



# **INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK) FÜR DIE INNENSTADT WARSTEIN**

**FORTSCHREIBUNG DES INTEGRIERTEN HANDLUNGS-  
KONZEPTES 2015**





# Impressum

## Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Warstein

### Auftraggeber

Stadt Warstein  
Der Bürgermeister  
Dieplohstraße 1  
59581 Warstein

### Auftragnehmer

SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung  
Kaiserstraße 22  
44135 Dortmund  
Fon 0231.39 69 43.0  
Fax 0231.39 69 43.29  
kontakt@ssr-dortmund.de  
www.ssr-dortmund.de

### In Kooperation (Unterauftrag) mit

Planungsbüro DTP  
Landschaftsarchitekten GmbH  
Im Löwental 76  
45239 Essen  
Fon 0201.74 73 61.0  
Fax 0201.74 73 61.10  
post@ntp-essen.de  
www.ntp-essen.de

PTV Transport Consult GmbH  
Niederlassung Düsseldorf  
Harffstraße 43  
40591 Düsseldorf  
Fon 0211.93 88 58.0  
Fax 0211.93 88 58.55  
duesseldorf@consult.ptvgroup.com  
www.ptvgroup.com

### Hinweis

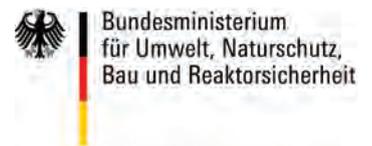
SSR legt auf eine gendergerechte Schreibweise Wert und verwendet grundsätzlich geschlechtsneutralisierende und geschlechterspezifische Formulierungen. Um die Lesbarkeit zu unterstützen, wird als Ausnahme das generische Maskulinum genutzt. Sollte uns die gendergerechte Schreibweise im Einzelfall nicht gelingen, sind selbstverständlich immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.

Das Urheberrecht der im Bericht verwendeten Bilder, Grafiken und Abbildungen liegt beim Auftraggeber und Schulten Stadt- und Raumentwicklung.

### Stand

Dortmund, Oktober 2018

### Gefördert durch



Ministerium für Heimat, Kommunales,  
Bau und Gleichstellung  
des Landes Nordrhein-Westfalen





# Inhalt

Impressum	3
Inhalt	5
<b>1 EINLEITUNG</b>	<b>6</b>
1.1 Aufgabe und Vorgehensweise	8
1.2 Struktur und Ablauf des Werkstattverfahrens	12
<b>2 BESTANDSANALYSE UND -BEWERTUNG</b>	<b>16</b>
2.1 Bilanzierung Planungs- und Umsetzungsstand	18
2.2 Städtebau	22
2.3 Verkehr	30
2.4 Freiraum und Landschaft	46
2.5 Zusammenfassende Bestandsbewertung und Handlungsbedarf	62
<b>3 ZIELE UND RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE</b>	<b>66</b>
3.1 Ziele	68
3.2 Leitbild und räumliche Schwerpunkte	70
<b>4 HANDLUNGSKONZEPT</b>	<b>72</b>
4.1 Rahmenplan	74
4.2 Teilraum Innenstadt	76
4.3 Teilraum Saum	102
4.4 Teilraum Abbaugelände	130
4.5 Übergeordnete Maßnahmen	134
<b>5 UMSETZUNGSKONZEPT</b>	<b>142</b>
5.1 Umsetzung und Verstetigung	144
5.2 Monitoring und Evaluation	145
Quellen	147
Anhang	149



## **EINLEITUNG**

Das „Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für die Innenstadt Warstein“ (ISEK Warstein) schreibt das Integrierte Handlungskonzept für die Innenstadt Warstein aus dem Jahr 2015 (IntHK) fort. Das ISEK Warstein ist das Ergebnis eines mehrstufigen Werkstattverfahrens zur Erarbeitung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplans. In diesem Kapitel werden Ausgangssituation und Aufgabenstellung sowie Ablauf und Bausteine des Prozesses vorgestellt: der Weg von der Bestandsanalyse bis zum Handlungskonzept mit seinem umfassenden Maßnahmenprogramm in den Teilräumen „Innenstadt“, „Saum“ und „Abbaugelände“. Die einzelnen Formate des differenzierten Dialog- und Beteiligungsprozesses zeigen, wie intensiv die örtlichen Akteure sowie die Bewohnerinnen und Bewohner an der Bewertung des Handlungsbedarfs, der Festlegung von Zielsetzungen sowie der Entwicklung eines Maßnahmenprogramms mitwirken konnten und abschließend mehrheitlich eine Empfehlung zu dessen Umsetzung ausgesprochen haben.

# 1.1

## Aufgabe und Vorgehensweise

### Ausgangssituation

Die Innenstadt von Warstein steht – wie in vielen Städten – vor einem einschneidenden Wandel. Die Stadt Warstein hat sich bereits vor einigen Jahren auf den Weg gemacht, sich diesen Herausforderungen (Demografischer Wandel, Wandel in den Bereichen Einzelhandel und Wohnen, ökologische Herausforderungen etc.) zu stellen und den Wandel positiv und zukunftsfähig zu gestalten.

Einen wesentlichen Schritt stellt hierbei das „Integrierte Handlungskonzept für die Innenstadt Warstein“ (IntHK 2015; Junker + Kruse, 2015) dar, welches die konkreten Rahmenbedingungen in der Warsteiner Innenstadt analysiert und dem festgestellten Handlungsbedarf mit einem differenzierten Programm aus städtebaulichen und flankierenden Maßnahmen begegnet. Erste Maßnahmen wurden zwischenzeitlich begonnen und mit Unterstützung von Fördermitteln aus dem Programm für „Kleinere Städte und Gemeinden“ (KSG) umgesetzt.

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des IntHK im Juni 2015 bestand noch keine hinreichende Klarheit über die Zukunft des Projekts „B 55 – Ortsumgehung Warstein“. Insoweit sind die Aussagen des IntHK 2015 u. a. bezüglich der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und des sogenannten „Risse-Geländes“ – einer von der Trassenplanung betroffenen ehemaligen Steinbruchfläche in der Innenstadt – als vorläufig zu betrachten.

Seit Dezember 2016 ist das Projekt „B 55 – Ortsumgehung Warstein“ aufgrund der Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes nicht mehr mit der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu finden. Es ist dort nur noch als „Weiterer Bedarf

mit Planungsrecht“ eingestuft. Bei realistischer Betrachtungsweise bestehen daher auch mittelfristig keine Chancen auf Verwirklichung dieses bis dahin wichtigsten Verkehrsprojekts für die Stadtentwicklung der Ortschaft Warstein. Damit wurde auch die u.a. zwischen der Verwaltung und der Steinindustrie verhandelte „Warsteiner Vereinbarung“ mit den Themen Verkehr, Steinabbau, Naturschutz und Stadtentwicklung hinfällig, deren zentraler Inhalt die Realisierung der Ortsumgehung war (der Planungskorridor der B 55n führt durch stillgelegte und aktive Bereiche des Kalksteinabbaus). Das Konzept für die Warsteiner Vereinbarung war ursprünglich aus einem Mediationsverfahren im Rahmen des Regionale-2013-Projektes „Steine und Mehr“ und einer sich anschließenden Nachmediation durch die Bezirksregierung Arnsberg hervorgegangen.

Da vor dem Hintergrund des neuen Bundesfernstraßenbedarfsplans eine Realisierungsperspektive nicht mehr gegeben ist, verständigten sich die Stadt Warstein und die Bezirksregierung Arnsberg darauf, dass diese Vereinbarung, deren Abschluss bis dahin von der Bezirksregierung als Voraussetzung für jedwede Städtebauförderungsmaßnahmen betrachtet worden war, nicht mehr erforderlich ist.

Das Ziel, ein städtebauliches Entwicklungskonzeptes mit den Handlungsfeldern Verkehr, Innenstadt, Steinabbau und Trinkwasser zu erstellen, hat die Stadt aber beibehalten.

### Aufgabenstellung

Diese Ausgangssituation und den Hintergrund konkurrierender Interessen (Städtebau / Steinabbau / Wasser / Naturschutz) hat die Stadt Warstein zum Anlass genommen, mehrere Projekte, Themen und Planungen zur Stadtentwicklung zu koordinieren und in einem breit ange-

legten Prozess zu einem verbindlichen Handlungskonzept zusammenzufassen.

Hierzu wurde bereits Ende 2015 – also etwa ein halbes Jahr nach Vorliegen des IntHK 2015 – die Durchführung eines Werkstattverfahrens zur Erarbeitung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplans vorbereitet.

Mit dieser Aufgabe wurde SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung (Dortmund) in Kooperation (Unterauftrag) mit der Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH (Essen) und der PTV Transport Consult GmbH (Niederlassung Düsseldorf) beauftragt.

Dieses Werkstattverfahren sollte unter enger Einbindung der vor Ort tätigen Akteure und unter Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner Warsteins durchgeführt werden. Als anzustrebendes Ergebnis des Werkstattverfahrens wurde ein städtebaulich-freiraumplanerischer

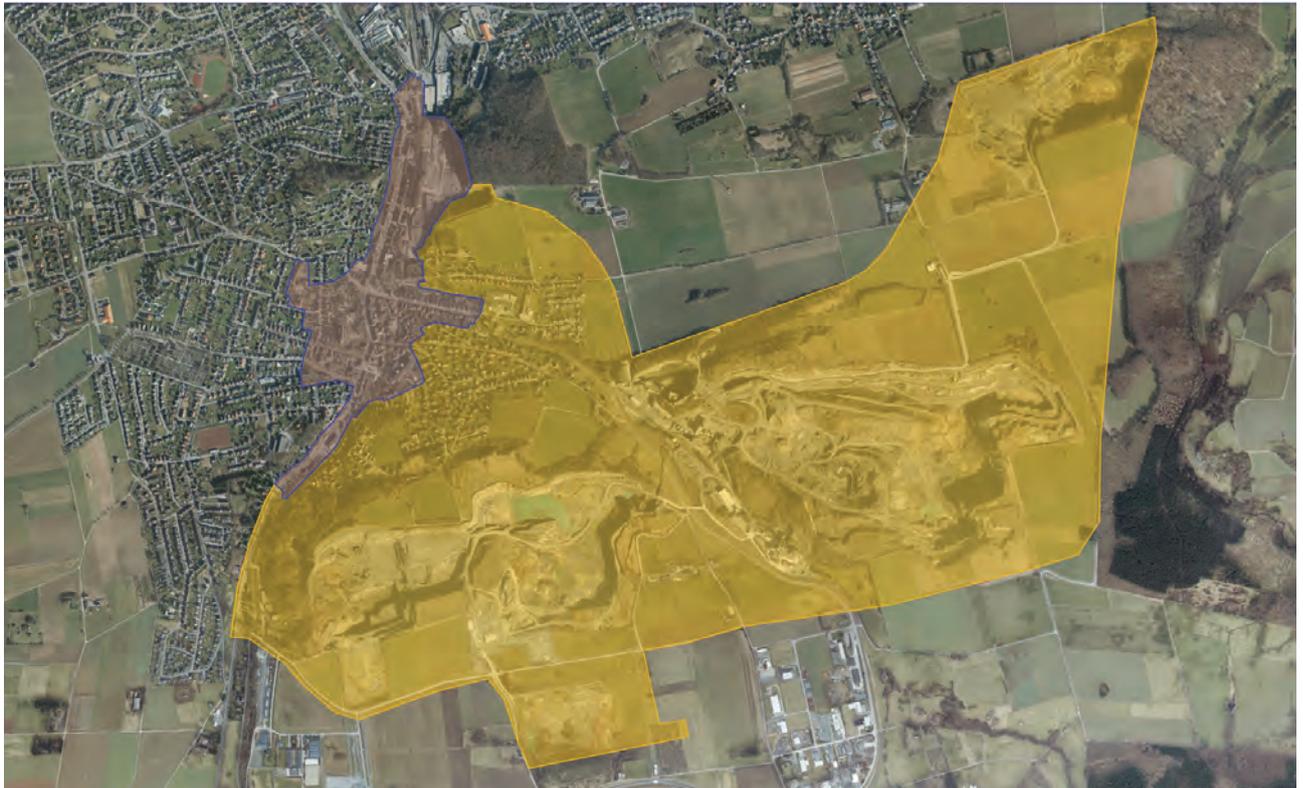
Rahmenplan unter Einbeziehung des IntHK 2015 definiert.

Vor dem Hintergrund der inhaltlichen und räumlichen Erweiterung der Aufgabenstellung wurde in Abstimmung mit der Bezirksregierung Arnsberg bewusst auch das Fördergebiet der Planungswerkstatt gegenüber dem IntHK 2015 ausgeweitet und wurden insbesondere alle Abbaubereiche südlich und östlich der Warsteiner Innenstadt einbezogen.

### Verhältnis zum IntHK 2015

Der hiermit vorliegende Bericht dokumentiert einerseits den Prozess und die Ergebnisse des etwa zweijährigen Werkstattverfahrens.

Aufgrund der förderrechtlichen Rahmenbedingungen war ebenfalls das Verhältnis der im Werkstattverfahren erarbeiteten Maßnahmen zu denen des IntHK 2015 zu klären.



**ABB 001 Fördergebiet (blau) und Untersuchungsraum Planungswerkstatt (gelb)**

Quelle: Stadt Warstein

So versteht sich diese Rahmenplanung als „Fortschreibung“ des IntHK 2015, allerdings nicht im Sinne einer Aktualisierung, da zwischen der Vorlage des IntHK 2015 und der Analysephase der Rahmenplanung nur etwa ein Jahr vergangen ist. Die Fortschreibung ergab sich vielmehr aus den geänderten Rahmenbedingungen des Projekts „B 55 – Ortsumgehung Warstein“, der räumlich-thematischen Erweiterung sowie der Weiterentwicklung der „vorläufigen“ Aussagen des IntHK 2015 für die Innenstadt von Warstein.

### Vorgehensweise und Berichtsaufbau

Mit der räumlichen und thematischen Erweiterung der Aufgabenstellung waren nunmehr – teilweise äußerst komplexe, konfliktträchtige – Aspekte im Werkstattverfahren zu behandeln, welche nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Innenstadtentwicklung stehen. Hinzu kam im Frühjahr 2016 eine Neuentwicklung bezüglich der Planungen für die B 55n: So war diese im ersten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 gar nicht mehr enthalten („Kein Bedarf“). Nur durch Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit konnte erreicht werden, dass das Projekt dann im Dezember 2016 im endgültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit der Dringlichkeitseinstufung „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten war. Selbst bei dieser Einstufung erscheint eine Umsetzung vor 2030 äußerst unwahrscheinlich.

In der Folge verschob sich die verkehrliche Aufgabenstellung von der Konkretisierung der Umgehungsstraße hin zu der Frage, wie durch alternative verkehrliche Maßnahmen eine kurzfristige Entlastung der Warsteiner Innenstadt erreicht werden kann, die Umgestaltungs- und Aufwertungsmöglichkeiten entlang der Ortsdurchfahrt eröffnet.

Um die Komplexität des Aufgabenspektrums zu reduzieren und zugleich eine sachliche Diskussion zu fördern, wurde in der Frühphase des Werkstattverfahrens eine Arbeitsstruktur aufgebaut,

welche in drei Teilräumen voneinander abgrenzbare Fragestellungen in den Mittelpunkt stellt:

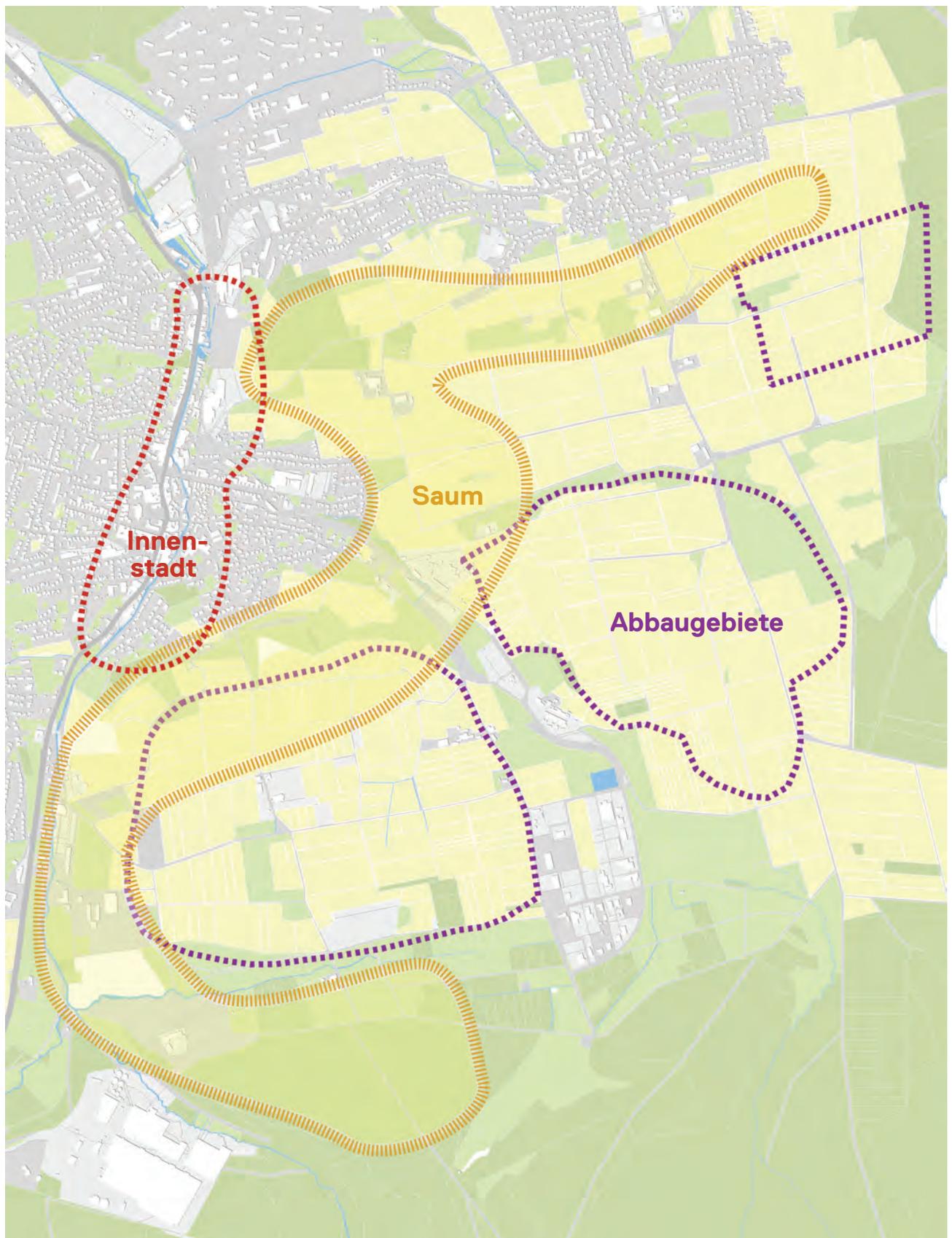
- **Innenstadt:** Wie kann das Zentrum Warsteins aufbauend auf dem IntHK 2015 zu einer lebendigen und lebenswerten Innenstadt weiterentwickelt werden?
- **Saum:** Wie können siedlungsnahe Freiräume für die Naherholung entwickelt werden und zugleich eine Pufferfunktion zu den Abbaugebieten erfüllen?
- **Abbaugebiete:** Welches Zukunftsbild für eine Abbaufolgelandschaft ist anzustreben und wie kann der Weg dorthin gestaltet werden?

Im folgenden *Kapitel 1.2* wird erläutert, wie der Arbeits- und Beteiligungsprozess des Werkstattverfahrens auf Basis dieser Grundstruktur angelegt und erfolgreich durchgeführt wurde.

*Kapitel 2* umfasst die Analyse in Ergänzung zum IntHK 2015. Nach einer kurzen Bilanzierung des Planungs- und Umsetzungsstandes werden ausgewählte städtebauliche Aspekte aufgegriffen, bevor mit den Themen Verkehr sowie Freiraum und Landschaft die wesentlichen neuen Analyseaspekte behandelt werden. Das Kapitel schließt mit einer integrierten Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT) und dem sich daraus ableitenden Handlungsbedarf.

In *Kapitel 3* werden die gemeinsam im Werkstattverfahren erarbeiteten Ziele und Schwerpunkte der zukünftigen Entwicklung dargestellt, die Grundlage für das im *Kapitel 4* beschriebene Handlungskonzept bilden. Hier wird mit dem Rahmenplan zunächst ein Überblick über die angestrebte Gesamtentwicklung gegeben, bevor – gegliedert nach den drei Teilräumen und den übergeordneten Maßnahmen – das Maßnahmenprogramm in Form von Steckbriefen vorgestellt wird.

Das Umsetzungskonzept in *Kapitel 5* gibt abschließend Hinweise zur weiteren Prozessgestaltung. Eine Maßnahmen-Kosten-Finanzierungsübersicht befindet sich im *Anhang*.



**ABB 002** Drei Teilräume als Grundstruktur des Werkstattprozesses  
Quelle: SSR

# 1.2

## Struktur und Ablauf des Werkstattverfahrens

### Bausteine des Arbeits- und Dialogprozesses

Aufgrund der besonderen Anforderungen an das Werkstattverfahren hinsichtlich spezifischer Fachthemen und des Erfordernisses von Vertraulichkeit einerseits sowie eines hohen öffentlichen Interesses und des Erfordernisses von Transparenz andererseits wurden folgende Bausteine des Arbeits- und Dialogprozesses eingerichtet:

- Akteurswerkstatt
- Arbeitsgruppen
- Einzelgespräche (Akteure, Politik, Behörden etc.)
- Bürgerforen
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Koordiniert wurde der Prozess von einem Steuerungskreis aus Vertretern des zuständigen Fachbereichs 3: Technische Dienste der Stadtverwaltung Warstein sowie des Planungsteams der drei beteiligten Büros. Den Vertretern des Planungsteams von SSR, DTP und PTV kamen abwechselnd bzw. arbeitsteilig die Rollen der Moderatoren und der Fachgutachter zu.

### Akteurswerkstatt

Zentrales Abstimmungs- und Empfehlungsgremium des Werkstattverfahrens bildete die Akteurswerkstatt als „große Runde“ der betroffenen Akteure. Hierzu zählten Vertreter der ortsansässigen Steinindustrie, der Wasserversorgung, der Warsteiner Brauerei, der Naturschutzverbände und Initiativen (Trinkwasserschutz, Sprengbetroffene), des (Kletter-) Sports, verschiedener anderer Vereine und der Ratsfraktionen sowie Privatpersonen; insgesamt rd. 40 Akteure.

Im Zeitraum zwischen September 2016 und Februar 2018 trat die Akteurswerkstatt sechsmal zusammen, um Prozessablauf, inhaltliche Aufgaben und Rahmenplan sowie das daraus resultierende Maßnahmenprogramm zu diskutieren und hierauf aufbauend an die Verwaltung und Politik gerichtete Empfehlungen zum weiteren Vorgehen auszusprechen. Diskussionsgrundlage war jeweils ein Input des Planungsteams.

Die Akteurswerkstatt tagte nicht öffentlich, bestimmte aber zu jeder Sitzung, welche Inhalte über die politischen Gremien, öffentliche Veranstaltungen oder die begleitende Öffentlichkeitsarbeit allgemein zugänglich gemacht werden sollten. Durch die Teilnahme der politischen Vertreter an der Akteurswerkstatt war eine unmittelbare Rückkopplung zur Kommunalpolitik gewährleistet.

### Arbeitsgruppen

Wie bereits im Kapitel 1.1 erläutert, erforderte die komplexe Ausgangssituation in Warstein eine Arbeitsstruktur, welche die vielschichtigen Aspekte fokussierte und somit im Dialog „handhabbar“ machte. Hierzu wurden nach der Analysephase drei Arbeitsgruppen zu den Teilräumen Innenstadt, Saum und Abbaugelände eingerichtet.

Diese Arbeitsgruppen tagten im ersten Halbjahr 2017 zweimal. In der jeweils ersten Sitzung standen die Aufgaben und Ziele im jeweiligen Teilraum im Mittelpunkt. Im Rahmen der zweiten Sitzung wurden hierauf aufbauende Maßnahmenansätze diskutiert.

Die Zusammenführung der Arbeitsergebnisse erfolgte in Form des Rahmenplans, der als „dynamisches Instrument“ im Laufe des Prozesses mehrfach fortgeschrieben und in der Akteurswerkstatt vorgestellt wurde.

In der Konkretisierungsphase des Maßnahmenprogramms zum Jahreswechsel 2017/18 kamen die Akteure noch einmal zusammen, um Empfehlungen für das weitere Vorgehen abzustimmen.

Rückblickend kann die Einrichtung der teilträumlichen Arbeitsgruppen als ein entscheidender Erfolgsfaktor des Werkstattverfahrens bezeichnet werden.

**Einzelgespräche**

Zwischen den beiden Sitzungszyklen der Arbeitsgruppen wurden allen Teilnehmern der Akteurswerkstatt Einzelgespräche angeboten. Dieses Angebot wurde von der Steinindustrie, der Lörmecke-Wasserwerk GmbH und den Ratsfraktionen in Anspruch genommen. Der BUND hat seine Positionen schriftlich zum Ausdruck gebracht.

Die Vertraulichkeit der Einzelgespräche verhalf den Moderatoren zu einer guten Einschätzung der Verhandlungsspielräume und der politischen Durchsetzbarkeit von Vorschlägen im Prozess.

Ergänzend wurden im Laufe des Werkstattverfahrens nach Bedarf Fachgespräche mit der Bezirksregierung, den Dezernaten 35 (Städtebau) und 61 (Rohstoffgewinnung) sowie mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW geführt. Hierbei ging es vor allem darum, die Zulässigkeit und Finanzierung sowie die Förderfähigkeit von Maßnahmen zu erörtern.

**Bürgerforen**

Zu den Meilensteinen des Werkstattverfahrens bestand für alle interessierten Warsteinerinnen und Warsteiner die Möglichkeit, sich in die Diskussion der Planungen einzubringen.



Im September 2016 wurden im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung die Aufgaben und Ziele sowie der geplante Ablauf des Werkstattverfahrens vorgestellt. Mehrere Akteure brachten ihre Meinungen und Erwartungen an den Prozess vor, bevor die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit hatten, sich mit den Planern auszutauschen, Handlungsschwerpunkte zu benennen und Projektideen einzubringen.

Im Rahmen eines sogenannten Zukunftsmarktes wurde im Sommer 2017 der in der Akteurswerkstatt und den Arbeitsgruppen entwickelte Rahmenplan und das damit verbundene Maßnahmenprogramm öffentlich zur Diskussion gestellt. Im Mittelpunkt standen die zu diesem Zeitpunkt noch diskutierten verkehrlichen Varianten zur Entlastung der Innenstadt. Eine Ausgangsbefragung ergab ein überwiegend positives Meinungsbild hinsichtlich der Frage, ob mit den vorgestellten Maßnahmen eine Verbesserung der Situation in der Warsteiner Innenstadt erreicht werden kann (siehe Abbildung 5).

Als öffentlicher Abschluss des Werkstattverfahrens wurden die Arbeitsergebnisse am 17. April 2018 vor dem Beschluss des ISEK im Rat der Stadt Warstein noch einmal im Rahmen eines weiteren Bürgerforums vorgestellt und den Anwesenden eine letzte Gelegenheit zur Kommentierung gegeben. Das Planerteam des Werkstattverfahrens stand dabei für Rückfragen zum Maßnahmenprogramm in den drei Teilräumen Innenstadt (einschließlich der

Ortsdurchfahrt B 55), Saum und Abbaugelände zur Verfügung. Daneben wurden Projekte präsentiert, die sich auf Grundlage des IntHK 2015 bereits in Umsetzung befinden: Beim Fassaden- und Hofprogramm sowie beim Verfügungsfonds handelte es sich dabei um ausgesprochene „Mitmach-Projekte“, bei denen für privates Engagement geworben wurde. Auch über die Mitwirkungsmöglichkeiten im Vorfeld des im Sommer 2018 anstehenden Gestaltungswettbewerbs für den Marktplatz und Dr.-Segin-Platz wurde informiert. Am Stand zum Domquartier schließlich wurde der Planungsstand einer bedeutenden privaten Investition im Herzen der Innenstadt Warsteins präsentiert.

Zu allen Bürgerforen wurde eine Dokumentation auf der Internetplattform zum Werkstattverfahren (s.u.) zur Verfügung gestellt.

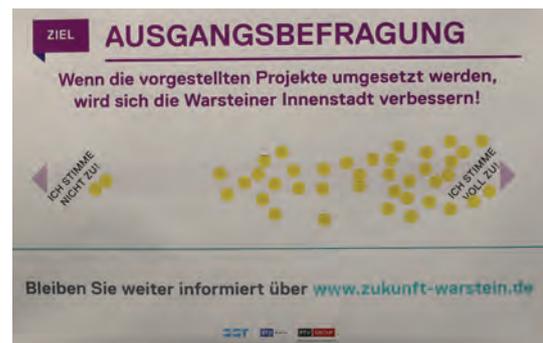
**Begleitende Öffentlichkeitsarbeit**

Ergänzend zur laufenden Pressearbeit wurde für die drei Bürgerforen jeweils ein Flyer mit den wesentlichen Informationen zum Werkstattverfahren und den Inhalten des Rahmenplans herausgegeben.

Weiterhin wurde für das Werkstattverfahren eigens die Internetplattform [www.zukunft-warstein.de](http://www.zukunft-warstein.de) eingerichtet, auf der laufend über Termine informiert wurde und Zwischenergebnisse zum Download angeboten wurden.



**ABB 004 Dialog im Rahmen des Bürgerforums**  
Quelle: SSR



**ABB 005 Ausgangsbefragung Zukunftsmarkt**  
Quelle: SSR

## TERMINE UND MITWIRKUNG

### IHRE MEINUNG UND MITARBEIT SIND UNS WICHTIG!

Transparenz im Planungsprozess, insbesondere gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, ist für eine erfolgreiche Umsetzung der Planung von besonderer Bedeutung.

Gemeinsam mit den Fachleuten und den bisher im Prozess beteiligten Akteuren möchten wir die ersten Ergebnisse mit allen Interessierten diskutieren und ihre Ideen und Anregungen in die Vision für die Kernstadt von Warstein einfließen lassen.

### DIE STADT WARSTEIN LÄDT EIN:

**ZUKUNFTSMARKT**  
Montag 12.06.2017 // 18.00 Uhr  
Forum Gymnasium Warstein  
Schorenweg 9  
59581 Warstein

Engagieren auch Sie sich als Experten in eigener Sache! Bleiben Sie immer informiert über:

[WWW.ZUKUNFT-WARSTEIN.DE](http://WWW.ZUKUNFT-WARSTEIN.DE)

## DAS PLANUNGSTEAM

Neben SSR – ein Team von Stadt- und Raumplanern, Immobilienmarktexperten, Verkehrsplanern und Architekten, das Lösungen in der Stadt- und Raumentwicklung für private und öffentliche Auftraggeber anbietet – sind auch die Landschaftsarchitekten aus dem Planungsbüro dtp (Essen) und die Verkehrsplaner der PTV GROUP (Düsseldorf) Teil des multiprofessionellen Projektteams.

**Kontakt Stadt Warstein**  
Sabine Möglich-Bangemann  
Tel. 02902 81-339  
s.moeglich-bangemann@warstein.de

**Kontakt SSR**  
Daniel Tries  
Tel. 0231 396943-0  
tries@ssr-dortmund.de

**AUFTRAGGEBER**  
U+stadt warstein

**PLANUNGSTEAM**  
SSR dtp PTV GROUP  
the mind of movement

**GEFÖRDERT DURCH**  
STÄDTERAUMFÖRDERUNG  
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit  
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

# WERKSTATT-VERFAHREN WARSTEIN

## INFO 02 ERSTER KONSENS UND NEUE ZIELE



## WERKSTATTVERFAHREN WARSTEIN

### UNSER GEMEINSAMER WEG

Seit Juni 2016 läuft das Werkstattverfahren, in dem die beauftragten Fachleute in engem Austausch mit unterschiedlichen Akteuren aus den Bereichen Stadtplanung, Politik, Wirtschaft sowie aus Zivilgesellschaft, Sport und Kultur stehen. In zahlreichen Terminen haben sie über eine **Zukunftsposition** für Warstein diskutiert und erste Ziele erarbeitet.

Der intensive Planungs- und Dialogprozess trägt dazu bei, Warstein attraktiver und lebenswerter zu gestalten. Die **Vision 2030**, in der dargestellt wird, wie sich Warstein in kurz- und mittelfristigen Schritten entwickeln kann, wird immer konkreter. Dabei ist es allen Akteuren wichtig, Maßnahmen festzulegen, die zielführend und umsetzbar sind.

Über den Fortschritt der Planungen zu einer lebenswerten und attraktiven Stadt können sich die Bürgerinnen und Bürger von Warstein beim **Zukunftsmarkt** nicht nur informieren, sondern auch lebhaft mitsprechen!



## WO STEHEN WIR?

### KOMPLEXITÄT REDUZIEREN UND TEILRÄUME GEZIELT ENTWICKELN!

Um der großen Aufgabe einer gemeinsamen, zukunftsfähigen Entwicklung Warsteins gerecht zu werden, wurden im ersten Schritt Bereiche mit ihren charakteristischen Aufgaben und Schwerpunkten eingeteilt. Diese Teilräume sind: Die Abbaugelände, der Saum und die Innenstadt.

Die Abstimmung gemeinsamer Ziele für die **Abbaugelände** umfasst vor allem das Festlegen von Rahmenbedingungen eines Abbau- und Folgenutzungskonzeptes. Hier haben Stadt, Politik, Steinabbauunternehmen und Naturschutzverbände eine enge Zusammenarbeit begonnen.

Im Bereich des **Saums** zwischen Abbaugeländen und Innenstadt werden Räume identifiziert, die eine Puffer- und Schutzfunktion übernehmen können. Dazu sollen hier die Abbausohlen an bestimmten Stellen begrünt werden. Im Bereich des Hillenberges ist es gemeinsames Ziel aller Beteiligten, eine Teilfläche zu einem zusammenhängenden Erlebnisraum zwischen Plusberg und Warsteiner Welt zu entwickeln.

Die Entwicklung der **Innenstadt** und des **Verkehrs** hat zum Ziel, eine lebendige Innenstadt in all ihren Funktionen zu fördern. Erreichbarkeit, Nutzungsmischung, Aufenthaltsqualität, Baukultur, Bildung, Kultur und Gastronomie sind für Besucher von Innenstädten Merkmale von Identität, Ambiente und Flair. Der Warsteiner Kernstadt dies zu ermöglichen sowie die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt, sind die Aufgaben in diesem Teilraum.

## RAHMENPLAN ENTWURF

**Erste Projektideen** sowie räumliche Verbindungen und Entwicklungskorridore werden im Entwurf des Rahmenplans skizziert. Er dient als gemeinsame **Diskussionsgrundlage** und soll im Anschluss an den Zukunftsmarkt fortgeschrieben werden. Am Ende des Projekts wird die zukünftige Entwicklung Warsteins mit umsetzbaren und förderfähigen Maßnahmen ablesbar sein.



2

## **BESTANDSANALYSE UND -BEWERTUNG**

Die in diesem Kapitel dokumentierte Bestandsanalyse und -bewertung ist in Ergänzung zum IntHK 2015 erfolgt. Sie ist als dessen partielle Vertiefung zu sehen. Einleitend wird daher dessen Planungs- und Umsetzungsstand bilanziert. Im Mittelpunkt der Fortschreibung stehen die städtebauliche Aufwertung der Innenstadt von Warstein unter Einbeziehung der Ortsdurchfahrt – was zur Zeit der Berichtslegung des IntHK 2015 nicht abschließend beurteilt werden konnte – sowie ergänzende Anforderungen bezüglich Vereinbarungen der betroffenen Akteure zum Steinabbau und Trinkwasserschutz. Dementsprechend umfasst dieses Kapitel drei Fachbeiträge zu den Themen Städtebau (SSR), Verkehr (PTV) sowie Freiraum und Landschaft (DTP). Die hier vorliegende Fortschreibung stellt über ausgewählte Ergänzungen und Vertiefungen die Konkretisierung und „Anschlussfähigkeit“ der nächsten Umsetzungsschritte her.

# 2.1 Bilanzierung Planungs- und Umsetzungsstand

Auf Grundlage des IntHK 2015 wurde die Innenstadt Warsteins mit ersten Maßnahmen in das Städtebauförderprogramm des Landes NRW 2016 aufgenommen (Programm „Kleinere Städte und Gemeinden – KSG“). Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um

- das Fassaden- und Hofprogramm und
- den Verfügungsfonds.

Der Verfügungsfonds wird von der Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) „Gute Aussichten: Warstein“ als lokalem Gremium innerhalb des Verkehrs- und Gewerbevereins Warstein e.V. verwaltet. Dieser Verein hat sich u. a. der Stärkung des Einzelhandels sowie der Aufwertung von Immobilien und öffentlichen Räumen in der

Innenstadt Warsteins verschrieben.

So konnten bereits 2017 erste Aufwertungsmaßnahmen umgesetzt werden:

- Illumination Diephlohstraße (Verfügungsfonds): Die Interessengemeinschaft Diephlohstraße veranstaltet regelmäßig Kriminächte. Den Erlös aus der Veranstaltung hat die Gemeinschaft in eine ergänzende Effektbeleuchtung an Laternenmasten investiert.
- Deelentor (Verfügungsfonds): Auf dem Parkplatz der Sparkasse steht ein Deelentor eines ehemaligen Warsteiner Bauernhauses. Dieses hatte stark unter der Witterung gelitten. Der Verein „Freunde des Bullerteichs e.V.“ hat das Tor instandsetzen lassen.



**ABB 007 Instandsetzung Deelentor**  
Quelle: Stadt Warstein



**ABB 008 Orientierungstafeln Innenstadt**  
Quelle: Stadt Warstein

- Orientierungstafeln (Verfügungsfonds): Der Verein für Stadtmarketing, Wirtschaftsförderung und Tourismusentwicklung in der Stadt Warstein e.V. (Stadtmarketing e.V.) hat im Kerngebiet des Ortsteils Warstein fünf Orientierungstafeln sowie weitere Hinweisschilder aufgestellt. Dazu wurden eine grafische Konzeption sowie ein neues Design entworfen, das das Farbkonzept der Stadt Warstein aufgreift und gleichzeitig gut zum Wanderschild-System des Sauerland Tourismus e.V. passt. Die Beschilderung soll insbesondere Auswärtigen helfen, relevante Punkte – wie z. B. Sehenswürdigkeiten, öffentliche oder medizinische Einrichtungen – in der Stadt zu finden.
- Gestaltung von Fassaden und Hofflächen in der Warsteiner Innenstadt (Fassaden- und Hofprogramm): Seit dem Programmstart im Jahr 2016 haben bereits acht private Eigentümer mit Unterstützung dieses Förderprogramms ihre Immobilie aufgewertet; weitere Zuschüsse wurden für das Jahr 2018

bewilligt. Für den Förderzeitraum bis zum Jahr 2020 liegen bereits weitere Interessensbekundungen vor.

Ebenfalls in der Umsetzungsvorbereitung befindet sich die Maßnahme „Abriss/Neubau Anbau Rathaus“: Hierzu wurden im Jahr 2016 architektonische Ideen eingeholt. Die Verfasser eines der vorgelegten Entwürfe wurden mit der Vorbereitung des Förderantrags (Planunterlagen und Kostenschätzung) beauftragt. Die Umsetzung der Maßnahme ist für die Jahre 2018 bis 2020 vorgesehen.

Für die Ertüchtigung des Bestandsgebäudes des Rathauses (energetische Sanierung) wurden im Städtebauförderprogramm 2017 Mittel bereitgestellt; mit der Umsetzung der Maßnahme wurde im Jahr 2018 begonnen. Die Maßnahme „Rathaus-Anbau“ wurde aufgrund einer Überzeichnung des Programms seinerzeit mit der Priorität B eingestuft. Die Stadt Warstein



**ABB 009 Sanierung des Rathauses und Neubau des Rathausanbaus als zentrale Maßnahmen im Jahr 2018**  
Quelle: SSR

ist optimistisch, dass die Maßnahme im Städtebauförderprogramm 2018 enthalten sein wird.

Als weitere Maßnahmen im Städtebauförderprogramm 2017 wurden bewilligt:

- Wettbewerb Marktplatz / Dr. Segin-Platz: Der Wettbewerb soll in einem zweistufigen Verfahren durchgeführt werden. In der ersten Stufe wird zur Ideenfindung eine Bürgerwerkstatt vorgeschaltet, die öffentlichkeitswirksam im Rahmen des „Spargelsonntags“ am 6. Mai 2018 stattfinden soll. In der zweiten Stufe sollen eingeladene Planungsbüros einen Wettbewerbsbeitrag erarbeiten. Der von einer Jury ausgewählte Siegerentwurf soll Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln für das Jahr 2019 sein.
- Prozesssteuerung / Innenstadtmanagement: Die Leistungen wurden noch 2017 ausgeschrieben und werden zeitnah vergeben.



# 2.2 Städtebau

## Vorbemerkungen

Der städtebauliche Fachbeitrag zum Werkstattverfahren versteht sich nicht als umfassende Analyse der städtebaulichen Strukturen und Funktionen in der Innenstadt Warsteins. Diesbezüglich wird ausdrücklich auf das IntHK 2015 verwiesen.

Vielmehr fokussieren sich die folgenden Ausführungen auf Aspekte, die im IntHK 2015 nicht abschließend bewertet werden konnten, bei denen zwischenzeitlich Änderungen eingetreten sind und vor allem auf solche Fragen, die durch die Erweiterung des Planungsraumes und des Themenspektrums hinzugekommen sind. Als diese Aspekte werden die folgenden angesehen:

- Neuabgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches durch die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes (EHK) vom Februar 2017
- Neubewertung der Umgestaltungsmöglichkeiten der Ortsdurchfahrt sowie der städtebaulichen Entwicklungspotenziale infolge der Veränderung (Abstufung) der Dringlichkeits-einstufung der Ortsumgehung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen
- Betrachtung siedlungsnaher Freiräume als „Pufferzone“ zu den Abbaugebieten und als Naherholungsangebot für die angrenzenden Wohnquartiere

## Zentraler Versorgungsbereich

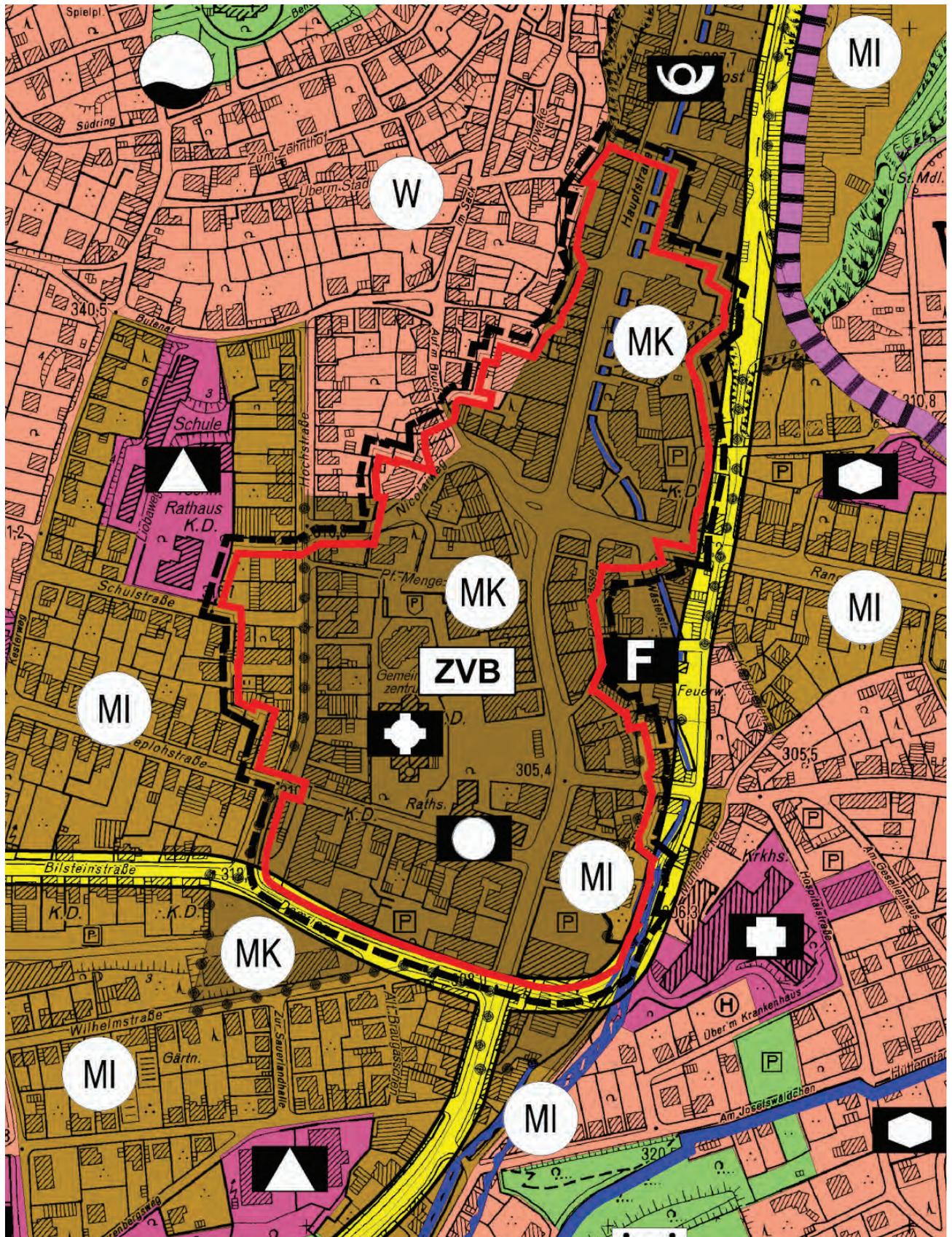
Mit der Fortschreibung des EHK für die Stadt Warstein durch die GMA – Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH im Jahr 2017 wurde auf neue gesetzliche Vorgaben, Veränderungen im Einzelhandel insgesamt, insbesondere aber auf die konkrete Situation in Warstein reagiert.

Die Innenstadt von Warstein bildet das Hauptversorgungszentrum der Stadt. Die Geschäftslagen erstrecken sich im Wesentlichen entlang der Hauptstraße (B 55) mit einer Nebenlage in der Dieplohstraße. Der nördliche Bereich der Hauptstraße weist schon seit längerem und weiter zunehmend Leerstände auf, was u. a. auf die große, nicht mehr fußläufige Distanz zum Zentrum zurückzuführen ist. Weitere Ursachen sind in der Kleinteiligkeit der verfügbaren Verkaufsflächen und im Rückgang inhabergeführter Geschäfte zu sehen.

Am nördlichen Innenstadtrand (Hüttengelände / Alte Kreisstraße) befindet sich in teilintegrierter Lage ein Sonderstandort mit mehreren großflächigen Einzelhandelsbetrieben.

Vor diesem Hintergrund wurde mit der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes eine Neuabgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches vorgenommen: So wird dieser auf den gesunden Kern der Innenstadt begrenzt. Die nördliche Hauptstraße sowie das vormals dazu zählende „Risse-Gelände“ wurden aus dem zentralen Versorgungsbereich herausgenommen (siehe Abbildung 10).

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten sind somit neue Nutzungsperspektiven für die nördliche Hauptstraße und das „Risse-Gelände“ zu entwickeln.



**ABB 010** Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Warstein (Darstellung im Flächennutzungsplan)  
Quelle: Stadt Warstein

### Städtebauliche Perspektiven infolge des BVWP 2030 bzw. des Bundesfernstraßenbedarfsplans

Das IntHK 2015 konnte für weite Teile der Innenstadt nur eine vorläufige Perspektive zeichnen. Diese basierten auf der Annahme einer Realisierung der Ortsumgehung B 55n bis spätestens 2030. Mit Beschluss des BVWP 2030 in der zweiten Jahreshälfte 2016 und der Rückstufung der B 55n aus dem „Vordringlichen Bedarf“ in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ hat sich diese zeitnahe Realisierungsperspektive zerschlagen.

Das Kernanliegen aufseiten der Bevölkerung, der Politik und der Verwaltung Warsteins besteht nunmehr darin, kurz- bis mittelfristig entscheidende Verbesserungen umzusetzen. Dabei nimmt die Fortschreibung des IntHK 2015 eine entscheidende Rolle ein.

#### Ortsdurchfahrt

Der Fachbeitrag Verkehr (Kapitel 2.3) hat hierzu aus verkehrlicher Sicht Entlastungsvarianten geprüft und – im engen Austausch mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW und den lokalen Akteuren im Rahmen des Werkstattverfahrens – Gestaltungsspielräume für die Ortsdurchfahrt eruiert. Ohne hier vorzugreifen, bestehen im Ergebnis über die im IntHK 2015 dargestellten Maßnahmen hinaus Gestaltungsspielräume auch innerhalb des bestehenden Fahrbahnprofils (siehe Seite 44).

#### Quartier Müschederweg

In diesem Kontext wurde auch ein als flankierende Maßnahme zur Ortsumgehung geplantes Vorhaben intensiv und kontrovers im Rahmen des Werkstattverfahrens diskutiert: Der im Jahre 2001 aufgestellte Bebauungsplan „Stadtzentrum 10, Teilabschnitt Süd“ sah den Bau einer „innerörtlichen Entlastungsstraße“ zwischen Domring und Rangestraße nach Realisierung der B 55n (Ortsumgehung Warstein) vor. Damit

sollte der zentrale Abschnitt der Hauptstraße zur Aufwertung der Innenstadt weitgehend autofrei gehalten und umfassend umgestaltet werden können (Fußgängerzone). Die Ausbaustandards waren mit Blick auf die geplante Funktion als innerörtliche Entlastungsstraße (für die Aufnahme des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs) gewählt, sodass diese Straße **keinen** Ersatz für die B 55n leisten kann.

Bezüglich der verkehrlichen Bewertung dieser Variante wird auf den Fachbeitrag Verkehr (Kapitel 2.3) verwiesen. Im Ergebnis hat sich die Akteursrunde gegen die Weiterverfolgung der innerörtlichen Entlastungsstraße ausgesprochen.

Von städtebaulicher Seite wurde in diesem Kontext auf die Entwicklungspotenziale verwiesen, die mit einer solchen Straßenplanung aufgegeben worden wären: Das Quartier zwischen Rangestraße und der Wästerbrücke „Am Josefs-wäldchen“ stellt einen der wenigen größeren städtebaulichen Potenzialräume in der Warsteiner Innenstadt dar. Für das „Quartier Müschederweg“ wurde dies auch bereits im IntHK 2015 aufgezeigt. Der geplante Abriss des Feuerwehrhauses im Zuge der Standortverlagerung an den südlichen Innenstadteingang ermöglicht die weitere Offenlegung der Wäster und könnte die Initialzündung für eine städtebauliche Neuordnung werden. So sind in dem gesamten Bereich städtebauliche Missstände festzustellen; teilweise ist die Stadt Warstein mit dem Erwerb und Abriss von Gebäuden bereits tätig geworden.

#### Risse-Gelände

Eine weitere bedeutende Potenzialfläche stellt das „Risse-Gelände“ am nördlichen Innenstadteingang dar. Auf die problematische Insellage (Gütergleis entlang der westlichen Seite) und die weggefallene Perspektive einer großflächigen Einzelhandelsnutzung wurde bereits im Kontext des zentralen Versorgungsbereiches eingegangen. Vor allem die Trassenplanung der



**ABB 011** Bebauungsplan „Stadtzentrum 10, Teilabschnitt Süd“  
Quelle: Stadt Warstein

B 55n stellt einen limitierenden Faktor bei der Entwicklung einer Nachnutzungsperspektive für dieses ehemalige Steinbruchgelände dar: So wurde mit dem BVWP 2030 bzw. mit dem Bundesfernstraßenbedarfsplan für die B 55n der grundsätzliche Bedarf festgestellt, weshalb die vorgesehene Trasse von nicht rückbaufähigen Nutzungen freizuhalten ist. Dies betrifft große Teile des nordöstlichen Bereichs des „Risse-Geländes“.

### Hauptstraße Nord – westl. Straßenseite

Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt, die mangelnde Straßenraumgestaltung und der Rückzug des Einzelhandels sind bestimmende Faktoren, die zu einer negativen Entwicklung der nördlichen Hauptstraße geführt haben. Während in diesem Straßenabschnitt auf der östlichen Seite überwiegend Wohnnutzungen vorzufinden sind und die im offenen Kastenprofil verlaufende Wäster einen

Puffer zur Straße bildet, ist die westliche Straßenseite von dieser Entwicklung wesentlich stärker betroffen.

In der Erdgeschosszone befinden sich zahlreiche Leerstände und niederwertige Angebote. Die planungsrechtliche Situation (Kerngebiet) lässt eine Umnutzung der Erdgeschosszone etwa zu Wohnzwecken derzeit nur ausnahmsweise zu, wobei eine entsprechende Änderung des Planungsrechts (zu einem Mischgebiet) vorgesehen ist.

Die fehlenden Verwertungsperspektiven aufgrund dieser Ausgangssituation haben offenbar zu dem bei einigen Gebäuden deutlich von außen erkennbaren Investitionsstau geführt. Insofern sind für diesen Bereich städtebauliche Missstände sowohl funktionaler als auch substanzieller Art festzuhalten.



**ABB 012** Blick auf die westliche Straßenseite der nördlichen Hauptstraße  
Quelle: SSR

### Siedlungsnah Freiräume

Bezüglich der Analyse und Bewertung der Freiraumsituation der Warsteiner Innenstadt insgesamt wird auf den entsprechenden Fachbeitrag in Kapitel 2.4 verwiesen.

An dieser Stelle sollen allerdings schon einmal die siedlungsnahen Freiräume als unmittelbares Wohnumfeld der Innenstadtquartiere in den Blick genommen werden.

Der Tallage der Warsteiner Innenstadt ist eine sehr dichte Bebauung geschuldet und damit einhergehend ein Mangel an (öffentlichen) Grün- und Freiflächen. Zugleich begünstigt diese Siedlungsstruktur kurze Entfernungen zur umgebenden Landschaft. Die Wege zu diesen siedlungsnahen Freiräumen, welche als Wohnumfeld und für die Naherholung als sehr bedeutsam einzuschätzen sind, werden aber durch die Topografie und den Kalksteinabbau erschwert

(starke Steigungen, unüberwindbare Bruchkanten, unzugängliche Betriebsgelände). Durch die Abgrabungen wurden in der Vergangenheit auch Wegeverbindungen unterbrochen (z.B. Nuttlerer Pfad) und hierfür Ersatzwege angelegt.

Neben der Bedeutung für die Naherholung übernehmen diese siedlungsnahen Freiräume für die angrenzenden Wohnquartiere zudem eine wichtige städtebauliche „Pufferfunktion“ gegenüber den negativen Auswirkungen des Kalksteinabbaus. Dies sind insbesondere

- Lärmemissionen und Sprengauswirkungen,
- Staubentwicklung,
- klimatische Beeinträchtigungen (Aufheizen der offenen Abbaufelder) sowie
- optische Beeinträchtigungen.

Die zahlreichen, nicht erst im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Werkstattverfahren geäußerten Beschwerden der Anlieger und Initiativen



**ABB 013** Blick über das Rangetal in die östlich der Innenstadt gelegene Kulturlandschaft  
Quelle: SSR

zeigen, dass nach wie vor eine negative Beeinträchtigung insbesondere der östlichen Innenstadtquartiere vorliegt und bezüglich der städtebaulichen Pufferfunktion noch ein deutlicher Verbesserungsbedarf besteht.

### Aktuelle städtebauliche Vorhaben

Ergänzend zu den vorgenannten Aspekten, welche aufgrund von Veränderungen seit dem IntHK 2015 in den Blick zu nehmen sind, soll noch auf einige aktuelle städtebauliche Vorhaben hingewiesen werden.

Mit der ab dem Jahr 2018 vorgesehenen Sanierung des Rathauses, der Errichtung eines neuen Rathausanbaus sowie der Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Marktplatzes und des Dr.-Segin-Platzes werden in naher Zukunft wichtige städtebauliche Impulse durch öffentliche Maßnahmen des IntHK 2015 gesetzt.

In unmittelbarer Nachbarschaft erfolgen mit dem Neubau von Wohn- und Geschäftshäusern in der Dieplohstraße sowie mit dem Umbau eines Wohn- und Geschäftshauses am Dr.-Segin-Platz maßgebliche private Investitionen in der Warsteiner Innenstadt. Der städtische Stellplatz am Domring soll mit einbezogen und als zweigeschossiges Parkdeck ausgebaut werden.

Für den bereits beschlossenen Neubau einer Feuerwache wurden für die Jahre 2019 bis 2021 Mittel in den städtischen Haushalt eingestellt. Mit dieser Maßnahmen einher gehen Planungen zur ökologischen Verbesserung der Wäster auf einem rd. 300 m langen Abschnitt zwischen den Straßen Walkemühle und Am Josefswäldchen. Damit besteht nicht nur die Chance zur Ausgestaltung eines städtebaulichen Auftakts am südlichen Innenstadteingang, der als neuer Standort der Feuerwache bestimmt wurde. Mit dem dann freiwerdenden Altgebäude an der Wästerstraße ergeben sich vielmehr auch weitreichende Perspektiven zur Offenlegung der Wäster und zur städtebaulichen Neuordnung

des gesamten Quartiers Müschederweg.

### Zusammenfassende Bewertung aus städtebaulicher Sicht

Ergänzend zum Stärken- und Schwächenprofil des IntHK 2015 sollen abschließend auch die zuvor beschriebenen städtebaulichen Aspekte einer zusammenfassenden Bewertung unterzogen werden.

#### Stärken

- Die aktuelle Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes verschafft Planungssicherheit und bietet ein Instrumentarium zur Stärkung des Einzelhandelsstandortes Innenstadt.
- Öffentliche und private Impulsinvestitionen in der Innenstadt (Rathaus, Marktplatz, Dr.-Segin-Platz, Domquartier), Fassaden- und Hofprogramm

#### Schwächen

- Städtebauliche Insellage des „Risse-Geländes“ und begrenzte Nachnutzungsperspektive
- Städtebauliche Missstände im Quartier Müschederweg und entlang der westlichen Straßenseite der nördlichen Hauptstraße
- Beeinträchtigung insbesondere der östlichen Innenstadtquartiere durch die Auswirkungen des Kalksteinabbaus

#### Chancen

- Erweiterte Gestaltungsspielräume für die Ortsdurchfahrt
- Quartier Müschederweg und „Risse-Gelände“ als zwei bedeutsame innerstädtische Entwicklungsräume
- Neubau der Feuerwache am südlichen Innenstadteingang und in Folge städtebauliche Neuordnung im Umfeld des bisherigen Standorts
- Entwicklung der siedlungsnahen Freiräume als „Pufferzone“ zu den Abbaugebieten und als Bereich für die Naherholung im unmittelbaren Wohnumfeld

### Risiken

- Status der B 55n „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ im Bundesfernstraßenbedarfsplan als Planungs- und Investitionshemmnis
- Anhaltende Degenerierungsprozesse im Falle ausbleibender städtebaulicher Interventionen entlang der Hauptstraße und in den angrenzenden Quartieren

# 2.3

## Verkehr

### Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Ortsdurchfahrt B 55 führt zentral durch die Warsteiner Innenstadt und stellt für die Aufwertung des innerstädtischen Bereichs ein großes Hindernis dar. Als Hauptverbindungsroute zwischen den Autobahnen A 44 und A 46 ist die Ortsdurchfahrt einer erheblichen Verkehrsbelastung ausgesetzt mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von bis zu 20.000 Kfz/24 h.

Die Steinbrüche im Osten Warsteins, die Warsteiner Brauerei sowie das südöstlich gelegene Gewerbegebiet Enkerbruch sind Haupterzeuger des Schwerverkehrs in Warstein. Die von der B 55 auf zentraler Höhe abzweigende Rangstraße wird durch die östlichen Wirtschaftsverkehre (insbesondere Steintransporte) ebenfalls stark belastet.

Um die bestehende Problemsituation zu verbessern, wurden in den zurückliegenden Jahrzehnten bereits mehrere Lösungsansätze erarbeitet, insbesondere die Planung der Ortsumgehung Warstein – B 55n. Aufgabenstellung des verkehrlichen Fachbeitrages war es ursprünglich, die verkehrlichen Wirkungen der B 55n und sich daraus ergebende Handlungsoptionen für die Warsteiner Innenstadt zu erarbeiten.

Im Laufe der Projektbearbeitung wurde jedoch der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verabschiedet und die Maßnahme B 55n nur noch mit der Einstufung „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB\*) in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Daher wurde die Aufgabenstellung während der Bearbeitung dahingehend erweitert, dass Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen zu einer Verkehrsberuhigung des innerstädtischen Bereichs Warsteins, insbesondere der Ortsdurchfahrt der

B 55, als weitere vordringliche Aufgabe aufgenommen wurden.

Um die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlicher Varianten bewerten zu können, wurde eine Modellierung des Untersuchungsraums erforderlich. Als Modellgrundlage wird auf das deutschlandweite Verkehrsmodell „PTV Validate“ zurückgegriffen, aus dem ein Teilnetz generiert, verfeinert und mit aktuellen Verkehrsdaten versorgt wird.

Im nächsten Schritt erfolgt die Kalibrierung des Modells. Dazu wurde an sieben Zählstellen im Untersuchungsgebiet eine kamerabasierte Verkehrszählung durchgeführt.

Zur Erstellung des Prognosenullfalls wurden offizielle, öffentlich verfügbare Strukturdaten – in diesem Fall von IT.NRW (Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen) – hinzugezogen. So kann die zukünftige Situation Warsteins bei bestehenden straßenbaulichen Verhältnissen abgebildet werden.

Aufbauend auf diesem Prognosenullfall werden Prognoseplanfälle berechnet. Diese können bauliche oder strukturelle Veränderungen enthalten. Im Rahmen dieses Gutachtens werden sechs Prognosefälle betrachtet:

- Prognoseplanfall 1: Ortsumgehung B 55n gemäß BVWP 2030,
- Prognoseplanfall 2: Ortsumgehung B 55n gemäß BVWP 2030 mit ergänzenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen an der Ortsdurchfahrt der B 55,
- Prognoseplanfall 3: Innerstädtische Entlastungsstraße,
- Prognoseplanfall 4: Westverbindung,
- Prognoseplanfall 5: Ringförmige Verkehrsverteilung,

- Prognoseplanfall 6: Innerstädtische Straße („Parkverteiler“).

Abschließend werden die Planfälle in verkehrlicher Hinsicht dem Nullfall gegenübergestellt, aus fachlicher Sicht bewertet und dokumentiert.

**Verkehrserhebung**

Als Grundlage für die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung durchgeführte Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgte eine Verkehrszählung an den folgenden sieben Zählstellen:

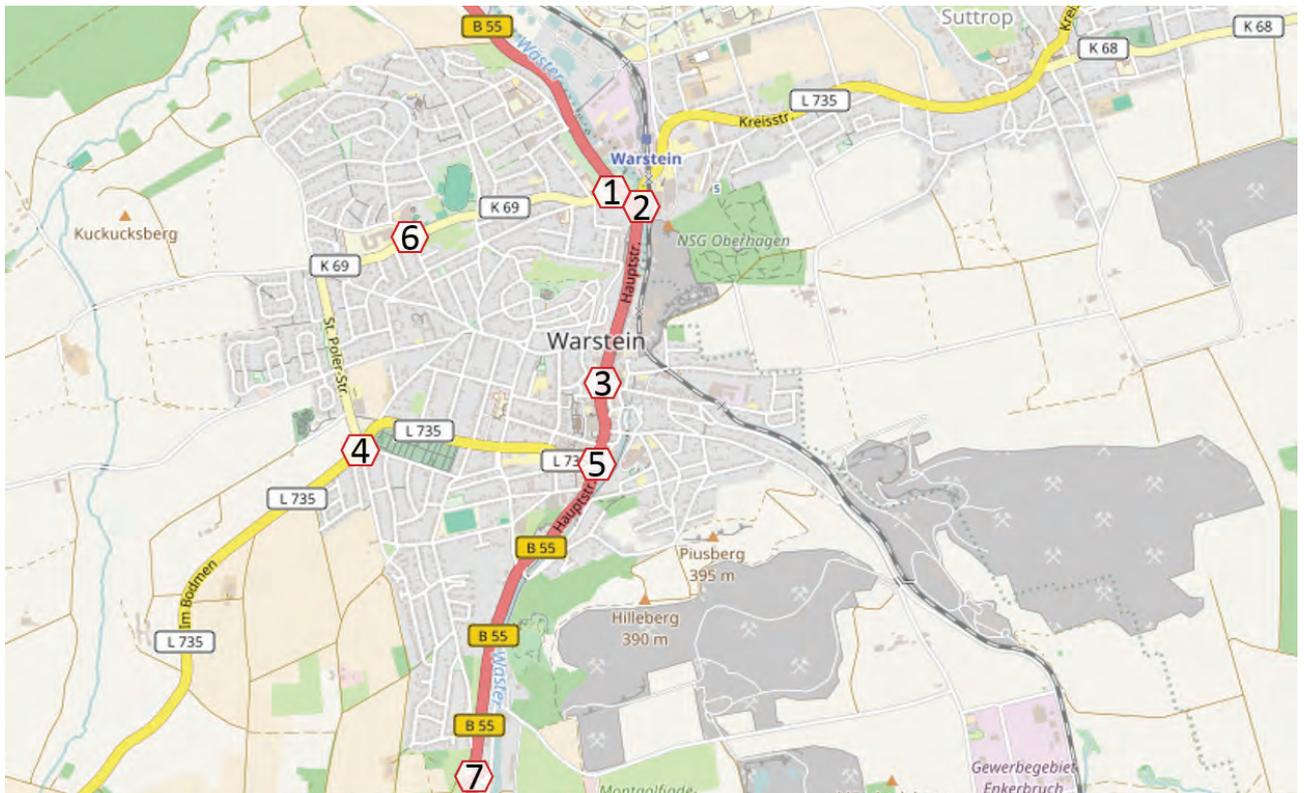
1. B 55/Schwarzer Weg
2. B 55/Franz-Hegemann-Straße
3. B 55/Auf'm Bruch/Rangestraße
4. L 735/Kattenborn/St.-Poler-Straße/  
Gerichtsweg
5. B 55/Domring
6. Schwarzer Weg/Berkendahlweg/Haspeler  
Ring

7. B 55/Mescheder Schling/Im Waldpark

Die Lage der Zählstellen sowie das untersuchte Streckennetz sind in der folgenden Abbildung 14 zu finden.

Die Verkehrszählung an den Zählstellen 1, 2 und 4 bis 7 wurde zum morgendlichen und abendlichen Spitzenintervall von 6 bis 10 Uhr bzw. von 15 bis 19 Uhr am 22.09.2016 durchgeführt. An der Zählstelle 3 wurde ergänzend eine 24-Stunden-Zählung durchgeführt. Ausgewertet wurden bei den Verkehrserhebungen folgende Fahrzeugklassen:

- Fußgänger und Fahrräder,
- Pkw, Kleintransporter und Krad bis 2,8t zul. Gesamtgewicht,
- Kleintransporter 2,8 bis 3,5t zul. Gesamtgewicht,
- Lkw über 3,5t zul. Gesamtgewicht, Lastzüge und Busse.



**ABB 014** Übersicht des Untersuchungsgebiets mit Lage der Zählstellen  
Quelle: PTV auf Grundlage OpenStreetMap

## Analysebelastung

### Modellaufbau

Die Grundlage für den Analysefall stellen die durchgeführten Verkehrszählungen sowie das Modell „PTV Validate“ dar. PTV Validate ist ein deutschlandweites Verkehrsmodell, das permanent auf Basis verfügbarer Zählwerte aktualisiert und hinsichtlich der Nachfragestruktur regelmäßig neu aufgesetzt wird. Es enthält Verkehrsbelastungen für Pkw und Lkw (DTVW5) für das deutsche Hauptstraßennetz. Aus dem PTV Validate-Modell wird ein Teilmodell für den Untersuchungsraum herausgeschnitten.

Für die Berechnung des Teilnetzes wird die Nachfragematrix des Validate Modells zugrunde gelegt. Verkehre, die den gewählten Netzausschnitt verlassen oder betreten, werden entsprechend dem deutschlandweiten Modell in Kordonzellen am Rand des ausgeschnittenen Teilmodells hinterlegt. Zur detaillierten Betrachtung Warsteins werden im Modell ca. 50 Verkehrszellen neu angelegt. Diese werden in Kernzellen, welche sich in der Innenstadt Warsteins befinden, und weitere Zellen unterschieden. Auf die neuen Zellen wird der Verkehr der ursprünglichen Validate-Verkehrszellen unter Berücksichtigung der Quell-/Zielmatrix aufgeteilt.

Als maßgebende Belastungskenngröße wird der DTVW5 gewählt. Die B 55 ist mit einem DTVW5 von 10.000 Kfz/24h südlich der Innenstadt und von bis zu 20.000 Kfz/24h nördlich der Rangestraße sehr stark belastet. Auf der Rangestraße liegt der DTVW5 bei ca. 5.000 Kfz/24h. Der Schwerverkehr-Anteil (SV-Anteil) liegt auf der B 55 und der Rangestraße im Durchschnitt bei 8 %, der Maximalwert tritt während der Morgenspitze auf und beträgt etwa 10 %. Damit liegt der Schwerverkehr im Analysezustand bei einem typischen Wert für die gegebenen Rahmenbedingungen.

## Modellkalibrierung

Mit der Modellkalibrierung erfolgt ein Abgleich des Modellaufbaus und der Belastungen mit den Gegebenheiten vor Ort. Somit wird in einem ersten Schritt der Abgleich des Streckennetzes im Modell mit dem Bestandsnetz durchgeführt.

Zur Kalibrierung der Verkehrsnachfrage wurden die Modellwerte mit den ermittelten Zählwerten verglichen. Um die Modellwerte den Zählwerten anzugleichen, wurden Korrekturen in der Verkehrsnachfrage sowie in den Streckenwiderständen vorgenommen.

Die Qualität der Modellkalibrierung kann gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) anhand des GEH-Indikators ermittelt werden. Die Überprüfung dieser Indikatoren zeigt eine sehr gute Kalibrierung des Modells im Untersuchungsgebiet.

## Prognosenullfall

Zur Prognose des allgemeinen Verkehrsaufkommens wird die Verflechtungsprognose 2030 des BMVI hinzugezogen. Deutschlandweit werden dabei folgende Entwicklungen prognostiziert:

- Steigerung des Verkehrsaufkommens des MIV (Motorisierter Individualverkehr) um 4,6 %,
- Steigerung des Straßengüterverkehrs um 16,8 %.

Außerdem wird die Bevölkerungsprognose für die Stadt Warstein des Landesbetriebs IT.NRW berücksichtigt. Laut dieser ist für Warstein von 2014 bis zum Jahr 2040 eine Abnahme der Bevölkerungszahl um 22,5 % zu erwarten. Damit weist Warstein verglichen mit der Region einen verhältnismäßig starken Bevölkerungsrückgang auf. Im Kreis Soest sinkt die Bevölkerungszahl nur um 6,2 %, in Gesamt-NRW um 0,5 %.

Auf dieser Grundlage ist davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen der Pkw bis

2030 nicht steigern wird. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass ein geringer Rückgang eintritt. Für die Prognoseberechnung wird im Sinne einer kritischen Betrachtung davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen unverändert bleibt.

Hinsichtlich des Lkw-Verkehrs wird bei den Steintransporten ein gleichbleibendes Aufkommen erwartet. Für die Prognosemodelle wird somit auch hier von einer gleichbleibenden Verkehrsnachfrage ausgegangen.

**Prognoseplanfall 1: Ortsumgehung B 55n**

**Maßnahmen**

Der Prognoseplanfall 1 basiert auf dem Prognosenullfall. Im Streckennetz wird die Ortsumfahrung B 55n mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h als einbahnige zweistreifige Strecke hinterlegt. Abbildung 15 zeigt die Planung der

Ortsumfahrung gemäß BVWP 2030.

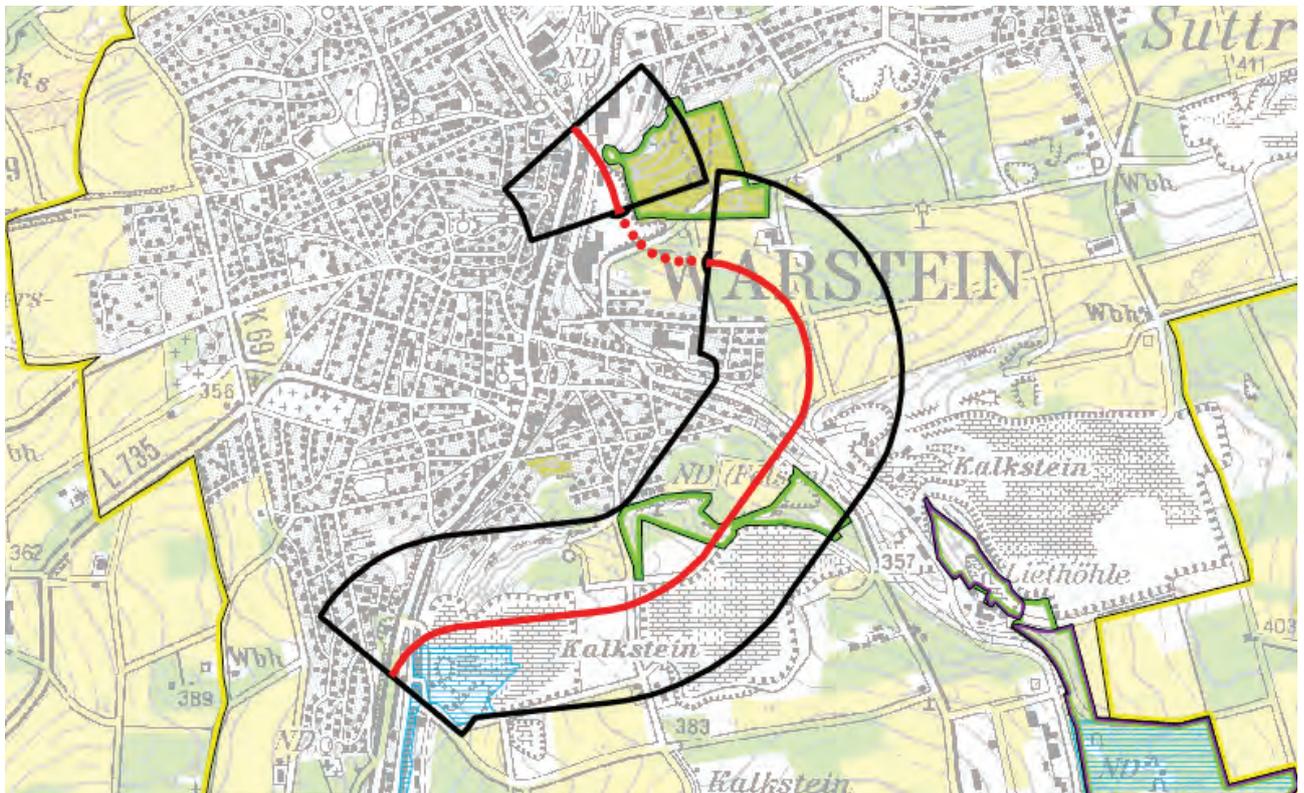
Die bestehenden Strecken bleiben entsprechend ihrem Bestand erhalten.

Die Planungen sehen die Umfahrung der Innenstadt im Norden vom Abzweig der L 735 bis auf Höhe der Straße am Hillenberg im Süden vor. Es erfolgt außerdem eine Anbindung an der Kreuzung mit dem Müschederweg.

**Verkehrsbelastung**

Die nachfolgende Abbildung 16 zeigt deutlich die entlastende Wirkung der Ortsumgehung in Bezug auf die Durchgangsverkehre. Die Ortsumgehung weist eine Belastung von 11.000 bis 12.000 Kfz/24h auf.

Die Ortsdurchfahrt wird hauptsächlich für Quell-, Ziel- und Binnenverkehre von Warstein sowie für Verkehre zur L 735 in Richtung Südwesten



**ABB 015** Trassenverlauf der B 55n gemäß BVWP 2030  
Quelle: BVWP-Projekte.de, 07.12.2016

genutzt. Im nördlichen Bereich der Ortsdurchfahrt zeigt sich, dass sich durch diese Verkehre eine Belastung von ca. 12.000 Kfz/24h einstellt. Im südlichen Bereich, insbesondere südlich des Domrings, stellt sich hingegen eine sehr deutliche Entlastung ein.

Durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt erfolgt eine Verlagerung des Verkehrs von Norden zur L 735 in Richtung Südwesten (Domring). Von der zuvor genutzten Umfahrung über die K 69 (Schwarzer Weg) verlagert sich der Verkehr wieder auf die Ortsdurchfahrt B 55 und den Domring.

**Bewertung**

In Bezug auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt stellt die Variante einer Ortsumgehung die deutlichste Entlastung dar. Die durchgehenden Verkehre werden nahezu vollständig auf die Ortsumgehung verlagert. Die weitere

Anbindung am Müschederweg erlaubt eine gute Anbindung des südöstlich gelegenen Gewerbegebiets Enkerbruch und der Verladeanlagen der Steinindustrie.

Dem hohen Nutzen stehen gleichzeitig im Vergleich zu den übrigen Varianten die höchsten Kosten gegenüber, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Baukosten für die Ortsumgehung nicht von der Stadt Warstein zu tragen wären.

Aufgrund der Einordnung der Maßnahme im BVWP bzw. im Bundesfernstraßenbedarfsplan als Maßnahme des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht ist jedoch nicht mit einer kurz- bis mittelfristigen Umsetzung zu rechnen.

Da mit diesem Gutachten insbesondere das Ziel einer kurz- bis mittelfristigen Entlastung verfolgt wird, wird dieser Planfall im weiteren Vergleich nicht mehr berücksichtigt.

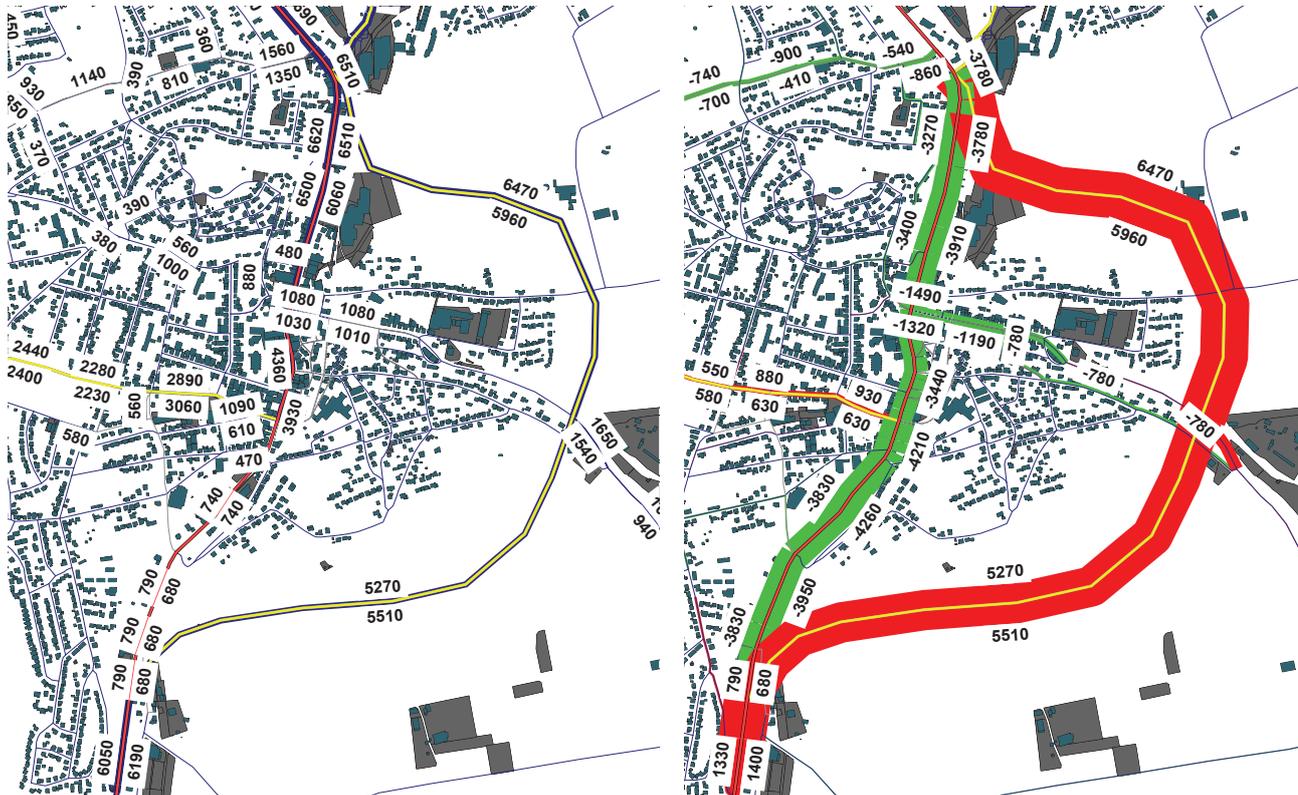


ABB 016 Verkehrsbelastung Prognoseplanfall 1 (links) und Veränderungen gegenüber dem Analysefall (rechts)  
Quelle: PTV

## Prognoseplanfall 2: Ortsumgehung und Verkehrsberuhigung

### Maßnahmen

Der Prognoseplanfall 2 basiert auf dem vorhergehenden Planfall 1. Demnach enthält der Planfall bereits die Ortsumgehung B 55n.

Ergänzend dazu werden verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich der Ortsdurchfahrt B 55alt zwischen dem Abzweig B 55n im Norden und dem Domring umgesetzt. Weiterhin erfolgt eine Geschwindigkeitsreduzierung entlang des Schwarzen Wegs und der St.-Poler-Straße, um bestehende Schleichverkehre möglichst zu vermeiden.

### Verkehrsbelastung

Gegenüber dem Verkehrsaufkommen in Planfall 1 ist im Planfall 2 zu erkennen, dass sich auf der

Ortsdurchfahrt (B 55alt) eine weitere Entlastung einstellt. Gleichzeitig erfolgt eine stärkere Verlagerung des Verkehrs zur L 735 in Richtung Südwesten (Domring) auf die B 55 und entlastet somit die K 69 (Schwarzer Weg). Die Belastung der Ortsumgehung B 55n verbleibt auf einem ähnlichen Niveau.

### Bewertung

Gegenüber dem Planfall 1 stellen sich nur geringe Änderungen im städtischen Bereich ein. Für den Fall einer Umsetzung des Planfalls 1 stellen die im Planfall 2 umgesetzten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sinnvolle Ergänzungen dar. Da die B 55alt im Falle einer Realisierung der B 55n abgestuft wäre wären entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen grundsätzlich möglich.

Da mit diesem Gutachten insbesondere das Ziel einer kurz- bis mittelfristigen Entlastung verfolgt

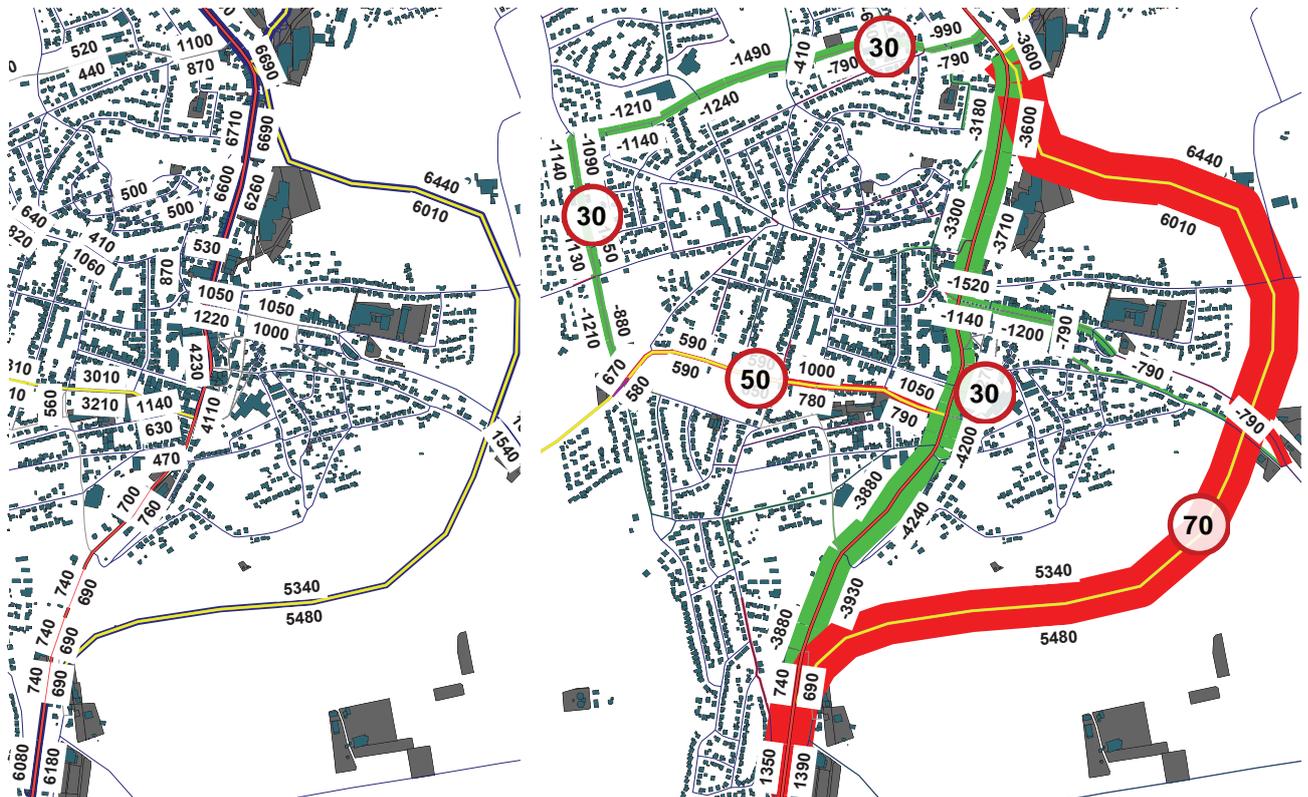


ABB 017 Verkehrsbelastung Prognoseplanfall 2 (links) und Veränderungen gegenüber dem Analysefall (rechts)  
Quelle: PTV

wird, bleibt dieser Planfall, analog dem Planfall 1, im weiteren Vergleich unberücksichtigt.

**Prognoseplanfall 3: Innerstädtische Entlastungsstraße**

**Maßnahmen**

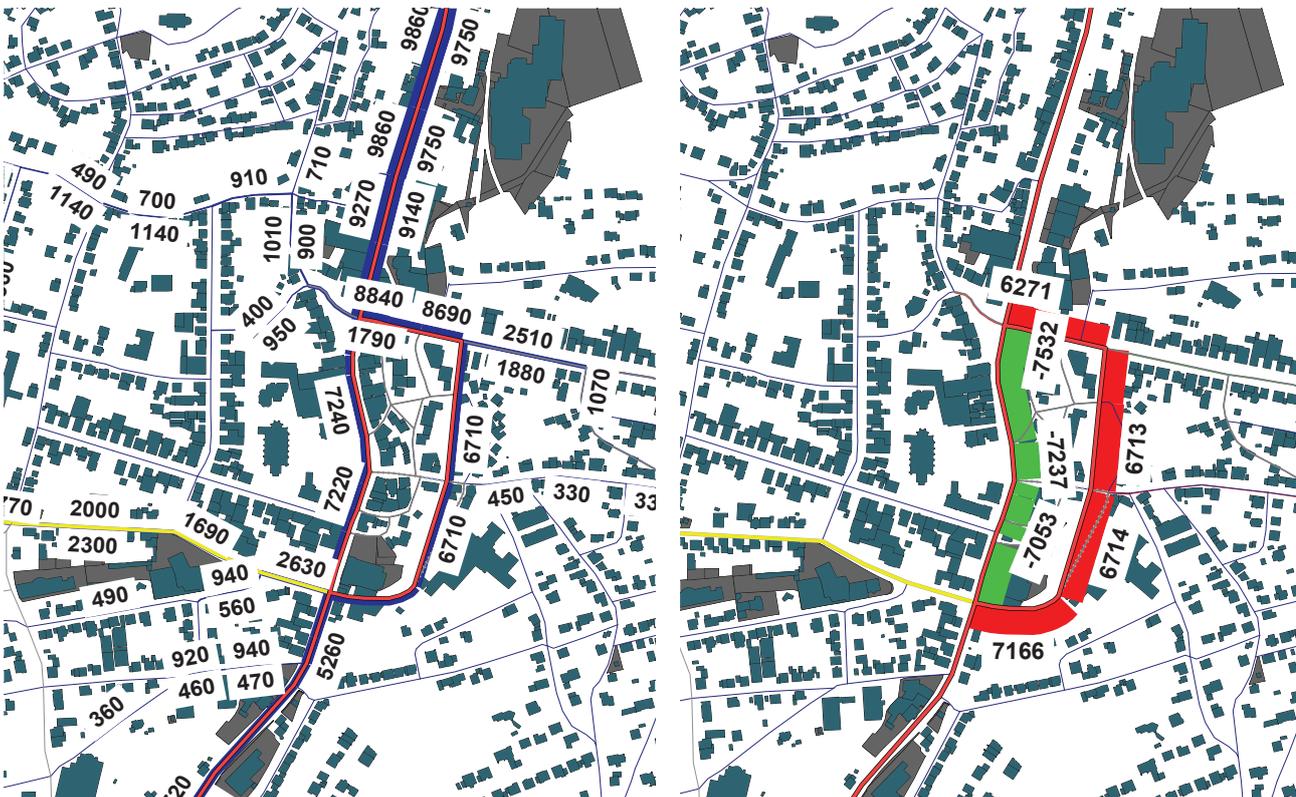
Der Prognoseplanfall 3 bildet den Bau einer innerstädtischen Entlastungsstraße ab. Vorgesehen ist eine Trennung der Fahrrichtungen in der Ortsdurchfahrt der B 55. Der Verkehr von Süden nach Norden wird auf dem bestehenden Streckenzug gesperrt und über die neu gebaute Entlastungsstraße geleitet. Der Verkehr von Norden nach Süden bleibt unverändert. Ziel des Prognoseplanfalls 3 ist es, den Durchgangsverkehr zwischen der Rangestraße und dem Domring durch Einrichtung eines Ein-Richtungsverkehrs zu senken und so großzügige Freiflächen auf einem Teilraum der B 55 für den Fuß- und Radverkehr zu generieren.

**Verkehrsbelastung**

Die folgende Abbildung 18 zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen insgesamt gegenüber dem Analysefall nicht verändert. Lediglich die Verlagerung im Bereich der Entlastungsstraße ist zu erkennen.

**Bewertung**

Die innerstädtische Entlastungsstraße sieht die richtungsgetrennte Führung der Verkehrsströme der B 55 zwischen Domring und Rangestraße vor. Es stellt sich damit der Vorteil ein, dass auf der bestehenden B 55 im Maßnahmenbereich eine Halbierung des Verkehrsaufkommens eintritt, da nur noch der Verkehr von Nord nach Süd auf diesem Streckenabschnitt fährt. Gleichzeitig wird richtungsbezogen in Nord-Süd-Richtung ein Mehrverkehr auf der B 55 eintreten durch Zielverkehr, der aus Richtung Süden anreist. Durch den Ein-Richtungsverkehr können



**ABB 018** Verkehrsbelastung Prognoseplanfall 3 (links) und Veränderungen gegenüber dem Analysefall (rechts)  
Quelle: PTV