

Unser Witten 2020
Stadtentwicklungskonzept 2008 - 2020
Band 2

Sektorale
Handlungsempfehlungen

Inhaltsverzeichnis Band 2

Kapitel 1: Handlungsempfehlungen

1.1 Handlungsempfehlungen Wohnen Der attraktive Wohnstandort in zentraler Lage im Ruhrgebiet	5
1.2 Handlungsempfehlungen Wirtschaft und Wissenschaft Der traditionsreiche Industriestandort mit hohem Innovations- potenzial	45
1.3 Handlungsempfehlungen Freiraum Die grüne Stadt an der Ruhr	69
1.4 Handlungsempfehlungen Einzelhandel Die zentralen Versorgungsbereiche und dezentralen Agglo- merationsbereiche	81
1.5 Handlungsempfehlungen Soziales und Gesunde Stadt Eine lebenslange Perspektive	97
1.6 Handlungsempfehlungen Verkehr und Mobilität Stadtverträglicher Verkehr und Mobilität	123
1.7 Handlungsempfehlungen Stadtbaukultur Standortfaktor städtebaulicher Qualität	133
1.8 Handlungsgrundlagen Tourismus	143
1.9 Handlungsempfehlungen Sport Die sport- und bewegungsfreundliche Stadt	147
1.10 Ergebnisse der Bevölkerungsprognose	155
1.11 Baulandanalyse	163

Beginn: Bd. 2.1 und Bd. 2.2

1.6 Stadtverträglicher Verkehr und Mobilität

(1) Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklungsplanung

Mobilität als Grundvoraussetzungen der Stadtentwicklung

Mobilität war Grundvoraussetzung für die Entwicklung der Industriegesellschaft. Gute verkehrliche Erreichbarkeit bestimmt wesentlich die Standortgunst. Dies gilt für Gewerbegebiete, für Wohn- und Freizeitnutzungen. Eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur ist daher notwendige Voraussetzung für die Entwicklung einer Stadt und ihrer Siedlungsteile. Andererseits: Die Teilnehmer des Straßenverkehrs - besonders die schwächeren - sind gefährdet und die Immissionen des motorisierten Verkehrs vermindern die Qualität des Wohnumfelds. Stadtentwicklungsplanung entwickelt daher sowohl Erreichbarkeit als auch Verkehrssicherheit und Wohnumfeldqualität, indem sie Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsstruktur aufeinander abstimmt. Die hohen Kosten für Ausbau und Unterhalt des Straßennetzes wie auch für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs erzwingen die Wirtschaftlichkeit aller Lösungen.

Verkehrsentwicklungsplanung als

Flächennutzungsplanung und Stadtentwicklungsplanung gliedern das historische Straßennetz funktional und entwickeln es unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen weiter.

Berücksichtigung des städtischen Haushalts

Wie sehr die finanzielle Lage der Stadt sich in der Verkehrsplanung widerspiegelt, zeigt sich am besten im Vergleich zu den historischen Verkehrskonzepten:

Generalverkehrsplan 1979 und Verkehrsentwicklungsplan 1994

Der Haushalt der Stadt Witten erlaubt nur sehr geringe Neuinvestitionen. Schon der Gesamtverkehrsplan von 1979¹ (GVP 79) reduzierte die Vorhaben des Generalverkehrsplans von 1966² erheblich; der Verkehrsentwicklungsplan von 1994 enthielt mit der Verlängerung der Westfalenstraße nur noch ein einziges Neubauprojekt.

Andererseits enthielt der GVP 79 bereits für einige Straßen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Entlastung von Wohnquartieren. Der Verkehrsentwicklungsplan von 1994 beschäftigte sich mit der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen und gab der Umgestaltung von Straßen den Vorrang gegenüber dem Neubau. Als empirische Grundlage verwendete er bereits die Verträglichkeitsanalyse. Eine Untersuchung der Nachhaltigkeit auch dieses im Umfang deutlich reduzierten Plans ergab jedoch, dass die dort entwickelten Maßnahmen erst in mehreren Jahrzehnten umgesetzt werden könnten.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Keine Zunahme der Straßenverkehrs

Die bundesweiten Daten zur Mobilitätsentwicklung zeigen, dass der Verkehr auf den Autobahnen weiter zunimmt, auf Bundes- und Stadtstraßen dagegen abnimmt. Als erste im Fachbeitrag Verkehr erarbeitete Grundlage wurde eine Prognose erarbeitet, die die besondere demografische Entwicklung und die Entwicklung des Verkehrsverhaltens in Witten zur Grundlage hatte. Sie zeigte, dass mit einer generellen Zunahme des Straßenverkehrs in Witten nicht zu rechnen ist.

¹ Stadt Witten Stadtentwicklungsplan Fachbereich Verkehr Gesamtverkehrsplan Band I und II 1979

² Stadt Witten Generalverkehrsplanung, Teil I und II Bearbeitung Planungsamt 1966

Derzeit werden von den Einwohnern Wittens 455.000 Wege zurückgelegt. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und des demographischen Wandels wird sich bis zum Jahre 2020 dieser Wert auf 439.000 Wege reduzieren.³

Aufgrund von Veränderungen der Siedlungsstruktur und des Verkehrsnetzes sind gleichwohl punktuelle Zunahmen zu erwarten. Die Zunahmen liegen ausschließlich im Bereich der leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen. Sie stellen dort eine vergleichsweise geringe Belastung dar und können dort gut abgewickelt werden. Die Stadt Witten plant, verschiedene besonders belastete Kreuzungen auszubauen, um die Erreichbarkeit des Standortes insgesamt und insbesondere der Innenstadt zu verbessern. Grundlage hierfür ist die Berechnung der Leistungsfähigkeit für diese Netzknoten.

Davon ausgehend konzentriert sich die Wittener Verkehrsplanung auf den funktionsgerechten Umbau der Straßennetze. Es geht dabei insbesondere um die Herausbildung der funktionalen Netzhierarchie unterhalb der Ebene der Hauptverkehrsstraßen.

Globale Trends beobachten

Dass die globalen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens sich in den nächsten Jahren ändern werden, ist heute schon absehbar. Da aber noch keine eindeutigen Trends vorhanden sind, wird es Aufgabe der Stadtentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsplanung sein, durch ein begleitendes Monitoring entsprechende Änderungen frühzeitig zu erkennen und konzeptionell zu reagieren.

Erfordernisse der Stadtentwicklungsplanung und des Städtebaus

Verkehr als dienender Beitrag zum Stadtentwicklungskonzept

Der Fachbeitrag Mobilität und Verkehr orientiert sich konzeptionell und methodisch an den Zielen des Stadtentwicklungskonzepts und liefert im Sinne einer integrierten Planung seinerseits Grundlagen für die räumliche Planung.

Dementsprechend finden sich die Ergebnisse des Fachbeitrages Verkehr in den Stadtteilrahmenplänen wieder. Der Ergebnisband des Verkehrsmodells und die Gutachten für die besonders zu behandelnden Stadtteile Heven und Annen sowie die Verträglichkeitsanalyse liefern die empirischen und technischen Grundlagen für die Entscheidungen, die im Zuge der Stadtteilrahmenplanung gefällt werden. Wie der Fachbeitrag Mobilität und Verkehr auf die Stadtteilrahmenplanung Einfluss genommen hat, ist in den Protokollen der Bürgerwerkstätten und der besonderen Verkehrswshops dokumentiert. Darüber hinaus wurde der Fachbeitrag Mobilität und Verkehr im Fachbeirat Verkehr beraten.

(2) Verkehrspolitische Ziele

Leitbild Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Teilnahme am Verkehr ist ein Grunderfordernis und zugleich Ursache vielfältiger Belastungen von schutzbedürftigen Nutzungen. Für die Entwicklung aller Nutzungen und Funktionen ist eine gute Erreichbarkeit grundlegende Voraussetzung. Um Wege zwischen unterschiedlichen Nutzungen zu verkürzen, den Aufwand für Unterhaltung und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur zu verringern, die Entstehung unnötigen Verkehrs zu begrenzen und die Konflikte zwischen Verkehr und Wohnnutzungen zu verringern werden Verkehrs- und Siedlungsplanung integriert betrachtet. Wie Planungen im Verkehrs- und Siedlungsbereich

³ Stadt Witten Fachbeitrag Verkehr Teil 1 Verkehrsmodell Seite 48

aufeinander abgestimmt werden, zeigt sich in den folgenden Punkten.

Förderung des Umweltverbundes	Die Stadt Witten wird im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern.
Leistungsfähiges, auf die Innenstadt ausgerichtetes Straßen- und Wegenetz	Das vorhandene Verkehrsnetz soll im Sinne eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes mit Ausrichtung auf die Innenstadt fortentwickelt werden. Ziel ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt. Am effektivsten ist dafür die Umgestaltung von Konfliktpunkten (z.B. Ruhrdeichkreisel und Bahnkreuzungen).
Hierarchisches Straßennetz	Wenn der im historisch gewachsenen Straßennetz vorhandene „Schleichverkehr“ auf leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen verlagert wird, entsteht das hierarchische Straßennetz, in dem Wohn-, Sammel- und Hauptverkehrsstraßen jeweils funktionsgerecht ausgebaut werden können. Verringerung von Verkehrsimmissionen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit tragen wesentlich dazu bei, langfristig die Bestandsquartiere zu attraktiven Wohnlagen zu entwickeln und in den Ortsteilmitten die Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion zu verbessern.
ÖPNV-Achsenkreuz mit Ergänzungen	Als Grundlage für einen effizienten ÖPNV orientieren sich Linienführung und Takt an der jeweils erschlossenen Nachfrage. Auf den zwei Achsen (jeweils Ost-West und Nord-Süd) durch die Innenstadt entsteht mit kurzen Takten ein attraktives Angebot. Für die geringe Nachfrage in der Fläche sind z.B. Anrufsammeltaxi und Anruflinientaxi wirtschaftliche und angemessene flexible Bedienungsformen. Die Straßenbahnlinie 310 ergänzt das Bus-Angebot mit einer schnellen und komfortablen Erschließung der Stadtmitte. Mit Investitionen für die ÖPNV-Infrastruktur wie dem Neubau des Busbahnhofs werden Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb und ein attraktives Angebot geschaffen.
„schwarze“ und „grüne“ Radwege	Aus allen Stadtteilen sollen Radwege in die Innenstadt führen. „Schwarze Radwege“ für den Alltagsverkehr werden im Netz der Hauptverkehrsstraßen geschaffen und sollen für den Alltagsverkehr (Beruf, Bildung, Versorgung) eine schnelle und sichere Verbindungen herstellen. „Grüne Radwege“ abseits der Routen für den MIV sollen für Naherholung und Radtourismus eingerichtet werden.
Integrierte Siedlungsplanung	Die Wechselwirkungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden in allen Projekten der Stadtentwicklung beachtet. Neue Wohnquartiere sind an den vorhandenen ÖPNV angebunden. Neue Gewerbestandorte liegen in unmittelbarer Nähe der Autobahnanschlüsse. Entstehung von Verkehr wird vermieden, wenn die Innenstadt auch als Wohnstandort erhalten bleibt und in allen Stadtteilen die Mischung von Wohn- und Arbeitsnutzung durch städtebauliche Entwicklung und Neuordnung gestärkt wird. Besonders verkehrsbelastete Lagen werden zugunsten weniger empfindlicher Nutzungsarten umstrukturiert (z.B. statt Wohnen gewerbliche Nutzungen). Die Konzentration der Stadtentwicklung auf den Innenbereich verringert die Kosten für Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur.

(3) Straßenverkehr

Multifunktionales Netz	<p>Das Wittener Netz der Hauptverkehrsstraßen ist multifunktional. Auf ihm werden motorisierter Individualverkehr, nicht-motorisierter Verkehr, ÖPNV mit Bus und Straßenbahn und der Schwerlastverkehr abgewickelt. Das historische Straßennetz ist mit seiner Netzstruktur und dem Ausbaustandard auf den einzelnen Abschnitten grundsätzlich funktional. Um die Funktion des Straßennetzes zu verbessern, ist es jedoch erforderlich, die Hierarchie deutlicher zu entwickeln.</p>
<p>Hauptverkehrsstraßen</p>	
Fernstraßen	<p>Witten ist mit zwei Autobahnanschlüssen an die A 43 (Herbede und Heven) sowie mit drei Anschlüssen an die A 44 (Mitte, Stockum und Annen) hervorragend an das im Ruhrgebiet ohnehin dichte Fernstraßennetz angeschlossen. Abgesehen von Bommern werden alle Stadtteile mit leistungsfähigen Zubringerstraßen an diese Anschlüsse herangeführt.</p>
Topologie des Netzes	<p>Das Netz der Hauptverkehrsstraßen Wittens hat aufgrund seiner Entwicklung aus mehreren Siedlungskernen und der topographisch günstigen Lage eine eher gitterförmige Topologie. Die Innenstadt hat mit Ardeystraße, Husemannstraße und Bergerstraße-Breite Straße eine innere tangentiale Erschließung, mit Ruhrdeich - Herbeder Straße - Sprockhöveler Straße eine äußere tangentiale Erschließung. Diese wird durch zwei Radialen ergänzt: Pferdebachstraße- Johannisstraße und Ruhrstraße.</p>
Nur eine Netzänderung erforderlich	<p>Alle Stadtteile Wittens werden durch leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen erschlossen, die entweder in den historischen Achsen liegen (Stockum, Bommern) oder als Umgehungsstraßen um den Siedlungskern geführt werden (Witten-Mitte, Heven, Herbede, Rüdینگhausen). Die einzige Ausnahme ist Annen: hier ist die Ost-West - Achse nur im Zuge der Westfalenstraße hergestellt worden. Die in den Generalverkehrsplänen der sechziger und siebziger Jahre vorgesehene Nord-Süd-Achse wurde aus finanziellen und städtebaulichen Gründen nicht errichtet. Hieraus ergab sich für Annen die Notwendigkeit, das vorhandene Netz neu zu knüpfen.</p>
Leistungsfähigkeit erhöhen	<p>Die Hierarchie des Straßennetzes ist in den Stadtteilen unterschiedlich ausgeprägt. Während in Bommern und Stockum der Ausbaustandard von Hauptverkehrsstraße und Sammelstraße klar unterschieden ist, lässt sich die unterschiedliche Funktion dieser beiden Typen in Heven und Rüdینگhausen nicht am Ausbaustandard und an der Topologie ablesen.</p> <p>Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes soll durch den Umbau folgender Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen verbessert werden: Wittener Straße/Vormholzer Straße, Herbeder Straße/Seestraße, Sprockhöveler Straße/Wannen/Billerbeckstraße, Ruhrstraße/Ruhrdeich, Pferdebachstraße/Westfalenstraße, Annenstraße/Westfalenstraße, Friedrich-Ebert Straße/Brauckstraße. Einzelne Abschnitte der Pferdebachstraße und der Crengeldanzstraße werden ebenfalls leistungsfähiger ausgebaut.</p>
Crengeldanzstraße/Jahnstraße/Kronenstraße/Breite Straße	<p>Unklar ist noch, wie im Bereich Breitestraße/Crengeldanzstraße/Jahnstraße/Kronenstraße der Verkehr geführt werden kann. Ziel der Maßnahme ist es, die Einmündungen zur Crengeldanzstraße leistungsfähig zu halten, in der Kronenstraße den ÖPNV zu führen und für die Anwohner den Immissionsschutz und</p>

Wohnumfeldqualität zu verbessern.

Nicht motorisierter Verkehr

Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen

Das Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen hat nach einer Erhebung von 2008 eine Länge von 3,4 km richtungsbezogener Radverkehrsstreifen und 8,4 km separater Radwege an Hauptverkehrsstraßen. Für die Entwicklung des alltäglichen Radverkehrs im Straßennetz werden entsprechend den geltenden Richtlinien in diesen Straßen je nach städtebaulicher und verkehrlicher Situation Radwege oder Radfahrstreifen eingerichtet.

Da das untergeordnete Straßennetz (Sammel- und Wohnstraßen) weitgehend verkehrsberuhigt ausgebaut ist oder zumindest eine Tempo-30-Regelung eingerichtet wurde, besteht hier nur in Ausnahmefällen ein Erfordernis, besondere Radverkehrsanlagen zu errichten.

Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel im Freizeitverkehr

Die Bedeutung des Fahrrades im Freizeitverkehr hat sich in Witten im Jahre 2006 nach Eröffnung des Ruhrtal-Radweges gezeigt, der bereits im Eröffnungsjahr 70.000 Nutzern hatte. Mit dem Ziel, ihr Profil als Stadt mit hohem Freizeitwert weiter zu schärfen, betreibt die Stadt aktiv den Ausbau der ehemaligen Eisenbahnstrecke, Langendreer - Löttringhausen, dem Rheinischen Esel in Richtung Bochum.

17,5 km selbstständiger geführte Radwege

Derzeit unterhält die Stadt ein Netz von 17,5 km selbstständig geführten Radwegen, die der Naherholung und dem Radtourismus dienen. Für den Freizeitverkehr bieten insbesondere die 10,6 km Radwege auf ehemaligen Eisenbahntrassen eine hohe Attraktivität. Das Netz auf Bahntrassen kann durch die Verlängerung des „Rheinischen Esels“ nach Bochum noch um 6,2 km erweitert werden.

Weitere Projekte der Radverkehrsförderung

Neben dem Bau von Radwegen engagiert sich die Stadt Witten mit dem Betrieb der Radstation, der Fahrradfähre an der Ruhr und von Fahrradboxen sowie mit weichen Maßnahmen wie der Ausweisung lokaler Radrouten für die Entwicklung des Radverkehrs. Entsprechend dem Ziel, sowohl das Angebot für den Alltagsverkehr als auch für den Freizeitverkehr weiter zu entwickeln, betreibt die Stadt Witten deren Ausbau.

(4) Ergebnisse der Stadtteilrahmenplanung

Soziale und städtebauliche Rahmenbedingungen

Das Erfordernis einer übergreifenden Verkehrsplanung ergibt sich nicht nur aus der Betrachtung des Netzes der Hauptverkehrsstraßen, sondern auch aus sozialen und städtebaulichen Notwendigkeiten. Um die Entwicklungschancen der beiden Stadtteile Heven und Annen zu verbessern wurden daher für diese beiden Stadtteilrahmenpläne übergreifende Verkehrskonzepte entwickelt.

Sonderschwerpunkt Bahnquerung Annen⁴

Netzänderung Annen

In Annen besteht durch die direkte Nachbarschaft zwischen der Einmündung Annenstraße/Stockumer Straße und dem Bahnübergang ein Engpass, der durch eine neue Straßenführung beseitigt werden soll. Kurzfristige Maßnahmen zur Milderung der Probleme wurden im Rahmen des Projekts entwickelt und für die

⁴ Siehe Fachbeitrag Verkehr, Verkehrsgutachten Annen

	politische Entscheidungsfindung vorbereitet.
Kleine Ostverbindung	<p>Mittelfristig soll durch die Fortführung der in Planung befindlichen Erschließung des Fahrsicherheitszentrums eine Entlastung für den Nord-Süd-Verkehr im Stadtteilzentrum geschaffen werden (kleine Ostverbindung). Diese Trasse würde insbesondere zu den Zeiten einer Schließung der Schranken am Bahnübergang eine Entlastung schaffen.</p> <p>Hierfür sind im Rahmen des Stadtteilrahmenplanung Alternativen entwickelt worden, die hinsichtlich der Leistungsfähigkeit grundsätzlich geeignet sind. Es ist nun anhand konkreter Planungen und Abstimmungen zwischen diesen beiden Varianten zu entscheiden.</p>
Große Ostverbindung oder Unterführung Märkische Straße	<p>Langfristig ist der Bau einer neuen Bahnunterführung in Verlängerung der Märkischen Straße bzw. der Ausbau der Ostverbindung zu einer auch für LKW geeigneten Hauptverkehrsstraße zu prüfen. Die Vorteile einer Verlängerung der Märkischen Straße liegen vor allem in einer verbesserten und attraktiveren Verkehrsanbindung zwischen Annen-Nord und Annen-Süd (Geschäftsbereich Annenstraße) für Fußgänger und Fahrradfahrer. Damit ließe sich in Annen ein gemeinsamer Versorgungsbereich stärker herausarbeiten.</p> <p>Allerdings erscheint die Kfz-Verkehrsbelastung bei einem Vollausbau der Märkischen Straße mit Anbindung an den Straßenzug Westfalenstraße/Annenstraße mittels Kreisverkehr sowohl für die Situation in der Märkischen Straße als auch hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen auf den Geschäftsbereich Annenstraße zu hoch. Die Unterführung Märkische Straße wäre also mit verkehrsdämpfenden Maßnahmen zu kombinieren.</p>
Entscheidung erst in der Zukunft	Über die endgültige Verlagerung des Verkehrs vom Bahnübergang Stockumer Straße wird erst nach detaillierten Untersuchungen der nächsten Jahre entschieden. Bis dahin wird im Flächennutzungsplan die Stockumer Straße in ihrer heutigen Trassenführung als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen.

Sonderschwerpunkt Funktionsgerechtes Straßennetz Heven⁵

Wesentliches Ziel der verkehrsplanerischen Maßnahmen ist es, den Kfz-Verkehr in Heven, soweit möglich, auf den leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln und Sammelstraßen sowie Wohnstraßen, soweit möglich, von unerwünschtem Kfz-Verkehr zu entlasten.

Eine klare funktionale Gliederung des Straßennetzes im Stadtteil Heven zur Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf wenige, leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen bietet insbesondere ortsfremdem Kfz-Verkehr eine bessere Orientierung und vermindert dadurch unerwünschten Verkehr (v.a. Schwerverkehr) im Erschließungsstraßennetz.

Straße Steinhügel	<p>Der Steinhügel weist innerhalb des Hevener Straßennetzes eine besondere Funktion auf, denn er stellt die direkte Straßenverbindung zwischen dem Siedlungsbereich Heven-Süd und den nordöstlich gelegenen Zieladressen - Dorfschule, Friedhof, Kirche, Versorgungszentrum Heven-Hellweg und Wannens - dar. Die Kfz-Verkehrsbelastung liegt gleichzeitig, mit weniger als 400 Kfz/h, bereits heute auf unterem Niveau für vergleichbare Straßen mit Wohnfunktion. Die Verträglichkeitsanalyse ergibt aufgrund der zu geringen Breite des Gehweges eine geringe Problemdichte, die Verkehrssicherheit ist nach den vorliegen-</p>
-------------------	---

⁵ Siehe Fachbeitrag Verkehr, Verkehrsgutachten Heven

den Erkenntnissen zum Unfallgeschehen hoch. Allerdings ist der Ausbau des Steinhügels im Abschnitt am Friedhof unzureichend.

Verkehrsplanerisch wünschenswert ist mittel- bis langfristig eine verkehrsberuhigte Umgestaltung des Steinhügels mit punktuellen Maßnahmen sowie möglichst auch mit durchgängiger Verbreiterung von Fahrbahn und Gehweg aus Verkehrssicherheitsgründen (z. B. Schulwegsicherung). Dadurch würde der heute noch vorhandene Durchgangsverkehr auf dem Steinhügel erheblich minimiert. Der Steinhügel wird daher nicht als Hauptverkehrsstraße, sondern als verkehrsberuhigte Straße ausgebaut.

Straße Wannan

Der Wannan ist im Wesentlichen eine Sammelstraße. Seine Bedeutung als Verbindungsstraße zur A 43 hat er nach dem Bau der Seestraße verloren. Er hat eine Tempo-30 Regelung. Im unteren Teil ist er Schulweg. Trotzdem befindet sich nachweislich immer noch durchgehender Schwerlastverkehr in dieser Straße. Wie die Verträglichkeitsanalyse zeigt, bestehen teilweise Sicherheitsdefizite.

Entlang des Wannan sollen mehrere Siedlungsvorhaben entwickelt werden. Zudem ist die Straßenbahnlinie 310 zu erneuern, so dass auch hier ggfs. kleinere Änderungen der Gleisanlagen umgesetzt werden können.

Auch städtebaulich ist eine Entlastung der Wohnbereiche im Bereich Wannan und eine Bündelung des Verkehrs auf der Herbeder Straße/Sprockhöveler Straße und Wannan anzustreben. Der Wannan wird daher in der Verkehrsentwicklungsplanung nicht als Hauptverkehrsstraße beschrieben.

Der Straßenzug Herbeder Straße/Hans-Böckler-Straße/Wannan stellt eine der kürzesten Verbindungen zwischen der Innenstadt und dem auszubauenden Stadtteilzentrum Heven Hellweg dar. Aus verkehrsplanerischer Sicht erscheint es sinnvoll, in diesen Bereich eine „Umweltachse“ vom Wannan in die Innenstadt mit besonderem Vorrang für die nicht-motorisierten Verkehrsarten und die Straßenbahn zu entwickeln.

Die Bündelung des Durchgangsverkehrs auf dem beschriebenen Hauptstraßennetz soll durch den Umbau folgender Kreuzungsbereiche unterstützt werden:

- Herbeder Straße/Seestraße,
- Sprockhöveler Straße/Herbeder Straße/Hans-Böckler-Straße,
- Universitätsstraße/Hellweg/Wannan/Steinhügel.

Daneben soll der Verkehr durch kleinteilige bauliche und verkehrsordnende Maßnahmen im Steinhügel (Abschnitt Friedhof) und im Wannan beruhigt werden. Neben einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit kann dadurch in den beiden Bereichen Steinhügel und Wannan der Durchgangsverkehr reduziert werden. Die finanzielle Sicherung dieser Maßnahmen ist sicherzustellen und zentral umzusetzen.

(5) Öffentlicher Personennahverkehr

Ziele und Konzepte	<p>Auch wenn der PKW in Witten das überwiegende Verkehrsmittel ist, bietet der ÖPNV mit immerhin 13 % aller Wege eine wichtige Ergänzung vor allem zur Erschließung der Innenstadt. Dementsprechend betreibt die Stadt Witten im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine aktive Unterstützung dieses Verkehrsträgers. Dies gilt für Investitionen in die Infrastruktur, für den Bereich der Angebotsplanung und mit Einschränkungen auch für den Betrieb.</p>
Angebotsplanung in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger Ennepe-Ruhr-Kreis	<p>Die Stadt Witten ist nicht Aufgabenträger des ÖPNVs. Trotzdem konnte in enger Zusammenarbeit mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis und den Verkehrsunternehmen das im Jahre 1994 unter dem Titel „Modellstadt für die Trendwende zum ÖPNV“ entwickelte Konzept mit einem Achsenkreuz von ÖPNV-Linien in der Innenstadt eingerichtet werden.</p> <p>Ziel der Stadt Witten im Nahverkehrsplan ist es, den ÖPNV durch möglichst effektiven Einsatz der vorhandenen Ressourcen zu stärken. Das Achsenkreuz ist dabei im Sinne einer angebotsorientierten Planung darauf ausgerichtet, mit hoher Qualität eine hohe Nachfrage für den ÖPNV zu erzeugen. In der Fläche wird im Sinne einer nachfrageorientierten Planung ein Grundangebot geboten. Für die verschiedenen Verbindungen hat der Ennepe-Ruhr-Kreis Angebotsstandards entwickelt, die es mit möglichst geringem Betriebsaufwand umzusetzen gilt.</p>
Investitionen Fahrweg	<p>Die Stadt Witten investiert - teilweise in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen - in die Bereiche Fahrweg und Haltestellen. Für den Fahrweg gilt dies für die Maßnahmen zur Beschleunigung der - einzigen - Straßenbahnlinie 310, die Anlage von Busspuren (Ardeystraße Ruhrbrücke) und die Ausrüstung von Signalanlagen mit Hard- und Software zur Beschleunigung des ÖPNV.</p> <p>Im Bereich Fahrweg werden zwei Projekte verfolgt: Die Beschleunigung der Linie 310 im Bereich der Herbeder Straße und ihre Erneuerung im Stadtteil Heven ist Folgeprojekt des Projekts Unser Witten 2020. Die Führung der Linie 310 über den S-Bahnhaltepunkt Bochum-Langendreer liegt zwar im Wesentlichen außerhalb des Stadtgebietes, hat aber erhebliche Auswirkungen auf die regionale Erreichbarkeit der Stadt. Nicht zuletzt ist es für den Ennepe-Ruhr-Kreis ein Instrument der Rationalisierung, da es hilft, parallele Erschließung abzubauen.</p> <p>Das Interesse der Stadt Witten für die Straßenbahn hat sich auch im Engagement für den vollständigen Erhalt der Linie im Stadtteil Heven gezeigt. Häufig im Zusammenhang mit verschiedenen städtebaulichen Maßnahmen werden Buswendeschleifen als notwendige Infrastruktur für einen attraktiven und wirtschaftlichen Busbetrieb errichtet.</p>
Haltestellen	<p>Im Bereich der Haltestellen plant die Stadt als Folgeprojekt die ZOB - Umgestaltung der Bergerstraße und die Ausrüstung wichtiger Haltestellen mit Wetterschutz wie in der Bahnhofstraße und am Rathaus. Außerdem erhalten alle Haltestellen in Straßen, die erneuert werden, einen barrierefreien Zugang.</p>
ÖPNV und Siedlungsentwicklung	<p>Städtebaulich unterstützt die Stadt die Effektivität mit einer am ÖPNV-Angebot ausgerichteten Siedlungsentwicklung. Dies schlägt sich darin nieder, dass neue Siedlungsflächen im Bereich des vorhandenen ÖPNV-Angebotes liegen. So</p>

kann vermieden werden, dass bei Realisierung des Vorhabens entweder zusätzlicher laufender Erschließungsaufwand erforderlich wird oder die zusätzliche Erschließung durch eine allgemein niedrigere Angebotsqualität aufgefangen werden muss. Am deutlichsten wird dieses Vorgehen in Heven, wo mehrere neue Siedlungsvorhaben direkt an der Trasse der Straßenbahnlinie 310 liegen.

(6) Linien des kommunalen Schienenpersonenverkehrs

Als sich zu Beginn der 90er Jahre zeigte, dass gerade große Investitionen wie die Weiterführung der Stadtbahnlinie U 35 die Qualität des ÖPNV-Angebotes nicht verbessern, hat der Rat der Stadt Witten 1994 beschlossen, auf die Umwandlung der einzigen Straßenbahnlinie 310 in eine U-Bahn nicht mehr weiter zu verfolgen. Im Flächennutzungsplan findet dies in der Darstellung dieser Trasse als Straßenbahnlinie seinen Niederschlag. Diese Trasse geht in Heven über die heutige Endhaltestelle Heven-Dorf hinaus und wird bis zum Freizeitzentrum Kemnader See fortgeführt.

Konsequent wurden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen BOGESTRA Ausbau und Beschleunigung dieses Verkehrssystems auf dem gesamten Wittener Abschnitt vorangetrieben. Diese Haltung hat der Rat in einem erneuten Beschluss zum Erhalt der Straßenbahnlinie 310 am 06.12.2007 bestätigt. In Zusammenarbeit mit der Stadt Bochum hat sich die Stadt Witten für die Führung der Linie 310 über den S-Bahnhof Bochum Langendreer eingesetzt.

(7) Eisenbahnverkehr

Historische Entwicklung	Witten wurde durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn bereits im Jahre 1849 an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Dementsprechend hat sich die Siedlungsentwicklung entlang dieser Strecke konzentriert, insbesondere auch die Entwicklung der Industrie. Die später gebauten Strecken Rheinisch Märkische Bahn (Rheinischer Esel) und Ruhrtalbahn gaben der Stadt demgegenüber nur noch geringfügige siedlungsstrukturelle Impulse.
Bahnhöfe und Haltepunkte	Witten hat mit dem Hauptbahnhof und dem Haltepunkt Witten-Annen-Nord zwei Bahnhöfe für den regionalen Personenverkehr. Sie sind im räumlichen Entwicklungskonzept als Haltepunkte gekennzeichnet. Zusätzlich sind die geplanten Wittener Haltepunkte Witten-Universität und Witten-Bommern sowie zusätzlich der Haltepunkt Kruckel/Rüdinghausen enthalten.
Personenverkehr	<p>Von Witten aus bestehen gute Verbindungen mit dem Regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kursbuchstrecke 450.5 Witten-Wetter-Hagen, rechte Ruhrseite; SPNV-Linien S 5, RE 4, RE 16, RB 40, – Kursbuchstrecke 485 Witten - Dortmund Linie SPNV-Linie S 5, – Kursbuchstrecke 427 Witten - Bochum; SPNV-Linien RB 40, RE 4, RE 16.

Die nächsten Bahnhöfe im Personenfernverkehr, Dortmund und Bochum, werden von beiden Wittener Bahnhöfen in 9 Minuten erreicht. Die Bahnstrecken nach Hagen und Langendreer werden auch von Zügen des Personenfernverkehrs genutzt.

Museumsbahn	Die Strecke Ruhrtalbahn Bochum-Dahlhausen - Witten - Hagen wird heute mit Museumszügen des Eisenbahnmuseums Bochum Dahlhausen betrieben. Sie befindet sich im Eigentum des Regionalverbandes Ruhr (RVR). Mit 40.000 Fahrgästen im Jahr ist diese Linie eine wichtige Grundlage für den Freizeitverkehr und die touristische Entwicklung des Wittener Ruhrtals.
Güterverkehr	Witten liegt an der besonders stark befahrenen Strecke des Güterfernverkehrs Hagen - linke Ruhrseite - Witten - Bochum Langendreer. Über den Güterbahnhof Witten werden das Edelstahlwerk und das Weichenwerk täglich zum Teil mit Ganzzügen angefahren.

(8) Güterverkehr

Industrie	Die Wittener Industriebetriebe werden fast ausschließlich im Straßengüterverkehr beliefert. Da sie an Hauptverkehrsstraßen liegen, bestehen keine verkehrstechnischen Probleme. Ausnahmen sind die Stadtteile Heven und Annen, in denen größere Anteile des Schwerverkehrs in Wohngebieten liegen.
Güterfernverkehr	Insbesondere für die Autobahnzubringer wird verschiedentlich von Bürgerinnen und Bürgern die Vermutung geäußert, dass Schwerlastverkehr Straßen im Wittener Stadtgebiet als Ausweichstrecke für die mautpflichtigen Fernstraßen benutzt. Derzeit liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.
Belieferung Einzelhandel	Der Wittener Einzelhandel wird im Wesentlichen im Rahmen der Logistik der jeweiligen Unternehmen beliefert. Ein gemeinsamer Versuch von Einzelhändlern, Stadtverwaltung und der damaligen Bahnspedition zeigte, dass für eine in anderen Städten durchaus erfolgreiche Stadtlogistik in Witten keine Nachfrage geweckt werden kann.

1.7 Stadtbaukultur: Standortfaktor städtebauliche Qualität

(1) Die Bedeutung von Stadtarchitektur im Leben der Menschen

Erscheinungsbild einer Stadt	<p>Die Entwicklung einer Stadt wird durch sehr viele Kräfte, Aktivitäten und Bedingungen beeinflusst: Wirtschaftskraft, Verkehrsanbindung, kulturelle Angebote, Bildungsangebote, Gesundheitsvorsorge, Sportstätten, Naherholungsgebiete, Stadtarchitektur und Anderes.</p> <p>In der Stadtentwicklungsplanung schickt sich die Stadt an, diese Entwicklungspotenziale politisch zu steuern, soweit das überhaupt möglich ist.</p> <p>Es reicht nicht aus, die Stadtentwicklung beispielsweise nur in der Förderung der wirtschaftlichen Kräfte einer Stadt zu entdecken. Die wirtschaftlichen Kräfte sind zwar ein wesentlicher Motor für die fortschreitende Entwicklung, aber eben nur einer.</p> <p>Ebenso wichtig ist es, die Stadtarchitektur zu fördern, neue Akzente des Städtebaus zu setzen und so das Erscheinungsbild einer Stadt positiv zu beeinflussen und das kollektive Gedächtnis der Bevölkerung zu stärken.</p>
Image und Attraktivität	<p>Aus psychologischen Untersuchungen wissen wir, dass historische städtebauliche Strukturen und markante öffentliche Baukörper bevorzugt imagebildend sind und die Attraktivität eines Ortes wesentlich mitbestimmen. Baudenkmäler und prägende Architekturen erlauben den Menschen, die unverwechselbare Gestalt ihrer Stadt zu erfahren.</p>
Baudenkmäler und wichtige Gebäude	<p>Das, womit sich eine Stadt unter ihrem Namen unverwechselbar im Bewusstsein der Bevölkerung einprägt, sind vorrangig ihre Baudenkmäler und ihre wichtigsten Gebäude.</p>
Kollektives Gedächtnis einer Gesellschaft	<p>Die wichtigsten Bauwerke einer Stadt tragen die Seele, ihr Wesen, die Idee ihrer Gründung. Jede Stadt hat wichtige Gebäude, die Symbol beladen sind, an die sich Erinnerungen, Ereignisse knüpfen. Sie sind Ausdruck der Geschichte der Stadt, durch die Gefühle ganzer Generationen durchtränkt. Durch diese Bauten erhält die Stadt einen spezifischen Charakter. Sie sind Teil des kollektiven Gedächtnisses der Gesellschaft als Summe der Erfahrungen und der Traditionen der vorangegangenen und der gegenwärtigen Generationen und prägen das Bewusstsein der Menschen.</p>
Ausdruck von Permanenz sowie städtebaulicher und städtischer Individualität	<p>Gebäude verfügen über eine Permanenz, wodurch die Bedingungen ihrer Entstehung bis in die Gegenwart und weiter in die Zukunft transportiert werden, auch dann, wenn sich die Nutzung der Gebäude mehrfach geändert hat. Permanenz im Sinne von Bleibendem ist mehr als Kontinuität. Die Permanenz der Substanz sichert die Ablesbarkeit der ursprünglichen Gründungsidee des Gebäudes an dem originalen Standort und betont die Ausschließlichkeit gegenüber anderen Objekten und Orten. Die Stadtarchitektur und in besonderer Weise die historisch bedeutsamen Objekte schaffen daher städtebauliche und städtische Individualität.</p>
Bauen in Beziehung zur Stadt und zu ihrer Geschichte	<p>Neue Bauvorhaben der jetzt lebenden und gestaltenden Generation vollziehen sich daher nicht im „freien“ Raum, sondern in der sedimentartig abgelagerten Geschichte unserer Stadt. Das Bauen heute muss sich daher in Beziehung setzen zu den vorhandenen Dingen, zur Stadt und ihrer Geschichte. Neue Gebäu-</p>

de müssen in das Vorgegebene so hineinkomponiert werden, dass sie die Individualität der Stadt unterstreichen, anstatt sie zu nivellieren.

(2) Charakteristik Wittens

Was macht die Gestalt und Individualität Wittens aus? Es sind im Wesentlichen drei Hauptelemente:

1. Die Lage in der Landschaft.

Ruhrtal

Das Ruhrtal mit der Ruhr markiert das nachhaltigste Gliederungselement der Landschaft in unserem Raum. Die Fahrt über die Ruhrbrücke lässt uns erleben, dass wir ganz unten im Tal sind. Wir finden allerdings kaum einen geeigneten Ort, um wirklich an das Ruhrwasser heran zu kommen.

Die Innenstadt selbst liegt auf einem leicht zur Ruhr abfallenden Höhenrücken, dessen oberer Kamm durch die Ardeystraße markiert wird. Der Siedlungskörper erreicht die Ruhr kaum. Die Ruhrauen blieben aus Gründen des Hochwasserschutzes bis auf wenige historische Siedlungsgrundstücke unbebaut. Siedlungen waren entweder Mühlengebäude, Fähr- und Schleusenhäuser und später Fabrikbetriebe, die auf die Wasserkraft angewiesen waren. Ein ähnliches Bild bietet sich in Bommern, in Herbede und in Heven.

Helenenberg

Der Helenenberg steht über der Innenstadt und begrenzt diese. Die Begrenzung lässt sich im Gegensatz zu Städten, die in der Ebene liegen, auch tatsächlich erleben, denn der Berg mit seinen Baumkronen ist von vielen innerstädtischen Straßen aus sichtbar.

Ruhrbergland und Ardeygebirge

Südlich der Ruhr erreicht das Ruhrbergland nicht mehr so große Höhen wie im Ardeygebirge. Gleichwohl finden wir in Witten eine bewegte Topografie mit einem Wechsel von Waldinseln, Siedlungsbereichen und Tälern.

Seitentäler der Ruhr

Die kleinen Seitentäler zur Ruhr prägen die Landschaft, allen voran das Borbachtal, das Muttental und das Hammertal.

Was kann als Genius Loci aus diesen Lagequalitäten abgeleitet werden?

Ruhrnähe durch Kemnader Stausee und Ruhrtal

Ja, Witten liegt wohl an der Ruhr, aber vielleicht eher in Ruhrnähe. Die Bevölkerung lebt eher auf den Hängen und Höhenzügen des Ruhrberglandes. Die engen dunklen und feuchten Seitentäler beherbergen keine Siedlungen, etwa Bauernhöfe. Deshalb beschreibt der Slogan: „Witten im Kranz der Hügel und Wälder“ traditionell das Lebensgefühl vieler Wittener. In der jüngeren Zeit ist insbesondere bei den jüngeren Generationen das Bewusstsein in den Vordergrund getreten, dass Witten eine „Stadt an der Ruhr“ ist (die Ruhr ist Kult!). Verstärkt wurde dieses "neue Bewusstsein" durch das Erlebnis des Kemnader Sees und die Benutzung des Ruhrtalradweges. Beide Lagequalitäten zusammen scheinen das landschaftliche Charakteristikum Wittens zu sein.

2. Die öffentlichen Platzräume und Straßen als Orte der öffentlichen Kommunikation und Aktivitäten.

Kommunikation und Aktivitäten	Image prägend in einer Stadt sind vorwiegend die bedeutendsten Plätze und Straßen der Stadt mit verdichteter Kommunikation und quasi öffentlichen Aktivitäten in den angrenzenden Gebäuden.
Einkauf, Behörden, Teilnahme am kulturellen und sozialen Leben	Öffentliche Aktivitäten sind das, was die Menschen außerhalb ihres privaten Bereiches tun und was viele andere gleichzeitig am gleichen Ort auch tun können, also z.B. einkaufen gehen, einen Pass beantragen, in der Bücherei Bücher ausleihen, ins Schwimmbad gehen, Leute auf der Straße treffen.
Wohnen und Arbeiten	Nicht zu den öffentlichen Aktivitäten zählen das Wohnen und das Arbeiten. Das Wohnen ist schlechthin privat. Der Arbeitsplatz ist in diesem Sinne ebenso als ein auf das Individuum bezogener, nicht öffentlicher Ort zu verstehen.
Straßen, Plätze, öffentliche Einrichtungen	Öffentliche Orte prägen dagegen das Bewusstsein der Menschen nachhaltig. Es sind dies die Straßen und Plätze, in deren angrenzenden Gebäuden sich Geschäfte des Einzelhandels aber auch öffentliche Einrichtungen befinden, das Rathaus, die Stadtbücherei, das Hallenbad. Auch die Kirchwege und Kirchplätze zählen zu den Orten öffentlicher Kommunikation.
Prägung von öffentlichen Räumen	Am nachhaltigsten prägen die Geschäftsstraßen das Image, weil hier die Häufigkeiten und Intensitäten der öffentlichen Aktivitäten am höchsten sind. Im Gedächtnis der Menschen verankert sich von diesen Straßen und Plätzen nachhaltig die Raumgestalt des Straßenraumes. Man merkt sich die Geschlossenheit des Raumes und den Charakter des Bodenbelages, weniger jedoch ob ihrer Vielfalt die Details der Fassaden. Die höchste Einprägsamkeit des Raumes haben in Witten Rathausplatz, Bahnhofstraße, Berliner Platz, Berliner Straße, Ruhrstraße, Kornmarkt, Johannisstraße, Hauptstraße, Ardeystraße.
Wichtige Straßenzüge	
Raum-Gestalt-Analyse	Das Raum-Bewusstsein wird methodisch durch die sog. Raum-Gestalt-Analyse erfasst. Die Raum-Gestalt-Analyse visualisiert die städtebaulichen Qualitäten eines Bereiches.
Strukturierung von Raumbeziehungen	Es gibt eine Fülle von Faktoren, die bei der Beschreibung und Strukturierung von städtebaulichen Raumbeziehungen wirksam sind. Zwei Elemente erhalten besondere Wichtigkeit: die Raum begrenzenden Merkmale und die Raum markierenden Merkmale.
Raumbegrenzung	Die den Raum begrenzenden Merkmale oder Raumkanten sind als die Seitenwände des Straßenraumes aufzufassen und als offen oder geschlossen zu beurteilen. Raum kann nur wahrgenommen werden, wenn seine Begrenzungen erkennbar sind. Diese müssen nicht sehr massig sein, aber doch so markant, dass der Betrachter die einzelnen Elemente gedanklich zu einer Raumbegrenzung zusammenfügen kann.
Raummarkierung	Die den Raum markierenden Merkmale meinen hervortretende Besonderheiten wie Gebäudeecken, Torsituationen und freistehende, markante Gebäude, Türme, Treppen. Sie akzentuieren einen Ort, inszenieren den Raum, geben städtebauliche Prägnanz.
Wiederaufbau der Innenstadt seit dem Zweiten Weltkrieg	Der Zweite Weltkrieg hat die alte Innenstadt Wittens zerstört. Der Wiederaufbau erfolgte unter der Prämisse, die Enge aufzulösen und Licht, Luft und Sonne und den reibungslosen Verkehr in die Stadt zu bringen. Trotz geweitetem Straßenquerschnitt leistete der Wiederaufbau doch sehr gut, den städtebaulichen Raum in der Bahnhofstraße, Ruhrstraße, Johannisstraße

	<p>und Heilenstraße zu fassen. Es gelang ihm allerdings nicht, die alte Platzfolge zwischen Rathausplatz und Kornmarkt wieder herzustellen und den Kornmarkt nach Osten einzufassen. Aus den alten Platzfolgen ist im Bereich des Kornmarktes eher ein weites Gehege geworden. Der Raum ufert in nordöstlicher Richtung aus.</p>
Celestianbau	<p>Der sog. Celestianbau erreicht es dagegen recht gut, städtebaulich die obere Bahnhofstraße, die Heilenstraße, den Rathausplatz auf seiner Südseite und die Johannisstraße nach Westen hin räumlich zu fassen. Städtebaulich-räumlich steht der Bau richtig. Ebenso gelungen begrenzt der Neubau des Schillergymnasiums den Raum an der Marktstraße und am Platz der Gedächtniskirche.</p>
Rathaus, Johanniskirche	<p>Die den Raum markierenden Gebäude bilden vor allem das Rathaus mit seinem Turm und dem breit ausladenden Portal sowie die Johanniskirche mit Turm und hoher Brüstungsmauer. Auch der Celestianbau wird sich als markanter Bau verstärkt zum positiven Merkzeichen im Stadtzentrum entwickeln. Weiterhin markieren der Sackträgerbrunnen in der Heilenstraße und der Röhrenbrunnen am Berliner Platz den zentralen städtebaulichen Raum Wittens.</p>
Raumqualität: Aufenthalt in der Innenstadt	<p>Alle diese Raumqualitäten geben den Rahmen für das Bewusstsein der Bevölkerung, im Zentrum ihrer Stadt zu sein, wo sich die öffentlichen und sozialen Aktivitäten konzentrieren und frei entfalten können.</p>
	<p>3. Die symbolträchtigen Bauten einer Stadt, an denen sich das Kollektivgedächtnis der Bevölkerung durch die Jahre und Jahrzehnte fixiert hat. Dies sind vorrangig die öffentlichen Bauten und die Baudenkmäler.</p>
Gebäude mit Symbolkraft	<p>Was macht die Individualität Wittens weiterhin aus? Es sind die symbolträchtigen Bauten der Stadt.</p>
Öffentliche Bauten und Baudenkmäler	<p>An ihnen hat sich das Kollektivgedächtnis der Bevölkerung fixiert. Es sind vornehmlich die öffentlichen Bauten und die Baudenkmäler.</p> <p>Städte entwickelten sich meist um monumentale Bauten herum, oftmals im Schatten einer Burg. Auch die Verbindung zwischen dem landschaftlich bevorzugten Standort, etwa einem Flussübergang, war bei den meisten Städten ausschlaggebend für ihre spätere Struktur. In Witten zeigt sich dieses Phänomen im Gebäude der Johanniskirche, um das herum die Verdichtung stattfand, aber auch in der Kombination von Ruhrübergang und Haus Witten oder von Ruhrübergang und Haus Herbede, letzteres auf den Stadtteil Herbede bezogen.</p>
Wichtige Baudenkmäler Wittens	<p>In Wittens wichtigsten Baudenkmälern zeigen sich die stadtbaukulturellen Besonderheiten der Stadt am nachhaltigsten:</p>
	<p>Burgen</p>
Burgen, Schlösser und Adelshäuser	<p>In ihnen manifestiert sich die Feudalgeschichte. Haus Witten, Ruine Hardenstein und Haus Herbede sind als öffentlich zugängliche Bauten Kristallisationspunkte des öffentlichen Bewusstseins und allgemein bekannt mit hohem Identifikationswert. Schloss Steinhausen hat dagegen ein noch nicht ausgeschöpftes Potenzial und Haus Crengeldanz ist kaum im öffentlichen Bewusstsein verankert.</p>

Kirchen	<p>Kirchen</p> <p>Kirchen sind Hauptvertreter unserer Kulturgeschichte. Johanniskirche und Marienkirche haben aufgrund ihrer Türme und ihrer städtebaulich prägnanten Lage im Stadtzentrum eine hohe Symbolkraft für Witten. Die Kirchen in den Stadtteilen Rüdinghausen, Annen, Stockum, Bommern, Heven und Herbede haben eine ähnliche, aber nur stadtteilbezogene hohe Wertigkeit.</p>
Öffentliche Gebäude	<p>Öffentliche Gebäude</p> <p>In ihnen materialisiert sich die politische Geschichte. Das Rathaus mit seinem Turm erzeugt höchste Einprägsamkeit im Bewusstsein der Bevölkerung. Bergdenkmal, Helenenturm und Parkhaus Hohenstein sind ähnlich markant. Märkisches Museum und Stadtbücherei haben deutlich geringere Wirksamkeit. Das Stadtwerkehaus, das städtebaulich den Kreuzungspunkt Westfalenstraße/Dortmunder Straße markiert, und der Saalbau und die Universität sind neue öffentliche Gebäude und noch nicht als Denkmäler eingestuft, aber mit hohem Imagepotenzial ausgestattet. Die alten Rathäuser Annen und Herbede bieten Anknüpfungspunkte für diese Stadtteile. Kleindenkmäler wie Brunnen und Ehrenmale sind dokumentarisch wichtig. Eine besondere Bedeutung genießt der Sackträgerbrunnen.</p>
Denkmäler aus dem Bergbau, der Industrie- und des Verkehrs	<p>Bergbau-, Industrie- und Verkehrsbauten</p> <p>Technikgeschichte galt in früheren Zeiten noch nicht als Kulturgeschichte, die sich in Denkmälern manifestieren könnte. Das ist heute anders. Zeche Nachtigall, Zeche Theresia, Muttental haben hohe Identifikationskraft. Im Muttental finden wir sowohl Bau- als auch Bodendenkmäler. Die Firmenarchive Lohmann (Mühle Ruhrtal) und Hebezeuge Neuhaus (Heven) ergänzen die industriege-schichtlichen Anschauungsobjekte. Der Ruhrviadukt ist besonders einprägsam. Das Gussstahlwerk Annen, die Kornbrennerei Sonnenschein sowie der Hauptbahnhof verfügen über ein bisher nicht ausgeschöpftes Potenzial. Kleinere Objekte wie Zeche Egbert, Wetterschornstein Buchholz, Ruhrsleuse Heven, Ruhrkraftwerk Hohenstein, Ölmühle Ruhrstraße u.a. ergänzen das industrie-geschichtliche Bild der Stadt. Allgemeine Gewerbebauten haben dagegen kaum prägenden Einfluss auf das Gedächtnis der Bevölkerung, es sei denn, sie dominieren aufgrund ihrer Größe. Letzteres gilt sicher für das Edelstahlwerk Au-estraße.</p>
Fachwerkhäuser vermitteln die Dorfgeschichte Wittens	<p>Fachwerkhäuser</p> <p>Während die Fachwerkhäuser vor dem 20. Jahrhundert die häufigsten Wohnge-bäude waren, finden wir von ihnen heute nur noch sehr wenige in Witten. Dadurch sind sie zu einer Rarität geworden, die als Besonderheit wahrgenom-men wird und sich dadurch nachhaltig im Gedächtnis einprägt. In ihnen überlie-fert sich die alte Dorfgeschichte Wittens. Die Gebäude Johannisstraße17, Hinter der ev. Kirche 1 und Oberstraße 12 sind die drei einzig erhaltenen Fachwerk-häuser des alten Dorfkerns von Witten und haben als Raritäten Dokumentati-onswert.</p> <p>Fachwerkhäuser in Herbede und Bommern zeigen stadtteilbezogen die alte Dorfgeschichte auf.</p>

Wohngebäude, Siedlungen

Wohngebäude und Siedlungen als Kennzeichen des historischen Wandels

Wenngleich Wohngebäude und Wohnsiedlungen über geringere Wirksamkeit für die Imagebildung einer Stadt verfügen, so sind sie doch sehr aussagekräftig hinsichtlich der Sozialgeschichte. Geschosswohnungsbau findet sich vor allem im Stadterweiterungsgebiet des sog. Hohenzollernviertels mit markanten Fassadenlösungen aus Historismus und Jugendstil. Die Nachkriegsarchitektur der 50er Jahre ist eher bescheiden geblieben. Wohn- und Geschäftshäuser der 50er Jahre prägen vor allem den Stadtkern von Rathausplatz, Bahnhofstraße, Berliner Straße, Ruhrstraße, Johannisstraße, Hauptstraße. Da sie die Straßen und Plätze von hoher Kommunikationsdichte umstehen, verankern sie sich im Gedächtnis, vor allem hinsichtlich der Geschlossenheit des Straßenraumes. Ehemalige Fabrikantenvillen an Ruhrstraße und Ruhrtal repräsentieren sowohl die Sozialgeschichte als auch die Technikgeschichte. Die Siedlungen Kronenstraße, Hüttenstraße, Schottstraße und Siedlung Witten-Ost sind die einzigen denkmalgeschützten Siedlungen in Witten.

(3) Grundsätze für den künftigen Handlungsrahmen im Stadtentwicklungsprozess

Wesentliche Charakteristika Wittens

Entsprechend des im Stadtentwicklungsprozess formulierten räumlichen Leitbildes „Unser Witten 2020 - Eine starke Mitte und die Vielfalt lebenswerter Stadtteile“ kann Witten auf individuelle Stärken einer Mittelstadt aufbauen. Es sind dies unter Anderem die Überschaubarkeit der Stadt, die landschaftlich attraktive Lage, das Potenzial zum Tourismus, das bürgerschaftliche Engagement und die polyzentrische Struktur mit der Innenstadt als Identifikationsträger für die Gesamtstadt, aber auch den Stadtteilzentren mit ihrem lebendigen Eigencharakter.

Profilstärkung

Dieses Profil zu stärken ist Aufgabe des vielfältig aufgeschlüsselten Stadtentwicklungskonzeptes. Die Förderung der städtebaulichen Qualität trägt wesentlich dazu bei, dieses Profil noch prägnanter herauszuarbeiten und für die Bürger erlebbar zu machen.

Städtebauliche Qualität

Die Imageprofilierung durch städtebauliche Qualität ist eine wichtige Grundlage für das Stadtmarketing, denn die Attraktivität einer Stadt trägt auch zum Image der in ihr ansässigen Firmen bei und erleichtert es diesen, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und an sich zu binden. Städtebauliche Qualität einer Stadt zählt zu den weichen Standortfaktoren, die ihren Einfluss fast ausschließlich über subjektive Einschätzungen erhalten, aber gleichwohl sehr wirkungsvoll sind. Gerade für Unternehmen mit Auslandskontakten ist eine attraktive historisch-kulturelle Qualität „ihrer“ Stadt eine gute Visitenkarte, wie auch Beispiele Wittener Firmen mit der Präsentation ihrer historischen Wurzeln in Firmenarchiven und kleinen Museen belegen (Fa. Friedr. Lohmann GmbH, Fa. Neuhaus J. D. GmbH). Auch die Leipzig-Charta der für die Stadtentwicklung zuständigen europäischen Ministerinnen und Minister betont die Schaffung qualitätvoller städtebaulicher und architektonischer Strukturen sowie öffentlicher Räume zur nachhaltigen Entwicklung der europäischen Stadt. Seit 2004 ist auch im Baugesetzbuch der Bundesrepublik Deutschland die Baukultur als neuer zu berücksichtigender Belang bei der Aufstellung von Bauleitplänen verankert mit dem Ziel, ein hohes Qualitätsniveau stadtgestalterischer Prozesse zu gewährleisten. Daran anknüpfend unterstützt auch die Landesinitiative StadtBauKultur des Landes NRW das Entstehen einer ästhetischen und zugleich ökonomisch effizienten

	und ökologisch verträglichen städtischen Umwelt.
Individualität der Stadt fördert Grundsätze für die Stadtentwicklung	Daher ergeben sich aus der städtebaulich-räumlichen Individualität der Stadt Grundsätze für den künftigen Handlungsrahmen und Empfehlungen für Projekte im Stadtentwicklungsprozess:
	Erhaltung und Pflege der Baudenkmäler
Entwicklung der Baudenkmäler	– Das Rathaus ist die Visitenkarte der Stadt. Die Fassaden müssen in einen guten Zustand gebracht werden.
Hauptbahnhof	– Auch der Hauptbahnhof als Entree in die Stadt bedarf dringend der Restaurierung. Handlungsträger ist die Deutsche Bahn.
Helenenturm	– Der Bereich des Helenenberges mit dem Helenenturm hat ein noch unausgeschöpftes Entwicklungspotenzial für Freizeit- und Erholungsnutzungen auf privater Initiative.
Hohenstein	– Das Parkhaus Hohenstein bedarf einer neuen Nutzung. Wenn dabei auch ein begrenzter öffentlicher Zugang (z.B. zu einer Gastronomie) beibehalten werden könnte, wäre dies für die Attraktivität des Hohensteins förderlich. Zur Entwicklung des Hohensteins trifft auch der Masterplan Freiraum Aussagen.
Haus Witten	– Der Bereich zwischen Haus Witten und der Ruhrbrücke mit der alten Ölmühle Ruhrstraße 96 sollte im Rahmen des Ruhrtal-Programmes „Stadt an die Ruhr“ neu gestaltet werden, um die Stadt besser an die Ruhr anzubinden und das Stadt-Entree aufzuwerten. Öffentliche und private Investitionen sollten hier zusammenwirken. Hierzu trifft auch der Masterplan Freiraum Aussagen.
Schloss Steinhausen	– Schloss Steinhausen ließe sich unter privater Initiative noch wirkungsvoller zum Anziehungspunkt ausbauen.
Muttental	– Das Muttental sollte durch Ausbau der Wege in seinem Erscheinungsbild aufgewertet und besser an den öffentlichen Nahverkehr angebunden werden. Hierauf verweist auch der Masterplan Freiraum.
Rathaus Herbede	– Das alte Rathaus Herbede bedarf einer neuen Nutzung, die mit dem Denkmal verträglich ist. Private Investoren müssen gefunden werden.
Gussstahlwerk Annen	– Das Gussstahlwerk Annen muss dringend saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden, wobei nur private Investitionen infrage kommen. Auf die Mitwirkungsbereitschaft des/der Eigentümer ist hinzuwirken.

Erhaltung und Weiterentwicklung charakteristischer städtebaulicher Räume

Erhaltung charakteristischer Räume	Der Wiederaufbau der 50er Jahre im Stadtkern ist charakteristisch für Witten und bildet zugleich den räumlichen Rahmen der öffentlichen Kommunikation im Geschäftszentrum. Umso wichtiger ist es, das geschlossene Ensemble zu sichern, das am Markt, Bahnhofstraße und Ruhrstraße erhalten ist. Satzungsmaßiger Schutz der Fassadengestalt dieses Bereiches ist geboten. Es ist darauf hinzuwirken, dass die Geschäftsleute den Gestaltwert ihrer Gebäude erkennen und pflegen. Gute Erfahrungen werden in anderen Städten auch mit Gestaltungshandbüchern gemacht, die Hinweise zur Gestaltung geben.
------------------------------------	---

Förderung einer prägnanten Stadtarchitektur	Errichtung wichtiger Neubauten an markanten Standorten im Straßennetz
	<p>Wichtige Neubauten müssen einen einprägsamen Standort zum öffentlichen Raum haben. An Knotenpunkten der Kommunikation können sie von der Bevölkerung eher erlebt und ins Bewusstsein integriert werden. So sollten weitere Bauten des Uni-Campus am Kreisverkehr der Pferdebachstraße angesiedelt werden. Hierzu wird der vorgesehene Masterplan Universität Standortaussagen treffen müssen.</p> <p>Platz der Gedächtniskirche und Kornmarkt als Schlüsselgrundstücke sind mit hohem Anspruch an Architektur und Nutzungen zu verknüpfen. Dies wird Gegenstand des vorgesehenen Masterplanes Innenstadt als integriertes Handlungskonzept sein.</p>
Schließung städtebaulicher Lücken	Beseitigung städtebaulicher Lücken
	<p>Städtebauliche Missstände wirken übermächtig negativ auf das städtische Image, wenn öffentlichen Straßen- und Platzräume in ihrem Erscheinungsbild geschädigt sind. Daher müssen Brachen, die eine negative Symbolkraft im Bewusstsein der Bevölkerung erzeugen, beseitigt werden. Insbesondere die Städtebauliche Lücke Johannisviertel sollte geschlossen werden, wobei vorrangig private Investitionen erforderlich sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Karl-Marx-Platz bedarf der Umgestaltung. – Der Bereich Sprockhöveler Straße/Wannen als Stadt-Entree sollte aufgewertet werden. – Im Stadtteil Herbede ist der Bereich Rathaus Herbede umzugestalten. Die städtebaulichen Lücken im Herbeder Zentrum sollten geschlossen werden. Handlungsträger sind hierbei vorrangig private Investoren.
Gestaltungsbeirat bzw. Arbeitskreis	Bildung eines Gestaltungsbeirates Stadtbaukultur
	<p>Da eine Stadt ständigem Wandel unterliegt, ist auch ihr Erscheinungsbild niemals fertig gestellt, sondern ändert sich kontinuierlich. An diesem Prozess sind viele Akteure beteiligt, die ganz unterschiedliche Lösungen anstreben. Um die städtebaulichen und ästhetischen Auswirkungen von Bauvorhaben auf das Stadtbild und den öffentlichen Raum zu beurteilen, bedarf es fundierter Sachkenntnisse und Behutsamkeit, gepaart mit hohem Verantwortungsbewusstsein. Dies lässt sich wirkungsvoll durch einen Gestaltungsbeirat erreichen, der die politischen Gremien, die Architekten und die Bauherren berät und bei der Entscheidungsfindung unterstützt. Die Stadt Witten schlägt daher vor, einen Gestaltungsbeirat einzurichten und auf diese Weise einen Beitrag zur Entwicklung der Stadtbaukultur zu leisten.</p>
Flankierende Maßnahmen	Weitere Maßnahmen und Instrumente
	<p>Es empfiehlt sich, an wichtigen städtebaulichen Punkten Qualität sichernde Instrumente einzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gestaltungsberatung im Bauantragsverfahren anbieten. – Gestaltungshandbücher für Bebauungspläne und Siedlungen entwickeln. Ein Gestaltungshandbuch ist beispielsweise für den Bebauungsplan Nr. 218 Erlenbruch in Vorbereitung.

- Gestaltungssatzungen in Bebauungspläne aufnehmen oder gesondert aufstellen. Die Gestaltungssatzung „Meesmannstraße“ in Herbede aus dem Jahr 1979 hat beispielsweise zur Pflege des Herbeder Ortsbildes beigetragen.
- Empfehlungen für Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe aussprechen über Größe und Anordnung von Werbeanlagen, Markisen, Abgrenzungen von Außenanlagen. Eine entsprechende Abstimmung wäre z.B. für den Rathausplatz wünschenswert.
- Bauträger-/Investorenwettbewerbe oder Fassadenwettbewerbe einfordern bei wichtigen Bauprojekten. Positive Beispiele in Witten sind Wettbewerbe zum Bau des Schillergymnasiums, der Helene-Lohmann-Realschule, der Sonnenscheinschule, des sog. Celestiangebäudes, des Stadtwerkehauses und der Stadtgalerie.

(4) Resümee

Die Stadtbaukultur soll dazu beitragen, ein eigenständiges Profil und unverwechselbare Identität der Stadt zu bewahren und weiter zu entwickeln, damit sich die Menschen hier zuhause fühlen können. Im Stadtgebiet gibt es eine Vielzahl von Beispielen guter Baukultur, wie das markante Rathaus, die Universität, die Gebäude des Forschungs- und Entwicklungszentrums, das Stadtwerkehaus, die o.g. Schulen, die restaurierten Zechen Nachtigall und Theresia, Haus Herbede und die Geschäftsbauten um den Platz an der Schmiede in Herbede. Auch im Wohnungsbau gibt es Alt- und Neubauten mit ansprechendem Erscheinungsbild wie die Siedlung Witten-Ost oder die Häuser an der Schückingstraße.

Beispiel Haus Witten

Das beste Beispiel für erfolgreiche Stadtbaukultur in Witten bildet Haus Witten.

In Haus Witten verbinden sich Geschichte und Gegenwart, Denkmalschutz und Moderne, Städtebau und Kulturpolitik. Seit 1992 ist aus der Kriegsrueine der Burg eine kulturelle Begegnungsstätte geworden. Die Kontinuität des Ortes und der Burg zeigt sich in der Abfolge früherer Nutzungen vom Gerichtsherrensitz über Mietwohnungen und ein Stahlwerk bis zum Trümmergrundstück und schließlich jetzt die kulturelle Begegnungsstätte. Jedoch geblieben ist die Permanenz der alten Bausubstanz, so viel eben davon noch da ist. Sie gibt Kunde von dem alten spätmittelalterlichen und barocken Herrschaftssitz, unabhängig von der jeweiligen Nachfolgenutzung. Die Ergänzung der Ruine mit modernen Bauteilen zählt zu den architektonischen Höhepunkten der Stadt. Durch die Verklammerung von Alt und Neu, von Geschichte und zukunftsorientierter Lebensdynamik, von Pflege des Überkommenen und Schaffung neuer städtebaulicher Akzente wird eine Stadt erst interessant, erhält ihre Identität und ihre Individualität und wird für die Bürger lebens- und liebenswert.

1.8 Tourismus

Standortvorteile	<p>Die geografische Lage Wittens am Südost-Rand des Ruhrgebietes bringt touristische Standortvorteile mit sich, wie sie in der Region sonst kaum zu finden sind. Das Ardeygebirge im Osten und die kleingliedrige Hügellandschaft des Ruhrberglandes im Süden und Westen der Stadt punkten mit naturnahen Erlebnisräumen, die an das Landschaftsbild des Sauer- und Siegerlandes erinnern. Sie werden ergänzt durch die romantische Flusslandschaft des Ruhrtals mit seinen angrenzenden Höhen und grandiosen Ausblicken, wo sich Wasser, Natur und Kultur als Erlebniselemente miteinander verbinden.</p> <p>Die Lage Wittens am Südost-Rand des Ruhrgebietes bietet jedoch noch einen weiteren Vorteil: Witten war wirtschaftsgeografisch immer Teil des Ruhrgebietes und kann daher mit Attraktionen aufwarten, für die im Rahmen des regionalen Strukturwandels das Konzept und der Begriff der Industriekultur entwickelt wurde.</p>
Bergbaugeschichte	<p>Bereits Anfang der 1970er Jahre entfaltete sich in Witten bürgerschaftliches Engagement, das auf die Erhaltung der bergbaugeschichtlichen Relikte zielte und damit Industriekultur praktizierte, ohne dass es diese Wortschöpfung bereits gab. Dank dieser Bemühungen finden sich heute mit Zeche Nachtigall, Zeche Theresia und den Objekten im Muttental auf engem Raum zahlreiche Zeugnisse des Kohlebergbaus, die „Ankerpunkt“ der Route der Industriekultur sind und sowohl in dieser Ballung als auch wegen ihrer landschaftlich reizvollen Lage ihresgleichen suchen. Ein Gegensatz von Landschaftserlebnis und Industriekultur existiert in Witten nicht!</p>
Touristische Nutzung von naturräumlichen und historischen Gegebenheiten	<p>Diese naturräumlichen und historischen Gegebenheiten sind im Wesentlichen infrastrukturell für eine touristische Nutzung erschlossen. Ein ausgedehntes (Rund-) Wanderwegenetz durchzieht bereits die wichtigsten Gebiete: den Naturraum Hohenstein mit seinen vielfältigen Einrichtungen ebenso wie das bergbaugeschichtliche Wandergebiet Muttental oder die Freizeitlandschaft rund um den Kernader See. Über die Wanderwege hinaus bilden die Ausflugsboote auf Ruhr und Kernader See zusammen mit den nostalgischen Eisenbahnen der RuhrtalBahn eine auf touristische Erwartungen ausgerichtete verkehrliche Vernetzung, wie sie besser nicht sein könnte. Mit dem Ruhrtalradweg und der Ruhrtalfähre wurde 2006 eine bislang existierende Lücke in der Infrastruktur für Radler und Wanderer auf außerordentlich attraktive Weise geschlossen.</p>
Ruhrtal	<p>Über die genannten Highlights hinaus finden sich in Witten weitere Objekte für eine touristische Nutzung: Herrenhäuser, eine Burganlage und Turmbauten sind - jeweils für sich - Gegenstand des touristischen Interesses. Allerdings fehlt ihnen die Attraktivität, wie sie sich durch eine Einbettung in ein Ensemble ergibt („Altstadtflair“). Für eine touristische Vermarktung in nennenswertem Umfang ist die Zusammenfassung in thematischen Klammern bei Stadtrundgängen oder -rundfahrten erforderlich.</p>

Derzeitige touristische Nutzungen	
Gutes regionales Wegenetz	Die landschaftliche Attraktivität, die industriekulturellen Sehenswürdigkeiten und das gute Wegenetz machen Witten bereits seit Jahren zum beliebten Ziel für Erholungssuchende und Freizeitaktivisten aus der gesamten Region. Hier finden sie, was das Ruhrgebiet nirgendwo sonst in dieser geballten Form zu bieten hat.
Naherholung	<p>Der Schwerpunkt der Wittener liegt dabei auf Naherholung in eigener Regie. Ausflüge und Spaziergänge in die klassischen Naherholungsgebiete Hohenstein, Herrenholz, Muttental, Bommerholz und zum Kernader See sind beliebt. Erst dann kommt die Nutzung von Angeboten der örtlichen Akteure, die gegen Entgelt Leistungen unterschiedlichster Art anbieten: Schiffsfahrten, Stadtrundfahrten und -gänge, Radtouren, bergbaugeschichtliche Programme, Museumsbesuche, Wassersport, Ballsport, Golf.</p> <p>Bei den auswärtigen Besuchern ist der Anteil derjenigen größer, die die Leistungen der örtlichen Akteure nutzen. Zeche Nachtigall verzeichnet jährlich über 30 Tsd. Besucher. Mit bis zu 10 Tsd. zahlenden Gästen pro Jahr hat die Stadtmarketing GmbH (zuvor der Verkehrsverein Witten) eine gute Resonanz auf ihre touristischen Programmangebote. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Tagestourismus.</p>
Ruhrtalradweg	Einen besonderen Stellenwert hat der 2006 fertig gestellte Ruhrtalradweg. Er ist sehr gut angenommen worden und führt jährlich laut offizieller Statistik zehntausende Radfahrer 9 Kilometer durch das touristisch attraktivste Gebiet Wittens.

Entwicklungsperspektiven

Entwicklungsbedarf gibt es bei der Infrastruktur der einzelnen touristisch relevanten Räume.

Das Ruhrtal	<p>Mit dem Ruhrtalradweg und der Ruhralfähre wurden bereits entscheidende Verbindungen zwischen den Attraktionen im Ruhrtal geschaffen, die eine Anbindung der Innenstadt jedoch nicht berücksichtigen. Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, ist eine verkehrlich attraktive Anbindung unerlässlich, wenn die City vom Besucherstrom im Ruhrtal profitieren will.</p> <p>Die große Attraktivität des Muttentals mit seinen Sehenswürdigkeiten erzeugt bislang motorisierten Zielverkehr in einem Ausmaß, der aufgrund der räumlichen Situation dort selbst nicht bewältigt werden kann und der nicht zuletzt auch die Aufenthaltsqualität der Besucher schmälert. Hier müssen die Planungen für einen Parkplatz am Ruhrdeich in fußläufiger Entfernung zur Zeche Nachtigall Abhilfe schaffen.</p>
Rheinischer Esel und Kernader See	Eine Verlängerung des Rheinischen Esels als Radweg bis Langendreer und weiter bis zum Kernader See sowie eine radtaugliche Anbindung der Innenstadt einerseits an den Rheinischen Esel, andererseits an den Ruhrtalradweg, würde nicht nur für Wittener eine entscheidende Verbesserung bringen. Als Rundkurs (Kernader See - Langendreer - Witten - Ruhrtalradweg - Kernader See) wäre diese Strecke eine interessante Variante für tausende Freizeitradler, die bislang auf den Rundweg um den Kernader See beschränkt sind.
Naherholungsgebiet Hohenstein	Das Naherholungsgebiet Hohenstein bedarf der infrastrukturellen Verbesserung in mehrfacher Hinsicht. Wünschenswert wäre eine bessere Anbindung mittels ÖPNV ebenso wie die Bereitstellung einer seit Jahren fehlenden Ausflugs-gastronomie. Die vorhandenen Non-Profit Einrichtungen wie Themenwege, Lehrbie-

nenstand und Freiluftspiele sind konzeptionell gut, in Teilen aber nicht mehr/nur eingeschränkt nutzbar. Sie müssen mit dem Ziel überarbeitet werden, ein zeitgemäßes und ansprechendes Angebot zu präsentieren.

Tagestourismus

Strukturell ist der Tourismus in Witten hauptsächlich Tagestourismus. Zur Verlängerung der Aufenthaltsdauer auswärtiger Gäste und der damit verbundenen Umsatzsteigerungen sind geeignete Programmangebote zu entwickeln, die sich auch der Attraktionen in der Region bedienen. Im Hinblick auf die landschaftlichen Vorzüge wurde dies bereits mit einem Wander-Special realisiert (7 Tage Wandern ohne Gepäck durch den EN-Kreis). Weitere Touren müssen die industriekulturellen Destinationen des Ruhrgebietes sowie die Burgen- und Schlösserlandschaft der Region zum Gegenstand haben. Hier gilt es, sich rechtzeitig vor 2010 gut zu positionieren, um den Marketingvorteil der „Kulturhauptstadt Europas“ zu nutzen.

Kooperationen mit regional tätigen Akteuren

Die touristische Infrastruktur, insbesondere die Potenziale des Ruhrtals, sind in Kooperation mit den regional tätigen Akteuren wie Ruhrtalinitiative, EN-Agentur, Ruhrgebiet Tourismus GmbH und Regionalverband Ruhr u.a. zu entwickeln. Eine besondere Bedeutung kommt dabei einer Erschließung der Ruhr und ihrer Ufer für touristische Nutzungen zu, die aus wasserschutzrechtlichen Gründen in Witten z.Z. stark eingeschränkt sind. Ebenso wäre die Realisierung eines Radfahrer-Hotels in Herbede von herausragendem Wert. Mit seiner Existenz ließen die Nutzer des Ruhrtalradweges nicht nur verstärkt die Umsätze für Übernachtungen in Witten. Es böte auch Chancen, zusätzliche Zielgruppen für touristische Programmangebote Wittens zu erschließen.

Nationaler Geotop

Die geologischen Besonderheiten Wittens haben auf regionaler wie nationaler Ebene einen herausragenden Stellenwert. Mit der Auszeichnung als Nationaler Geotop und der Integration des Steinbruchs Rauen und des Muttentals in den Geopark Ruhrgebiet sind diese Objekte unter Dachmarken subsumiert, die eine optimale touristische Vermarktung nicht nur für das Fachpublikum ermöglichen. Nach Ende der Sanierungsarbeiten im Steinbruch Rauen soll dieser - unter Berücksichtigung von Aspekten des Natur- und Artenschutzes - in einen geologischen Rundwanderweg einbezogen werden, der die touristische Infrastruktur Wittens ergänzen wird.

1.9 Sport: Die sport- und bewegungsfreudige Stadt

(1) Ausgangssituation

Ausgangspunkt für die weiteren Ausführungen ist u. a. das derzeitige Sportstätten- und Vereinsangebot in Witten.

Sportstätten und weitere Sport- und Bewegungsmöglichkeiten im Freien

Die Stadt verfügt über neun Sporthallen, 24 kleinere Turnhallen, 4 Gymnastikhallen sowie 19 über das Stadtgebiet verteilte Sportplätze. Zusätzlich gibt es acht Schwimmhallen, darunter vier Lehrschwimmbecken, das Freizeitbad Heveney und das Freibad in Annen.

Unter den 19 Sportplätzen befinden sich zwölf Asche-, zwei Kunstrasen- und fünf Rasenplätze, wobei allein im Stadtteil Witten-Mitte rd. 35% aller städtischen Sporteinrichtungen zu finden sind.

Von hoher Bedeutung für die Bereiche Sport und Bewegung in Witten sind aber auch die hohen freiräumlichen Qualitäten Wittens. Gut erreichbar von den allermeisten Wohnstandorten erfreuen sich u. a. der Kernader See, das Ruhrtal, das Muttental und der Hohenstein immer stärkerer Beliebtheit. Darüber hinaus befinden sich im Wittener Stadtgebiet vergleichsweise umfangreiche Wald-, Wiesen- und Felderbestände, die neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung einen großen Wert für die Wünsche der Bevölkerung nach sportlicher Betätigung haben.

Auch in der Innenstadt sind einige wichtige Freiräume vorhanden, darunter größere Parks und Grünanlagen wie der Stadtpark, der Lutherpark und der Schwesterngarten. Diese öffentlichen Parkanlagen sind allgemein nutzbare Freiräume in Wohnungsnähe und sind daher sehr gut für nicht vereinsgebundene, wohnumfeldbezogene Sport- und Bewegungsaktivitäten geeignet.

Im Bereich der kommerziellen Sportanbieter weist Witten ein großes Angebot auf, welches von Sport- und Fitnessstudios über Reit- und Tanzvereine reicht.

Vereine

Etwa ein Drittel der Wittener ist Mitglied eines der derzeit ca. 140 Wittener Sportvereine (rd. 31.000 Mitglieder). Interessant ist die auch aktuell noch deutlich positive Entwicklung der Zahl der Vereinsmitgliedschaften im Jugendbereich, eine Entwicklung, die möglicherweise mit einem für diese Altersgruppe attraktiven, bezahlbaren Sportangebot der Vereine zu erklären ist. Aber auch in den anderen Altersgruppen sind die Mitgliedszahlen in den vergangenen Jahren relativ konstant geblieben. Der Anteil der Bürgerinnen und Bürger, die in Sportvereinen tätig sind, ist innerhalb der letzten 13 Jahre sogar leicht gestiegen.

Alle Vereine zusammen halten ein vielfältiges Angebot an Sportmöglichkeiten für jede Altersgruppe bereit. Zunehmend stehen Angebote der allgemeinen Fitness, Sport für Ältere, Trendsportarten, Rehabilitationssport, spezielle Angebote für Kinder und Jugendliche sowie Sportmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen auf dem Programm der Vereine.

Die im Anschluss an dieses Kapitel enthaltene schematische Darstellung der Wittener Sporträume vermittelt einen groben Überblick über die bestehenden Möglichkeiten zur Ausübung von Sport und Bewegung in Witten.

(2) Rahmenbedingungen: Auswirkungen des demografischen und gesellschaftlichen Wandels sowie der finanziellen Situation Wittens

Rahmenbedingungen:
Demografischer Wandel

Die Sportlandschaft sieht sich heute vielfältigen demografischen und gesellschaftlichen Wandlungsprozessen ausgesetzt. Ausdruck dafür sind u.a.

- Ein permanenter Wertewandel in der Gesellschaft (vom „Idealisten“ zum „Individualisten“ und vom „Leisten im Sport“ zum „Konsumieren von Sport- und Freizeitangeboten“),
- eine gestiegene Erwartungshaltung der Bevölkerung,
- ein ausgeprägtes Kosten-Nutzen-Denken,
- eine ständig steigende Vielfalt von Sportangeboten (gerade auch außerhalb von Sportvereinen),
- die Zunahme vereinsunabhängigen, freien Sports und der Bewegung im Wohnumfeld (Wälder, Seen, Straßen, usw.)
- aber auch ein zunehmender Bewegungsmangel gerade jüngerer Menschen, was sich insbesondere auch in einer Zunahme übergewichtiger Kinder und Jugendlicher mit allen Folgen für die gesundheitliche Entwicklung ausdrückt.

Zielgruppen

Demografische Faktoren wie die Alterung und Abnahme der Bevölkerung und die steigende Zahl von Migrantinnen und Migranten fordern eine Ausrichtung des Sports auf sich ständig wandelnde Zielgruppen.

Daneben werden aber auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für Sportanbieter immer komplexer, höhere Kosten (z.B. für Energie, Steuern) bei rückläufiger Entwicklung der öffentlichen Sportförderung (Zuschüsse, gebührenfreie Bereitstellung von Sportanlagen) und z.T. geringere Bereitschaft zu ehrenamtlicher Mitarbeit erschweren die Rahmenbedingungen für die Sportanbieter zusätzlich.

Im Folgenden sind Anknüpfungspunkte kommunaler Unterstützungsleistungen für die Bereiche Sport und Bewegung unter der bestehenden Restriktion knapper öffentlicher Kassen benannt.

Sportpolitische Aufgabe der Kommune

Die Kommune sieht ihre unterstützende, sportpolitische Aufgabe und Möglichkeit insbesondere in der Sicherstellung geeigneter Rahmenbedingungen und der Unterstützung von Kommunikationsnetzwerken in sportpolitischen Fragen („Stadtentwicklung im Dialog“).

Trägerschaft Dritter, Organisationen und Vereine

Investive, kostenintensive Projekte und Maßnahmen können künftig nur noch unter starker finanzieller Beteiligung bzw. vollständiger Trägerschaft Dritter (u.a. Organisationen, Vereine, Private) realisiert werden.

(3) Perspektiven, Entwicklungsziele, Handlungsansätze und Empfehlungen

• Sportmöglichkeiten

Die dargestellten Sportmöglichkeiten stellen sich in der Lebenswirklichkeit zunehmend vermischer dar als dies die nachfolgende Darstellung vermuten lässt. So ist es bereits jetzt gelebte Realität, dass bspw. kommerzielle Sport- und Bewegungsanbieter und Sportvereine in enger Kooperation das Schulsportangebot erweitern (z.B. Projekt „Partnerschulen für den Vereinssport“).

Vereinssport

Bedeutung des Vereinssports

Die Bedeutung des Sports für den Einzelnen hat zugenommen. Fragen von Prävention und Gesundheit, Folgen des demographischen Wandels und Herausforderungen der Integration und des Umweltschutzes, um nur einige Beispiele zu nennen, sind verstärkt von Bedeutung für die zukunftsorientierte Ausrichtung des Sports, seiner Vereine und seiner ehrenamtlichen Führungsstrukturen.

Diesen Umständen Rechnung tragend wird empfohlen, Vereine aktiv in ihrer (auch wirtschaftlichen) Neuausrichtung zu begleiten und sich damit auf Dauer für ihre Existenz einzusetzen. Die Stadt kann u.a. durch die Erhaltung/Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen den Vereinssport stützen. Die besondere Herausstellung der Bedeutung von Vereinen als wichtige „soziale Räume“ und der gesellschaftlichen Aufgaben der Vereinsarbeit geben dem Vereinssport den erforderlichen Rückhalt, um seine Rolle auch in Zukunft ausüben zu können.

Schulsport

Sport und Bewegung stärken und qualitativ entwickeln

Im Rahmen des Sportunterrichts an Schulen werden notwendige Impulse für die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen gegeben und Grundlagen für deren Teilnahme am Bewegungsleben und am Sport in unserer Gesellschaft geschaffen. Sportunterricht und außerunterrichtlicher Schulsport bilden gemeinsam den Aufgabenbereich Schulsport.

Es ist anzustreben, im Schulsport die Bereiche Bewegung, Spiel und Sport zu stärken und qualitativ zu entwickeln. Dabei wird empfohlen, Bewegungs- und Sportangebote in Kindergarten und (Ganztags-) Schulen in Kooperation und Abstimmung mit dem Vereinssport zu entwickeln.

Kommerzielle Sport- und Bewegungsangebote

Wahrnehmung und Akzeptanz kommerzieller Anbieter fördern

Kommerzielle Sport- und Bewegungsanbieter (wie Fitnessstudios, Soccer World, Beachvolleyball-Zentrum) machen einen wichtigen Teil der Wittener Sportlandschaft aus.

Durch Förderung der öffentlichen Wahrnehmung dieser Anbieter auch im Rahmen des Leitbilds „Sport- und bewegungsfreudige Stadt“ und durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen bei gleichzeitiger Sicherung und Fortentwicklung des Vereinssports (s.o.) wird ein möglichst breites Sportangebot für alle Bevölkerungsgruppen Wittens sichergestellt.

Spontaner und gelegentlichsbezogener Sport, wohnumfeldbezogene Sportausübung

Nicht organisierter freier Sport

Der nicht organisierte, freie Sport ist neben dem Vereins-, Schul- und kommerziellen Sport der vierte Pfeiler von Sport- und Bewegungsmöglichkeiten in Witten. Dabei treiben immer mehr Menschen aufgrund der bereits oben genannten gesellschaftlichen Veränderungsprozesse (u.a. Individualisierung) spontan und gelegentlichsbezogenen Sport. Auch für diese steigende Nachfrage müssen Sporträume und geeignete Bedingungen zur Verfügung stehen.

Erfordernisse von Sporträumen

• Sporträume

Die Sporträume sind fortlaufend und nachhaltig den demografischen, gesellschaftlichen, finanziellen und sportlichen Erfordernissen entsprechend anzupassen. Dabei sind aktuell folgende grundsätzliche Entwicklungstendenzen zu beobachten (nach Prof. Wopp, Universität Osnabrück im Rahmen einer Veranstaltung in Witten am 15.09.2006):

- Künftig weniger Bedarf an normierten Wettkampfstätten
- Zunehmender Bedarf an kleinen, ästhetisch anspruchsvoll gestalteten Sporthallen
- Wachsender Bedarf an (durchaus auch kleinflächigen) Sport- und Bewegungsgelegenheiten im Wohnumfeld
- Ganzjährig nutzbare Sportstätten (Kunstrasen, Überdachungen)
- Multifunktionsräume
- Rückgewinnung urbaner Flächen (Sport in der Innenstadt und den Stadtteilzentren unter Berücksichtigung etwaiger Anwohnerbelange insbesondere Lärmschutz)

• Ausgewählte Zielgruppen und Bereiche des Sports

Breitensport und Leistungssport im Blick

Breitensport/Leistungssport

Eines der Ziele städtischer Sportpolitik ist es, die Breitensportentwicklung für alle Alters- und Zielgruppen zu gewährleisten. Daneben spielt aber auf der anderen Seite auch die Jugendleistungssportförderung (siehe auch Sportförderrichtlinien des StadtSportVerbandes Witten (SSV) e.V.) eine wichtige Rolle. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf eine möglichst große Vernetzung der Bereiche Schule und Sport zu legen.

Gesundheitssport als Zukunftstrend

Sport und Gesundheit

Es wird angeregt, Kooperationsnetzwerke von Sport- und Bewegungsanbietern mit Gesundheitsorganisationen gerade vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung gezielt aufzubauen und zu fördern. Dabei benötigen die Vereine und Sportorganisationen bei der strukturellen Verankerung der zunehmenden gesellschaftlichen Bedeutung des Gesundheitssports und der Schaffung entsprechender Sportangebote Unterstützung durch die städtische Sportpolitik.

Attraktive Angebote für Kinder und Jugendliche	Sport für Kinder und Jugendliche	<p>Wie bereits oben erwähnt, zählen die Sicherung, der Erhalt und ggf. der Ausbau ausreichender Ressourcen und Angebote für Bewegung, Spiel und Sport auch außerhalb der Sportvereine, vor allem in Kindergärten und Schulen zu einer der Hauptaufgaben sportpolitischen Handelns. Dabei gilt es, die künftige Kinder- und Jugendarbeit nach Kräften zu unterstützen.</p>
Familien durch gemeinsamen Sport stärken	Familien-sport	<p>Der Sport kann u.a. dazu beitragen, durch geeignete Angebote der Tendenz zu sich auflösenden alt hergebrachten Familienstrukturen zu begegnen. Durch die gezielte Unterstützung der Vereine und Sportorganisationen bei der strukturellen Verankerung des Familiensports und der Schaffung entsprechender Sportangebote kann es gelingen, sozialen Zusammenhalt und gemeinsames Erleben/ Sporttreiben zu fördern.</p> <p>Diesem Ziel sieht sich auch das Förderprogramm „Lokales Bündnis für Familien“ verpflichtet: Die strategische Stärkung von Familien in allen Lebensbereichen ist dabei eine wichtige Programmatik. In diesem Bereich wird ein bedeutendes Tätigkeitsfeld für die Wittener Sportvereine und -organisationen gesehen. Des Weiteren kann sich der Sport bei den in Planung befindlichen „Familienzentren“ einbringen und einen wichtigen Beitrag leisten.</p>
Organisationen im Seniorsport unterstützen	Sport für Ältere	<p>Die Wünsche Älterer nach Erhalt der Gesundheit, Spaß an der Bewegung, Lifestyle- und Wellnessaspekten und Kommunikation/Gesellschaft finden im sportpolitischen Handeln immer mehr Berücksichtigung. Dabei ist der Aufbau von funktionierenden Kooperationsnetzwerken von Sport- und Bewegungsanbietern mit Senioren- und Gesundheitsorganisationen ein bedeutender Baustein bei der Schaffung zielgruppeneigneter Sportangebote.</p>
Integration durch den Sport fördern	Sport und Migrantinnen/Migranten (Integration)	<p>Vereine sehen es bereits heute schon als eine ihrer wichtigen Aufgaben an, durch geeignete Aktivitäten die Integration von Migrantinnen und Migranten zu fördern. Beispielhaft sei hier der KSV Witten mit seiner integrativen Arbeit erwähnt.</p> <p>Auch das Förderprogramm „Soziale Stadt“ sieht es in seiner Programmatik u.a. als wichtiges Ziel an, nicht-kommerzielle Freizeit- und Sportangebote für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen. Die Sport- und Freizeitangebote sollen die Bewohner der Stadtteile zum Mitmachen animieren und für Leben auf den Straßen und Plätzen sorgen.</p> <p>Dabei gilt es, bestehende Ansätze innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung (Soziale Stadt, Integrationsbeauftragte, Kinder- und Jugendhilfeplanung, Gleichstellungsstelle, SSV, Stadtentwicklung) zu vernetzen und zu fördern. Die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen und vielfältig angelegten Kinder- und Jugendsports kann hier ebenso zielführend sein wie die Erarbeitung und Realisierung von Konzepten zur Integration durch Sport vor Ort.</p>

Frauenpolitische Ansätze in die kommunale Sportpolitik einbeziehen	<p>Frauen im Sport</p> <p>Ziel ist es, frauenpolitische Ansätze in die kommunale Sportpolitik einzubeziehen. Durch Informationsveranstaltungen und damit verbundenen Kommunikationsangeboten sollen Frauen zu stärkerem Engagement in Sportvereinen und -organisationen (in Kooperation mit der Gleichstellungsstelle der Stadt Witten) gewonnen werden.</p>
Aktive Teilnahme von Menschen mit Behinderungen am Sport	<p>Behindertensport</p> <p>In einer Empfehlung des EU-Parlaments von 2006 wird u.a. empfohlen, die aktive Teilnahme von Menschen mit Behinderungen im Sport zu fördern. Der Sport hat dabei eine bedeutende Rolle als Mittel zur Verbesserung der Lebensqualität, des Selbstwertgefühls, der Unabhängigkeit und der sozialen Integration von Menschen mit Behinderungen.</p> <p>Der Bericht fordert (die Mitgliedstaaten) ebenfalls dazu auf, die Zugänglichkeit von Sportanlagen zu verbessern, Hindernisse bezüglich des Zugangs junger Sportler mit Behinderungen zu sportlichen Aktivitäten zu beseitigen, Anreize zur stärkeren Beteiligung Jugendlicher mit Behinderungen am Sport zu schaffen und sportliche Veranstaltungen und Wettkämpfe zu fördern.</p>
Sporttrends aufgreifen und Entwicklung entsprechender Angebote unterstützen	<p>Trends im Sport (Prof. Wopp, Universität Osnabrück im Rahmen einer Veranstaltung in Witten am 15.09.2006)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gesundheit als Megatrend: In diese Kategorie fallen beispielsweise Rücken-training/Rückenschulen und Wirbelsäulengymnastik, aber auch Formen des Herz-Kreislauf-Trainings, Training des Haltungs- und Bewegungsapparates und die Psychomotorik. – Ausdauer und Fitness als Teile des Gesundheitssports: Wandern, Ausdauerlaufen, Radfahren, Schwimmen oder Inline-Skating sind Sportarten, die sich künftig weiterhin großer Beliebtheit erfreuen werden. – Wellness als Entspannung und Selbsterfahrung: Verschiedenste Entspannungstechniken sorgen für positive gesundheitliche Effekte. – Wilderness als Abenteuer- und Risikosport: Hierunter werden Sportarten wie etwa Klettern, Tauchen und Mountain-Biking gefasst. – Teamsport als Spielen in kleinen Mannschaften: Durch eine Reduzierung der Spielerzahlen und Veränderungen der Inszenierungsformen (z.B. Beachvolleyball) werden traditionelle Teamsportarten attraktiviert bzw. modernisiert. Dabei hat der Trend zur Individualisierung scheinbar seinen Höhepunkt überschritten und führt zur Bildung kleiner, überschaubarer Gemeinschaften. <p>Dabei muss seitens der Politik kein Einfluss auf inhaltliche Entwicklungen im Sport ausgeübt werden, da die Menschen ‚mit den Füßen‘ abstimmen. Selbst die Zugangsmöglichkeiten zum Freizeitsport müssen nicht geregelt, gefördert oder offen gehalten werden, da viele Sportformen ohne großen finanziellen und organisatorischen Aufwand betrieben werden können.</p>

Cliquen und Szenen Sportgelegenheiten erhalten bzw. schaffen	Sportszenentreffs Nach Möglichkeit sollten Wege und Gelegenheiten erhalten oder geschaffen werden, jugendlichen „Sportszenentreffs“, sei es vor dem Hintergrund von persönlichen Inszenierungsmotiven oder auch schlicht eines Bedürfnisses des offenen Zusammenkommens durch und mit Sport (Treff), eine räumliche Plattform zu geben.
---	---

(4) Projekte und praktische Ansatzpunkte

Konzentration und Kooperation erhalten bzw. ausbauen	Programm „Qualität durch Konzentration und Kooperation“ Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der finanziellen Situation der Stadt Witten (s.o.) leistet der Sport bereits seit einigen Jahren und künftig verstärkt sichtbare Beiträge zur Entlastung des städtischen Haushalts bei gleichzeitig angestrebter Qualitätssicherung (siehe dazu ausführlich: Verwaltungsvorlage Nr. 0642/V 14 vom 14.05.07- siehe Anhang).
--	---

Im Rahmen dieses Ansatzes werden folgende Schwerpunktthemen gebildet:

- Errichtung neuer Sportstätten in Vereinsregie
- Übernahme der Schlüsselverantwortung durch Sportvereine
- Selbsthilfemaßnahmen in Sportstätten (durch Vereinsmitglieder)
- Kooperation und Konzentration- Fortsetzung der Entbehrlichkeitsprüfung von Sportstätten
- Einsatz der Sportpauschale (für gezielte sportpolitische Maßnahmen)
- Kostenbeteiligung (der Vereine)
- Technische Unterstützung (bei Energieeinsparungen)
- Neue Organisationsmodelle/-formen im Sport.

Das beschriebene Programm wurde im Rat der Stadt Witten (nach Vorberatung im Sportausschuss und HFA) als Beitrag des Sports zur Haushaltskonsolidierung einstimmig verabschiedet und soll nun in enger Kooperation mit dem SSV fortlaufend umgesetzt werden. Es ist beabsichtigt, die städtischen Unterstützungsleistungen für den Sport jährlich um mind. 1 Million Euro zu reduzieren.

Projekte erarbeiten und realisieren	Projekte des StadtSportVerbandes (SSV) Witten Die umsetzungsorientierten Projekte des SSV Witten, wie z.B. das Sportteilinternat, die Förderkonzepte Jugendfuß- und Basketball und das Spiel- und Sportfest der Schulen stehen ausnahmslos im Einklang mit diesem Fachbeitrag und konkretisieren damit unmittelbar die abstrakten Ausführungen dieses Papiers.
-------------------------------------	--

Kommunikationsnetzwerke unterstützen	Kommunikationsnetzwerke Die Stadt trägt durch eine Vielzahl von Kommunikationsnetzwerken im Sport (z.B. den Arbeitskreis Sportstätten) der übergeordneten Programmatik „Stadtentwicklung im Dialog“ in idealer Weise Rechnung. Diese Dialogstrukturen gilt
--------------------------------------	--

es zu fördern, ggf. auszubauen und an den aktuellen Erfordernissen in Sport und Stadtentwicklung auszurichten.

(5) Resümee

Nachhaltigkeit und Zukunftsaussicht

Es wird empfohlen, die bestehenden Ansätze nachhaltiger und zukunftsgerichteter Sportplanung entsprechend den Einschätzungen dieses Fachbeitrages auszuweiten und ggf. zu forcieren.

Netzwerke und Rahmenbedingungen sichern

Dabei ist besonders die Pflege bzw. Schaffung von Dialogstrukturen und Netzwerken von Akteuren von großer Bedeutung, ebenso wie die Sicherung und Verbesserung der Rahmenbedingungen für die alltägliche Arbeit der Sportakteure. Eine möglichst enge Vernetzung mit parallelen Fachthemen (z. B. Thema Gesundheit) ist anzustreben.

Alternative Sport- und Finanzierungsmodelle

Durch die Erarbeitung intelligenter, flexibler, nachhaltiger und innovativer Ansätze für sportbezogene Investitionsmaßnahmen (beispielsweise in Sporträume oder -angebote) wird es auch in Zukunft möglich sein, trotz knapper kommunaler Finanzausstattung, Umsetzungsmöglichkeiten zu erzeugen.

Konzentration und Vernetzung

Es wird angeregt, die bestehenden sportlichen Qualitäten Wittens entsprechend des Leitbildes Sport (siehe Kapitel 4.1) durch eine räumliche Konzentration und Vernetzung von Sportstätten zu sichern und dadurch der zukünftigen Nachfrage entsprechend weiter zu entwickeln.

1.10 Ergebnisse der Bevölkerungsprognose Witten 2006-2020

Ergänzend zu den im Band 1, Kapitel 3.1 beschriebenen Ergebnissen der kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2006-2020 werden in den nachfolgenden Abbildungen noch einige Prognoseergebnisse veranschaulicht:

- Gegenüberstellung der prognostizierten Entwicklung der Einwohnerzahl Wittens bis 2020 und der Veränderung der Altersstruktur der Wittener Bevölkerung („Bevölkerungspyramide“) 2006 und 2020.
- Vergleich der Bevölkerungsentwicklung von 1992 bis 2006 (1992 = 100) mit der prognostizierten Entwicklung 2006 bis 2020 (2006 = 100) für die einzelnen Altersgruppen
 - o der Kinder und Jugendlichen bis unter 16 Jahren,
 - o der erwerbsfähigen Personen unter 45 Jahren,
 - o der erwerbsfähigen Personen ab 45 Jahren und
 - o der älteren Menschen ab 65 Jahren.
- Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen (Stadtteil-Plangebiete, 2006 = 100).

Wie oben bereits erwähnt, beziehen sich die Ergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose auf die Stadtteil-Plangebiete, bei denen die auf den Gemarkungsgrenzen beruhenden Stadtteilgrenzen der Siedlungsentwicklung angepasst wurden:

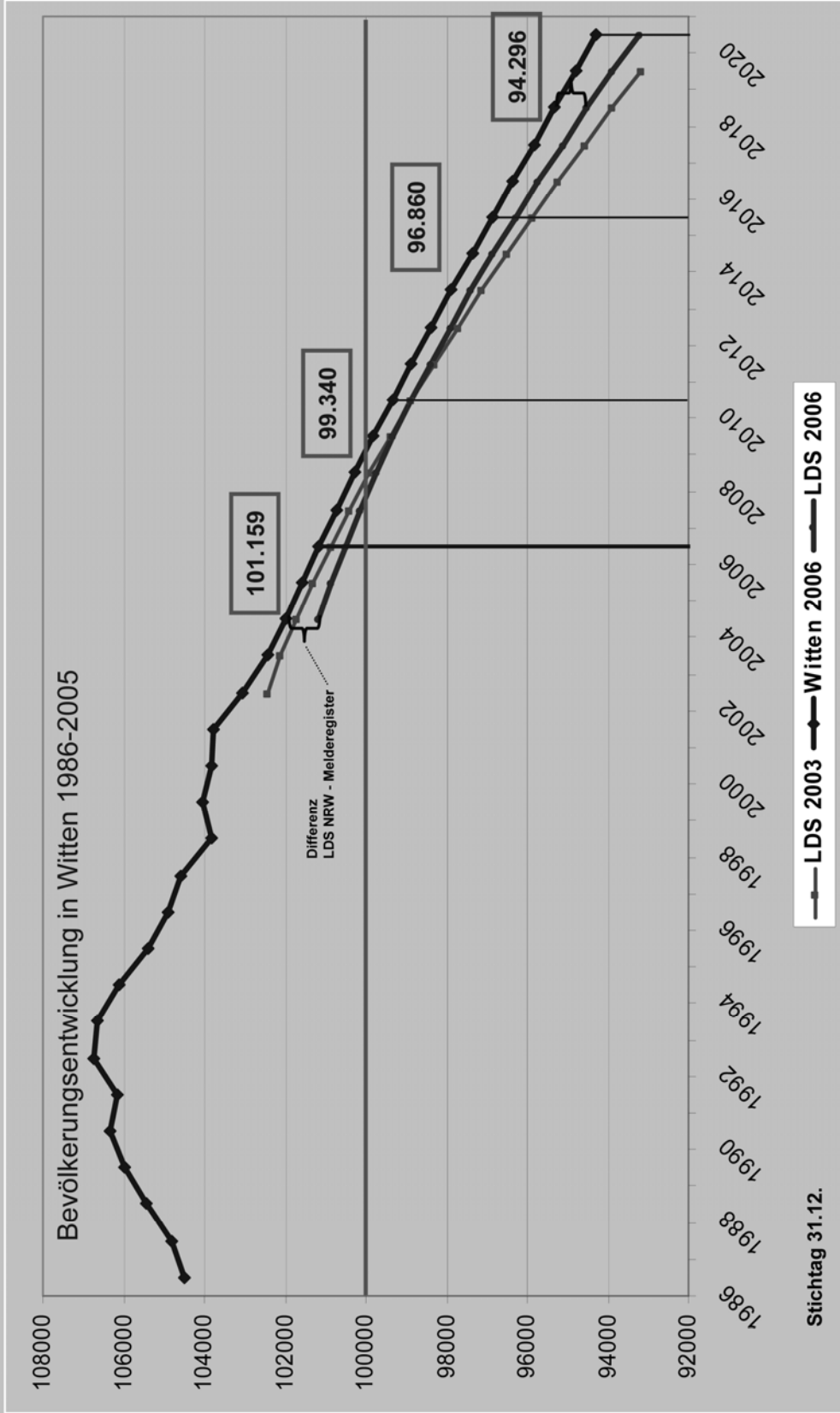
So wurde der eigentlich zu Annen gehörende Bereich Tiefendorf (nördlich der A 44) dem zusammengefassten Stadtteil Stockum/Düren zugeordnet, die zur Gemarkung Rüdinghausen gehörende Bebauung In den Dornen/Fröbelstraße/Marderweg wurde dem Plangebiet Annen zugeordnet und der Bereich Am Wannenbach/Hans-Böckler-Straße/Herbeder Straße (Gemarkung Witten-Mitte) wurde Heven zugeordnet.

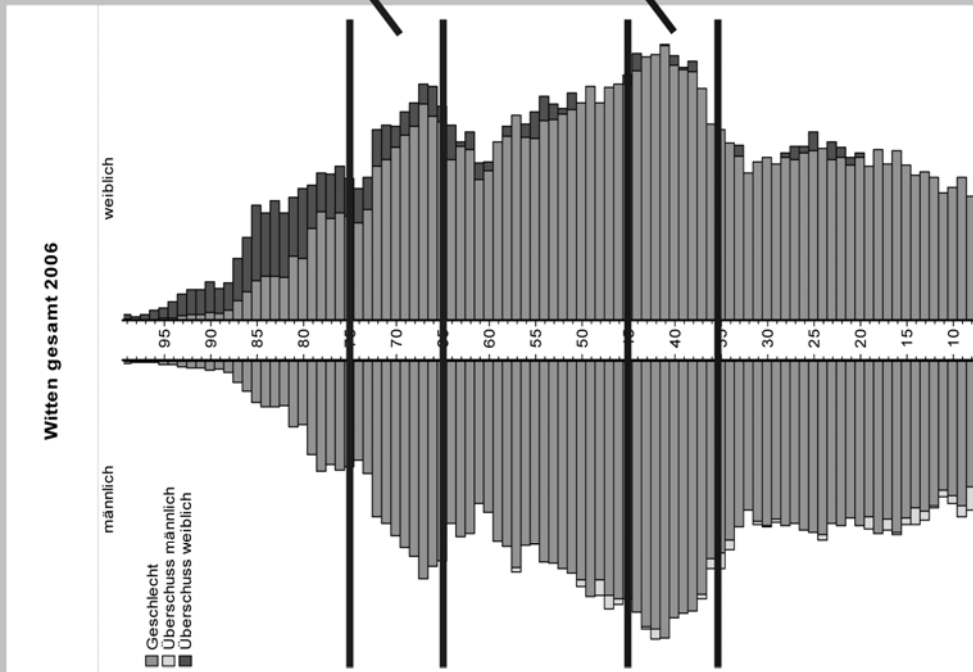
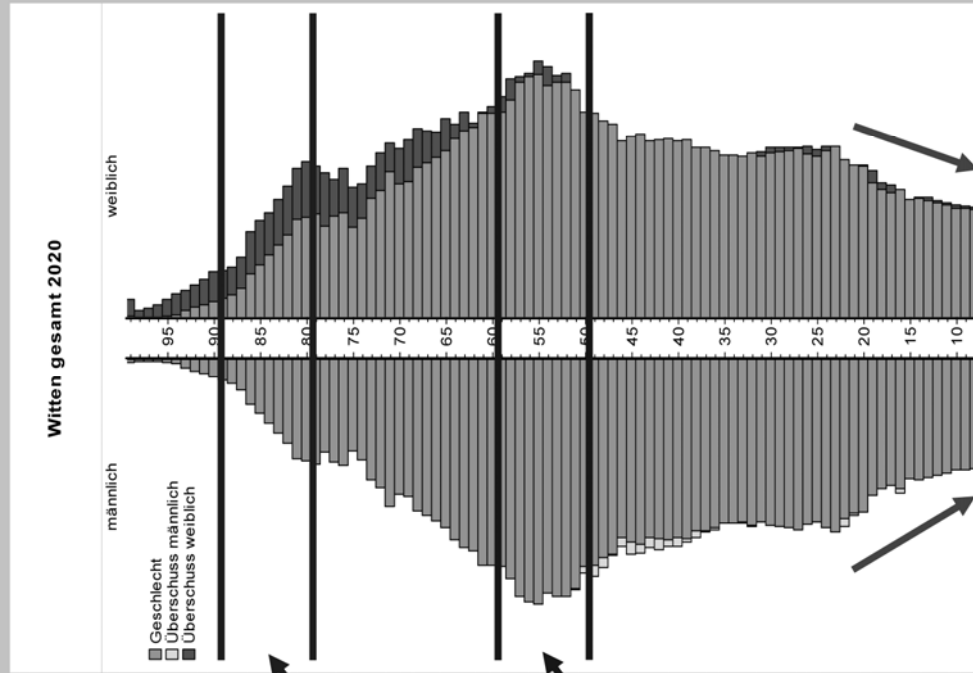
Diese unterschiedlichen Abgrenzungen sind im abschließenden Schaubild dargestellt.



Kleinräumige Bevölkerungsprognose Witten
 2006 – 2020

Unser Witten
 Stadtentwicklung im Dialog
 2020



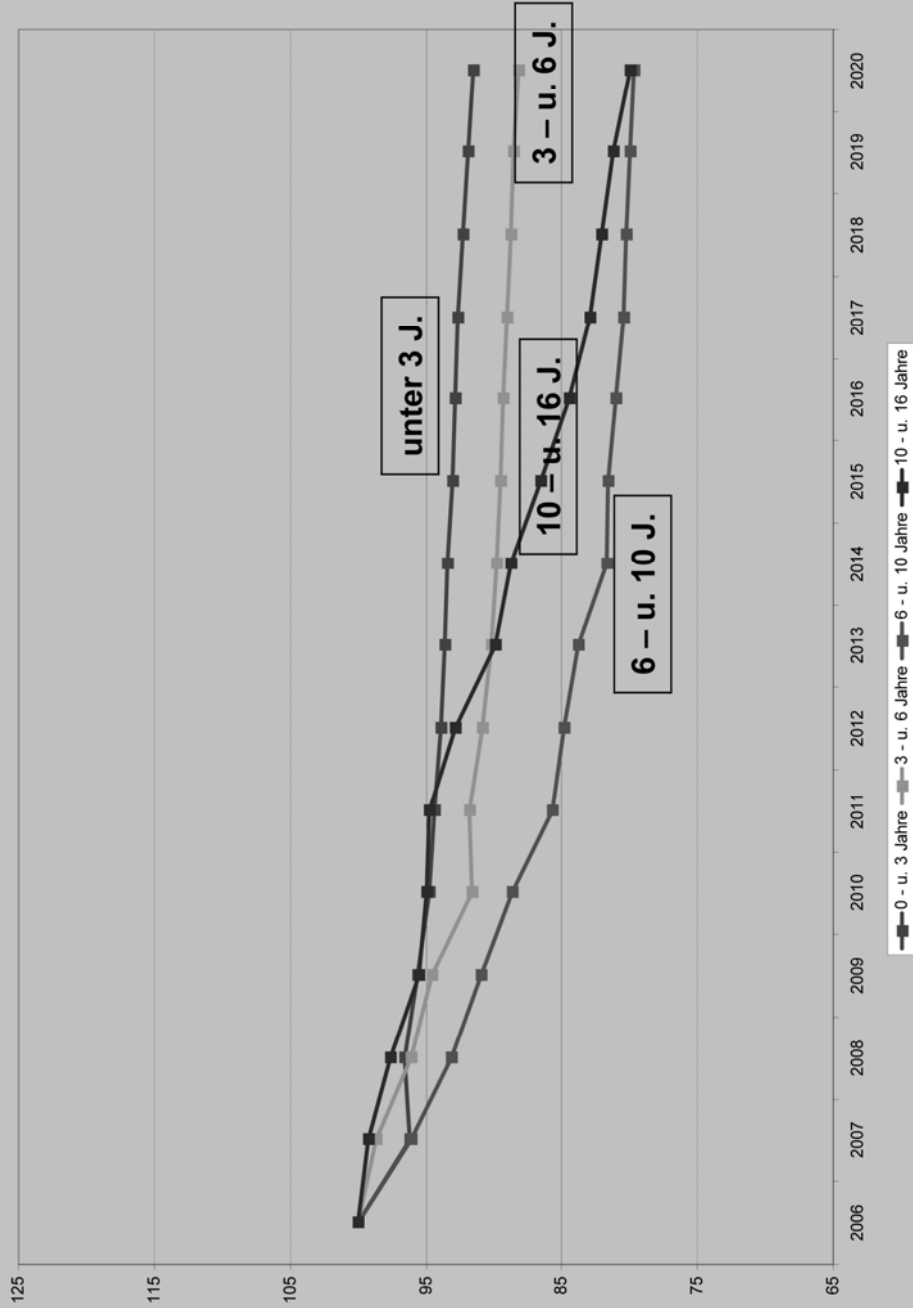




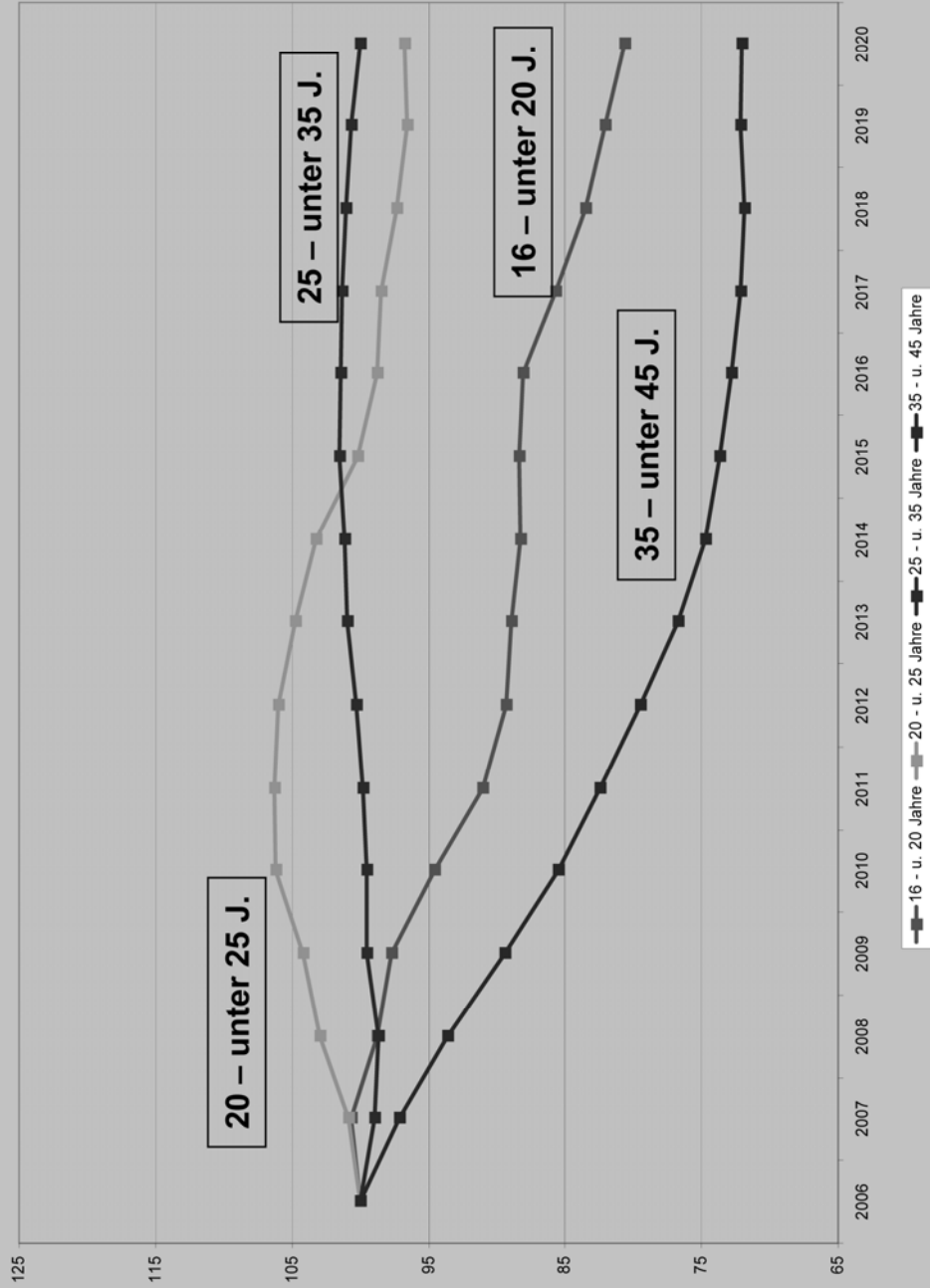
**Kleinräumige Bevölkerungsprognose Witten
 2006 – 2020**

Unser Witten
 Stadtentwicklung im Dialog
2020

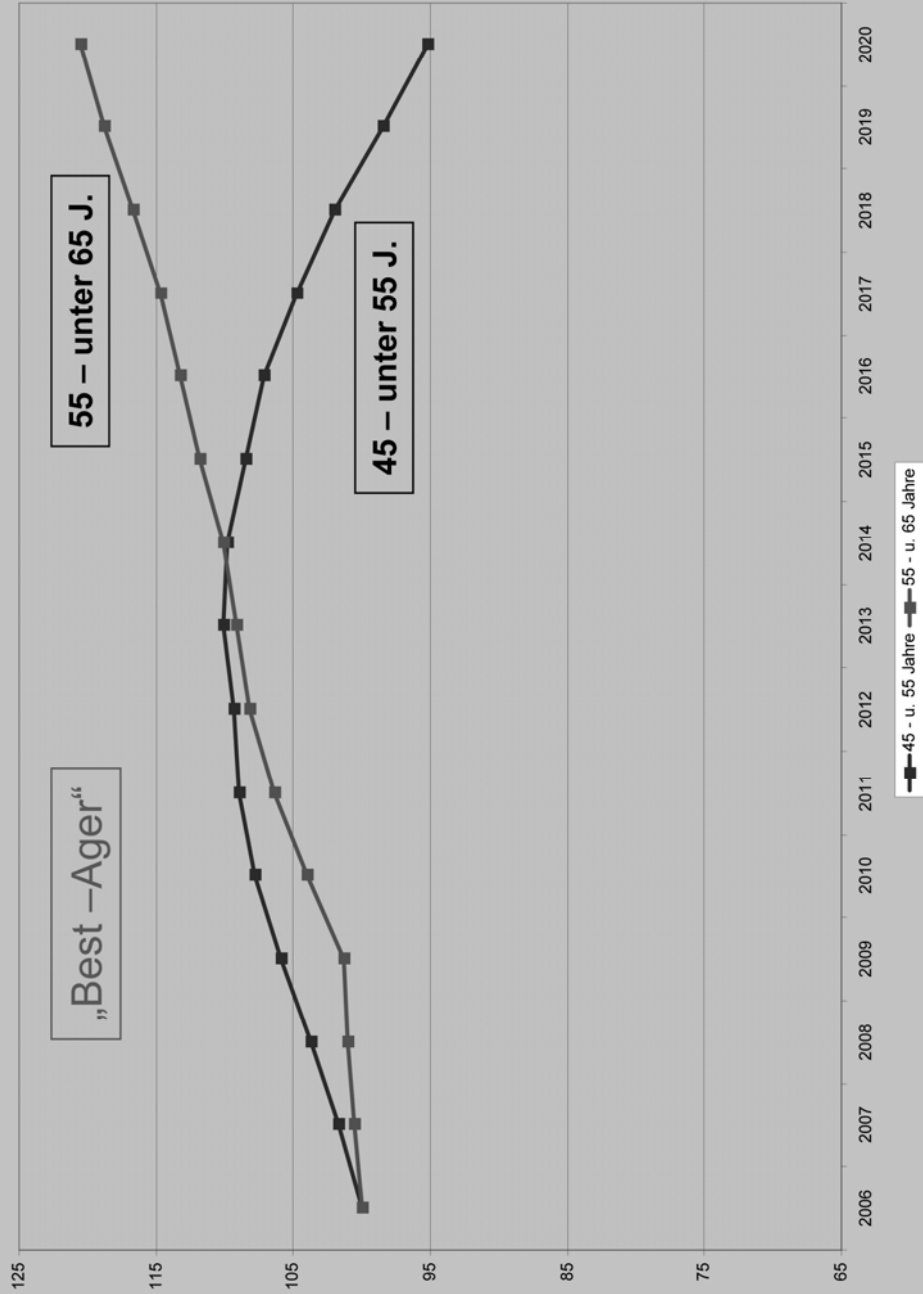
Entwicklung der Kinder und Jugendlichen bis unter 16 Jahren (2006 = 100)



Entwicklung der erwerbsfähigen Personen unter 45 Jahren (2006 = 100)



Entwicklung der erwerbsfähigen Personen ab 45 Jahren (2006 = 100)



1.11 Baulandanalyse

Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wurde vom Büro scheuven + wachten (Dortmund) in Kooperation mit dem Büro Herbstreit Landschaftsarchitekten (Bochum) eine Eignungsprüfung potenzieller Bauflächen für die Nutzungen Wohnen und Gewerbe durchgeführt.

Die mit dieser „Baulandanalyse“ gewonnenen Informationen konnten mit den in den Masterplänen „Wohnen“ und „Wirtschaftsflächen“ benannten Flächenbedarfen und Standortanforderungen als Entscheidungsgrundlage für eine spätere Aufnahme ausgewählter Flächen als Wohn- bzw. Gewerbeflächen in den neuen Flächennutzungsplan dienen.

Besondere methodische Anforderungen an diese Untersuchung ergaben sich daraus, dass die Ergebnisse als Alternativanalyse in den Umweltbericht des FNP einfließen. In der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB wird ausgeführt, dass die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines jeweiligen Plans Angaben über in Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten enthalten soll. Ein wichtiger Bestandteil des Umweltberichts zum Flächennutzungsplan ist daher die vergleichende Prüfung möglicher Planungsalternativen hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen. Insbesondere ist hierfür eine Auswahl möglicher und ein Vergleich potenziell geeigneter Flächen für die Flächenausweisung als Wohnbau- oder Gewerbeflächen durchzuführen.

Das angestrebte Ziel ist dabei, alle potenziell geeigneten Flächen über 2 ha unter landschaftsökologischen und städtebaulichen Aspekten miteinander zu vergleichen. Die Auswahl von Flächen über 2,0 ha für die Baulandanalyse bedingt jedoch keinen Ausschluss der Aufnahme von kleineren Flächen im weiteren Flächennutzungsplanverfahren.

Die Standortsuche nach neuem Bauland erfolgte mit der Zielvorgabe, den Erhalt und die Entwicklung von Natur und Landschaft zu gewährleisten: Der Außenbereich und die das Stadtgebiet gliedernden Grünzüge sollen im Zusammenhang erhalten bleiben und Flächenpotenziale sollen vorrangig im Siedlungsbereich oder im Bereich eindeutig abgrenzbarer Siedlungsabrundungen genutzt werden.

Methodik

Das methodische Vorgehen der Baulandanalyse gliedert sich in zwei Teile.

Der erste Teil der Analyse ist die Auswahl potenzieller Bauflächen im Wittener Stadtgebiet in einer abgeschichteten Restriktionsanalyse nach landschaftsökologischen Kriterien durch Negativselektion.

Im zweiten Teil werden die ausgewählten Flächen einer vertiefenden Analyse hinsichtlich ihrer Eignung als potenzielles Bauland für Wohnen (Teil II a) und Gewerbe (Teil II b) unter stadtstrukturellen und landschaftsökologischen Gesichtspunkten unterzogen.

