerstädtischen Lagen die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität. Um die Innenstadt als attraktiven Wohnort aufzuwerten, müssen Weichen für die Zukunft der Mobilität gestellt werden.

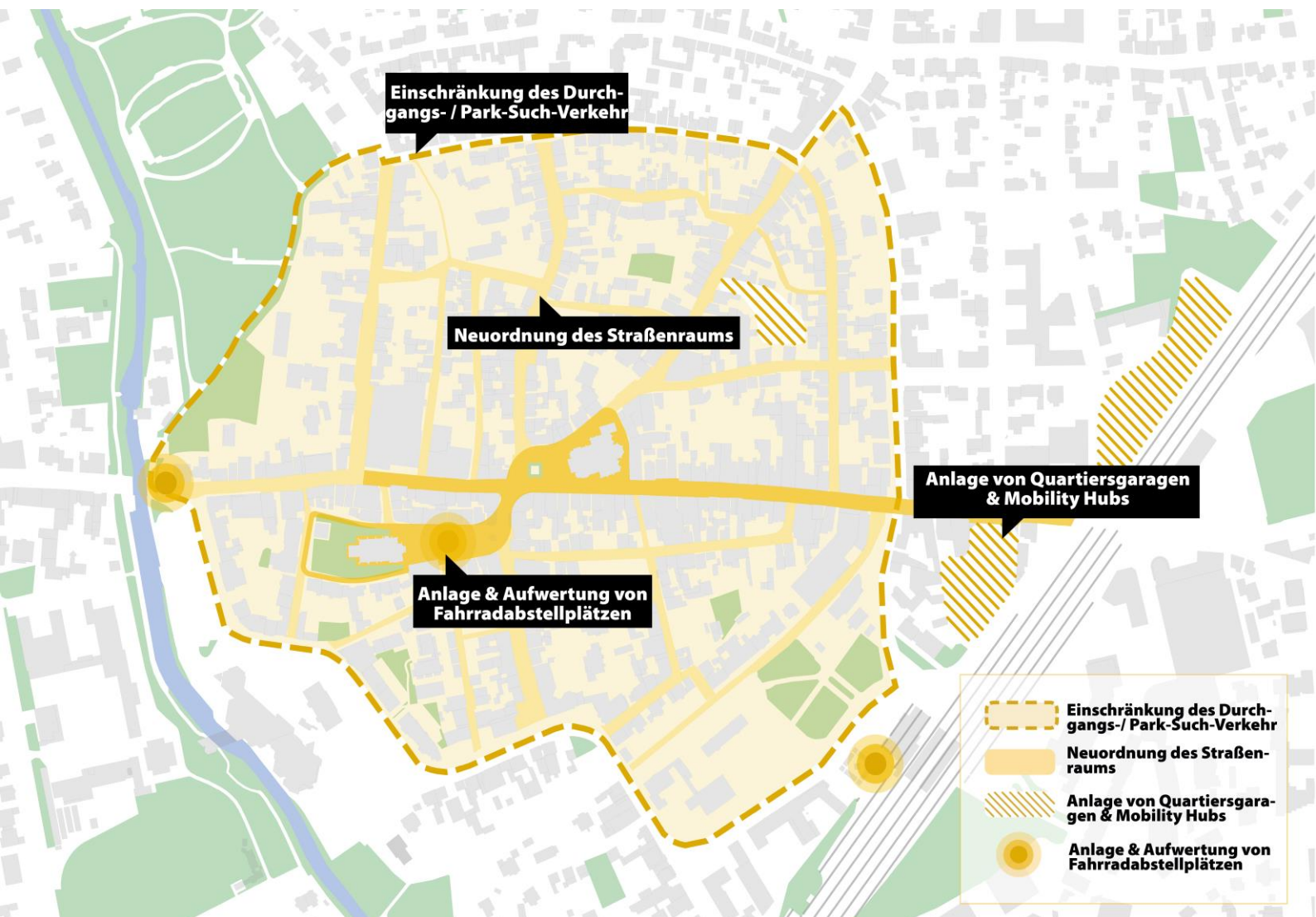


Abb. 28: umweltfreundliche Mobilität (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

Dabei wird auch mehr Rücksicht auf die historische Struktur der Innenstadt genommen als bisher; dies geschieht dadurch, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst aus dem Stadtkern hinausgehalten wird.

Auch in Ahlen belastet ein hohes MIV-Aufkommen, verbunden mit erheblichem Park- und Suchverkehr das Zentrum. Diesem Problem soll eine verbesserte Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund Abhilfe schaffen. Zudem sollen Quartiersgaragen und Mobility Hubs errichtet werden, die ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Entwicklung sind, indem sie zu einem sinnvollen Parkraummanagement beitragen. Sie stellen ausreichend Stellplätze für Fahrräder und eine begrenzte Anzahl privater PKW bereit. Durch die Bündelung von Parkplätzen wird gleichzeitig zu einer erhöhten Qualität des öffentlichen Raums und des Wohnumfelds beigetragen. Es bietet sich außerdem an, weitere ergänzende Nutzungen in den Erdgeschossen zu integrieren. Dadurch können die angrenzenden öffentlichen Räume belebt und die Stadt der kurzen Wege gefördert werden. Ergänzt werden könnte diese Maßnahme dadurch, dass der Durchgangs- und Parksuchverkehr im gesamten Innenstadtraum reduziert wird, beispielsweise durch die Installation von versenkbaren Pollern in ausgewählten Straßen(-abschnitten).

Weiterhin soll Fußgänger:innen und Radfahrer:innen mehr Platz eingeräumt werden. Dazu sollen Straßenräume mit Rücksicht auf den Umweltverbund neu geordnet werden. Neben verbesserten Querungsmöglichkeiten gerade an den Stadteingängen wird empfohlen, einen Grünen Ring um den historischen Stadtkern zu errichten, der sich bewusst an den Fuß- und Radverkehr und eine schnelle Verbindung der angrenzenden Wohnviertel an den Bahnhof Ahlen und die Innenstadt ermöglicht. Weiterhin wird durch diese Maßnahme das Konfliktpotenzial zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in der Fußgängerzone gemindert, da vor allem letztere dann die „Schnellverbindung“ des Grünen Rings nutzen können. Insbesondere entlang des Grünen Rings und den lebendigen Stadtstraßen sollen ergänzende Dienstleistungen wie Fahrrad-Service-Stationen und qualitative Fahrradabstellmöglichkeiten bereitgestellt werden. Weiterhin sollte eine Anbindung des Werseradwegs an die Innenstadt erfolgen. Auch ein Leitsystem für den Rad- und Fußverkehr wäre denkbar und sinnvoll.

Durch diese Maßnahmen wird eine flächensparende Erschließung durch den MIV gewährleistet, gleichzeitig ein qualitativ hochwertigeres Netz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Langfristig können auch bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um den MIV einzuschränken und zu entschleunigen.

5 Handlungsräume

Wie bereits in der Bestandsanalyse herausgearbeitet wurde, spielen für die Weiterentwicklung der Ahleener Innenstadt einige Räume eine besonders wichtige Rolle und sind hervorzuheben. Sie leiten sich aus der vorgestellten Analyse ab.

Nachdem im vorherigen Kapitel bereits vier grundlegende Handlungsebenen vorgestellt wurden, sollen diese im Folgenden für die einzelnen Räume ausgeführt werden. Obwohl jede Handlungsebene für alle Handlungsräume relevant ist, bestehen in jedem Raum andere Grundvoraussetzungen, Probleme und Chancen, so dass individuelle Maßnahmen erforderlich werden.

Deswegen werden im Folgenden die jeweiligen Handlungsräume sowie ihre Perspektiven ausführlicher vorgestellt. Im Unterschied zu den Handlungsebenen, die sich den Raum thematisch und in größerem Maßstab angenähert haben, werden aus den Handlungsräumen raumspezifische, konkret verortete Maßnahmen formuliert.

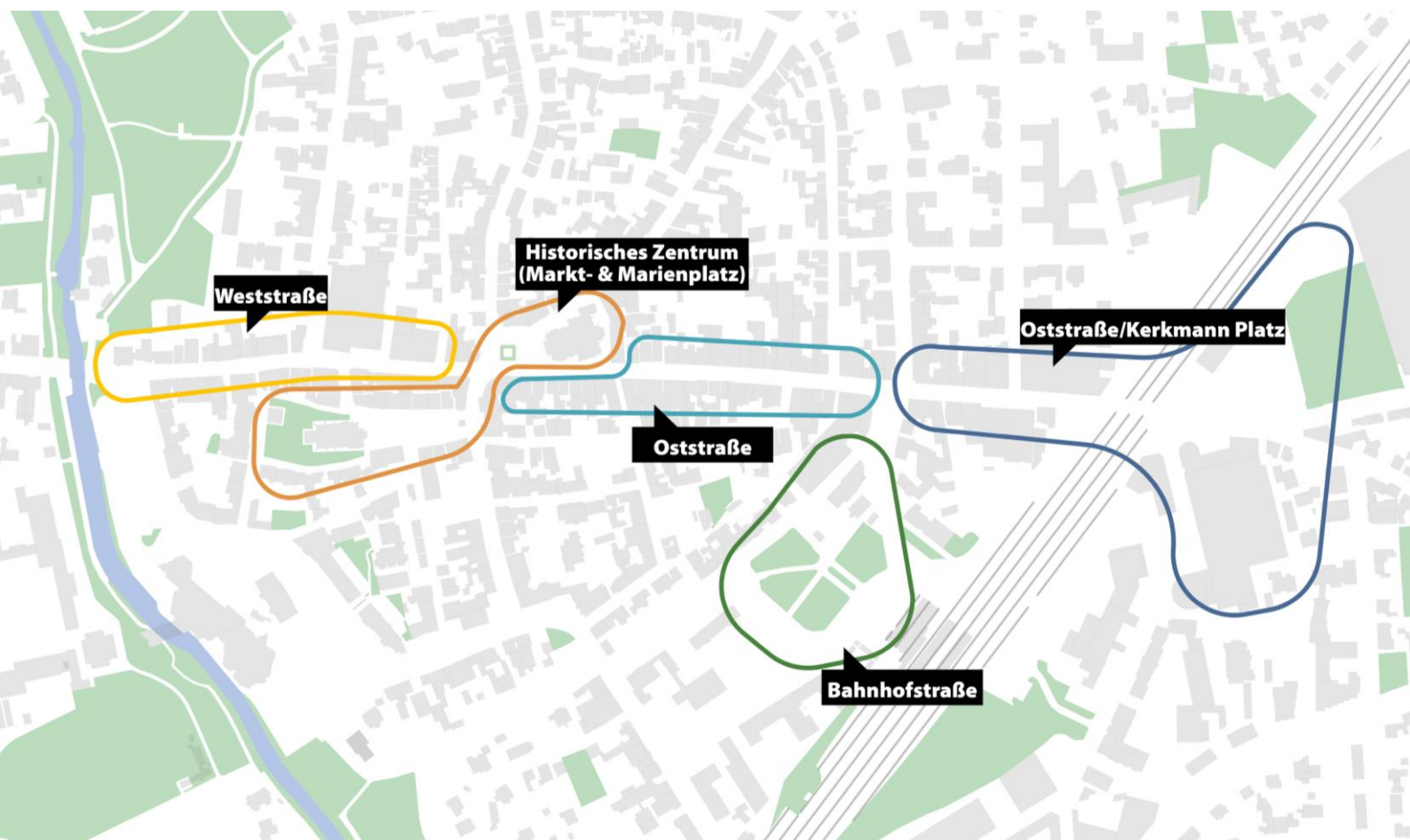


Abb. 29: Handlungsräume
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

Die fünf identifizierten Handlungsräume und ihre grundlegenden Perspektiven sind:

- Mit attraktiven Angeboten vor Ort, kurzen Wegen ins Grüne und Quartieren mit hoher Wohnqualität angrenzend, dient die **Weststraße** als kulturelles Eingangstor der Innenstadt.

- Die beiden historisch bedeutsamen Plätze **Marktplatz und Marienplatz** sind durch ihre Lage, mit Veranstaltungsflächen, ihrer Aufenthaltsqualität und dem hohem Identifikationspotential das verbindende „Gelenk“ der Innenstadt.
- Die **Oststraße** verändert als lebendige Stadtstraße ihr Gesicht: Der Einzelhandel nimmt lediglich eine ergänzende Rolle ein. Eine Neujustierung der Erdgeschosse samt Vorflächen geben dem Straßenabschnitt ein komplett neues Gesicht.
- Der östlich gelegene Innenstadtraum **Oststraße/Kerkmann Platz** präsentiert sich auch in Zukunft als die klassische Einkaufslage und wird lediglich punktuell aufgewertet. Potentialflächen im direkten Umfeld stellen jedoch maßgebliche Stellschrauben dar.
- Die **Bahnhofstraße** samt ihrem Umfeld wird durch ihre hohe gestalterische Qualität zum attraktiven, verbindenden grünen Eingangstor zwischen Bahnhof und Innenstadt.

5.1 Weststraße – kulturelles Eingangstor

Wegen hoher Leerstandsquoten und beginnender Trading-Down-Effekte muss sich die Weststraße neu orientieren. Als westliches Eingangstor zur Innenstadt und Verbindungsachse zwischen historischem Zentrum und Grünraum kommt ihr eine große Bedeutung zu. Dieser muss die Weststraße zukünftig (wieder) gerecht werden. Zwar gab es durch den Umbau der Weststraße zur „Begegnungszone“ bereits Bestrebungen, der Straße eine neue Orientierung zuzuführen. Doch diese haben die bestehenden Probleme (noch) nicht lösen können. Vor diesem Hintergrund werden in diesem Innenstadtkonzept erneut Vorschläge zur Umgestaltung formuliert.

Dabei stehen insbesondere eine erneute Aufwertung und Neuordnung des Straßenraums im Vordergrund. Im Zuge dessen soll beispielsweise ein Grünstreifen angelegt und die Eingangssituationen stärker betont werden. Mit der Immobilie Weststraße 72 - 74 besteht zudem ein großflächiger Stadtbaustein, in dem sich bereits Geschäftsschließungen angekündigt haben. Die Immobilie verkörpert deswegen eine Potenzialfläche, der zukünftig eine neue Nutzung und Gestaltung zugefügt werden kann. Vor dem Gebäude ist zudem eine kleine Platzsituation vorhanden, die bei einer Neuordnung mitbedacht, entwickelt und gestaltet werden kann. Dabei bieten sich beispielsweise Bewegungsangebote sowie Sitzbänke an. Auch sollte dadurch die Betonung der Eingangssituation angegangen werden. Allgemeinen Vorbildcharakter hat in diesem Fall „der Teppich“ aus Neuss, wo eine verkehrsberuhigte Straße u.a. durch die künstlerische Gestaltung der Fahrbahn sowie der Erweiterung des Stadtmobiliars in ein urbanes Wohnzimmer verwandelt wurde.



Abb. 30: Multifunktionales, großflächiges Innenstadtojekt [Beispiel] (Junker + Kruse 2023)



Abb. 31: Weststraße (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

5.2 Marktplatz und Marienplatz – historisches Wohnzimmer

Das Gebiet um den Markt- und Marienplatz bildet das historische Zentrum Ahlens. Durch die zentrale Lage und die bestehende Stadtmorphologie kommt ihm eine besondere Bedeutung zu. Die stadtbildprägendsten Straßen sowie die Fußgängerzone laufen hier zusammen, so dass der Markt- und Marienplatz zum verbindenden „Gelenk“ der Innenstadt werden.

Diese Funktion soll in Zukunft verstärkt werden, indem der öffentliche Raum neu aufgeteilt, aufgewertet und durch abgestimmte Nutzungserweiterungen eine größere Zielgruppe angesprochen wird. Durch eine verstärkte Verbindung der beiden Plätze durch gestalterische Elemente und städtische Möbel kann eine verbesserte Aufenthaltsqualität und eine erhöhte Nutzer:innenfrequenz erzielt werden. Die Plätze werden dadurch zu attraktiven Aufenthaltsbereichen ohne Konsumzwang. Die gestärkte Verbindung bedeutet nicht, dass die Plätze dieselbe Funktion haben müssen. Vielmehr wird in diesem Zusammenhang empfohlen, die Verbindung der Plätze durch gestalterische Elemente zu betonen. Weiterhin wird empfohlen, eine strengere Verkehrsführung nahe der Stadtplätze umzusetzen, um die Qualität des „Innenstadtgelenks“ weiter zu stärken. Dabei wären z.B. eine zeitliche Begrenzung des MIV sowie eine Einschränkung durch versenkbare Poller denkbar. Dadurch werden die Plätze zu multifunktionalen, pulsierenden, urbanen Orten im Zentrum Ahlens. Da der Marienplatz aktuell stärker frequentiert ist, bietet es sich an, diesen in Zukunft durch Veranstaltungsflächen zu ergänzen und sein Profil dadurch zu stärken. Der Marktplatz hingegen zeichnet sich momentan durch seine Lage nahe, aber abseits der Fußgängerzone aus. Dementsprechend hat er eine etwas geringere Passantenfrequenz und könnte zukünftig mit einem erhöhten Außengastronomieangebot das „Wohnzimmer der Stadt“ werden.



Abb. 32: Gestalterische Betonung des Übergangs [Beispiel] (Stadt Ahlen 2023)



Abb. 33: Marktplatz und Marienplatz (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

Städtebauliche Entwürfe Marienplatz

Auf Grundlage der städtebaulichen Analyse sowie der im Rahmen der Beteiligungsformate herangetragenen Gestaltungsvorschläge wurden drei verschiedene Entwürfe für eine Um- bzw. Neugestaltung des Marienplatzes erarbeitet. Zudem gab es einen intensiven Austausch mit der Stadt Ahlen, aus dem viele Impulse für die städtebaulichen Entwürfe hervorgingen.



Abb. 34: Marienplatz
(Junker + Kruse 2022)



Abb. 35: Blick auf die Marienkirche
(Junker + Kruse 2023)



Abb. 36: Brunnenanlage und Sitzelemente
(Junker + Kruse 2023)

Der Marienplatz zeichnet sich durch die prägende historische Marienkirche und seine zentrale Lage aus. Durch diese Faktoren kommt dem Platz eine besondere Bedeutung zu. Als gestalterische Merkmale sind der sogenannte Mariengarten samt Wasserspiel - eine begrünte, durch Mauern begrenzte Fläche, welche an die historischen Grundfesten vorheriger Bebauung angelehnt ist - sowie der Brunnen vis-a-vis des Kircheneingangs zu nennen. Allerdings resultieren daraus auch deutliche Schwächen, darunter die bauliche Abschottung der Innenfläche, unzureichende Sitzmöglichkeiten, mangelhafte Grünflächen und einen teilweise vernachlässigten Pflegezustand. Die bevorstehende Umgestaltung bietet die Chance, diese Schwächen zu beheben und den Platz zugänglicher, attraktiver und vielseitiger zu gestalten, um den Bedürfnissen der Nutzer:innenschaft besser gerecht zu werden. Die nachstehenden Entwürfe präsentieren verschiedene Vorschläge für die Um- bzw. Neugestaltung des Marienplatzes und bieten dabei unterschiedliche Ansätze, um den Schwächen des aktuellen Zustands zu begegnen.

Variante 1. Das erste Szenario „Platz der Generationen“ verfolgt das Ziel, den Marienplatz zu einem lebendigen und integrativen Ort zu machen, an dem Menschen unabhängig ihres Alters gerne Zeit verbringen. Hier stehen Aufenthalt und Bewegung im Vordergrund. Dieses Szenario beinhaltet die Neugestaltung der Grünflächen durch die Entfernung der Hecken, um mehr Raum zu schaffen. Es setzt einen klaren Fokus auf die Verbesserung der Mobilität mit der Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten und der Neugestaltung der Bushaltestelle. Ebenso werden die strukturellen Elemente des Platzes angepasst, indem die Mauern in ihrer Höhe modifiziert werden, um sie zukünftig als Sitzgelegenheiten zu nutzen.

Darüber hinaus werden Spiel- und Bewegungsangebote geschaffen, um den Platz vielseitiger und ansprechender zu gestalten. Insgesamt wird so ein attraktiver, das Straßenbild belebender Aufenthaltsort geschaffen.

Variante 2. Im zweiten Szenario „Marienplatz“ steht die Umgestaltung der Raumstruktur im Fokus. Durch die Beseitigung von Barrieren im Innenbereich des Mariengartens und des Wasserspiels entsteht ein offenes und zugängliches Umfeld. Eine großzügige Freizone wird geschaffen, die vielfältige Aktivitäten ermöglicht. Die Nutzung konzentriert sich auf eine multifunktional nutzbare Fläche. In diesem Kontext wird auf Hecken und Pflanzkübel verzichtet, um das Grün zu betonen. Die Mobilität wird durch die Neugestaltung der Bushaltestelle verbessert und strukturelle Elemente wie physische Barrieren (Mauern, Geländer, etc.) werden entfernt. Gleichzeitig werden neue Sitzgelegenheiten geschaffen und die Gestaltung eines Lichtkonzepts vorgesehen.



Abb. 37: städtebaulicher Entwurf „Platz der Generationen“ (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)



Abb. 38: städtebaulicher Entwurf „Marienplatz“ (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

Variante 3. Im dritten Szenario „Marienwald“ wird der Platz in zwei strukturelle Bereiche aufgeteilt: Der nordwestliche Raum wird zu einem Stadtwald umgestaltet, der reichlich Aufenthaltsmöglichkeiten und Schatten sowie Platz für potenzielle Außengastronomie bietet. Im Sinne des Schwammstadtprinzips wird die Oberfläche als wassergebundene Decke angelegt. Im Kontrast dazu zeichnet sich der Südwesten durch Flächen aus, die für Veranstaltungen und Nutzungsmöglichkeiten besonders geeignet sind. Zudem wird so die Sichtachse entlang der Grünelemente hin zum Kirchturm hervorgehoben. Die Leitnutzung dieses Szenarios ist der Stadtwald und die Schaffung einer multifunktional nutzbaren Fläche. Dies umfasst die



Abb. 39: städtebaulicher Entwurf „Marienwald“
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

Neuanlegung des Grünbestands und die Neugestaltung der Bushaltestelle zur Verbesserung der Mobilität. Gleichzeitig wird der Verzicht auf physische Barrieren wie Mauern und Geländer berücksichtigt. Dadurch wird Raum geschaffen und gleichzeitig die Qualität des Platzes verbessert.

Am Ende stehen sich drei grundsätzlich verschiedene Entwürfe des Marienplatzes gegenüber, die sich mit Blick auf die städtebauliche Gestaltung, die Funktionen sowie den Umsetzungsaufwand stark unterscheiden. Eine eindeutige Empfehlung für einen der drei Entwürfe zu formulieren erscheint schwierig, da jeder Gestaltungsansatz entsprechende Vor- und Nachteile sowie mehr oder weniger historische Bezüge mit sich bringt; was nicht zuletzt auch die Bürgerbeteiligung unterstrichen hat. Nichtsdestotrotz bringen insbesondere die städtebaulichen Entwürfe Marienplatz sowie Marienwald vielversprechende Ansätze mit sich, welche die Ansprüche an Aufenthaltsqualität, ökologische Aufwertung sowie Bespielbarkeit des Platzes in sich vereinen.

Szenario	Leitnutzung	Grün	Mobilität	Struktur	Sonstiges
Platz der Generationen	Aufenthalt, Bewegung	Entfernung der Hecken	Erweiterung der Fahrradabstellanlage Neugestaltung der Bushaltestelle	Anpassung der Mauern in Bezug auf die Höhe (Um-)Nutzung der Mauern als Sitzgelegenheiten	Schaffung von Bewegungsangeboten
Marienplatz	Multifunktional nutzbare Fläche	Verzicht auf Hecken und Pflanzkübel	Neugestaltung der Bushaltestelle	Verzicht auf physische Barrieren (Mauern, Geländer, usw.)	Schaffung neuer Sitzgelegenheiten Gestaltung eines Lichtkonzepts
Marienwald	Stadtwald Multifunktional nutzbare Fläche	Neuanlegung des Grünbestands Wassergebundene Decke	Neugestaltung der Bushaltestelle	Verzicht auf physische Barrieren (Mauern, Geländer, usw.)	Neustrukturierung des Platzes

5.3 Oststraße – geschäftige Mischung

In der Oststraße zeigt sich der aktuelle Struktur- und Funktionswandel Ahlens am deutlichsten. Der dort ansässige Einzelhandel befindet sich zunehmend auf dem Rückzug und es zeichnen sich immer mehr Leerstände ab. Stattdessen verlagert sich der Einzelhandel immer stärker in Richtung Osten, so dass sich die Oststraße zwischen Marienplatz und Bahnhofstraße neu erfinden muss. Dies birgt aber auch Chancen, denn durch die Konzentration des Einzelhandels ergeben sich in der Oststraße neue Nutzungsmöglichkeiten. Um dem Wandel aktiv zu begegnen, wird eine umfassende Umstrukturierung des Fußgängerzonenabschnitts vorgeschlagen. Als lebendige Stadtstraße kann sich dieser Teil der Oststraße neu erfinden. Dadurch sollen insbesondere in den (teils großflächigen) Leerständen Angebote für alternative Nutzungen geschaffen werden, während der Einzelhandel in Zukunft eine ergänzende Rolle einnimmt. Stattdessen können beispielsweise Manufakturen, Kleingewerbe, innerstädtischem Wohnen oder sozialen Projekten Räume in der Innenstadt ermöglicht werden. Zudem können punktuell schmale Vorgärten als gezielte Verbesserung der Qualität vor den Erdgeschosszonen angelegt werden, die dem Straßenabschnitt ein neues Gesicht geben würden. Ergänzend dazu soll eine gut geplante Beleuchtung die Attraktivität der Fußgängerzone auch in den Abend- und Nachtstunden fördern. Ein Lichtkonzept soll das Sicherheitsgefühl erhöhen und gleichzeitig eine angenehme Atmosphäre erzeugen.

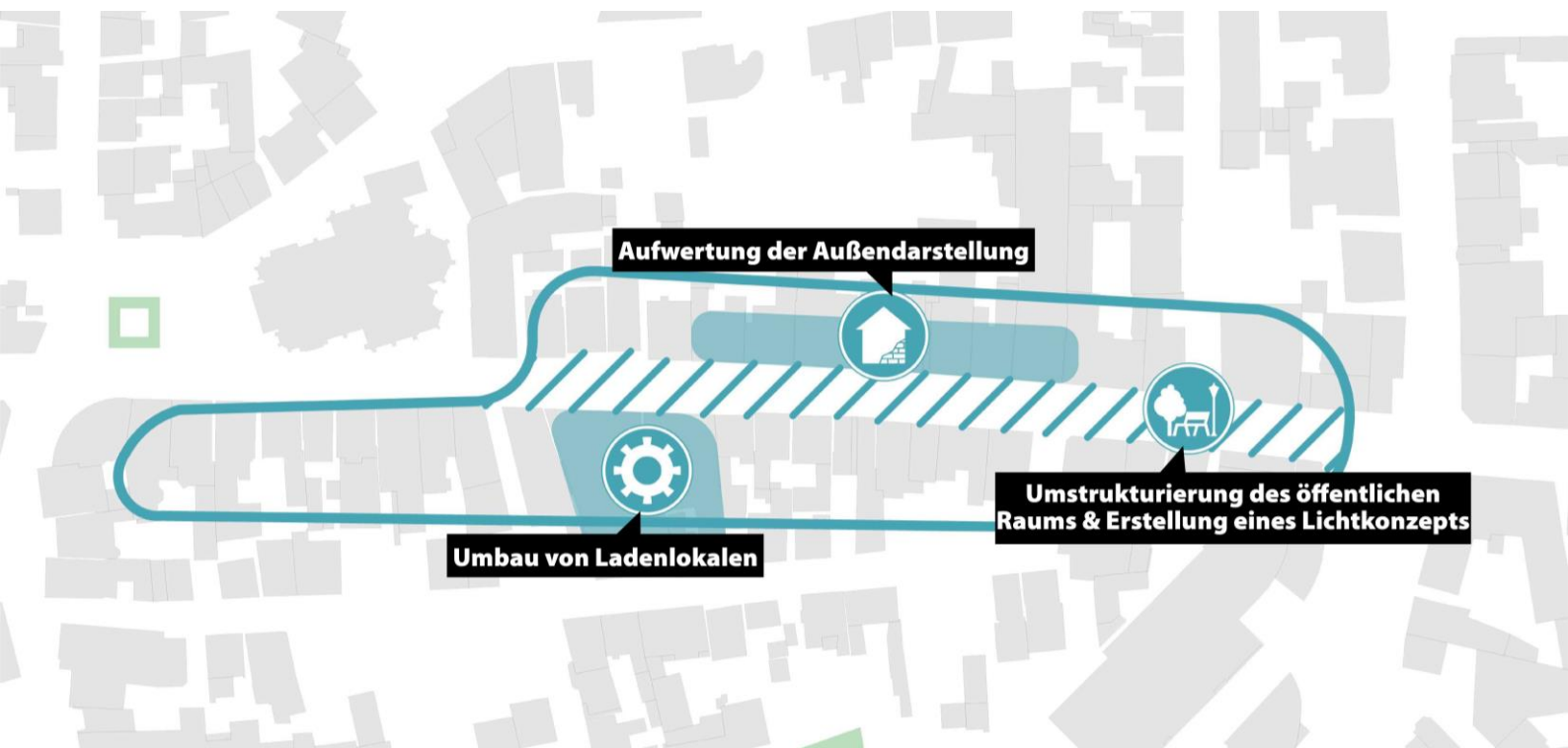


Abb. 40: Oststraße
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

5.4 Oststraße/Kerkmann Platz – Einkaufsmeile

Nicht zuletzt auch durch den Umbau des Nahversorgungsstandorts Kerkmann Platz verschiebt sich der Einzelhandel in Ahlen immer weiter nach Osten. Da diese Prozesse kaum rückgängig zu machen sind und sich durch die resultierenden verstärkten Kund:innenfrequenzen und Agglomerationseffekte selbst intensivieren, wird empfohlen, die Gegebenheiten anzunehmen. Vor diesem Hintergrund sollen sich die östliche Oststraße und der Kerkmann Platz

auch in Zukunft als klassische Einkaufslage präsentieren und lediglich punktuell aufgewertet werden. Insbesondere Potenzialflächen im direkten Umfeld stellen dazu maßgebliche Stell-schrauben dar.

So sollte beispielsweise das wenig einladende Erscheinungsbild der City-Passage aufgewertet werden. Auch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie die Aufwertung der Beleuchtung erhöhen die Qualität des Raumes. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Platzsituation (Oststraße/Am Bahndamm), die ihrem städtebaulichen Potenzial aktuell nicht gerecht wird.

Der Übergang von Oststraße und Gebrüder-Kerkmann-Platz ist aktuell vor allem durch die vom MIV dominierte Unterführung der Bahntrasse geprägt. Dieser städtebauliche Missstand sollte anhaltend verbessert werden, indem der Durchgang insbesondere für den Fuß- und Radverkehr gestärkt wird. Mit der Entwicklung der stadtbildstörenden Brachfläche kann der Einzelhandelsschwerpunkt gestärkt und zu einem lebendigen Stadtquartier entwickelt werden. Das notwendige Bebauungsplanverfahren läuft bereits.



Abb. 41: Aufgeräumte und geordnete Platzsituation [Beispiel] (Junker + Kruse 2023)

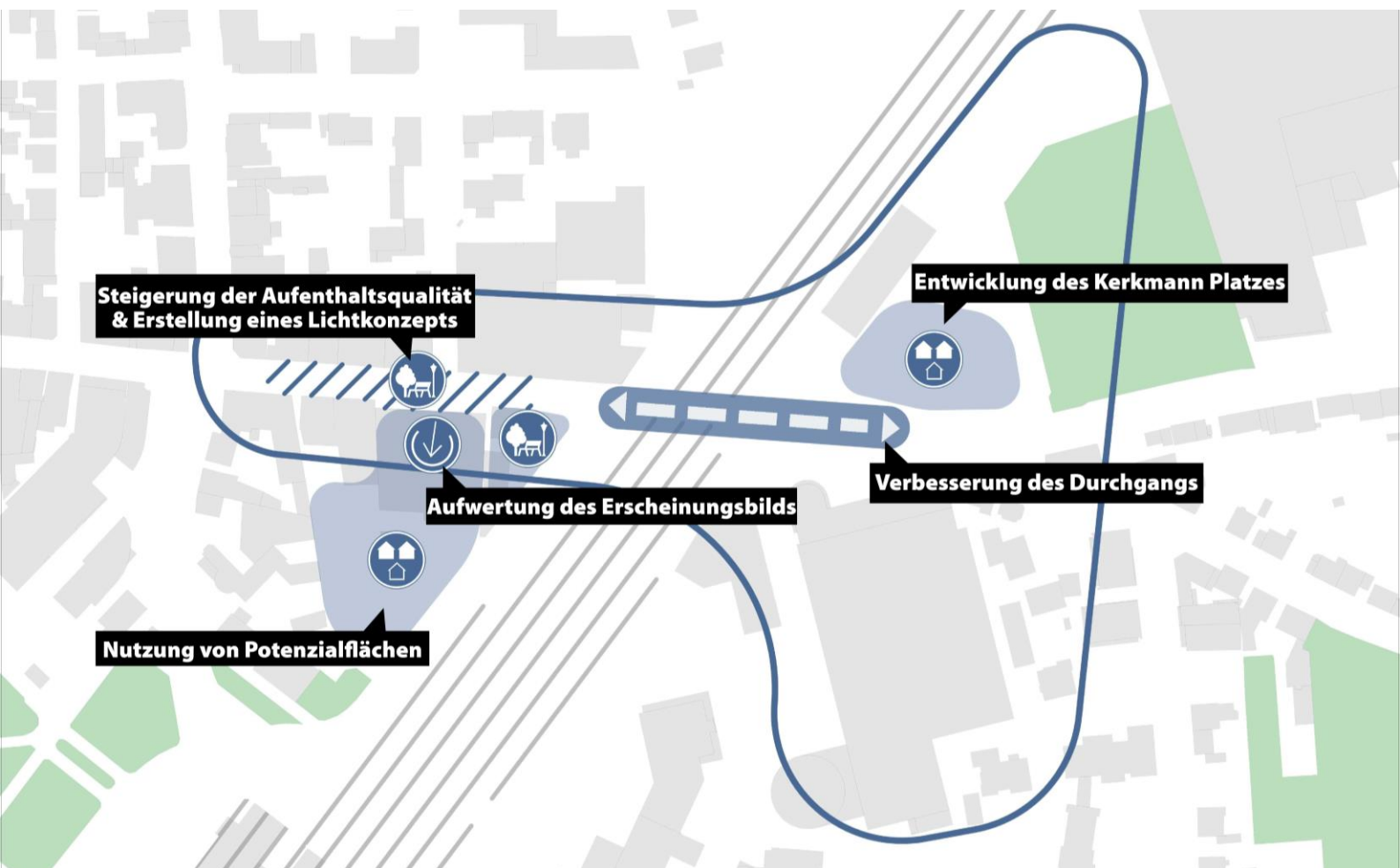


Abb. 42: Oststraße/Kerkmann Platz (Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

5.5 Bahnhofstraße – grünes Eingangstor

Der Bahnhof Ahlen ist zentraler Ankunfts- und Verteilort der Stadt. Besucher:innen bekommen auf dem Bahnhofsvorplatz den ersten Eindruck der Stadt und sollten durch eine gelungene Gestaltung intuitiv den Weg in die Innenstadt finden. Langfristig sollte deshalb eine Umgestaltung und Attraktivierung des Vorplatzes erfolgen.

Der gegenüber dem Bahnhof liegende Sydney-Hinds-Park bietet als Ankunftsort für ÖPNV-Nutzende viel Potenzial zur Schaffung einer ansprechenden und einladenden Eingangssituation. Allerdings ist jener momentan vor allem durch die befahrene Straße Bahnhofplatz und einen stabilen Zaun vollkommen abgeschottet und es fehlt dadurch eine direkte Verbindung zum Bahnhof. Um die Entréefunktion zu verbessern und dafür die Möglichkeiten des Parks zu nutzen, sollte der Eingang in den Park betont und die Straßenüberquerung erleichtert werden. Dadurch würde ein attraktives Eingangstor entstehen. Zudem sollte der geplante Grüne Ring sichtbar werden, damit Besucher:innen auch von dort aus in das Stadtzentrum gelangen können. Auch könnten entlang des Grünen Rings Bewegungs- und Sportangebote geschaffen werden. Weiterer Handlungsbedarf besteht am Platz Ecke Bahnhof- und Oststraße, der eine unzureichende Aufenthaltsqualität aufweist und ähnlich gestaltet ist wie der Marienplatz. Als zentrales Eingangstor zur Fußgängerzone sollte dem Platz durch die Aufwertung des öffentlichen Raums zukünftig eine stärkere Rolle zukommen und der Übergang zur Innenstadt intensiviert werden. Hierfür ist auch die Leitwirkung Bahnhof – Fußgängerzone durch geeignete Maßnahmen (wie z. B. Anlage von Bäumen und Anwendung eines Lichtkonzepts) zu stärken.

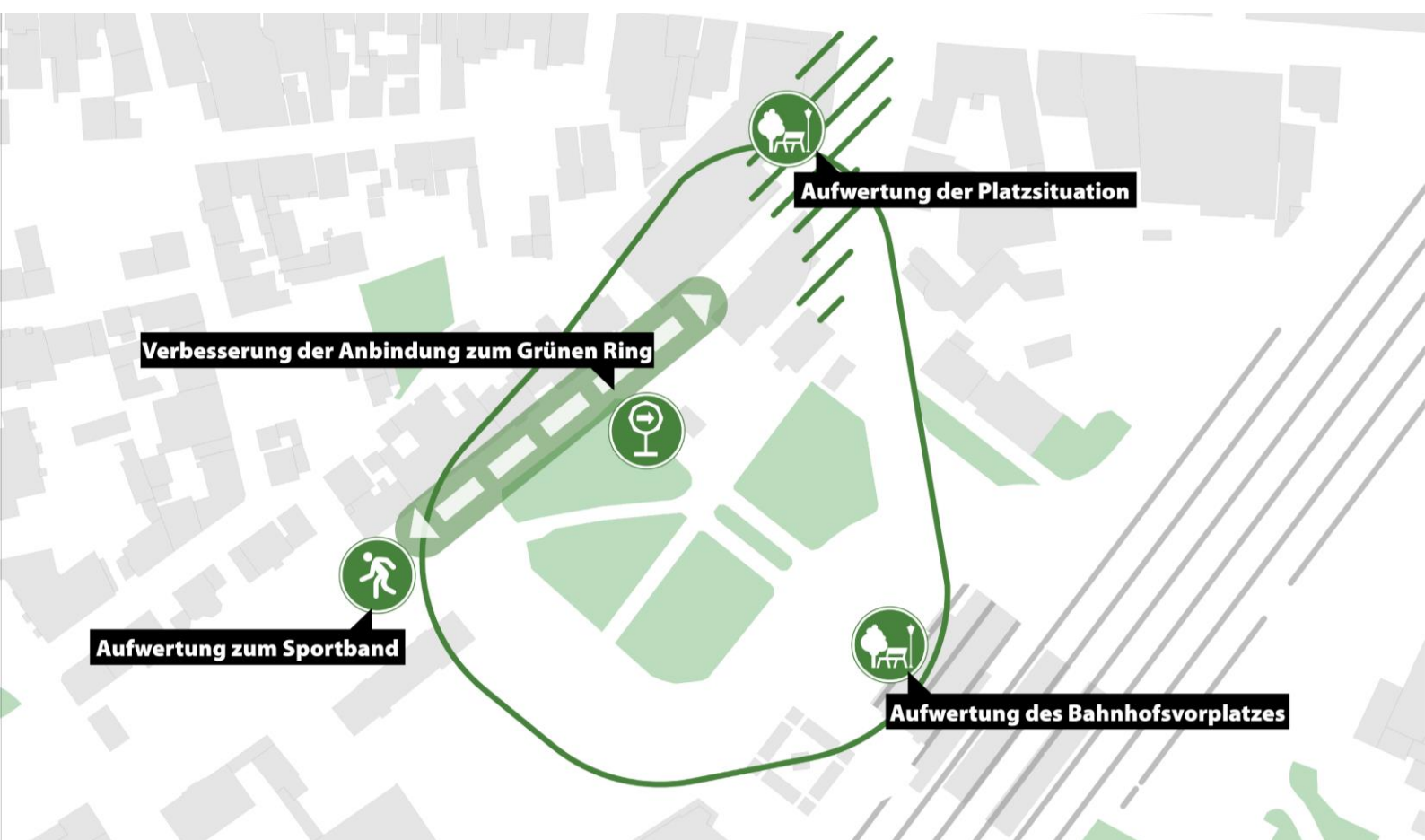


Abb. 43: Bahnhofstraße
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

6 Maßnahmenkatalog

Im Endbericht Innenstadt-konzept werden die in den Handlungsebenen und -räumen aufgeführten Maßnahmen übersichtlich zusammengestellt. Dafür wird ein Maßnahmenkatalog erstellt in dem u.a. konkrete Aussagen über die Maßnahmen und die damit einhergehenden Stakeholder getroffen sowie eine Priorisierung vorgenommen wird.

6.1 Themen und Maßnahmen

Lebendige Stadtstraßen und urbane Plätze

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
T1	Aufwertung der Platzsituationen	Betonung von Eingangssituationen, „Aufräumen“ und Integration neuer Gestaltungselemente	Stadt Ahlen	++
T2	Umbau des (halb-)öffentlichen Raums	Aufwertung des (halb-)öffentlichen Raums, um eine erhöhte Aufenthaltsqualität zu schaffen, u.a. durch die Errichtung von Stadtmobiliar zur Frequenzsteigerung (z.B. Schachtische, ebenerdige Trampoline, Sitzmobiliar, Bücherregal, Paketboxen, usw.)	Stadt Ahlen	+++
T3	Stärkung der Verbindungen	Ausbau und Betonung des Straßenraumes zu Gunsten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen	Stadt Ahlen	++
T4	Umbau der Ladenlokale und Aufwertung der Außendarstellung	Umbau und Neuorientierung nicht mehr marktgängiger Ladenlokale mit variabler und multifunktionaler Zwischen- und Nachnutzung und variabler Erdgeschossnutzung, Aufwertung der Außendarstellung, u.a. durch eine verstärkte Schaufensterbespielung	Stadt Ahlen, Gewerbetreibende, Immobilieneigentümer:innen	++
T5	Verbesserte Fassadengestaltung	Aufwertung oder Neugestaltung von Fassadengestaltungen, ggf. mit Begrünung der Fassade, Hervorhebung von historisch oder architektonisch besonderen Bauten durch ein Lichtkonzept	Stadt Ahlen, private Eigentümer:innen	++

Qualitätsvolle und verbundene Grün- und Freiräume mit Angeboten zum Aufenthalt und zur Bewegung

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
T6	Umbau des (halb-)öffentlichen Raums	Attraktivitätssteigerung des (halb-)öffentlichen Raums, z.B. durch Aufwertung und Etablierung von Grünflächen und Straßen-/Blumenbeeten	Stadt Ahlen	+++
T7	Anlage eines Grünen Rings	Anlage eines Grünen Rings um den historischen Stadtkern mit Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs, im östlichen und nördlichen Innenstadtbereich durch kleinteilige Begrünungsmaßnahmen	Stadt Ahlen, private Grundstückseigentümer:innen	+++

		wie die Aufwertung von Parkplätzen, wo möglich durch Anlage einer promenadenähnlichen Struktur		
T8	Aufwertung der Platzsituationen	Aufwertung der Platzsituationen durch die Schaffung von Spiel- und Erholungsangeboten	Stadt Ahlen	++
T9	Aufwertung der Grünanlagen	Attraktivitätssteigerung der Grünanlagen durch Nutzungserweiterungen bzw. Festlegungen themenspezifischer Schwerpunkte	Stadt Ahlen	++
T10	Verbesserung der Zugänglichkeit des Stadtparks und Öffnung des Parks	Aufwertung der Eingänge zum Stadtpark und Schaffung eines neuen Eingangs zur Fußgängerzone für eine verbesserte Anbindung zum Park	Stadt Ahlen, private Grundstückseigentümer:innen	++
T11	Verbindung der Grünräume	Verbindung der aktuell fragmentierten Grünräume durch verstärkte Begrünung von Potenzialräumen mit starkem Versiegelungsgrad, durchgehende Baumstrukturen sowie Anlage von Fassaden- und Dachbegrünung	Stadt Ahlen, private Hauseigentümer:innen	+
T12	Umbau und Begrünung des Marienplatzes	Um- und Neugestaltung des Marienplatzes, u.a. durch die Aufwertung der mangelhaften Grünflächen und durch Stärkung der Aufenthaltsqualität	Stadt Ahlen	+++

Gute Wohnmöglichkeiten im Zentrum, ergänzt durch altersunabhängige Infrastrukturen

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
T13	Etablierung von alternativen Wohnformen	Priorisierung alternativer Wohnformen unter Berücksichtigung der Bezahlbarkeit, um ein buntes und vielfältiges Wohnangebot zu schaffen	Stadt Ahlen	++
T14	Stärkung der innerstädtischen Nahversorgung	Etablierung eines Lebensmitteleinzelhandels im Stadtzentrum, Nutzung von leerstehenden Gebäuden im Stadtzentrum	Stadt Ahlen, Gewerbetreibende, Wirtschaftsförderung Ahlen	++
T15	Priorisierung von vielseitiger Infrastruktur	Schaffung von Angeboten für diverse Altersgruppen (z.B. Jugendtreff, Altenheim), Förderung generationsübergreifender Begegnungen	Stadt Ahlen, ggf. Private	++
T16	Schaffung von Angeboten für alle Tageszeiten	Etablierung von Tag- und Nachtangeboten, um zu jeder Tageszeit eine Belebung der Innenstadt zu gewährleisten	Stadt Ahlen, ggf. Private	+

Umweltfreundliche Mobilität, welche Rücksicht auf die historische Struktur der Innenstadt nimmt

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
T17	Parkraummanagement und Anlage von Mobility Hubs	Bündelung der innerstädtischen Parkplätze durch Schaffung integrierter Quartiersgaragen sowie Mobility Hubs mit ausreichend Stellplätzen für Fahrräder und einer begrenzten Auswahl privater PKWs	Stadt Ahlen, private Parkplatzbetreiber:innen	++

T18	Einschränkung des Durchgangs-/Park-Such-Verkehr	Durchgangs- und Parksuchverkehr im gesamten Innenstadtraum reduzieren	Stadt Ahlen	++
T19	Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund	Stärkung des Umweltverbunds durch gut ausgebaut und erreichbare Mobilitätsangebote des ÖPNV mit ausreichender Taktung sowie durch verbesserte Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr	Stadt Ahlen	+++
T20	Anlage und Aufwertung von Fahrradabstellplätzen	Schaffung neuer und Aufwertung bestehender Fahrradabstellplätze	Stadt Ahlen	++
T21	Neuordnung des Straßenraums	Neuordnung des Straßenraums mit Priorisierung von Angeboten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, ggf. ergänzt durch bauliche Maßnahmen, um den MIV einzuschränken und zu entschleunigen, Aufwertung der Querungsmöglichkeiten insb. an den Stadeingängen	Stadt Ahlen	++
T22	Anlage eines Grünen Rings	Schaffung eines Grünen Rings um den historischen Stadtverkehr mit Freigabe für den Fuß- und Radverkehr, Bereitstellung ergänzender Dienstleistungen wie Fahrrad-Service-Stationen und Fahrradabstellmöglichkeiten	Stadt Ahlen, private Grundstückseigentümer:innen	+++

6.2 Handlungsräume

Weststraße

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
H1	Aufwertung und Attraktivierung des öffentlichen Raums	Betonung der Eingangssituationen, Anlegung von Grün im Straßenraum, Erstellung eines Lichtkonzepts	Stadt Ahlen	++
H2	Neuorientierung der Potenzialimmobilie Weststraße 72 - 74 und der Platzsituation vor dem Gebäude	Großflächiger Stadtbaustein mit Potenzial für eine neue Nutzung und Gestaltung, Neuordnung und Gestaltung des Platzes vor dem Gebäude, evtl. durch die Schaffung von Bewegungs- und Aufenthaltsangeboten	Stadt Ahlen, Private, Wirtschaftsförderung Ahlen	++
H3	Etablierung von Fahrrad-Service-Stationen	Anlage von Fahrrad-Service-Stationen zur Stärkung des Radverkehrs	Stadt Ahlen	++
H4	Betonung der Eingangssituationen	Stärkung der Eingangssituationen durch Aufwertung der (Straßen-)Räume	Stadt Ahlen	++

Marktplatz und Marienplatz

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
H5	Belebung des Marktplatzes	Städtebauliche Aufwertung und Schärfung des Profils, z.B. durch Stärkung der Gastronomie, ggf. mit Hilfe von Marketingaktionen	Stadt Ahlen, Gewerbetreibende, Wirtschaftsförderung Ahlen	++
H6	Neuordnung des Marienplatzes und Schärfung seines Profils	Nutzungserweiterung und Schärfung des Profils des Marienplatzes, z.B. als Veranstaltungsfläche, Aufräumen der Platzfläche und Schaffung neuer Gestaltungselemente und Aufenthaltsangebote	Stadt Ahlen, Gewerbetreibende	+++
H7	Visuelle und funktionale Verbindung zwischen Markt- und Marienplatz	Platzierung von gestalterischen Leitelementen, z.B. durch eine Banner- oder Schilderlösung	Stadt Ahlen	++
H8	Strengere Verkehrsführung	Umsetzung einer strengeren Verkehrsführung zugunsten der dortigen Aufenthaltsqualität, z.B. durch eine zeitliche Begrenzung des MIV sowie eine Einschränkung durch versenkbare Poller	Stadt Ahlen	+++
H9	Schaffung eines Orts der Ruhe	Aufwertung der Grünfläche St. Bartholomäus zu einer grünen Ruheoase, z.B. durch Liegebänke	Stadt Ahlen, Kirche	+

Oststraße

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
H10	Umstrukturierung des öffentlichen Raums	Punktuelle Anlage von schmalen Vorgärten bzw. Umsetzung anderer Begrünungsmaßnahmen, Ergänzung durch Aufenthalts- und Freizeitangebote	Stadt Ahlen	+++
H11	Umbau von Ladenlokalen	Etablierung von Zwischen- und Nachnutzungen für die nicht mehr marktgängigen Ladenlokale, um alternativen und multifunktionalen Nutzungen Raum in der Innenstadt zu geben	Stadt Ahlen, Gewerbetreibende, Wirtschaftsförderung Ahlen	++
H12	Aufwertung der Außendarstellung	Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes durch eine verbesserte Außendarstellung	Stadt Ahlen	+
H13	Erstellung eines Lichtkonzepts	Verbesserte Beleuchtung und Schaffung einer angenehmen Atmosphäre in der Fußgängerzone durch ein Lichtkonzept, Stärkung der Sicherheit und Attraktivität auch in den Abend- und Nachtstunden	Stadt Ahlen	+

Oststraße/Kerkmann Platz

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
H14	Steigerung der Aufenthaltsqualität	Verbesserte Aufenthaltsqualität durch punktuelle Ergänzung des Stadtmobiliars in der Fußgängerzone	Stadt Ahlen	++
H15	Aufwertung des Erscheinungsbilds der City-Passage	Um-, ggf. Neugestaltung des Erscheinungsbilds der City-Passage	Private Grundstückseigentümer:innen	+++
H16	Verbesserung des Durchgangs zum Kerkmann Platz	Aufwertung des Durchgangs zum Einkaufszentrum Kerkmann Platz vor allem für den Fuß- und Radverkehr	Stadt Ahlen, Deutsche Bahn AG	++
H17	Nutzung von Potenzialflächen	Stärkung und Ergänzung der Handelslage in der Fußgängerzone durch die Aufwertung von Potenzialflächen im direkten Umfeld, Stärkung innovativer, multifunktionaler und urbaner Nutzungen	Stadt Ahlen, private Haus- und Grundstückseigentümer:innen	++
H18	Erstellung eines Lichtkonzepts	Verbesserte Beleuchtung und Schaffung einer angenehmen Atmosphäre in der Fußgängerzone durch ein Lichtkonzept, Stärkung der Sicherheit und Attraktivität auch in den Abend- und Nachtstunden	Stadt Ahlen	+

Bahnhofstraße

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
H19	Stärkung des Zugangs zum Sydney-Hinds-Park	Stärkung des Parks, Schaffung eines attraktiven Eingangstors durch Betonung des Parkeingangs und fußgängerfreundlicheren Querungsmöglichkeiten	Stadt Ahlen	++
H20	Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes	Langfristig Aufwertung bzw. Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, um ein verbessertes Entrée zu schaffen und die dortige Aufenthaltsqualität zu verbessern, z.B. durch Begrünung und Etablierung von Ergänzung des Stadtmobiliars	Stadt Ahlen	++
H21	Aufwertung des Grünen Rings zum Sportband	Schaffung von Sport- und Bewegungsangeboten	Stadt Ahlen	+
H22	Verbesserung der Anbindung zum Grünen Ring	Stärkung des Zugangs zum Grünen Ring und somit verbesserte Anbindung an die Innenstadt durch eine klare Beschilderung und die Schaffung von Sichtachsen, u.a. durch Umnutzung oder Umgestaltung der Immobilie Bahnhofstraße 8, die aktuell als Barriere wahrgenommen wird	Stadt Ahlen	++

H23	Aufwertung der Platzsituation Ecke Bahnhofstraße/ Oststraße	Stärkung der Aufenthaltsqualität und Intensivierung des Übergangs zur Innenstadt durch Neuordnung und Neugestaltung	Stadt Ahlen	+++
-----	---	---	-------------	-----

6.3 Kommunikation und Marketing

Nr.	Projekt	Beschreibung	Akteure	Priorisierung
K1	Regelmäßiger Runder Tisch Innenstadt	Etablierung eines regelmäßigen Runden Tisches Innenstadt, u.a. mit branchenübergreifenden Innentadtakteur:innen, der Verwaltung sowie der Wirtschaftsförderung	Wirtschaftsförderung Ahlen	+++
K2	Information und Einbeziehung von Interessen der Bürgerschaft	Beteiligung der Bürgerschaft, um Interessen und Wünsche einbeziehen zu können und eine hohe Akzeptanz zu gewährleisten	Stadt Ahlen, Wirtschaftsförderung Ahlen	+++
K3	Vernetzung von Akteursgruppen und (Erfahrungs-)Austausch	Schaffung eines Innenstadtnetzwerks, um verschiedene Interessensgruppen einzubeziehen und zu beteiligen und so den Austausch zwischen lokalen Akteur:innen wie Gewerbetreibenden, Händler:innen und Unternehmen zu verbessern und die Innenstadtfunktionen zu stärken	Stadt Ahlen, Wirtschaftsförderung Ahlen	+++
K4	Pooling	Einführung eines gemeinsamen Topfes der Akteur:innen, z.B. zur Finanzierung von Veranstaltungen, Aktionen und Stadtmobiliar	Wirtschaftsförderung Ahlen	++
K5	Berücksichtigung und Einbeziehung der (Grund-)Eigentümer:innen	Enge Absprache und Austausch mit Grundeigentümer:innen und Eigentümer:innen sowie Berücksichtigung ihrer Interessen	Stadt Ahlen, Private (Grundstücks-)Eigentümer:innen, Wirtschaftsförderung Ahlen	+++
K6	Professionalisierung des Ladenmanagements	Ausweitung und Professionalisierung des Ladenmanagements, u.a. durch Schaffung einer eigenen Stelle oder externe Auftragsvergabe	Stadt Ahlen, Gewerbetreibende, Wirtschaftsförderung Ahlen	++
K7	Stärkung lokaler Angebote durch Marketingaktionen	Steigerung des Bekanntheitsgrads lokaler Angebote zur strategischen Stärkung des Einzelhandels und zur Inszenierung des öffentlichen Raums, z.B. Kulturleitsystem und Infopoints	Stadt Ahlen, Wirtschaftsförderung Ahlen	++

Dieser Maßnahmenkatalog kann auch als eine wichtige Arbeitsgrundlage für zukünftig aufzustellende ISEKs (neues ISEK-Format, Stand 2024), entweder themen- oder raumspezifisch, darstellen.

7 Räumliches Leitbild

Abschließend, nicht zuletzt auch um alle erarbeiteten Ergebnisse und Aussagen zusammenzuführen, wird ein räumliches Leitbild für die Ahlener Innenstadt erstellt. Dieses visualisiert einen gesamtinnerstädtischen Handlungsleitfaden. Im Mittelpunkt steht dabei die Entwicklung Ahlens zu einer Stadt mit einem lebenswerten Zentrum.

Rahmengebend für die gesamte Ahlener Innenstadt sind dabei die Entwicklungsperspektiven mit den Schwerpunkten „lebendige Stadtstraßen und urbane Plätze“, „qualitätsvolle und verbundene Grün- und Freiräume“, „attraktive Wohnmöglichkeiten im Zentrum“ sowie „umweltfreundliche Mobilität“. Diese umfassen den gesamten Innenstadtbereich und gehen bewusst über einzelne Räume hinaus. Sie stellen die Grundlage für eine nachhaltige Stärkung des Standorts Innenstadt dar. Daran knüpfen die ausgewählten Handlungsräume mit ihren individuellen Perspektiven an. Im Fokus stehen dabei, auf Grund des hohen Entwicklungsbedarfs, die Innenstadträume „Weststraße“, „historisches Zentrum“ rund um Marien- und Marktplatz, „Oststraße“ (westlicher Abschnitt), „Oststraße/Kerkmann

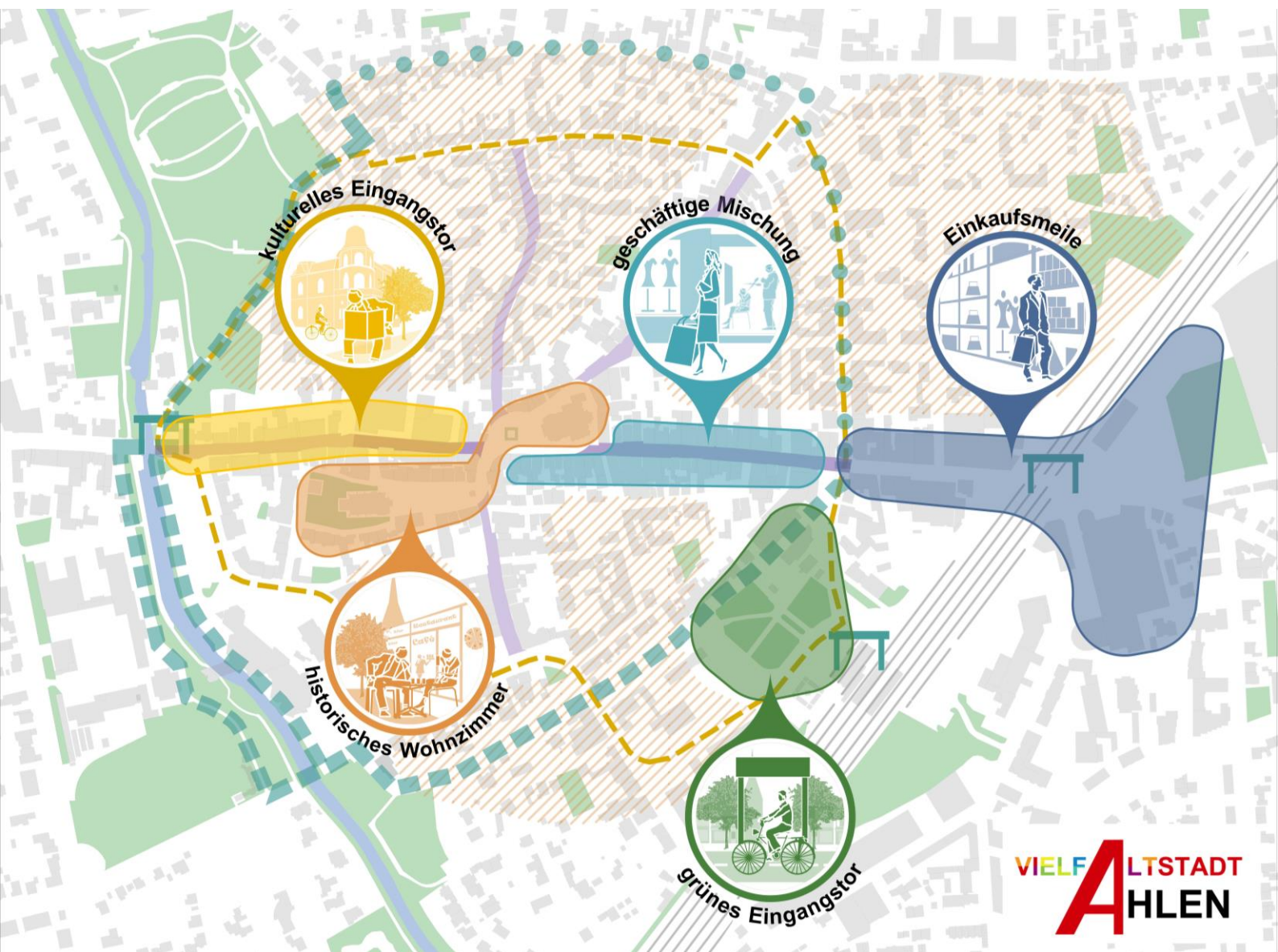


Abb. 44: räumliches Leitbild
(Junker + Kruse auf Grundlage der Stadt Ahlen 2022/2023)

Platz“ sowie „Bahnhofstraße“ inkl. Bahnhofsbereich. Ziel des formulierten Leitbildes ist es den Charakter einer reinen Einkaufsstraße auf der Ost-West-Achse der Stadt hinter sich zu lassen und die Innenstadt hin zu einem attraktiven Wohnstandort mit vielfältigen Schwerpunkträumen zu entwickeln.

Dafür wird im Kern die Ahlener Innenstadt durch neue Impulse gestärkt. Insbesondere im Osten, Süden und Westen laden aufgewertete Platzsituationen als gestalterisch und funktional ansprechende Stadteingänge und Zugänge zum Innenstadtbereich ein. Die Leitfunktion Einzelhandel wird weiter im östlichen Bereich konzentriert. Der östliche Abschnitt der Oststraße stellt dabei die klassische 1A-Laufstraße in der Innenstadt dar, welche durch das Angebot auf dem Gebrüder-Kerkmann-Platz erweitert wird. Die städtebaulichen Flächenpotenziale im direkten Umfeld sind durch eine attraktive, urbane Bebauung mit einem entsprechend vielseitigen Angebot ausgeschöpft worden. Die übrigen Räume zeichnen sich durch einen vitalen und vielfältigen Nutzungsmix aus. Wo Ladenlokale keine Nachfrage aus dem Bereich Einzelhandel gewinnen konnten, kommen Angebote in die Fußgängerzone (zurück), für jene solch ein zentraler Standort bis dato nicht darstellbar war. Lebendige Stadtstraßen und urbane Plätze prägen die Innenstadt und leisten gleichzeitig einen erheblichen Anteil an einer neuen Aufenthaltsqualität im Zentrum. Diese wird durch qualitätsvolle Grün- und Freiräume gestärkt. Vorhandene Grün- und Freiräume sind aufgewertet und die Anbindung an die grüne Lunge der Innenstadt, dem Stadtpark, durch einladende Eingänge sowie einer neuen Wegeverbindung auf der Kampstraße verbessert. Ver- bzw. angebunden sind die Grün- und Freiflächen wiederum durch einen Grünen Ring um das historische Zentrum. Neue generationenübergreifende Freizeit- und Bewegungsangebote auf den Plätzen und Grünanlagen tragen zur Lebendigkeit bei. Die Innenstadt wird ein attraktiverer Wohnstandort, der zudem durch eine intakte und vielseitige Infrastruktur charakterisiert ist. Die Umnutzung leerstehender Ladenlokale sowie die Inanspruchnahme großflächiger Potenzialflächen leisten hierzu große Beiträge. So finden sich beispielsweise Betreuungsangebote inmitten des Zentrums wieder. Einen bedeutenden Anteil an der Steigerung der Lebensqualität und des Wohnumfelds hat die verkehrliche Anpassung hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität unter Rücksichtnahme auf die historische Struktur der Innenstadt. Der Fokus liegt auf einer verbesserten Infrastruktur zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, wobei die Innenstadt nach wie vor gut durch den MIV und ÖPNV zu erreichen ist. Das Wohnzimmer der Stadt stellt die neugestaltete Platzkombination aus Marien- und Marktplatz dar, welche als einladender Aufenthaltsraum, attraktiver Gastronomiestandort sowie lebendige Veranstaltungsfläche gestalterisch und funktional neu aufgestellt ist. Eine temporäre Sperrung der Südstraße lässt die beiden Plätze weiter zusammenwachsen und erzielt Synergieeffekte in puncto Gestaltung und Nutzung.

Am Ende steht mit der VielfAltstadt Ahlen ein integriertes Leitbild für eine zukunftsfähige Zentrumsentwicklung, welches mit Blick auf den ausgearbeiteten Maßnahmenkatalog in angemessener Tiefe strategisch angegangen werden kann.

8 Ausblick

Mit dem 800-jährigen Jubiläum ihrer ersten urkundlichen Erwähnung vor Augen hat die Stadt Ahlen im Jahr 2024 allen Grund sich mit Mut und Zuversicht an die zukunftsfähige Gestaltung der Innenstadt zu machen. Das vorliegende Innenstadtkonzept stellt dabei einen individuellen Kompass zur Weiterentwicklung und Stärkung des Zentrums dar. Mit dem formulierten Leitbild, der aufgeführten Entwicklungsperspektiven sowie den identifizierten Handlungsräume liegt ein Maßnahmenkatalog vor, der die strategische Richtschnur für die nächsten Jahre zeichnet. So können räumlich wie thematisch abgestimmte sowie kurz-, mittel- oder langfristig umzusetzende Projekte auf den Weg gebracht werden. Mit Hilfe bereitstehender Förderzugänge im Rahmen der Initiative „Zukunftsfähige Innenstädte und Ortszentren“ können so unkompliziert erste Impulse gegeben werden, welche den Wandel verdeutlichen.

Die hier gezeichneten Perspektiven weichen dabei teilweise von altbekannten Vorstellungen einer Innenstadt ab, welche insbesondere auf der Leitfunktion des Einzelhandels fußen. Die wahrscheinlich größte Herausforderung wird es sein, die unterschiedlichen Vorbehalte auf psychologischer und ökonomischer Ebene aufzulösen und neue Bilder einer vitalen und attraktiven Ahlener Innenstadt zu erzeugen, zu teilen und zu verfestigen. Die Anwendung bzw. Anpassung von baurechtlichen Gegebenheiten sowie das Bewusstwerden der benötigten Zeit – es wird mindestens eine Dekade nötig sein – sind dabei zu berücksichtigen. Dabei ist es zwingend erforderlich, nicht nur die für diesen Prozess notwendigen Akteur:innen, sondern die gesamte Stadtgesellschaft in den Umsetzungsprozess miteinzubeziehen. Nur wenn das Bewusstsein vorhanden ist, Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe anzugehen, kann eine erfolgreiche Umsetzung möglich sein. Dafür ist eine innenstadtspezifische Arbeitsstruktur zu etablieren, um die aufgeführten Projekte und Maßnahmen und die damit einhergehenden Planungen auf den Weg zu bringen.

Bei alledem darf am Ende nicht vergessen werden, dass die Chancen auf eine vielfältige und lebenswerte Innenstadt in Ahlen enorm sind.



Abb. 45: VielfAltstadt Ahlen
(Junker + Kruse 2023)