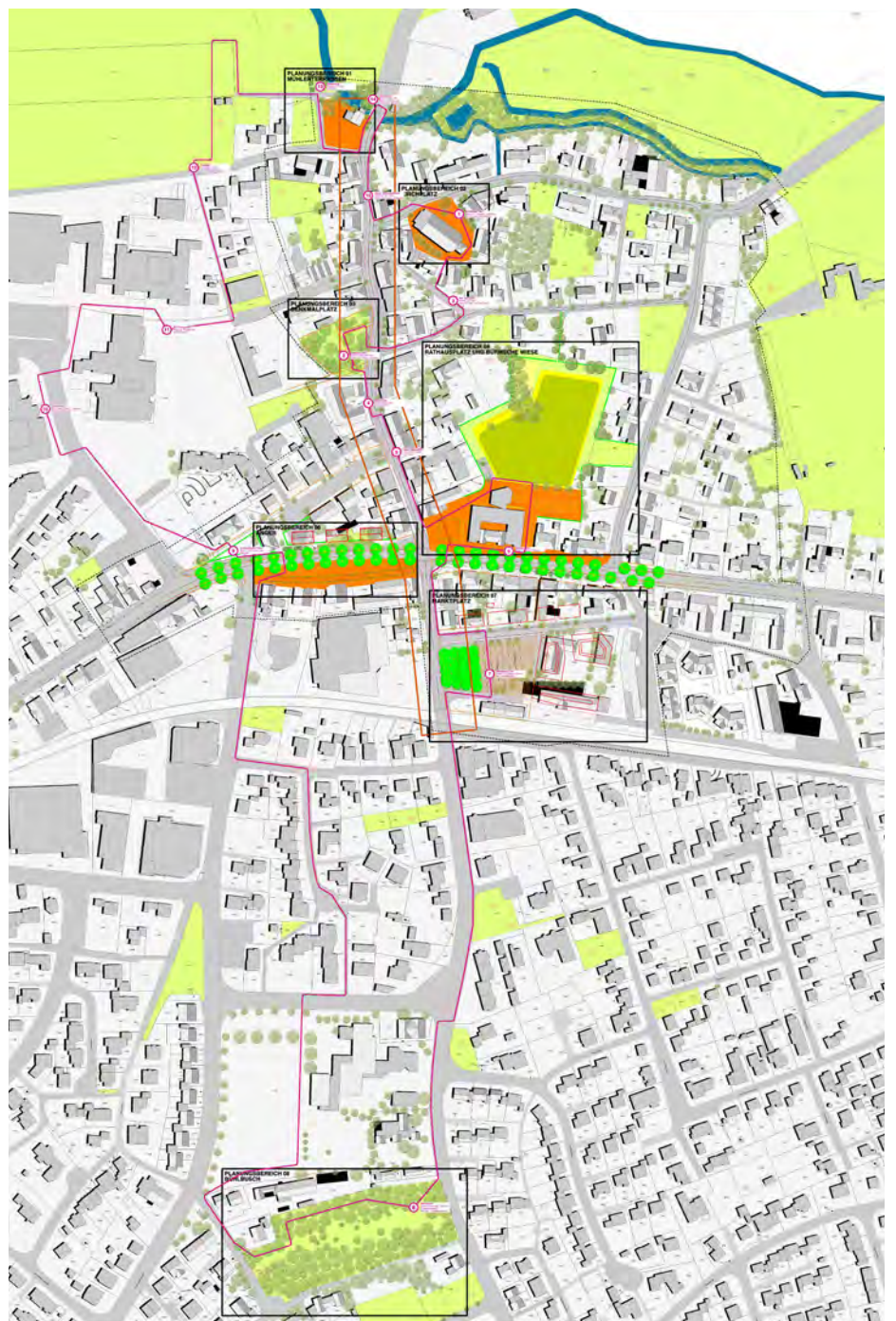


Ortsmitte Verl

Städtebaulicher Rahmenplan Ortsmitte Verl
Stand Januar 2013





Impressum

Städtebaulicher Rahmenplan für das Wettbewerbsgebiet Ortsmitte Verl

Stadt Verl - Der Bürgermeister
Stadtplanungsamt, Hr. Berenbrinker
Paderborner Straße 5, 33415 Verl
Tel. 05246-961106 Fax. 05246-961253

ARGE Ortsmitte Verl
Bischof+Hermansdorfer Architekten BDA
Königstraße 31, 52064 Aachen
Tel. 0241-4011269 Fax. 0241-29626
info@bischof-hermansdorfer.de

ClubL94 Landschaftsarchitekten
Zechenstraße 11, 51103 Köln
Tel. 0221-78995020 Fax. 0221-789950211
info@clubl94.de

BSV
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH
Hanbrucher Straße 9, 52064 Aachen
Tel. 0241-705500 Fax. 0241-7055020
mail@bsv-planung.de

1. Einleitung
2. Der Wettbewerbsentwurf
3. Weiterentwicklung des Wettbewerbsentwurfes
 - 3.1 Städtebaulicher Rahmenplan für das Wettbewerbsgebiet Ortsmitte Verl
 - 3.2 Einteilung des Plangebietes in Planungsbereiche
4. Massnahmenkatalog
 - 4.1. Massnahmen Planungsbereiche Ortsmitte
 - 4.1.1. Planungsbereich 01 - Mühlenterrassen
 - 4.1.2. Planungsbereich 02 - Kirchplatz St. Anna
 - 4.1.3. Planungsbereich 03 - Denkmalplatz
 - 4.1.4. Planungsbereich 04 - Bürmsche Wiese und Rathausvorplatz
 - 4.1.5. Planungsbereich 05 - Anger
 - 4.1.6. Planungsbereich 06 - Marktplatz
 - 4.1.7. Planungsbereich 07 - Bühlbusch
 - 4.2. Massnahmen Planungsbereiche Straßen
 - 4.2.1. Planungsbereich A Ost-West-Achse Gütersloher Straße / Paderborner Straße
 - 4.2.2. Planungsbereich B Nord-Süd Ortsdurchfahrt Hauptstraße / Bahnhofstraße
 - 4.3. Ortseingänge
 - 4.3.1. Ortseingang Nord Dorfmühle
 - 4.3.2. Ortseingang Süd
 - 4.3.2. Ortseingang West
 - 4.3.2. Ortseingang Ost
5. Übergeordnete Systeme
 - 5.1. Radwegenetz, Radverkehr
 - 5.2. TWE
 - 5.3. ÖPNV, Haltestellen, Zentraler Omnibusbahnhof
 - 5.4. Historischer Stadtrundgang
 - 5.5. Informationssysteme, Verl-City-App
 - 5.6. behindertengerechte Innenstadt
 - 5.7. Elektromobilität, Ladestationen
 - 5.8. Rundgang Sehenswürdigkeiten

Anlagen

Anlage 1 Gesamtrahmenplan M1:1000



Die Stadt Verl, die im Januar 2010 ihre Stadtrechte erhalten hat, wies in den letzten Jahrzehnten bis heute ein großes Wachstum mit steigenden Einwohnerzahlen auf. Im Zuge der Entwicklung wurde das historische Zentrum durch einen neuen Einkaufsbereich in der Nähe des Bahnhofes ergänzt und durch den Bau der Nordostumgehung wird der Ortskern der Stadt Verl wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Hierdurch ergeben sich wichtige Impulse für die zukünftige Entwicklung und Gestaltung des Ortes. Darüberhinaus wurden verschiedene Teilbereiche des Ortskernes als einer Überarbeitung und Erneuerung bedürftig betrachtet - beispielsweise die Bürmsche Wiese. Diesem Handlungsbedarf folgend beschloss der Rat der Stadt Verl, einen kombinierten Wettbewerb für Landschaftsarchitekten, Stadtplaner, Architekten und Verkehrsplaner auszuloben.

Dieser Wettbewerb wurde unter dem Titel „Neugestaltung des Ortskerns in Verl“ am 27.01.2011 EU-weit bekannt gemacht. Bis zum 28.02.2011 konnten sich Planer-Teams bewerben. Der Wettbewerb lief im Sommer 2011, Abgabetermin war der 10.06.2011. Der Wettbewerbsbereich wurde in der Auslobung folgendermaßen definiert:

„Das Plangebiet umfasst die Kernräume sowie den erweiterten Ortskern. Kernräume stellen die folgenden drei Bereiche dar: die Gütersloher Straße/Paderborner Straße sowie die nördlich angrenzende Bürmsche Wiese und der südlich liegende Marktplatz/Busbahnhof. In den erweiterten Ortskern sind weitere Räume aufgenommen worden, die für die Funktion des Zentrums der Stadt Verl bedeutsam sind.“

Das Preisgericht tagte unter dem Vorsitz von Martin Halfmann am 13.07.2011 und bestimmte in dem anonymen Verfahren die Arbeit 6012 mit 13:1 Stimmen zum Sieger. Der Entwurf 6012 der Planungsgemeinschaft Club L94, B+H Architekten, BSV Aachen zeichnete die historische Entwicklung des Ortes nach und setzte dies konsequent in einen überzeugenden Entwurf um. In der Preisgerichtsbeurteilung hieß es:

„Der Entwurf besticht in der Konzeptfindung durch seine Zurückhaltung, Einfachheit und ein klares, städtebauliches Konzept. Die städtebauliche Entwicklung konzentriert sich an der historischen Nord-Südausrichtung der Hauptstraße, welche zugunsten einer untergeordneten Verkehrsfunktionalität und durch eine gezielte Materialwahl den Fußgängern einen visuellen Vorrang im Straßenraum eröffnet und Querungsmöglichkeiten verbessert. Die historische Nord-Südachse wird sensibel durch vereinzelte Platzbildungen gestärkt, die über die Paderborner Straße hinaus bis auf den Marktplatzbereich fortgeführt werden. Kern- und Herzstück des Entwurfes ist die Bürmsche Wiese, die in ihrer Schlichtheit den dörflichen Identifikationspunkt stärkt. Diese Qualität wird insbesondere durch den funktional überzeugend geklärten Übergang zu den Stellplätzen am Rathaus und in dem orientierungsfreundlichen seitlichen Rathausvorplatz aufgewertet. Der Rathausvorplatz erfährt trotz seiner Lage am Kreuzungspunkt Hauptstraße und Paderborner Straße eine deutliche Aufwertung der städtebaulichen Erlebbarkeit und fördert zudem die Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig bleibt hier eine Erweiterungsoption für das Rathaus gegeben. In der Gestaltung der Fläche wird das sich konsequent wiederholende Element der Baumdächer aufgenommen. Dieser Gestaltungskanon setzt sich in Sichtweite am diagonal gegenüber platzierten Anger als »Grüne Arkade« an der Gütersloher Straße fort. (...) Positiv bewertet werden die zurückhaltend gestalteten Gebäudeflanken an der Gütersloher Straße, die wie selbstverständlich auf den Rathausplatz hinführen. Der Rathausparkplatz gibt sowohl dem Rathaus den notwendigen Raum als auch der Bürmschen Wiese einen klar definierten Übergang. Der einseitige Radweg an der Gütersloher Straße/Paderborner Straße ist gut strukturiert und übersichtlich gestaltet. Das hier konsequent durchgezogene Alleeband engt optisch ein und führt darüber hinaus durch die markante räumliche Gliederung des Straßenraumes zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit, welches eine flächige Querbarkeit der Fahrbahn unterstützt. Der Marktplatz ist in seinen Raumkanten klar gefasst und wird durch das zur Bahnhofstraße positionierte Baumdach - das den (...) Busparkplatz beherbergt - als abschließende Raumkante positiv geprägt. Die nördliche Raumkante zeigt wohl proportionierte, übersichtliche Durchgänge zur Paderborner Straße und bindet somit den Marktplatz wie selbstverständlich an. Der Platz gewinnt durch die ergänzende Randbebauung an Maßstäblichkeit.“ (...)

Auch aus dem anschließenden VOF-Verfahren ging die ARGE Club L94, B+H Architekten, BSV Aachen als Sieger hervor. Der Gesamtentwurf soll nach Beauftragung der Wettbewerbssieger phasenweise umgesetzt werden. Die ersten Schwerpunkte der Bearbeitung stellen die Ortsdurchfahrt und die Bürmsche Wiese dar. Für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt wurde der im Wettbewerb ausgelobte Bereich erweitert, so dass die Gütersloher Straße / Paderborner Straße vom Westring bis zur neuen Ortsumfahrung im Osten Gegenstand der Planung geworden ist. In weiteren Phasen sollen die übrigen Ideen in den Planungsbereichen umgesetzt werden. Hierbei gibt es Bereiche mit wenigen Eingriffen (z.B. Denkmalplatz / Kirchplatz) und Bereiche, in denen große Veränderungen stattfinden sollen (z.B. Marktplatz).

Die Erstellung des vorliegenden Rahmenplanes dient dazu, einen „Roten Faden“ für die Planungsaufgabe zu definieren, der die unterschiedlichen Maßnahmen zusammen bindet und über einen langjährigen Planungs- und Entwicklungsprozess die Zielvorgaben fixiert.

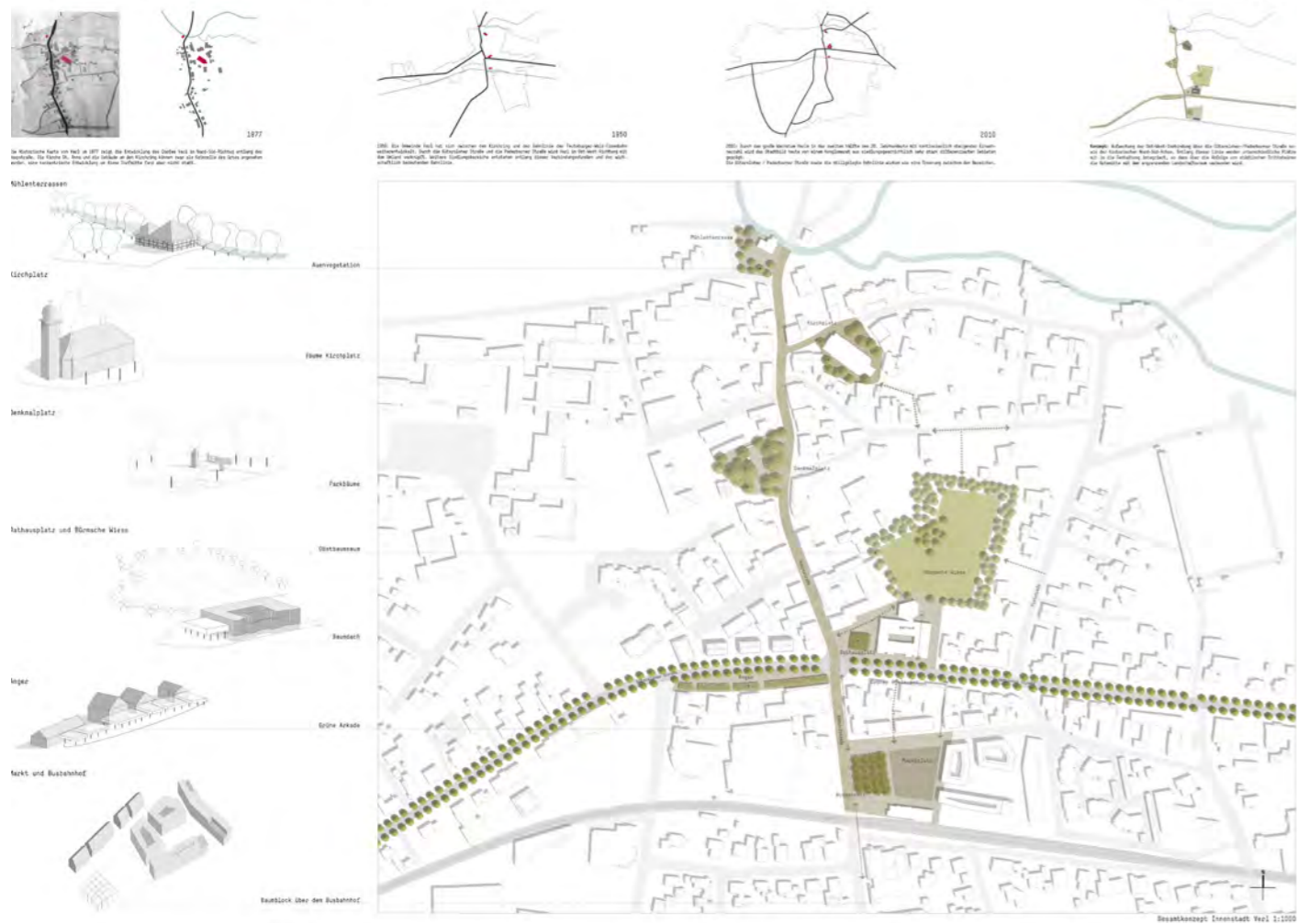
Situation
 Mit stetigem Wachstum hat sich Verl in den letzten Jahren in der Region herausragend entwickelt. Gerne würde sich die Bürgerschaft in einem adäquaten Stadtzentrum, das heute nicht ablesbar ist, wiederfinden. Neben den heterogenen baulichen Strukturen aus den unterschiedlichen Zeitschichten wirkt die Paderborner Straße/Gütersloher Straße als Trennung zwischen dem historischen Verl im Norden und den neuen Einkaufszentren südlich der Straße. Mit der geplanten Nordostumgehung wird der Ortskern wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet. Dies hat zur Folge, dass der Hauptstraßenzug umgestaltet und die Aufenthaltsqualität im Zentrum gestärkt werden kann. Zusätzlich sollen die Potentiale der vorhandenen Freiräume wie Markt und Bürrsche Wiese aufgespürt und weiter entwickelt werden. Dabei spielt die Vernetzung mit den angrenzenden landschaftlichen Naherholungsgebieten eine besondere Rolle.

Konzept
 Das städtebaulich- landschaftsarchitektonische Konzept konzentriert sich auf die Ausgestaltung zweier Achsen, die der Ortsmitte eine neue Orientierung und ein hochwertiges Gesicht verleihen können. In Nord-Süd Richtung zeichnet die historische Achse die Entwicklungsader der Verler Siedlungsgeschichte nach. Entlang dieser Linie werden unterschiedliche Plätze mit in die Gestaltung integriert, so dass über die Abfolge von städtischen Trittsteinen die Ortsmitte mit dem angrenzenden Landschaftsraum verbunden wird. Die Ost-West Achse bildet die Paderborner Straße/ Gütersloher Straße. Durch die Umgestaltung als Baum überstellter Fußgängerbereich soll die ehemals trennende Wirkung gemindert und die Straße in einen Ort mit Identität und städtebaulicher Qualität transformiert werden. Hier zeichnet sich in Zukunft die Ortsmitte ab und transportiert das Bild eines modernen Verls nach außen. Zusätzlich wird mit der Neugestaltung von Busbahnhof und Marktplatz ein neuer, zukunftsweisender Baustein konzipiert, der wichtige Impulse für die Stadtentwicklung geben kann.

Historische Achse
 Die Hauptstrasse wird im Bereich zwischen alter Mühle am Ölbad und der Bahnüberführung im Süden als steinerne Dorfstrasse und Flaniermeile in Naturstein ausgebildet und soll über die Materialität den siedlungsgeschichtlichen Ursprung der Stadt dokumentieren. Auch die angrenzenden Bereiche wie Kirchplatz und Denkmalplatz werden in die Gestaltung integriert. Die Natursteinbeläge werden mit gesägten Oberflächen in Reihe verlegt, um die Lauffreundlichkeit zu gewährleisten. Die Illumination der Achse erfolgt über Leuchten, die an den Fassaden angebracht werden, um den Raum offener zu gestalten. Eigentlich könnte man sich den Straßenzug Baum frei vorstellen. Da in Teilabschnitten die angrenzenden Gebäudestrukturen aber nur wenig Qualität haben, schlagen wir vor, einen klein kronigen Baum wie z. B. Rotdorn oder Zierapfel zu integrieren. Die historische Achse soll ihren Belag im Schnittpunkt mit der Paderborner Straße über die Fahrbahn hinweg schieben und der neugestalteter Punkt am neuen Rathaus wird entsprechend markiert. Der Abschluß im Süden wird durch den neuen Busbahnhof und den Marktplatz geschaffen. Auch hier soll die Materialität Teil der neuen Gestaltung werden.

Grüner Fußgängerbereich
 Die ehemalige Durchfahrtsstraße Paderborner Straße/ Gütersloher Straße wird mit der Nordostumgehung deutlich entlastet. Dadurch kann mit der Umgestaltung der Schwerpunkt auf die Qualität der Trottoirs gelegt werden und die Fahrbahnbreiten auf ein Minimum von 3,25m reduziert werden. Die Ausbildung von Abbiegespuren kann in die Trasse integriert werden. Dabei soll der Gesamtzusammenhang der Allee so wenig wie möglich gestört werden. In den 2m breiten Streifen neben der Fahrbahn werden die Bäume und Längsparker zum Teil integriert. Die Gehwegflächen werden modern und repräsentativ in großformatigen Natursteinplatten hergestellt. Um ein möglichst einheitliches und großzügiges Bild zu gewährleisten werden die Flächen für die Parker materialhomogen in Naturstein ausgebildet. Um den Verkehrslasten zu entsprechen werden die Parkflächen mit kleinformatigeren Abmessungen ausgepflastert. Die Beleuchtung des Straßenspaumes erfolgt über hohe Mastleuchten, die sich in die Linie der Baumallee integrieren.

Neugestaltung des Ortskerns in Verl



Neugestaltung des Ortskerns in Verl



Rathausplatz
 Das Umfeld des Neuen Rathauses wird als offene große Platzfläche überformt. Seiner Bedeutung entsprechend wird das Rathaus nach Osten freigestellt und präsentiert sich deutlicher an der Paderborner Straße. Ein Wasserbecken vor der historischen Fassade soll noch einmal den Hauptzugang des Rathauses markieren. Den Übergang zur Bürmschen Wiese markiert ein kleiner Platz der mit einem Aufenthaltsbereich unter einem Baumdach aufgewertet wird. Der Bereich hinter dem Rathaus wird mit der Reduzierung der Stellplatzanlage besser an die Bürmsche Wiese angebunden. Ein Neuer Rundweg mit Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung umfährt die Offene Wiesenfläche und vernetzt sich mit den angrenzenden Gebieten im Osten und im Norden in Richtung historische Keimzelle. Eine Hecke und ein Saum aus Obstbäumen umschließt den Wiesenraum und bildet eine Distanz zu den baulichen Nachbarschaften und den privaten Gärten.
 Die 'Neue' Bürmsche Wiese soll sowohl als ruhiger Rückzugsraum im Schatten der Bäume, als auch gelegentlich als Veranstaltungsfläche im Sinne einer Festwiese genutzt werden.

Anger
 Die kleine linsenartige Aufweitung an der Gütersloher Straße wird mit dem Material des Fußgängerbereiches versehen. Eine 'Grüne Arkade' in Form von dachförmig geschnittenen Bäumen zeichnet den Schwung der baulichen Raumkante nach und harmonisiert die heterogene Baustruktur. Eine Brunnenschale wertet den Platz auf. Senkrechtparken ist auf dem Platz im Sinne einer verkehrsberuhigten Mischfläche möglich.

Denkmalplatz
 Die Grünfläche am Denkmal bezieht ihr Potential aus den großen alten Parkbäumen und der ruhigen Rasenfläche. Der kleine Park wird an die historische Achse angeschlossen indem die Materialität des Natursteins in der Wegstruktur übernommen wird. Neue Sitzbereiche an den Wegflächen bieten die Möglichkeit im Schatten der Bäume die Ruhe zu genießen. Eine zusätzliche Bepflanzung mit Hecken würde die angrenzenden heterogenen Grundstücke kaschieren. Ein Grünflächenplan für diesen Bereich inkl. Hope-weg existiert bereits.

Neues Quartier am Markt
 Zwischen Marktplatz und der Feuerwehr entsteht ein neues Quartier.
 Es sollen drei Gebäude entstehen, die sich städtebaulich gut einfügen, aber dennoch genügend Eigenständigkeit zeigen, um besondere Nutzungen aufnehmen zu können. Die Gebäude nehmen vorhandene Kanten und Richtungen auf und arrangieren sich zusammen mit dem Feuerwehrgebäude um einen gemeinsamen Hof.
 Die Gebäude an der Marktstraße sind so platziert, dass für den Rettungsdienst eine Aus- bzw. Einfahrt zur Marktstraße entsteht. Durch die bereits vorgehaltenen Toröffnungen auf der Rückseite des Feuerwehrgebäudes ist sichergestellt, dass in Zukunft auch der Rettungsdienst eine Durchfahrtshalle erhält.
 Als zukünftige Nutzungen kommen öffentliche Einrichtungen, wie z.B. Bibliothek, Mediothek in Frage. Denkbar sind auch ein medizinisches Zentrum / Arzthaus / Hotel oder Mietbüros z.B. für Startup-Unternehmen...
 Der Standort zeichnet sich durch seine herausragende Erreichbarkeit mit dem Bus und (in Zukunft) mit der Bahn aus. Der Markt und das Marktcarree sind aber ebenso zu Fuß und mit dem Fahrrad gut zu erreichen.
 Zusammen mit dem Minipreismarkt stehen zahlreiche Parkplätze schon jetzt zur Verfügung. Mit dem angestrebten Halt der TWE - Bahn zusammen mit dem Busbahnhof ist das Gebiet optimal erschlossen.
 Die Umsetzung des Quartiers kann schrittweise erfolgen. Die Gebäude Telekom und Post können jeweils unabhängig ersetzt werden. Das Raiffeisengebäude kann vorerst stehen bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt ersetzt werden. Beim Raiffeisengebäude sind auch Teilumbauten denkbar. Das Gebäudeensemble ist aber auch in einem Stück, z.B. durch einen Investor realisierbar. Die Zufahrten zu dem Innenhof des Quarrees könnten dann geschlossen, bzw. überbaut werden.
 Die Gebäude sind dreigeschossig und orientieren sich an der Traufhöhe des Feuerwehrgebäudes. Sie sind energetisch kompakt und als Atriumtypen konzipiert.
 Das Markt-Quarre hat einen nutzungsorientierten, modernen Charakter. Die Gebäude sind transparente Skelettbauten mit flachem, bzw. flach geneigtem Dach. Bei zusätzlichem Stellplatzbedarf ist eine Unterkellerung mit einer Tiefgarage möglich. Die Dächer können mit Photovoltaik / Kollektoren ausgestattet werden.

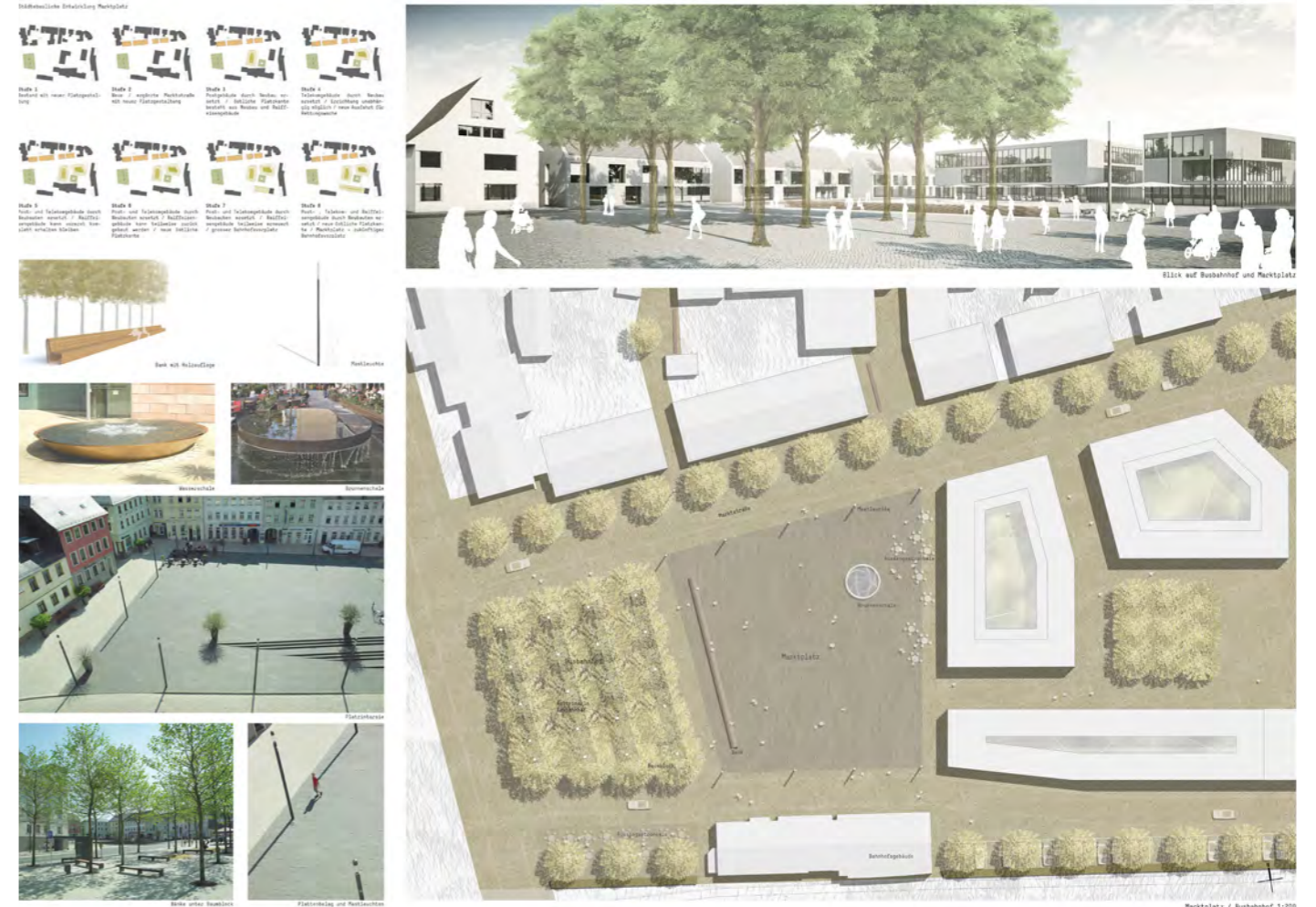
Neugestaltung des Ortskerns in Verl

834672



Neugestaltung des Ortskerns in Verl

834672



3. Einteilung des Plangebietes in Planungsbereiche

Entsprechend der grundlegenden Entwurfskonzeption wird eine Einteilung der Planungsbereiche vorgenommen. Der Entwurf beinhaltet im wesentlichen zwei übergeordnete Elemente:

1. Die (der historischen Entwicklung entsprechende) Nord-Süd-Achse, an der sich mehrere differenzierte, stadträumlich attraktive Plätze befinden.
2. Die Ost-West-Achse als durchgängige Allee mit beidseitigen großzügigen Gehwegen als Fußgängerbereich.

Der nebenstehende Übersichtsplan zeigt die Elemente und deren Zusammenhang. Im Rahmenplan sind die Nord-Süd-Planungsbereiche schwarz umrandet, die Planungsgebiete, die die Straßen betreffen sind rot umrandet.

4. Maßnahmenkatalog

Möblierungskatalog

Um der Stadt Verl in der Ortsmitte ein einheitliches und geordnetes Erscheinungsbild zu geben, wird ein Möblierungskatalog erstellt. Die Möblierung ist auf das Notwendige zu beschränken. Für Werbeanlagen soll eine Gestaltungssatzung Anwendung finden. Der Katalog legt die für den gesamten Kernbereich zu verwendenden Stadtmöbel wie z.B. Laternen, Poller, Stelen, Infotafeln, Sitzmöbel, Müllbehälter etc. in Material und Farbe fest.

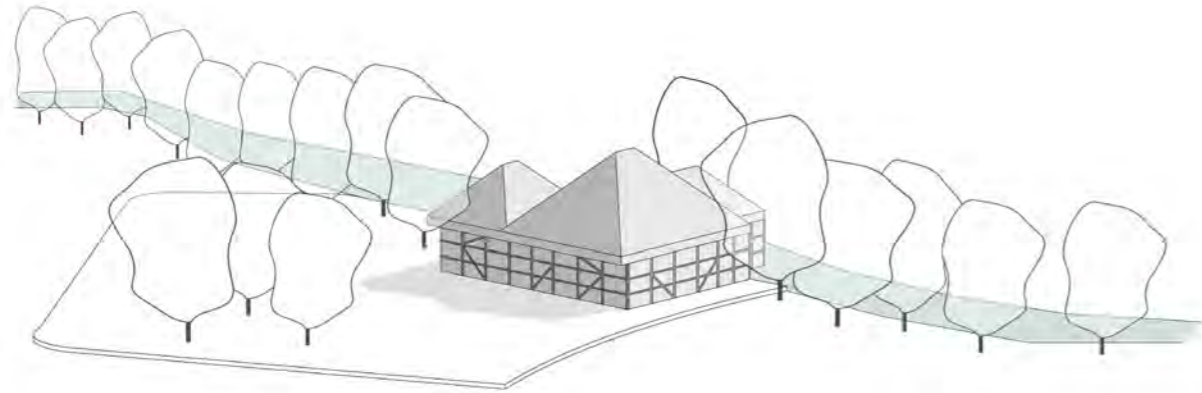
Pflanzen-und Baumkatalog

Ein Katalog für die Vegetation in Verl typischer Bäume, Gehölze und Pflanzen soll erarbeitet werden. Dieser Katalog dient als Vorgabe für die Auswahl von Pflanzen. Der Katalog führt bestehende Kartierungen fort, existierende Grünflächenpläne werden in bei der Planung berücksichtigt.

4.1. Massnahmen Planungsbereiche Ortsmitte

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Planungsbereiche von Norden nach Süden entlang der Hauptstraße-Bahnhofstraße (Planungsbereiche 1-7) behandelt. Daran anschließend werden die Maßnahmen für die Straßenräume Planungsbereich A (Ost-West-Achse: Gütersloher Straße / Paderborner Straße) und B (Nord-Süd-Achse: Hauptstraße / Bahnhofstraße / Am Bühlbusch) benannt.





4.1.1. Planungsbereich 01 Mühltenterrassen

Die derzeitige Situation ist insbesondere aufgrund der Nutzung des Bereiches als Baustoffhandel / Gartenbaumarktes sehr unbefriedigend.

Neben der unangemessenen Nutzung des Mühlengebäudes stellt die Teilung des Geländes durch die Friedhofszufahrt ein Problem dar. Die Zufahrt zum Friedhof erfolgt zur Zeit über das Wegeflurstück 580 und zerschneidet das Außengelände des Baustoffhandels, welches auf den Flurstücken 546 und 609 liegt.

Der Bereich liegt am nördlichen Rande des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr.3 - „Wilhelmstraße“. Der B-Plan endet an der nördlichen Grenze des Wegeflurstückes 580. Der Friedhof einschließlich des Werkhofes und der beiden Parkplätze liegen nicht innerhalb des Geltungsbereiches. Der B-PLAN sieht für das Flurstück 546 eine Wohnbebauung mit entsprechendem Baufenster vor - die Fläche vor dem Mühlengebäude ist als Verkehrsgrünfläche ausgewiesen. Beide durch den B-Plan fixierten Nutzungen sollten in Zukunft umgesetzt werden. Das Baufenster der Mühle lässt Luft für eine Erweiterung des Gebäudes nach Nordwesten, jedoch erscheint ein weiterer Anbau an die historische Mühle aus Denkmalpflegerischer Sicht nicht wünschenswert.

Es ist eine der stadtraumlichen Situation angemessener Nutzung des Gebäudes und des Vorplatzes anzustreben. Eine Gastronomische Nutzung oder eine museale Nutzung sind denkbar.

Das Flurstück 609, auf dem sich Vorplatz und Mühlengebäude befinden, sollte in den Besitz der Stadt kommen und ggf. mit der Mühle verpachtet werden.

Das Flurstück 546 (westlicher Teil des Baumarkt-Außenbereiches) kann einer privaten Wohnnutzung zugeführt werden. Das Grundstück bietet unter Einhaltung des Baurechtes Platz für ein Einfamilienhaus oder ein Doppelhaus. Das Grundstück ist voll erschlossen. Die Zufahrt zum Friedhof verbleibt auf dem Wegeflurstück und wird neu gefasst. Der öffentliche Zugang zum Ölbaach wird erneuert.

Das Mühlengebäude bildet den nördlichen Stadteingang von Verl. Der Stadteingang ist markant. Eine Bebauung nördlich des Ölbaaches gibt es nicht.

Hier befindet sich das Nepomuk-Standbild, welches in die Gestaltung eingebunden werden soll.

Das Ensemble ist durch die Lage am Ölbaach und das Fachwerkgebäude idyllisch und hat Potential. Der Platz vor dem Mühlengebäude wird als freier Platz ausgebildet, der von einigen Bäumen umstanden wird. Eine dezente Platzmöblierung entsprechend des Möblierungskataloges ist zu entwickeln.



Bestand - Ortseingang Dorfmuhle, Einzäunung der Durchfahrt zum Friedhof



Bestand - Ortseingang Dorfmuhle, Ölbaach



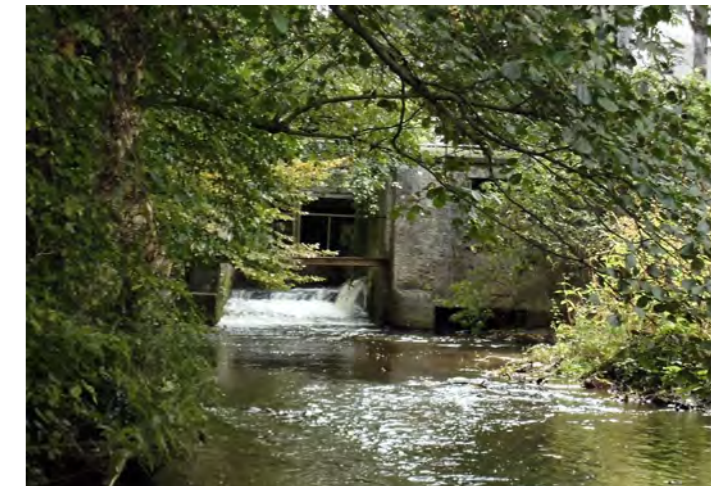
Bestand - Ortseingang Dorfmuhle, Vorplatz Baustoffhandel



Bestand - Mühle am Ölbaach



Bestand - Parkplatz am Friedhof



Bestand - Idyllische Mühle



Bestand - Parkplatz für Wanderer am Baustoffhandel



Bestand - „Zugang“ zum Ölbaach



Bestandsituation Ortseingang Dorfmühle - Luftbild des ansässigen Baustoffhandels

Massnahmen:

01.1. Parkplätze Friedhof

Der Bereich nördlich der Friedhofszufahrt bedarf einer Neustrukturierung im Zusammenhang mit dem Friedhofsgelände. Es wäre sinnvoll einen gemeinsamen, räumlich gefassten Parkplatz für die Besucher des Friedhofes, die Wanderer und die Besucher der Mühle zu errichten. Die Parksituation hat derzeit einen eher zufälligen Charakter. Auch über die Neustrukturierung des Werkhofes des Verler Friedhofes muß in diesem Zusammenhang nachgedacht werden.

01.2. Grundstück

Das FlurStk.546 sollte einer B-PLAN gemäßen Nutzung zugeführt werden. Der Bereich ist laut Bebauungsplan als WA - allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, die Zulässigkeit von Baumärkten innerhalb eines solchen Gebietes ist zu prüfen. Das Grundstück kann zum Zwecke der Bebauung mit einem Wohnhaus veräußert werden.

01.3. Zufahrt Friedhof

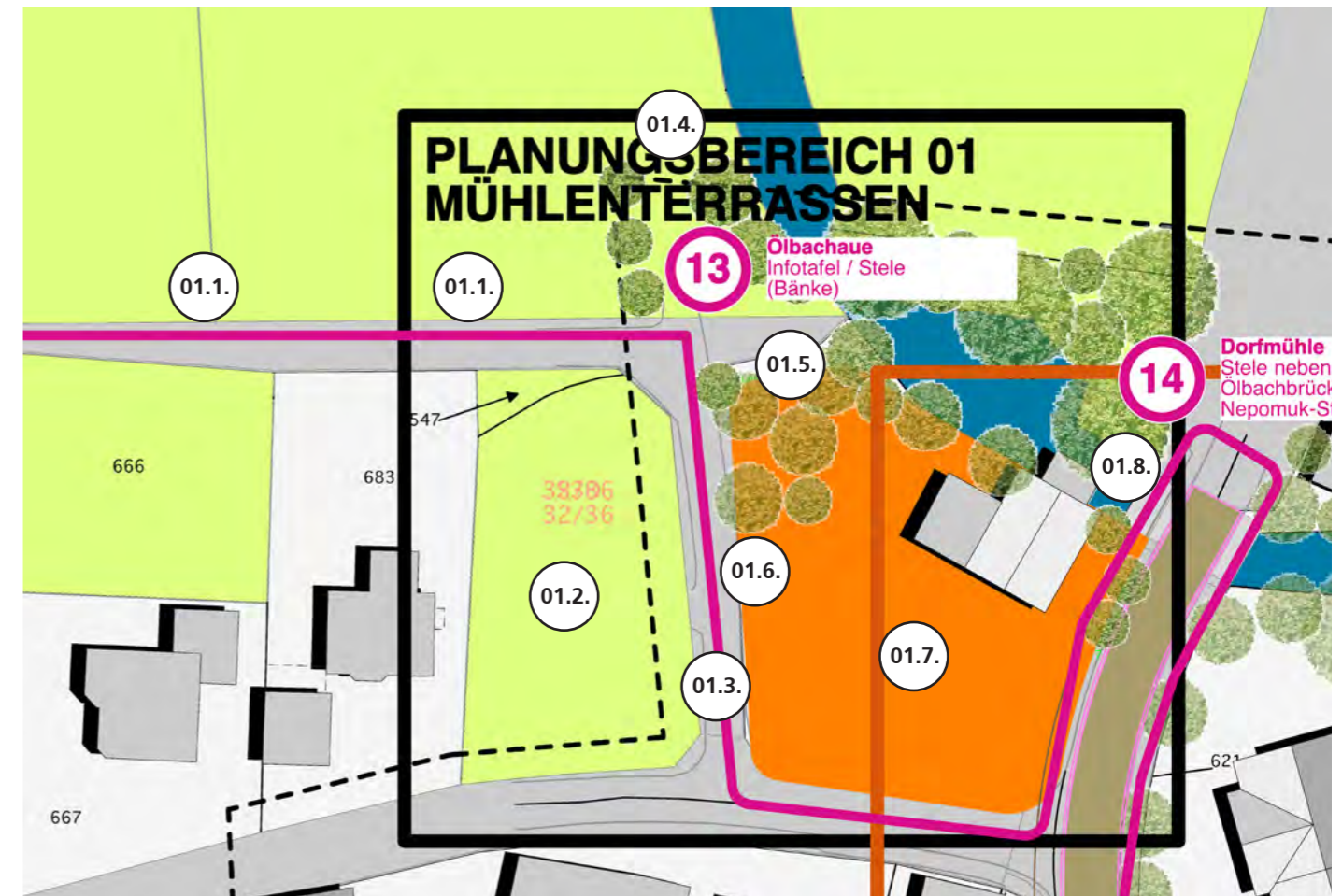
Die Zufahrt zum Friedhof erfolgt derzeit zwangsläufig „durch“ das Baumarkt-Außengelände. Dieser Wegbereich ist von Maschdrahtzäunen mit Stacheldraht gesäumt und entspricht keinesfalls einer angemessenen Friedhofszufahrt. Die Zufahrt sollte auf der privaten Seite durch Hecken begrenzt sein, die Platzseite verbleibt offen, bzw. durch Bäume gefasst.

01.4. Anschluß des Wanderweges

Der Anschluß an den Wanderweg entlang der Ölbaches bedarf einer gestalterischen Neufassung. Der Zugang ist von der Ausstellung des Baumarktes regelrecht zugestellt.

01.5. Zugang zum Ölbach

Derzeit gibt es eine Stahltreppe als nicht öffentlicher Zugang zu einer Einleitungsstelle westlich des Mühlengebäudes. Sie kann als Zugang zu Wasser missverstanden werden. Ein öffentlicher, ansprechend gestalteter Zugang am Anfang des Fußweges entlang des



Planungsbereich 01 Mühlen Terrasse

Ölbaches zum Wasser wäre wünschenswert. Von hier aus hat man einen schönen Blick auf Ölbach und die Mühle. Der Bach-nahe Bereich ist vom Stachdraht und dem „Einbruchschutz“ zu befreien. Dieser Standort ist ein hervorragender Einstieg für Wasserwanderer, bzw. wird zum Umtragen des Mühlenwehrs benötigt und sollte entsprechend gestaltet werden.

01.6. Bepflanzung

In Anlehnung an die Vegetation des Ölbachs und im Übergang zur offenen Landschaft sollen typische Auengehölze wie Eschen und Weiden erhalten und ggf. aufgeforstet werden. Der Platz kann ggf. von Bäumen eingefasst werden.

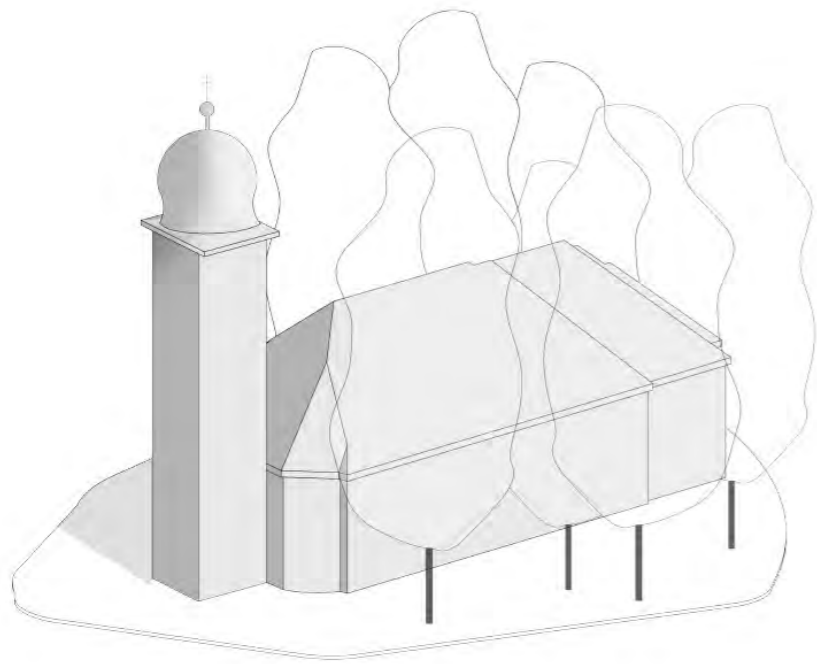
01.7. Platzfläche

Die Platzfläche südlich der Mühle soll insgesamt neu gestaltet werden. Sie erhält einen neuen Belag und einen neuen Rand, der die Form des Platzes definiert. Die Platzfläche soll sich im Belag von den angrenzenden Wegen und Straßen absetzen. In diese Platzgestaltung sind Möbel und Bepflanzungen zu integrieren. Wünschenswert wäre, wenn der gut besonnte Platz zumindest teilweise durch Außengastronomie belebt würde. Ein „leerer“, von Bäumen gesäumter Platz kann die Mühle, den Auftakt zum Wanderweg und den Ölbach entsprechend in Szene setzen. Die Platzfläche ist von Autos generell frei zu halten, genügend Parkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe.

01.8. Mühle + Nepomuk-Standbild

Langfristig gesehen würde die alte Mühle einen starken Auftakt am Schnittpunkt von Stadt und der offenen Landschaft bilden.

Ein wunderschönes Mühlengebäude, welches in die Auenvegetation eingebettet ist, bildet zusammen mit dem gegenüberliegenden Gebäude und der Brücke einen hervorragenden Stadteingang. Vielleicht ist es möglich hier eine kulturelle Nutzung zu etablieren, die auch mit der Lage am übergeordneten Radweg das Potential besäße wirtschaftlich zu funktionieren. Eine Terrassenfläche mit Blick auf den Bach, im Schatten von Eschen und Weiden würde für die Bürger von Verl ein beliebter Anziehungspunkt werden. Das Nepomuk-Standbild soll entsprechend dem Ensemble akzentuiert werden und erhält eine Information im Rahmen des Historischen Stadtrundganges.



4.1.2. Planungsbereich 02 Kirchplatz St. Anna

Kirchplatz

Der heutige Kirchplatz hat eine sehr schöne Stimmung. Er fügt sich über seine Materialität aus Kopfsteinpflaster schon jetzt wunderbar in das vorliegende Konzept mit ein. Eine zeitgemäße Inszenierung der Kirche mittels Beleuchtung wäre wünschenswert. Zusammen mit dem Heimathaus, Schroeders Destillerie, dem in jüngster Zeit saniertem Gebäude Hauptstraße / Sender Straße, in welchem ein Knopfmuseum untergebracht werden soll und der alten Vikarie bildet das Ensemble einen wichtigen Schwerpunkt in der Folge der städtischen Attraktionen.

Pfarrkirche St. Anna

Die katholische Pfarrkirche St. Anna wurde von 1792 bis 1801 durch den Fürsten Wenzel Anton Kaunitz erbaut. Kirche und Gemeinde gehören zum Pastoralverbund Verl im Dekanat Rietberg-Wiedenbrück des Erzbistums Paderborn. St. Anna in Verl ist eine der wenigen klassizistischen Hallenkirchen in Westfalen. Die drei Kirchenschiffe sind fünfjochig und von flachen Längstonnengewölben überspannt. Der Chorraum im Westen hatte innen abgerundete Ecken; die östlichen Ecken am Turm sind innen und außen abgerundet. Hohe Steinsäulen und Wandvorlagen tragen das gerade Gebälk mit der Holzdecke. Die Fenster sind rundbogig, im östlichen Turm gerade geschlossen. Die Schalllöcher sind wiederum rundbogig. Die Eingänge zum Kirchenschiff sind gerade, im Turm rundbogig. 1933 wurde die Kirche mit einem Choranbau im Westen sowie mit zwei unterkellerten Sakristeiräumen erweitert. 1935 wurde das Innere der Kirche barockisiert. Am 12. April 1983 wurde die Kirche gemeinsam mit dem umgebenden Kirchplatz unter der Nummer 2 in die Liste der Baudenkmäler in Verl eingetragen.

Heimathaus Verl Sender Straße 8

Nachdem das erste Gotteshaus im Verler Land, die St.-Anna-Kapelle (1512), in den Rang einer Pfarrkirche erhoben wurde (1577), entstanden in ihrer unmittelbaren Umgebung Kötterstellen. Diese betrieben neben einer kleinen Landwirtschaft auch Handel und Handwerk. Ursprünglich war auch das heutige Heimathaus eine solche Kötterstelle. Erstmals ist das Haus urkundlich im Jahre 1615 belegt (Markkötter Otto Gutscher). Lange Zeit wurde hier eine Gaststätte betrieben.

Nachdem später das Anwesen in den Besitz der Familie Schroeder übergegangen war (1863), wurden hier auch Spirituosen und Zigarren produziert.

Als Geschäftshaus wurde es im Laufe der Zeit immer wieder umgebaut, es verfiel zunehmend. Die Gemeinde Verl übernahm das Objekt Sender Straße Nr. 8 1983 und renovierte es, gemeinsam mit dem Heimatverein Verl, umfassend.

Am 1. 9. 1986 wurde das alte Ackerbürgerhaus am Kirchring (Keimzelle des Ortes) seiner neuen Bestimmung als Heimathaus Verl übergeben.



Bestandsituation Kirchplatz - Heimathaus



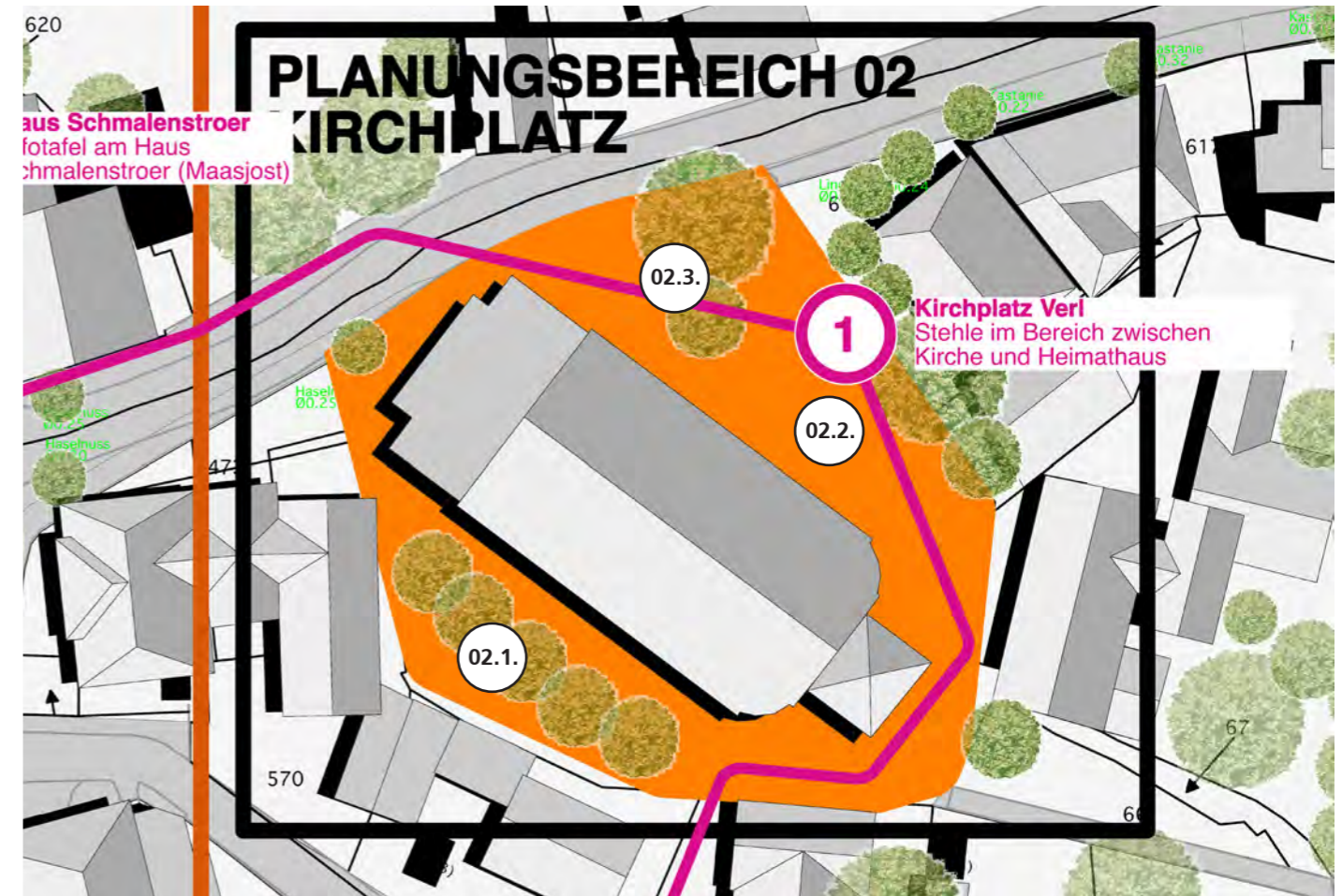
Bestandsituation Kirchplatz - Knopfmuseum



Bestandsituation Kirchplatz - Südwestseite



Bestandsituation Kirchplatz St. Anna Luftbild



Planungsbereich 02 Kirchplatz

Massnahmen:

02.1. Möblierung

Die Möblierung sollte vereinheitlicht und neu geordnet werden. Die Information zum Historischen Stadtrundgang des Heimatvereins ist gestalterisch zu integrieren. Die Möblierung sollte entsprechend dem allgemeinen Katalog für den Geltungsbereich des Rahmenplanes erfolgen.

Die Standorte für Mastleuchten und Fahnen sollten überprüft werden, da sie - z.B. auf der Südwest-Seite der Kirche teilweise nicht wahrnehmbar sind.

Eine private Möblierung mit Töpfen und Steinen sollte unterbunden werden.

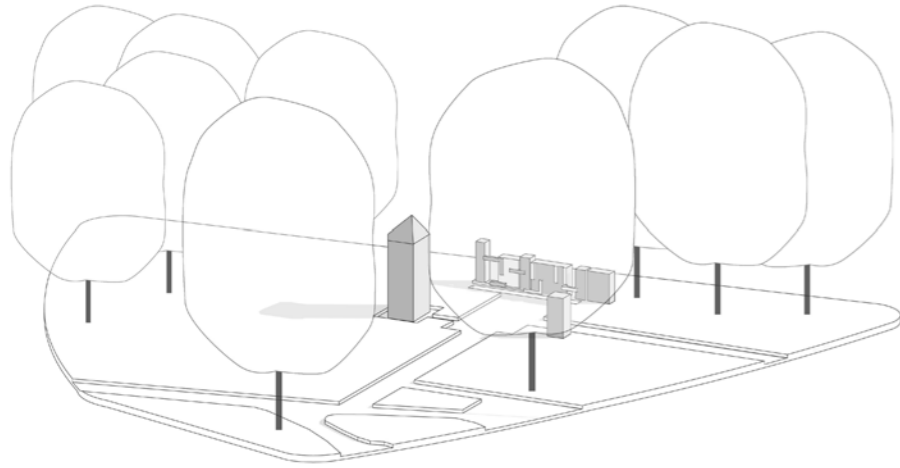
02.2. Beleuchtung

Ein die bestehende Beleuchtung ergänzendes Lichtkonzept, z.B. mit zusätzlicher Akzentuierung der Bäume und der umgebenden Häuser wäre wünschenswert.

Die Standorte für Mastleuchten sollten im Hinblick auf die Beleuchtungswirkung überprüft werden.

02.3. Bepflanzung

Der Bestand aus vorhandenen Linden und Baumhaseln bleibt komplett erhalten, die Rasenflächen können ggf. reduziert werden, sollten aber mindestens „saniert“ werden. Die Pflanztröge können entfallen.



4.1.3. Planungsbereich 03 Denkmalplatz

Der Denkmalplatz, der früher Verler Friedhof war, wurde zweimal durch den Bildhauer Hollenhorst umgestaltet.

Die Lage an der Nord-Süd-Achse macht den Denkmalplatz im Zusammenhang mit den angrenzenden Geschäften und Cafes zu einem qualitativvollen innerstädtischen Aufenthaltsbereich.

Gravierende Eingriffe sind nicht notwendig, Korrekturen sind nur im Detailbereich erforderlich und werden im Maßnahmenkatalog beschrieben, insbesondere die Ränder und Übergangsbereiche zu den angrenzenden Grundstücken könnten Detailkorrekturen vertragen. Teilweise muss die Möblierung hinterfragt werden. Wünschenswert wäre die Möblierung entsprechend eines für Verl insgesamt zu erstellenden Möblierungskataloges. Einen Anschluß der angrenzenden Bibliothek an den kleinen Park gibt es nicht.

Ehrenmal 1914-18

Auf dem ehemaligen Friedhof (von 1770-1873 Begräbnisplatz für das Kirchspiel Verl) wurde 1923 das Ehrenmal für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges errichtet.

Die Form (Obelisk als Siegessäule) und die bildliche Gestaltung (Adler, Schwert, Stahlhelm und Eichenlaub) entsprechen ebenso wie die Inschrift dem Erfinden der damaligen Zeit: „Den Heldentod für Deutschlands Bestand und Ehre starben im Weltkrieg 1914-1918.“ An den Seiten sind die gefallenen Kriegsteilnehmer eingemeißelt, jedoch wegen Verwitterung heute nicht mehr alle lesbar.

Mahnmal 1939-45

Das Mahnmal wurde 1968 von dem Verler Bildhauer Heinz Hollenhorst errichtet und am 16. November 1968 feierlich eingeweiht. Es befindet sich an der Nordseite des Denkmalplatzes. Hinter dem Mahnmal liegt ein Cafe mit Außengastronomie. Das Mahnmal in Form einer vielfältig durchbrochenen Wand voller Kreuze wurde aus Steinquadern errichtet, die aus der ehemaligen Umfassungsmauer im Zuge der ersten Umgestaltung des Platzes gewonnen wurden. In einer zweiten Umgestaltung des Ehrenplatzes zum heutigen Denkmalplatz - ebenfalls durch Heinz Hollenhorst - wurden am gegenüberliegenden Ende des Platzes an der Ecke von Hauptstraße und Hopeweg zwei Stelen errichtet, vor denen sich eine Gedenktafel mit Inschrift befindet. Der Heimatverein beabsichtigt das Aufstellen einer Info-Stele zwischen den Denkmalen.



Bestand - unvollständige Beete



Bestand - Übergang zum Cafe / Möblierung



Bestand - Blick entlang der Straße



Bestand - Mahnmal 1939-1945



Bestand - Ehrenmal 1914-1918



Bestand - Denkmal



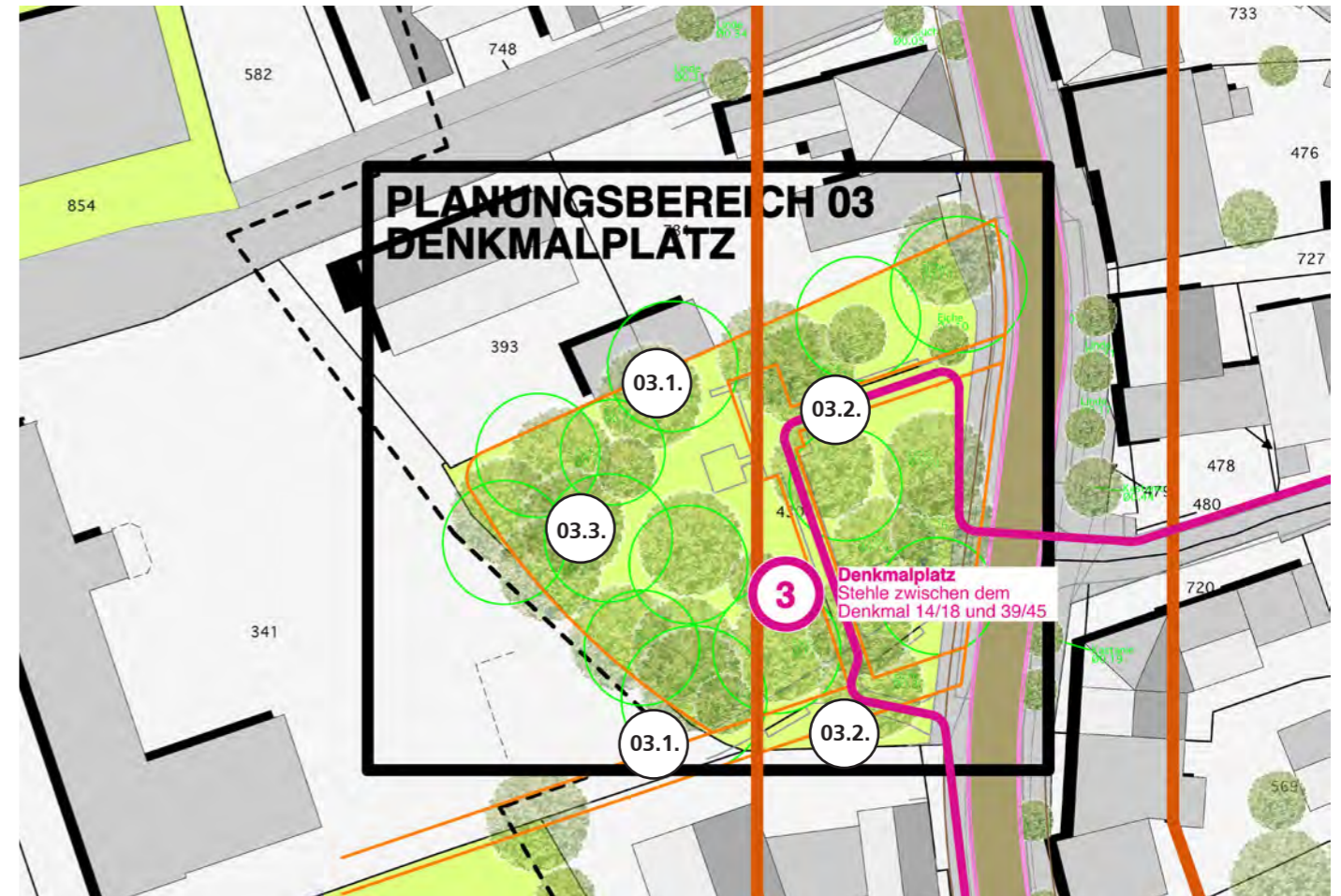
Bestand - notwendige Neuordnung der Ränder



Bestand - fragliche „Möblierung“



Bestandsituation Denkmalplatz Luftbild



Planungsbereich 03 Denkmalplatz

Massnahmen:

03.1. Übergänge / Ränder

Der Denkmalplatz ist insgesamt intakt. Als problematisch können lediglich die Übergangsbereiche zu den teilweise recht heterogenen Nachbargrundstücken betrachtet werden. Insbesondere ist die Garagenrückwand hinter dem Mahmal gestalterisch negativ zu beurteilen und sollte durch geeignete Maßnahmen verdeckt werden.

Der Übergang zum angrenzenden Cafe könnte mehr Offenheit und Durchlässigkeit vertragen. Der angrenzende Zugang zum Fahrradabstellplatz sieht zufällig aus, die Bepflanzung der fragwürdige Zaunanlage ist unvollständig. Der Bereich ist ebenfalls neu zu ordnen.

Die Grenzen des Denkmalplatzes sollten genauer umrissen und dadurch besser wahrnehmbar werden.

03.2. Möblierung

Die Möblierung sollte vereinheitlicht und neu geordnet werden. Es sollte nur ein Mülleimermodell zum Einsatz kommen. Die Stele der Heimatvereins ist gestalterisch zu integrieren. Die Möblierung sollte entsprechend dem allgemeinen Katalog für den Geltungsbereich des Rahmenplanes erfolgen.

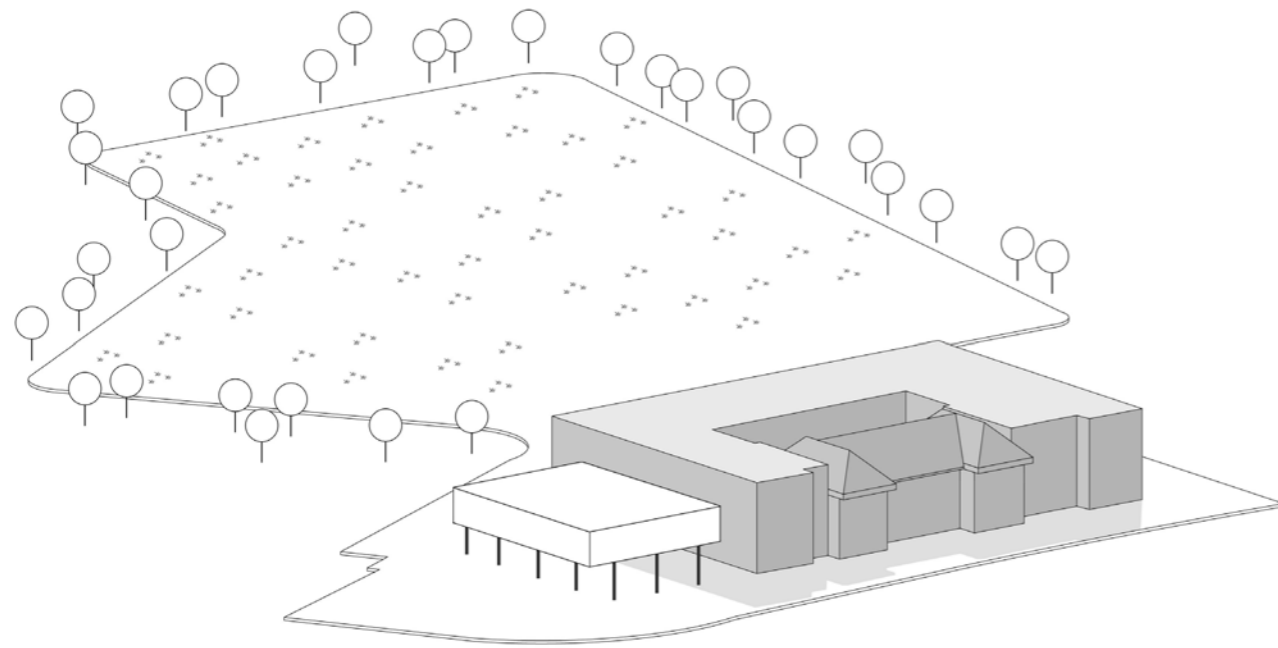
Die Möblierung mit „Findlingen“ und Steinen kann ersatzlos entfallen.

Ein die bestehende Beleuchtung ergänzendes Lichtkonzept ist wünschenswert.

03.3. Bepflanzung

Der Bestand aus großen alten Parkbäume (Eichen) bleibt komplett erhalten, um in diesem Bereich den (Pocket-) Parkcharakter zu bewahren.

Pflanzbeete müssen teilweise erneuert werden. Auf den Rasenflächen sind Narzissen angepflanzt, die im Frühjahr blühen und auf dem Denkmalplatz farbige Akzente setzen. Zusätzlich sollen Hecken zur Kaschierung der angrenzenden heterogenen Grundstückeangepflanzt oder ergänzt werden. Teilweise muss ein höherer Wuchs vorhandener Hecken zugelassen werden. Es gibt zu diesem Bereich einen Grünplan.



4.1.4. Planungsbereich 04 Rathausplatz und Bürmsche Wiese

Bürmsche Wiese

Die Bürmsche Wiese stellt eine zentrale Grünfläche im Ortskern nördlich der Paderborner Straße dar. Sie wird begrenzt von der Bebauung entlang der Paderborner Straße, der Poststraße, der Bürmannstraße sowie der Hauptstraße. Prägendes Gebäude ist das Rathaus am südlichen Rand der Bürmschen Wiese. Dieses Gebäude wurde im Jahr 2006/2007 neu errichtet, der Altbau dabei in den Komplex integriert. Der Parkplatz der Stadtverwaltung ragt in die Bürmsche Wiese herein. Derzeit stellt sich die Bürmsche Wiese als Wiesenfläche mit einzelnen Bäumen und Gehölzgruppen ohne weitere Aufenthaltsqualität bzw. Zugangsmöglichkeiten dar.

Rathaus

Das historische Rathaus (Amtshaus aus dem Jahr 1885) der Gemeinde Verl wurde saniert und durch einen Neubau ergänzt, der den Altbau in einer großen U-Form umschließt und wie ein Schmuckstück in seiner Mitte präsentiert. Die dunkle Fassadenhaut des Neubaus lässt die helle Schauffassade des Altbaus zur Paderborner Straße hin optisch hervortreten. Einerseits präsentiert sich der neue Rathaus-Komplex als bauliches Gesamtgebilde, auf der anderen Seite wird durch die eher nüchterne Formgebung des Neubauteils der Unterschied zwischen Neubau und historischem Altbau herausgearbeitet. Eine Fuge zwischen alt und neu beinhaltet einen barrierefreien Rundgang durch alle Bereiche und ermöglicht eine Erschließung über die beiden zentral gelegenen Treppenhäuser und den Aufzug auf kürzestem Weg. Innovative Gebäudetechnik mit Erdwärmenutzung, Bauteilaktivierung und Quellaftung tragen zu einem angenehmen Gebäudeklima sowie einer positiven Energiebilanz bei. Dem Bau des Rathauses ging ein Wettbewerb voraus, in dessen Verlauf der Rathausvorplatz zur Disposition stand. Teilweise wurde der Raum durch Rathausnutzungen überplant, letztendlich blieb aber das Gebäude, das „Kopfhoffsche Haus“ auf der Ecke Hauptstraße erhalten.

Für den gesamten Bereich gilt der Bebauungsplan Nr.31 - „Ortskern-Ostteil“. Dieser weist die Bürmsche Wiese und den Rathausbereich als „Fläche für den Gemeinbedarf“ aus, die Fläche im Kreuzungsbereich als Kerngebiet (MKIII) mit drei zulässigen Vollgeschossen. Im Norden der Bürmschen Wiese schließt sich ein „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) mit zwei zulässigen Vollgeschossen in offener Bauweise an. Südlich und westlich wird der Bereich von Kernbereichen umschlossen, in denen unterschiedliche Vollgeschosse, GRZ- und GFZ-Zahlen erlaubt sind, maximal jedoch drei Vollgeschosse.



Bestandsituation Blick auf Kreuzung Paderborner Straße / Poststraße



Bestandsituation Blick auf Rathaus, Bürmsche Wiese, St. Anna



Bestandsituation Blick auf das neue Rathaus

Massnahmen:

04.1. Rathausplatz

Im Bereich westlich des Rathauses, im Kreuzungsbereich Paderboner Str / Hauptstraße soll ein Platzraum entstehen. Das an der Ecke plazierte Gebäude, das sog. „Kopfhoffsche Haus“ soll später abgerissen werden.

An Stelle des Gebäudes entsteht ein kleiner, städtischer Platz mit einem Baumdach aus kastenförmigen Gehölzen, z.B. aus Linden, Platanen und Ahorn. Die angrenzende Gastronomie kann die Platzfläche an zentraler Stelle des Ortes mit Leben füllen.

An dieser Stelle kann auch eine Vitrine zur Stadtinformation errichtet werden.

Der Rathausplatz dient als trichterförmiger, offener Zugang zur Bürmschen Wiese.

04.2. Tiefgarage Rathaus

Der Vorhof zur Tiefgarage, eine Art Wendebereich vor dem eigentlichen Tor, soll eine Deckelung erhalten, die es ermöglicht den Rathausplatz großzügig zu gestalten und die Wegeverbindung zur Bürmschen Wiese aufzuweiten. Die Deckelung ist Teil der Platzfläche und erhält auch deren Oberfläche im Material.

04.3. Parkplatz Rathaus / Rechtsanwalt

Die Zufahrt zum rückwärtigen Rathaus-Parkplatz ist von einigen Stellplätzen in Längsaufstellung begleitet. Diese Ausnutzung des Parkraumes ist nicht optimal und könnte durch Senkrechtparkierung, bzw. Schrägaufstellung erheblich verbessert werden. Neben der Vergrößerung der Stellplatzanzahl wird die Fahrspur verkehrsberuhigend eingeeengt. Die Eigentumsrechtliche Situation ist zu klären.

04.4. Parkplatz Rathaus

Der bestehende Parkplatz hinter dem Rathaus wird optimiert und in der Oberflächengestaltung vereinheitlicht und den Flächen des Rathausplatzes angepaßt.

04.5. Parkplatzerweiterung durch Grundstückszukauf

Der bestehende Parkplatz hinter dem Rathaus kann nach Osten erweitert werden.

Hierzu ist es erforderlich, Teile des Flurstückes 104 zu erwerben.

Für den hinteren Teil dieses Flurstückes besteht Baurecht gem. B-Plan Nr. 31.

Der Bereich ist als Kerngebiet MK gekennzeichnet und darf in offener Bauweise mit zwei Vollgeschossen bebaut werden.

04.6. Zugang zur Bürmschen Wiese

Die Bürmsche Wiese erhält im Osten eine breite Öffnung zur Poststraße.

Das Grundstück mit der FlurNr. 204 ist nicht bebaut und liegt lt. B-Plan innerhalb der für den Gemeinbedarf ausgewiesenen Flächen.

Im Veranstaltungsfall (Festwiese) kann hier ein breiter ZUGANG unabhängig vom Rathaus erfolgen. Die Zufahrt ist dann ebenfalls als Versorgungs- und Rettungsweg geeignet.

Zusätzliche, „unsichtbare“ Parkplätze sollen auf der Rasenfläche vorgehalten werden.

Der Zugangsbereich soll - wie die gesamte Bürmsche Wiese - zur Abgrenzung zu den privaten Nachbargrundstücken durch eine Hecke gefasst sein. Die Seite zur Poststraße bleibt offen.



Bestand - Parkplatz Rathaus



Bestand - Übergang zwischen Rathausparkplatz und Wiese



Bestand - Blick in Richtung Osten



Bestand - Übergang Parkplatz-Wiese, Blick nach Norden



Bestand - Bürmsche Wiese



Bestand - Vegetation am Rande der Bürmschen Wiese



Bestand - Bürmsche Wiese Blick Richtung Nord-West



Bestand - verwilderte Randbereiche



Bestandsituation Rathaus Verl Luftbild



Planungsbereich 04 Rathausplatz / Bürmsche Wiese

04.7. Rückbau Parkplatz

Die Parkfläche, welche in die Bürmsche Wiese hinein ragt wird zurück gebaut. Darunter befindliche Anlagen zur Geothermie sind nicht betroffen. Ebenfalls zurück gebaut werden die Hecken und Zäune, die den Parkplatz begrenzen, so dass ein offener Übergang zur Wiese entsteht, bzw. eine Verbindung vom historischen Stadtkern über die Wiese zum Rathaus entsteht, die von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden kann.

04.8. Randbereiche Bürmsche Wiese

Die Bürmsche Wiese soll ein mit Hecken und einem Saum aus Obstbäumen umschlossener Wiesenraum werden. Sie bietet Rückzugsmöglichkeiten im Schatten der Bäume. Durch Hecken und den bepflanzten Saum wird Distanz zur baulichen Nachbarschaft und den privaten Gärten bewahrt. Die offene Wiese kann gelegentlich als Festwiese für Veranstaltungen dienen.

04.9. Wegeführung

Die Bürmsche Wiese erhält einen „Rundkurs“, einen Weg der die zentrale Figur des Innenbereiches nachzeichnet und zum Wandeln einlädt. Dieser Weg ist an den Ecken in unterschiedlichen Radien ausgerundet und hat unterschiedliche Breiten, je nach Lage. Die breiteren Bereiche sind so positioniert, dass man in der Sonne verweilen kann. Eine lange Sitzbank ist vorgesehen, die zusammen mit einem Pflanzbeet ein lineares Element im Weg bildet. Im Norden des Rundkurses soll die Wiese so zum Wegesrand abgesenkt werden, dass eine Sitzkante entsteht. Das Material des Weges wird im Lauf der Landschaftsarchitektonischen Bearbeitung definiert. An den Rundweg werden die Zugänge nach Norden zur Bürmannstraße und nach Osten zur Poststraße im gleichen Material angeschlossen.

Hinzu kommt der Übergang zum Rathausparkplatz, der auf der ganzen Breite erfolgt. Der Weg erhält umlaufend begleitende Beleuchtung.

04.10. Spielplatz

Im nordwestlichen Bereich der Bürmschen Wiese - geschützt unter Bäumen soll ein Kinderspielbereich entstehen.

04.11. nördlicher Anschluß

Die Bürmsche Wiese soll den nördlichen Zugang zur Bürmannstraße nutzen. Dieser stellt eine planungsrechtlich gesicherte Verkehrsfläche dar und kann in der Gestaltung den Wegen auf der Bürmschen Wiese angepasst werden. Der Durchgang bildet durch seine Fortführung die Verbindung zum historischen Ortskern, der Kirchplatz um die St. Anna Kirche kann auf zwei weiteren Wegen erreicht werden. Der Anschluß an die Gastronomie, beispielsweise Cafe Klüter u.a. ist hergestellt. Es müssen keine weiteren Wege, z.B. über private Grundstücke angelegt werden.

04.12. Bürmsche Wiese

Die eigentliche, freie Wiese wird als Naturfläche behandelt und soll - von einzelnen Ausnahmen abgesehen - frei von Bäumen bleiben. Es werden ortsübliche Gräser und Kräuter ausgesät. Es ist beabsichtigt die Wiese als Schmetterlingswiese wachsen zu lassen und nur gelegentlich zu mähen. Die Saatmischung sollten so gewählt werden, dass zu allen Jahreszeiten ein interessantes Bild im Zentrum Verl entsteht. Die Wiese soll frei begehbar sein und nicht abgesperrt werden, sondern z.B. zum Picknick zur Verfügung stehen. Rasenflächen bestehen aus Gebrauchsrasen, der stark mit Wildkräutern durchmischt sein soll. Im Bereich von Rodungen und Kahlstellen wird nachgesät.



Bürmsche Wiese - hohes Gras, Obstbäume - wassergebundene Wegeflächen



Bürmsche Wiese + Rathausplatz Gesamtzusammenhang



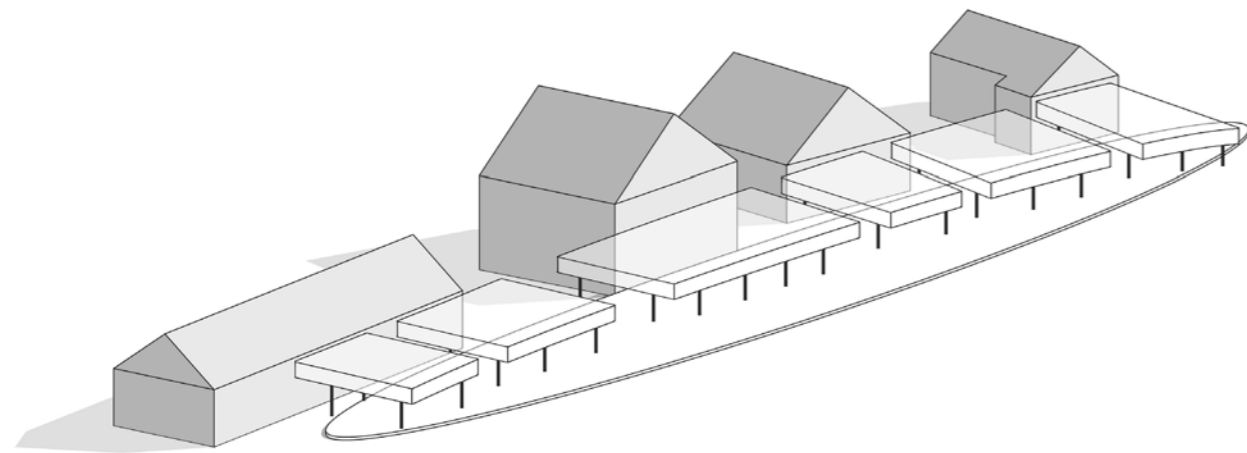
Bürmsche Wiese - Detailierungsvorschlag angrenzende Wohnstraße



Bürmsche Wiese - angrenzende Wohnstraße, z.B. Poststraße



Bürmsche Wiese - „grüne Mitte“



Bestand - Parkplätze am Anger



Bestand - Zwischenraum zwischen Parkplätzen und Geschäften



Bestand - Anger Blick in Richtung Westen



Bestand - Gütersloher Straße auf Höhe Anger

4.1.5. Planungsbereich 05 Anger

Die Gütersloher Straße / Paderborner Straße stellt heute die wichtigste Verkehrsader der Stadt Verl dar. Der als Landesstraße (L 757) klassifizierte Straßenzug weist eine Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen auf, die Breite der Fahrbahn beträgt in Abhängigkeit von separaten Abbiegespuren bzw. Querungsiseln zwischen 8,5 m und 10 m. Zwischen Österwieher Straße und Bahnhofstraße weitet sich der Raum angerförmig auf. Südlich der Fahrbahn der Gütersloher Straße wird hierbei eine separate Erschließung für die hier vorhandenen öffentlichen Stellplätze ausgebildet. Im Einmündungsbereich der Österwieher Straße befindet sich ein Brunnen.

Die Gütersloher Straße markiert die Grenze für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Der Geltungsbereich des B-Planes Nr.3 - Wilhelmstraße endet mit dem südlichen Gehweg der Gütersloher Straße. Während also die Bebauung nördlich der Straße den Vorgaben des B-Planes zu folgen hat, gibt es für die südliche Bebauung keine Vorgaben aus einem B-Plan.

Markant sind auf der Südseite des Angers drei große giebelständige Häuser. Hinzu kommt ein langgestrecktes Gebäude (Möbelhaus), welches an der Kreuzung zur Bahnhofstraße ebenfalls giebelständig ist. Die Gebäude stehen nicht entlang der Straße, sondern in einer Art Gegenkurve (konkav / innengewölbt). Dadurch bildet sich zwischen Straße und Häuserfassade ein linsenförmiger Platzraum. Diese Stadträumlich markante Form soll in besonderer Weise durch Begrünung und zusätzliche Bebauung auf der Nordseite der Gütersloher Straße heraus gearbeitet werden.



Bestand - Kreuzung Gütersloher Straße / Österwieher Straße



Bestand - Geschäftshaus am Anger



Bestand - Brunnen mit „Möblierung“



Bestand - Brunnen



Bestandsituation „Anger“, zwischen Osterwieher Straße und Bahnhofstraße

Massnahmen

05.1. Nördliche Bebauung

Der Block im Norden der Gütersloher Straße ist lückenhaft und soll durch Gebäude ergänzt werden. Die Begrünung entlang der Straße sollte beseitigt werden, so dass die neuen Alleebäume frei stehend zur Geltung kommen. Lt. vorliegendem B-Plan sind hier Straßen begleitende traufständige Satteldachhäuser möglich. Die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen und entsprechende Grundstückszuschneide müssen geschaffen werden, um die vorgeschlagene Bebauung zu realisieren. Die Gebäude liegen im Kerngebiet (MK) und dürfen drei Vollgeschosse haben. Die Gebäude können relativ nahe an die Gütersloher Straße gebaut werden. Die Gebäude sollen zur Unterstützung der Städtebaulichen Idee in einem der Straße entsprechenden Radius angeordnet werden. Die Zwischenräume sollen begrünt und die Gebäude durch Hecken miteinander verklammert werden. Eine Öffnung zur Wilhelmstraße bleibt bestehen. Der Gehweg auf der Nordseite der Gütersloher Straße wird bis an die neue Bebauung heran verbreitert.

05.2. Gütersloher Straße

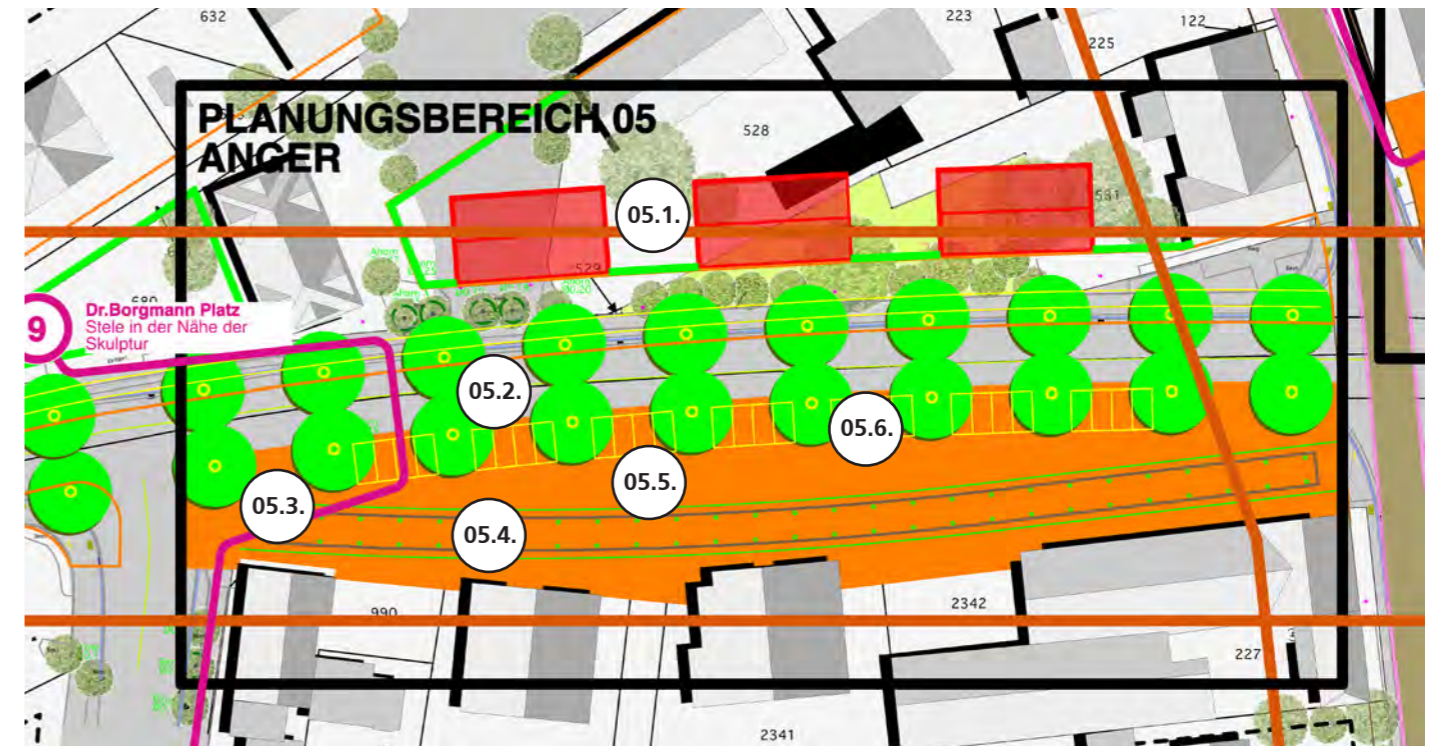
Die Gütersloher Straße wird im Zuge der Erneuerung der Ortsdurchfahrt neu gestaltet und erhält eine neue Fahrbahndecke. Die Straße ist geprägt von großen Alleebäumen, die gleichmäßig links und rechts der Fahrbahn stehen sollen. Der Anger gehört zum zentralen Fußgängerbereich in der Ortsmitte Verl, der von der Einmündung Osterwieher Straße bis zur Einmündung Poststraße entstehen soll. In diesem Bereich sollen alle Randbereiche im Belag erneuert und bis an die Häuser heran geführt werden.

05.3. Brunnen

Der vorhandene Brunnen wird in die neue Gestaltung als Endpunkt der „grünen Arkaden“ integriert. Dazu muss der Brunnen umgesetzt werden. Der Pflasterbelag um den Brunnen entspricht nicht der Stadträumlichen Idee, soll entfernt werden und wird durch einen Belag ersetzt, der den Anger als zusammenhängenden, linsenförmigen Raum erscheinen läßt.

05.4. Begrünung

Der Anger erhält neben den Straßen begleitenden Alleebäumen ein weiteres markantes Grünelement - die „Grüne Arkade“. Die „Grüne Arkade“ zeichnet in Form von Dachförmig geschnittenen Linden die baulichen Raumkanten nach. Dieses Element ist vor die südliche Bebauung des Angers gesetzt, um den konkaven Verlauf der Gebäudekanten zu unterstützen und gleichzeitig die Häuser zusammen zu binden und die Lücken zwischen



Planungsbereich 05 Anger

den Häusern zu schließen. Die Arkade kann durchwandert werden und verhindert das wilde Parken vor den Schaufenstern. Eine „private“ Begrünung der Läden kann somit entfallen. Es können Lücken in der „grünen Arkade“ gelassen werden, die auf die Eingänge der angrenzenden Läden abgestimmt sind.

05.5. Platzgestaltung

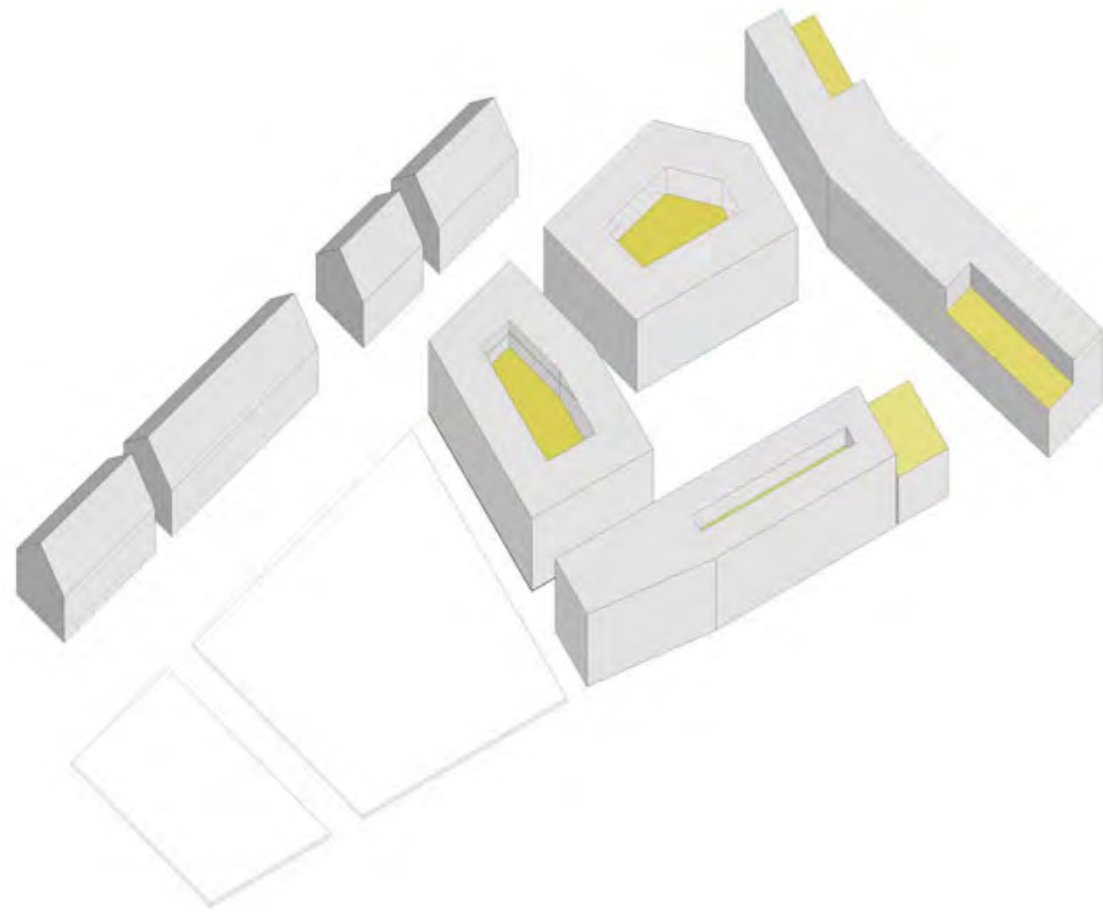
Die Platzfläche soll durchgängig mit dem Material gestaltet werden, welches den gesamten Fußgängerbereich im Ortskern markieren wird. Hiervon deutlich abgesetzt ist die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt, die Stellplätze sind zurückhaltend nuonciert. Der Belag soll in gleichmässig breiten Streifen senkrecht zur Ortsdurchfahrt verlegt werden, die Querfugen verlaufen in einem unregelmäßigen Verband.

05.6. Parkierung

Die Parkierung folgt der Kurve der Gütersloher Straße in Senkrechtaufstellung. Die Zufahrt zu den Stellplätzen erfolgt nicht von der Straße, sondern über den Anger, der eine zentrale Ein- und Ausfahrt erhalten soll. Zwar wäre es grundsätzlich wünschenswert, die schmale, linsenförmige Platzfläche von Autos frei zu halten, jedoch ist ein Senkrechtparken von der Landesstraße direkt nicht möglich. Darüber hinaus sind keine Parkplätze vorgesehen. Der Bereich Anger soll im Zuge der Erneuerung der Ortsdurchfahrt mit erneuert werden.



Planungsbereich 05 Entwurf



4.1.6 Planungsbereich 06 Marktplatz

Das Planungsfenster umfasst den Bereich von der Bahnhofstraße im Westen und dem Florianweg im Osten, der Paderborner Straße im Norden und der Bahntrasse im Süden. Für den Block zwischen Paderborner Straße und Marktstraße gibt es den rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 19.

Laut Bebauungsplan ist der gesamte Block als MK - Gebiet (Kerngebiet) mit unterschiedlichen Nutzungsmaßen, teilweise in offener, teilweise in geschlossener Bauweise ausgewiesen. Der B-Plan hält umlaufend Baufenster für eine Blockrandbebauung mit mindestens drei Vollgeschossen bereit.

Von der Möglichkeit der Bebauung nördlich entlang der Marktstraße wurde bisher wenig Gebrauch gemacht. Zum Teil befinden sich hier Garagen und Grundstückzufahrten, jedoch nur ein Geschäft (Blumengeschäft) auf dem Flurst.Nr. 1170 mit der Orientierung zum Markt.

Der Bebauungsplan sichert einen Durchgang für Fußgänger und Radfahrer durch den Block auf dem Flurst.Nr. 1091 (u.a.) zwischen den Gebäuden Paderborner Straße 10 und 12. Für die übrigen Bereiche dieses Planungsfensters gibt es keinen Bebauungsplan.

Erhöhtes Entwicklungspotential des Marktbereiches entsteht durch die mögliche Wiederbelebung der Bahnstrecke durch die TWE. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Rahmenplanes steht noch nicht endgültig fest, ob die Bahn wieder fahren und in Verl Station machen wird.

Für den Fall der Wiederbelebung des schienengebundenen Personenverkehrs werden sicher ein erhöhter Bedarf an Parkraum, Fahrradstellplätzen, Flächen für den Einzelhandel entstehen. Ob das alte Bahnhofsgebäude (derzeit ital.Restaurant) als Bahnhof in Frage kommt, muss - insbesondere unter Beachtung des Abstandes zum Bahnübergang Bahnhofstraße geprüft werden.

In dem Bereich zwischen Bahnhofstraße und Lindenstraße ist die Gleisführung zweiseitig und bietet die Möglichkeit der Zugbegegnung, bzw. eines Bahnhofes mit Mittelsteig.



Bestand Bahnhofstraße / Marktstraße



Bestand Busbahnhof von Süden, Blick auf markantes Eckgebäude



Bestand - Busbahnhof



Bestand - Blick in die Marktstraße



Bestand - Altes Bahnhofsgebäude



Bestand - ungeordnete „Platzmöblierung“



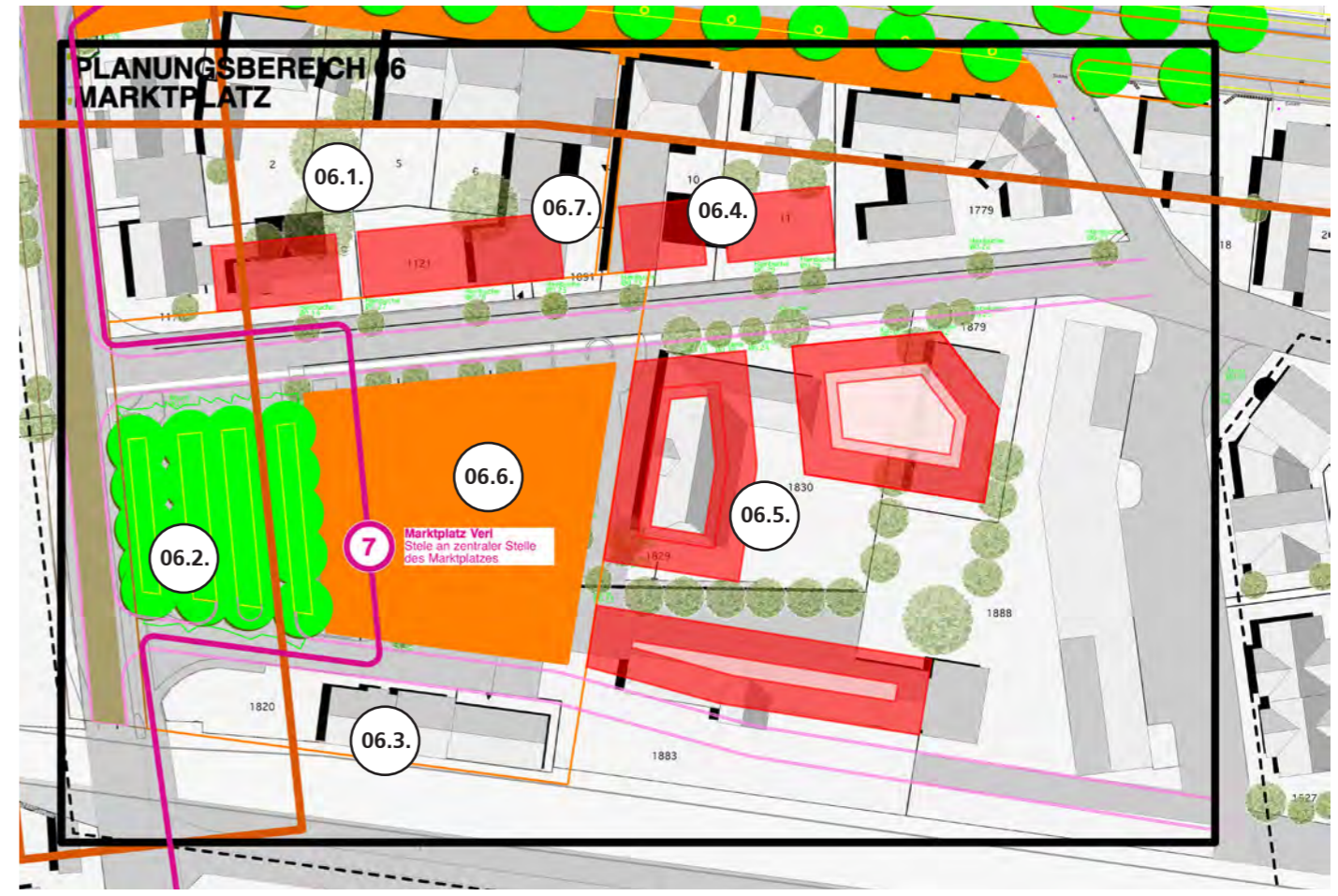
Bestand - Blick auf das Postgebäude



Bestand - Parkplatz statt Marktplatz



Bestandsituation Marktplace / Neues Feuerwehrhaus Verl Luftbild



Planungsbereich 06 Marktplace

Massnahmen:

06.1. Schaffung eines „grünen“ Platz-Zuganges

Es besteht die Möglichkeit, eine zusätzliche Verbindung zwischen Paderborner Straße und dem Marktplace zu schaffen. Gegenüber dem Rathaus gibt es das Flurst.Nr.4, welches mit einem kleinen Nebengebäude bebaut ist. Das Grundstück ist in Privatbesitz und sollte von der Stadt Verl erworben werden, um den Platzzugang zu sichern. Die Parzelle ist durch Lage und Zuschnitt in Verbindung mit Flurst.Nr.1170 sehr gut dazu geeignet, eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zum Marktplace herzustellen. Der Zugang zum Marktplace kann neben dem Blumengeschäft erfolgen, der offene Weg durchs Grüne soll Gartencharakter haben, vorhandene Bäume bleiben erhalten.

06.2. Neuer Busbahnhof / Bushaltestellen

Die Bushaltestellen werden neben dem Marktplace in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof angeordnet und neu organisiert. Ein Baumdach bildet zusammen mit einer zurückhalten- den Möblierung der Bushaltestellen Witterungsschutz und unterstützt gleichzeitig die Raumbildung des Platzes. Der Busbahnhof bildet den westlichen Platzabschluss. Die Organisation der Bushaltestellen unterliegt verkehrstechnischen Anforderungen - die Radien der (Gelenk-)Busse sind in alle Richtungen zu berücksichtigen.

06.3 Bahnhof

Das Bahnhofsgebäude ist im Besitz eines privaten Eigners und an einen Gastronomen vermietet, der ein italienisches Restaurant betreibt. Die Stadt Verl sollte langfristig den Erwerb des Grundstückes anstreben, um auf die Gestaltung des Bahnhofes und der südlichen Platzkante Einfluß nehmen zu können. Die weitere Nutzung ist abhängig vom Bahnbetrieb und von der Länge der zukünftigen Triebwagen. U.u muss das Gebäude einem neuen Bahnhofsgebäude weichen. Möglich sind ggf. auch Bahnsteige mit Fahrkartenautomaten weiter im Osten. Der südliche Platzabschluss sollte baulich gefasst bleiben. Die zukünftige Platzgestaltung nimmt mit den neuen Platzkanten Bezug zum Bahnhofsgebäude. Das Gebäude kann von der Gestaltung des Marktplaces und der Impulswirkung profitieren. Ein Taxistand in Nähe Bahnhof und Bushaltestellen ist vorzusehen.



Planungsbereich 06 Visualisierung Marktplatz

Städtebau Marktplatz

06.4. Markstraßenbebauung

Nördlicher Platzrand / Nördliche Marktstraße

Die Nordseite der Marktstraße soll durch ergänzende Bebauung aufgewertet werden. Es sind mehrere einzelne, dem kleinteiligen Block entsprechende Häuser vorgesehen. Der Block zwischen Paderborner Straße und Marktstraße soll eine funktionierende Südseite erhalten, da diese Seite in Zukunft die nördliche Platzkante darstellt. Die Marktstraße soll von einer rückwärtigen Anlieferungsstraße zu einer vollwertigen Wohn- und Geschäftsstraße werden. Insbesondere aufgrund der Südorientierung und dem Bezug zum neuen Marktplatz können hier für die Stadt Verl neue Qualitäten hinzu gewonnen werden. Die Gebäude sind zwei- bis dreigeschossig mit Dach. Die Gebäude sind traufständig, damit die besondere Position des giebelständigen, markant weissen Eckhauses Bahnhofstraße Ecke Marktstraße erhalten bleibt. Die Bebauung entspricht den Vorgaben durch den Bebauungsplan 19. Alle Gebäude sollen auf einer Bauflucht liegen, ggf. sollte dies im B-Plan angepaßt werden. Im Erdgeschoß können die Gebäude Einzelhandel und Gastronomie mit Bezug zum Markt aufnehmen – in den Oberschossen befinden sich Wohnungen und ggf. auch Büros. Es besteht die Möglichkeit Ladennutzungen „durchzustecken“ - Einfahrmöglichkeiten zu den Garagen und Stellplätzen bleiben erhalten.

Der Block zwischen Paderborner Straße und Marktstraße soll einen traditionellen Charakter erhalten – die Gebäude haben Steildächer. An zwei Stellen soll der Block in Nord-Südrichtung durchquert werden, einerseits kann der vorhandene Durchgang genutzt werden, zum anderen besteht die Möglichkeit eines weiteren offenen Zuganges mit Verbindung zum Rathaus und dem Rathausplatz. (vgl. 06.1)

Die Traufhöhe der neuen Marktstraße orientiert sich an der Traufe des sehr markanten Eckgebäudes zur Bahnhofstraße. Diese Höhe sollte nicht überschritten werden. Die Gebäude sollen in ortsüblicher, überwiegend massiver Bauweise errichtet werden. Es handelt sich um massive Außenwände mit Lochfassaden.

06.5. Marktquarree / Östlicher Platzrand / Neues Quarree

Zwischen Marktplatz und der Feuerwehr ist Platz für ein neues Quartier / Quarree. Es sollen können Gebäude entstehen, die sich städtebaulich gut einfügen, aber dennoch genügend Eigenständigkeit zeigen, um besondere Nutzungen aufnehmen zu können. Die Gebäude nehmen vorhandene Kanten und Richtungen auf und arrangieren sich zusammen mit dem Feuerwehrgebäude um einen gemeinsamen Hof. Als zukünftige Nutzungen kommen öffentliche Einrichtungen, wie z.B. Bibliothek, Mediothek in Frage. Denkbar sind auch ein medizinisches Zentrum / Ärztehaus oder Mietbüros z.B. für Startup-Unternehmen.

Der Standort zeichnet sich durch seine herausragende Erreichbarkeit mit dem Bus und (in Zukunft) mit der Bahn aus. Der Markt und das Marktcarree sind aber ebenso zu Fuß und mit dem Fahrrad gut zu erreichen.

Zusammen mit dem Minipreismarkt stehen zahlreiche Parkplätze schon jetzt zur Verfügung. Mit dem angestrebten Halt der TWE – Bahn zusammen mit dem Busbahnhof ist das Gebiet optimal erschlossen.

Die Umsetzung des Markt-Carrees kann schrittweise erfolgen. Die Gebäude Telekom und Post können jeweils unabhängig ersetzt werden. Das Raiffeisengebäude kann vorerst stehen bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt ersetzt werden. Beim Raiffeisengebäude sind auch Teilumbauten denkbar. Das Gebäudeensemble ist aber auch in einem Stück, z.B. durch einen Investor realisierbar. Die Hofzufahrten könnten dann geschlossen, bzw. überbaut werden.

Die Gebäude sind dreigeschossig und orientieren sich an der Traufhöhe des Feuerwehrgebäudes. Sie sind energetisch kompakt und als Atriumtypen konzipiert.

Das Marktcarree hat einen nutzungsorientierten, modernen Charakter. Die Gebäude sind transparente Skelettbauten mit flachem, bzw. flach geneigtem Dach.

Bei zusätzlichem Stellplatzbedarf ist eine Unterkellerung mit einer Tiefgarage möglich. Die Dächer können mit Photovoltaik / Kollektoren ausgestattet werden.

Städtebauliche Entwicklung Marktplatz



Stufe 1
Bestand mit neuer Platzgestaltung



Stufe 2
Neue / ergänzte Marktstraße mit neuer Platzgestaltung



Stufe 3
Postgebäude durch Neubau ersetzt / östliche Platzkante besteht aus Neubau und Raiffeisengebäude



Stufe 4
Telekomgebäude durch Neubau ersetzt / Errichtung unabhängig möglich / neue Ausfahrt für Rettungswache



Stufe 5
Post- und Telekomgebäude durch Neubauten ersetzt / Raiffeisengebäude kann vorerst komplett erhalten bleiben



Stufe 6
Post- und Telekomgebäude durch Neubauten ersetzt / Raiffeisengebäude kann teilweise zurückgebaut werden / neue östliche Platzkante



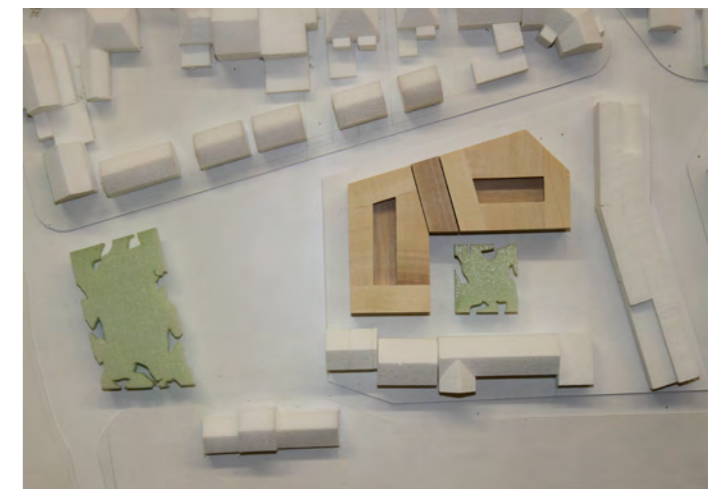
Stufe 7
Post- und Telekomgebäude durch Neubauten ersetzt / Raiffeisengebäude teilweise erneuert / grosser Bahnhofsvorplatz



Stufe 8
Post-, Telekom- und Raiffeisengebäude durch Neubauten ersetzt / neue östliche Platzkante / Marktplatz + zukünftiger Bahnhofsvorplatz



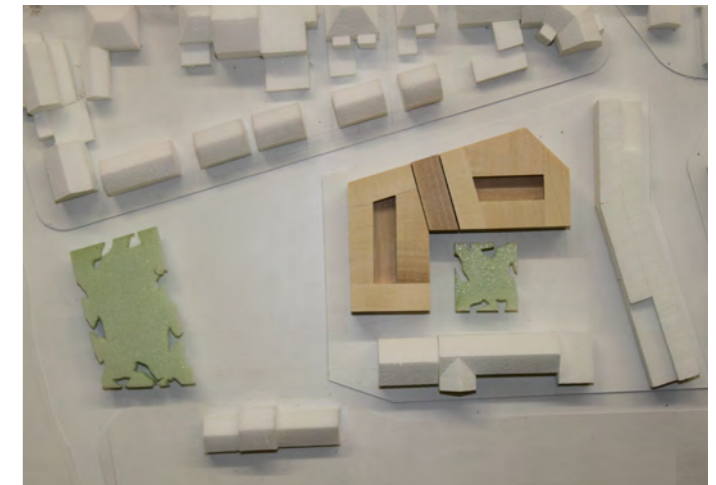
Bestandsituation Marktplatz



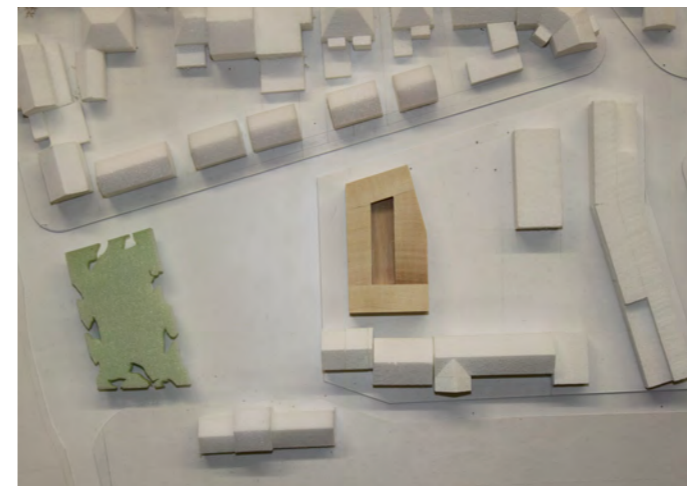
Koppelung der Neubauten



Ersatz des Telekomgebäudes



Rückbau Raiffeisengebäude



Ersatz des Postgebäudes



Teilersatz Raiffeisengebäude - Bildung eines Vorplatzes



Ersatz von Telekom- und Postgebäude



neues Markt-Quartier (Modellstudie)

06.6. Platzgestaltung

Belag

Der gesamte Marktbereich erhält einen neuen, einheitlichen Belag, der nicht zwischen Straßen und Gehwegen differenziert. Es sind keine Bordsteine vorgesehen - die Markierung der Fahrbahnen der über diese Fläche verlaufenden Straßen (Marktstraße, Straße entlang der Bahn) erfolgt mittels Rinnensteinen. Der gesamte Bereich ist verkehrsberuhigt. Der Belag wird bis an die angrenzenden Gebäude geführt. Der zentrale Platzbereich soll im Material und in der Texturierung abgesetzt werden.

Die zentrale Fläche ist ausschließlich Fußgängern vorbehalten.

Zweimal wöchentlich findet auf dem Platz ein Wochenmarkt statt. Der Markt soll in Zukunft auf der besonders hervorgehobenen Fläche stattfinden.

Der Belag des zentralen Platzbereiches sollte dunkler sein als die umgebenden Flächen. Für die Flächengestaltung wird ein Linearprinzip vorgeschlagen, mit Plattenbändern aus Naturstein mit gleichen Breiten.

Möblierung

Zwischen der Platzfläche und dem Busbahnhof soll als lineares, den Weg unterstützendes und zugleich zonierendes Element eine lange Bank errichtet werden.

Diese Bank bietet Wartenden eine Sitzmöglichkeit. Die Sitzbank sollte in einheitlicher Gestaltung zu den Sitzbänken an den Durchgängen zur Paderborner Straße ausgebildet werden. Nebenstehendes Bild zeigt einen Gestaltungsvorschlag in Holz.

Wünschenswert wäre eine Vereinheitlichung der Verler Stadtmöblierung im Sinne eines Gestaltungskataloges. Im östlichen Platzbereich

Beleuchtung

Der zentrale, im Belag abgesetzte Platz wird auf der Nord- und auf der Südseite von zylindrischen Mastleuchten ohne Auskragungen gerahmt. Die Leuchten setzen die Gebäudefluchten fort und bilden einen Raumfilter. Bedingt durch den Zuschnitt des Platzes befinden sich auf der Nordseite fünf, auf der Südseite vier solcher Leuchten. Die Beleuchtung kann durch gezielte Bodenstrahler und Einzelleuchten unterstützt werden, die besondere Punkte akzentuieren.

Die Beleuchtung im Bereich des Busbahnhofs ist zu differenzieren und wird durch die Möblierung bestimmt.

Brunnen / Wasserfläche

Auf dem zentralen Platz soll es als Schwerpunkt ein flaches, kreisförmiges Wasserelement, z.B. eine Brunnenschale geben. Das Wasser soll als runde Fläche / runder Spiegel in der Platzmitte wahrnehmbar sein und steht im Kontrast zu den linearen Lichtelementen an den Platzrändern.

Die Wasserfläche soll von allen Seiten zugänglich sein.

Begrünung

Der Marktbereich wird hinsichtlich der Begrünung neu geordnet. Vorhandene Bäume werden so weit wie möglich in die Neukonzeption integriert. Der Marktbereich soll drei markante Pflanzelemente erhalten: 1. eine Straßen begleitende Baumreihe im Norden der Marktstraße, 2. Eine Baumreihe entlang der Bahntrasse, 3. Ein Baumdach / Pflanzfeld im Bereich des Busbahnhofs / Bushaltestellen

Die Begrünung des Marktcarrees ist im Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung zu klären.

Für die Baumreihen sind - angelehnt an die vorhandene Begrünung Bestandsergänzungen (z.B. Kastanien, Säulenbuchen) vorgesehen.

Das Baumdach soll aus 20 hochstämmigen Bäumen (z.B. Platanen, Kastanien oder Buchen) gebildet werden.

Unter den hochstämmigen Bäumen, die den Platz in sonnige und halbschattige Bereiche gliedern, bieten sich Sitzmöglichkeiten im lichten Schatten und unter dem Platanen, z.B. beim Warten auf Bus oder Bahn. Im Wurzelbereich der Bäume werden begehbare Baumscheiben eingesetzt. Im Bereich der Bushaltestelle soll es ein Raumgerüst geben, teilweise mit Dächern ausgestattet, ein Regenschutz für alle, insbesondere für die Wartenden. Notwendige Informationstafeln, Fahrscheinautomaten und Sitzmöglichkeiten können unter der Überdachung installiert werden.

06.7. Durchgang zur Paderborner Straße

Der vorhandene Durchgang soll eine gestalterische Aufwertung erhalten. Er soll im Belag angepasst werden und hell und freundlich gestaltet werden. Der etwas aufgeweitete Bereich erhält eine Sitzbank entsprechend der Bank auf dem Marktplatz. Der Durchgang ist durch den B-Plan Nr.19 „Marktstraße“ gesichert. Die mit Geh- und Fahrrechten belastete Fläche sollte im B-Plan erweitert werden. Die angrenzenden Wände können unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten, z.B. Schaufenster begrünt werden. Für eine ausreichende Beleuchtung ist zu sorgen.



Planungsbereich 06 Detailplanung Marktplatz



Bank

Platzmöblierung Holzbank

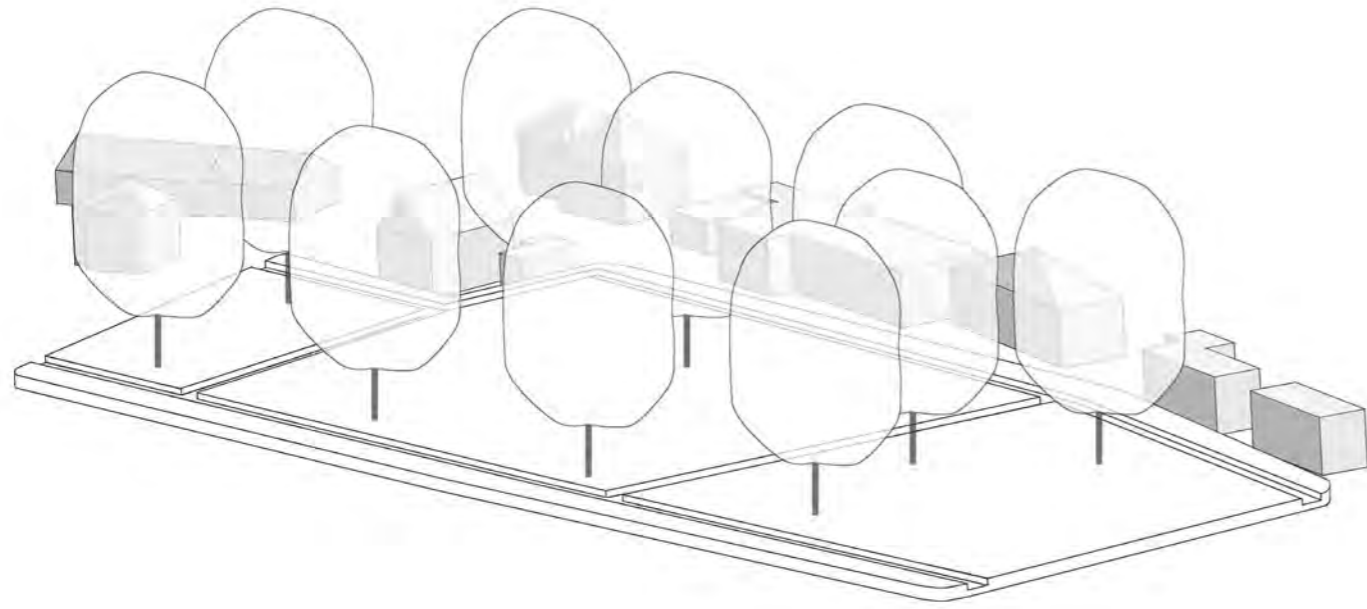


Mastleuchte

Platzbeleuchtung lineares Lichtelement



flächiges Wasserelement



Bestandsituation Bühlbusch



Bestand - Pflanzbereiche mit rundem Formschnitt



Bestand - problematische Randbereiche



Bestand - problematische Randbereiche



Bestand - problematische Möblierung / Wegeführung



Bestand - „Platzmöblierung“

4.1.7. Planungsbereich 07 Bühlbusch

Bühlbusch
 Am südlichen Rand des Ortskerns befindet sich der Bühlbusch, der sich heute als parkähnliche Grünanlage mit altem Baumbestand darstellt. Der Bühlbusch ist der Scheitelpunkt einer Grundmoräne aus der Steinzeit. Diese Fläche, die auch Prozessionsort war, wurde bisher nie besiedelt.

Der Bühlbusch liegt zwischen der Straße „Am Bühlbusch“, die die Verlängerung der Achse Hauptstraße, Bahnhofstraße darstellt und dem Elsternweg, Brucknerweg. In unmittelbarer Nähe befinden sich der Evangelische Kindergarten Am Bühlbusch und eine Grundschule. Der Bühlbusch stellt den südlichen Abschluß der Kette attraktiver Platz- und Grünräume im Kernbereich dar. Derzeit ist der Bühlbusch ein Park, der im wesentlichen in Ost-West-Richtung durchwandert werden kann. In die Parkfläche ragt das FlurStk mit der Nummer 1358 hinein, welches mit einem Wohnhaus bebaut ist. Der nördliche Rand des Bühlbusch-Parkes ist geprägt durch den anliegenden Gewerbebetrieb (Schreinerei). Die Vegetation ist geprägt von hohen Parkbäumen, in der Mitte befinden sich einige markante Kiefern.



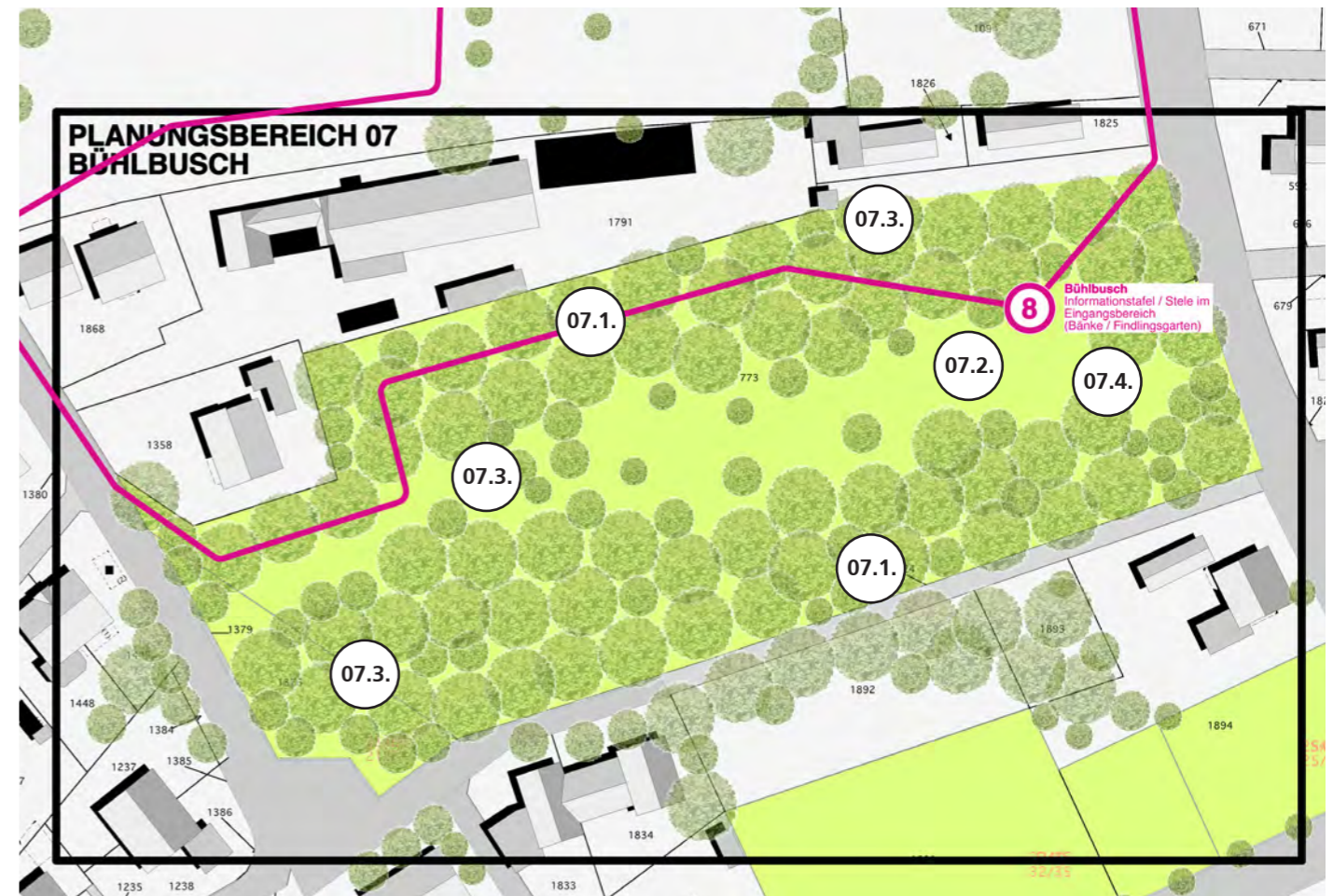
Bestand - verwildeter Randbereich



Bestand - Verwilderungen



Bestandsituation Bühlbusch Luftbild



Planungsbereich 07 Bühlbusch

Massnahmen:

07.1. Wege

Die Wegeführung durch den Bühlbusch erscheint eher zufällig. Die Hauptwege verlaufen jeweils am Rande des Parkes, so dass der Besucher an der angrenzenden Bebauung entlang geführt wird und weniger „durch“ den Park. Da vor allem die Randbereiche des Parkes wegen der angrenzenden Bebauung, die wenig auf den Grünbereich Bezug nimmt, gestalterisch problematisch sind, bedarf die Wegeführung durch den Park einer Überarbeitung.

07.2. Möblierung

Der Bühlbusch ist sehr sparsam möbliert. Nur wenige Sitzgelegenheiten bieten Aufenthaltsqualität. Eine Tischtennisplatte stellt einen geringen Anreiz zum Spielen dar. Im Zuge einer kompletten Überplanung sollten neue, differenzierte Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Altersgruppen geschaffen werden. Die Sitzgelegenheiten können als einzelne Sitze oder in Gruppen arrangiert sein. Sie sollten so positioniert werden, dass man in Licht und Sonne verweilen und den Park erleben kann. Es muss darüber nachgedacht werden, welche Funktionen der Park erfüllen soll. Ein breiteres Angebot für sportliche Aktivitäten wäre beispielsweise denkbar.

Die Möblierung sollte einheitlich sein und den Vorgaben des Möblierungskataloges folgen. Standbilder, Hinweisschilder und Informationstafeln sind auf ein notwendiges Maß zu reduzieren und sollen im Einklang mit den anderen Möbeln stehen.

07.3. Bepflanzung

Der Bestand aus großen alten Parkbäumen bleibt erhalten, der Parkcharakter soll bewahrt werden. Es bedarf einzelner Korrekturen beim Baumbestand, Pflanzbeete müssen teilweise erneuert werden.

Zusätzlich sollen Hecken und andere geeignete Pflanzen zur Kaschierung der angrenzenden heterogenen Bebauung angepflanzt oder ergänzt werden. Um den Eindruck eines abgeschlossenen, ruhigen Bereiches zu erwecken, wäre es sehr hilfreich, wenn der Blick auf die zum Teil sehr nahe Bebauung durch entsprechende Bepflanzung unterbunden werden könnte. Die gerundeten Pflanzbeete im Parkinnern können als Thema variiert und gestärkt werden. Die Rasenflächen bedürfen einer Sanierung.

Insgesamt stellt die Gestaltung des Bühlbusses eine anspruchsvolle Aufgabe für einen Landschaftsarchitekten dar. Ein entsprechender Auftrag sollte erteilt werden. Einer sofortigen Umsetzung stehen keine Hemmnisse im Wege.

07.4. Beleuchtung

Die Beleuchtung des Bühlbusses ist derzeit mangelhaft und sollte im Zuge der Überplanung ergänzt und erneuert werden. Eine Akzentuierung markanter Bäume wäre wünschenswert, ebenso wie eine beleuchtete Querungsmöglichkeit. Die neuen Wege sollten eine begleitende Beleuchtung erhalten.

4.2.1. Planungsbereich A Ost-West-Achse Paderborner Straße/Gütersloher Straße

Das Planungsfenster umfasst den Bereich von der Einmündung des Westrings bis zum Anschluß der Ostumfahrung. Der Bereich wurde gegenüber dem Wettbewerb erweitert und umfasst nun die gesamte Ortsdurchfahrt.

Der Planungsbereich ist Gegenstand einer detaillierten Verkehrsplanung. In die Planung integriert ist auch die Grünplanung und die Gestaltung der angrenzenden privaten Bereiche.

Die Gütersloher Straße/Paderborner Straße wie auch die Hauptstraße und Bahnhofstraße sollen als »Flaniermeilen« des Ortskerns ausgebildet werden. Die Oberflächenbeschaffenheit und Gliederung der Gehwegbereiche und Fußwege sollen einen angenehmen Komfort und Bequemlichkeit ermöglichen. Insbesondere Kinder, Jugendliche und auch ältere Menschen legen viele Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurück. Bei der Planung sind daher diese Verkehrsträger besonders zu berücksichtigen. Fußgängern und Radfahrern soll im Ortskern ein Vorrang eingeräumt werden. Für Radfahrer sind in ausreichender Anzahl Abstellmöglichkeiten anzubieten. Mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen sollen sich ohne Einschränkung in der Stadtmitte bewegen können. Die Barrierefreiheit ist zu gewährleisten.

Uneinsehbare Grünflächen werden nachts als Mobilitätsbarriere wahrgenommen, was - wie auch sonstige Angsträume - vermieden werden soll. Die Art der Bepflanzung wird so gewählt, dass keine Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen entsteht.

Die Stadtbeleuchtung soll neben den Aspekten Sicherheit und Aufenthaltsqualität auch die besonderen Orte und Gebäude der Stadtmitte inszenieren.

Eine Attraktivität des Ortskerns besonders auch in den Abend- und Nachtstunden wird ausdrücklich gewünscht.

Neben der Begrünung und Oberflächengestaltung bestimmen Ausstattung, Möblierung, Kunstwerke, Spielangebote etc. den öffentlichen Raum. Diese Ausstattungselemente sollen attraktiv sein und einer klaren, robusten und durchgängigen Gestaltungskonzeption unterworfen werden. Gleichzeitig sollen deren Funktionalität und das Gesamterscheinungsbild, z.B. durch Überfrachtung, nicht beeinträchtigt werden.

Für den Einzelhandel ist es bedeutsam, dass die Läden barrierefrei zu betreten sind und eine gute Außendarstellung der Geschäfte, etwa durch ein ungestörtes Flanieren entlang der Schaufenster, möglich ist. Für gastronomische Betriebe werden Flächen für die Außengastronomie angeboten.

Bei den genannten funktionalen und sozialen Anforderungen sind alle Alters- und Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen.

Technische und ökonomische Anforderungen

Herstellung, Instandhaltung und Pflege von Straßen, Wegen, Plätzen und Grünanlagen sind mit hohen Aufwendungen verbunden. Das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum muss daher sicherstellen, dass in Herstellung und Betrieb keine unangemessenen Kosten entstehen und eine nachhaltige wirtschaftliche Tragfähigkeit erzielt wird.

Die verkehrstechnische Machbarkeit sowie die Gewährleistung der inneren Erschließung muss gewährleistet sein. Hinsichtlich der Oberflächenbefestigung und des Materialkannons sollen die gewählten Materialien in ihrer Haltbarkeit aber auch in ihrer Optik über einen langen Zeitraum wertbeständig sein. Die vorhandenen Oberflächenmaterialien im Ortskern sollen berücksichtigt werden, da mit Zwischenzuständen umzugehen sein wird. Bemessung und Materialwahl müssen in Bereichen mit Erschließungs- oder Anlieferungs-funktion auf den entsprechenden Fahrverkehr ausgelegt sein.

Oberflächengestaltung und Materialwahl sind bei befestigten Flächen so auszuführen, dass eine problemlose Reinigung mit kleinen Saug-Kehrmaschinen möglich ist, für Kleinkehrmaschinen unzugängliche Bereiche sind zu vermeiden. Bei der Gestaltung der Flächen ist weiterhin deren problemlose Entwässerung sicher zu stellen.



Einmündung Ostumfahrung / Paderborner Straße



Paderborner Straße am Ortseingang



Bestand - Paderborner Straße



Bestand - Paderborner Straße



Bestand - Paderborner Straße gegenüber dem Rathaus



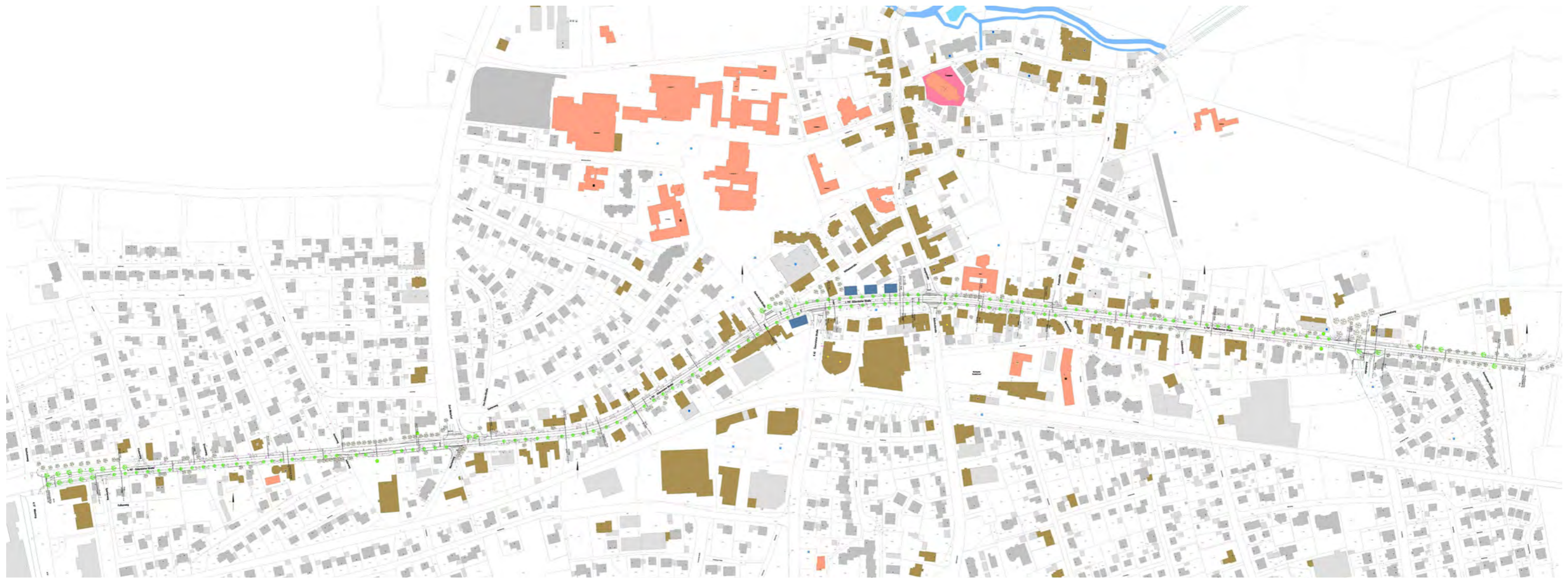
Bestand - Paderborner Straße



Bestand - Kopfhoffsches Haus



Bestand - Gütersloher Straße



Massnahmen

Ergänzende Bebauung

Die im Plan blau gekennzeichneten Gebäude ergänzen den Bestand. Insbesondere die nördliche Seite des Angers bedarf eines räumlichen Abschlusses. Zwischen Anschluß St.Anna-Straße und Einmündung Österwieher Straße wäre eine zusätzliche Bebauung wünschenswert, um den Straßenraum nach Süden zu schließen und gleichzeitig dem Anger ein eindeutiges westliches Ende zu geben.

Begrünung

Die Gütersloher Straße / Paderborner Straße soll als baumüberstandener Boulevard ausgebildet werden. Dazu gehören aufgeweitete Fußgängerbereiche auf beiden Seiten der Fahrbahn. Im zentralen Bereich, dem definierten Ortskern zwischen Einmündung Österwieher Straße bis Einmündung Poststraße sollen die Bäume als Allee ausgebildet sein. Dies entspricht der Verkehrsplanung, die in diesem Bereich einen Mittelstreifen vorsieht. Die Bepflanzung in diesem Bereich sollte einheitlich gestaltet sein. Die Bäume sollten möglichst in strenger Parallelstellung gepflanzt werden. Im Verlaufe der Ost-West-Achse sollen die Bäume des zentralen Bereiches durch Größe und ggf. Farbe besonders hervorgehoben sein. Neben den Stadteingängen ist somit der zentrale Bereich der Ortsmitte auf einer großen Länge besonders hervorgehoben. Die Bäume vor dem Rathaus sind in diese Konzeption integriert.

In der erweiterten Ortsmitte kann sich die Allee etwas auflösen und als lockere Baumreihen ausgebildet werden. Wenn möglich sollten die Bäume beidseitig der Straße stehen. Die strenge (Parallel-)Anordnung des zentralen Bereiches ist jedoch nicht zwingend. Die Bäume entlang der Straße müssen nicht so einheitlich und können auch kleiner sein. An den Stadteingängen sollen sich die Bäume wieder etwas verdichten.

Beleuchtung

Entlang der Ost-West-Achse soll grundsätzlich eine Mastleuchte zum Einsatz kommen. Diese Leuchte soll möglichst gleichmässig gesetzt werden in Abstimmung mit den Baulpflanzungen. Die Bereiche Westeingang, zentraler Ortskern, Osteingang sollten analog zur Bepflanzung auch in der Beleuchtung in besonderer Weise akzentuiert werden. Beispielsweise könnten die Bäume in diesen Bereichen zusätzlichen zu den Straßenleuchten durch Bodenstrahler beleuchtet werden.

Oberflächengestaltung

Die Oberflächen sollen durchgängig mit einem Material gestaltet werden, welches den gesamten Fußgängerbereich im Ortskern markieren wird. Hiervon deutlich abgesetzt ist die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt, die Stellplätze sind zurückhaltend integriert. Der Belag soll in gleichmässig breiten Streifen senkrecht zur Ortsdurchfahrt verlegt werden, die Querfugen verlaufen in einem unregelmässigen Verband.

Parkierung

Die Parkierung erfolgt entlang der Gütersloher Straße / Paderborner Straße in Längsaufstellung zwischen den Bäumen. Eine Ausnahme bildet der Anger, der eine eigenständige Parkierung erhalten soll (Senkrechtparken vom Platz aus.)

Mittelstreifen

Der zentrale Ortskern soll zwischen Einmündung Österwieher Straße und Poststraße einen befahrbaren Mittelstreifen als dritte Spur erhalten. Dieser Streifen dient einerseits den Linksabbiegern als Abbiegespur, andererseits soll der Mittelstreifen dazu dienen, dass die Ortsdurchfahrt einfacher und an mehr Stellen als zuvor gequert werden kann. Die genaue Anordnung der Abbiegespuren und der Querungen ist Teil der Verkehrsplanung.



Perspektive entlang der Paderborner Straße



Detail Paderborner Straße / Gütersloher Straße

4.2.2. Planungsbereich B Nord-Süd Ortsdurchfahrt Hauptstraße / Bahnhofstraße

Der Planungsbereich B erstreckt sich vom Ortseingang Nord (Mühlenterrassen), der durch die Brücke über den Ölbach markiert wird, bis zum Bahnübergang Bahnhofstraße.

Zwar verläuft die Bahnhofstraße auch jenseits des Bahnüberganges weiter, aber die südlich der Bahnlinie anzutreffende Bebauung unterscheidet sich stark von der Struktur der Bebauung Ortsmitte.

Südlich der Bahn schließt sich ein großes Einfamilienhausgebiet an, welches mit einzelnen Großbauten, z.B. Schulen durchsetzt ist.

Die Ortsmitte Verl soll im Verlauf der Bahnhofstrasse mit dem Überqueren der Bahnlinie erreicht werden.

Historisches Band

Zielsetzung bei der Entwicklung der Straßen soll es sein, den beiden Achsen unterschiedliche Qualitäten zu geben. Während die Ost-West Querung eine moderne asphaltierte Allee werden soll, beschränken sich die Massnahmen bei der Hauptstraße auf ordnende Eingriffe bei der Bepflanzung und der Möblierung, die Bahnhofstraße erhält teilweise einen neuen Belag.

Konzeptioneller Schwerpunkt ist es, das historische Band bis an die Kreuzung mit der Bahn über die Gütersloher Straße / Paderborner Straße hinweg zu ziehen.

Dazu ist es notwendig, den vorhandenen Belag zwischen der Kreuzung Gütersloher Straße / Bahnhofstraße auf zu nehmen und durch Pflaster zu ersetzen.

Der Kreuzungsbereich bedarf einer besonderen Regelung. Wünschenswert wäre, dass das historische Band über die Ost-West Trasse zumindest optisch hinweg geht, damit eine bremsende und verkehrsberuhigende Wirkung entsteht und der Kreuzungspunkt auch für den Durchreisenden wahrnehmbar ist.

Die historisch vereinfachte Herleitung des Konzeptes ist im folgenden kurz dargestellt.



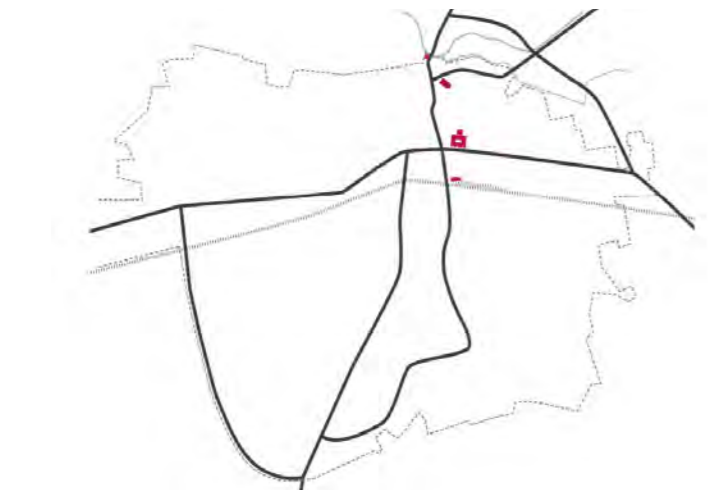
um 1877

Die historische Karte von Verl um 1877 zeigt die Entwicklung des Dorfes Verl in Nord-Süd-Richtung entlang der Hauptstrasse. Die Kirche St. Anna und die Gebäude um den Kirching können zwar als Keimzelle des Ortes angesehen werden, eine konzentrische Entwicklung um diese Dorfmitte fand aber nicht statt.



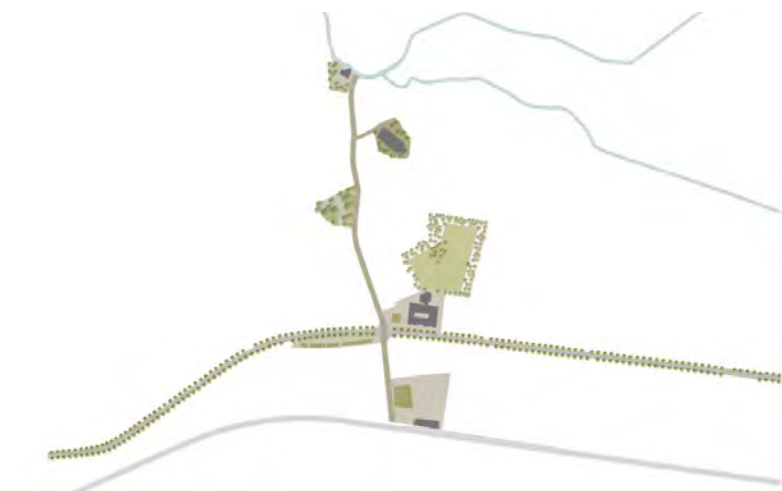
um 1950

Die Gemeinde hat sich zwischen den Kirching und der Bahnlinie der Teutoburger-Wald-Eisenbahn weiterentwickelt. Durch die Gütersloher Straße und die Paderborner Straße wird Verl in Ost-West-Richtung mit dem Umland verknüpft. Weitere Siedlungsbereiche entstehen entlang dieser Verbindungsstraßen und der wirtschaftlich bedeutenden Bahnlinie



2010

Durch das große Wachstum Verls in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit kontinuierlich steigender Einwohnerzahl wird das Stadtbild heute von einem Konglomerat aus siedlungsgeschichtlich sehr stark differenzierten Gebieten geprägt. Zwischen Gütersloher Straße / Paderborner Straße und Bahnlinie entstand ein besonderer Bereich. Neben der doppelten Ost-Westquerung gibt es auch eine Verdoppelung der Nord-Südfahrt südlich der Bahn. Ein geschlossene Umfahrung des Ortes steht aus.



Konzept

Aufwertung der Ost-West-Verbindung über die Gütersloher-/Paderborner Straße sowie der historischen Nord-Süd-Achse. Entlang der Nord-Süd-Linie werden unterschiedliche Plätze in die Gestaltung integriert, so dass über die Abfolge von städtischen Trittsteinen die Ortsmitte mit dem angrenzenden Landschaftsraum verbunden wird.



Hauptstraße, Einmündung Sendener Straße



Hauptstraße, Einmündung Kühlmannweg



Hauptstraße, Blick Richtung Bibliothek



Hauptstraße, Denkmalplatz



Hauptstraße, Ecke Wilhelmstraße



Kreuzungsbereich Hauptstraße-Bahnhofstraße



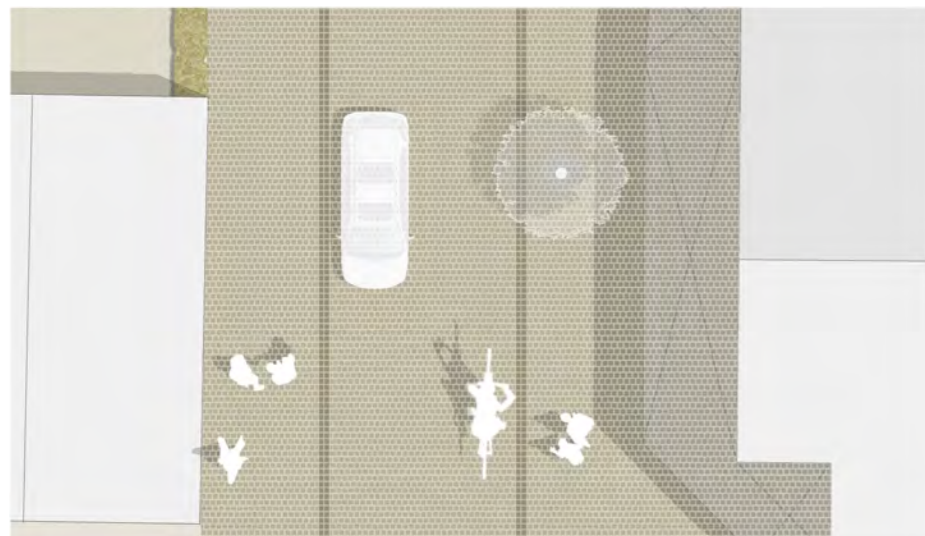
Bahnhofstraße im Bereich des Busbahnhofs



Bahnhofstraße, Blick Richtung Busbahnhof



Perspektive Hauptstraße mit Begrünung



Detail Hauptstraße - Pflasterung der historischen Achse

Maßnahmen

Übergänge / Ränder

Die Hauptstraße ist insgesamt intakt. Der Bereich der Bahnhofstraße soll zwischen Kreuzung und Bahnlinie in der Gestaltung angepasst und entsprechend gepflastert werden. Von großer Bedeutung sind die Übergangsbereiche zu den einzelnen Platzbereichen.

Die Übergänge zum Kirchplatz und dem Denkmalplatz sind geklärt. Bei den übrigen Bereichen müssen die Übergänge in den Belägen und der Begrünung im Rahmen der Bearbeitung noch gefunden werden. Räumlich neu zu fassen sind dabei insbesondere der Bereich der Mühlenterrassen, wo ein neuer Platzraum entstehen soll, der Rathausplatz mit seinem Durchgang zur Bürmschen Wiese, der Anger und der Marktplatz.

Möblierung

Die Möblierung sollte vereinheitlicht und neu geordnet werden. Die Möblierung sollte entsprechend dem allgemeinen Katalog für den Geltungsbereich des Rahmenplanes erfolgen. Es sind Vorrichtungen zu treffen, damit die Straße zu Weihnachten und zum Volksfest geschmückt werden kann.

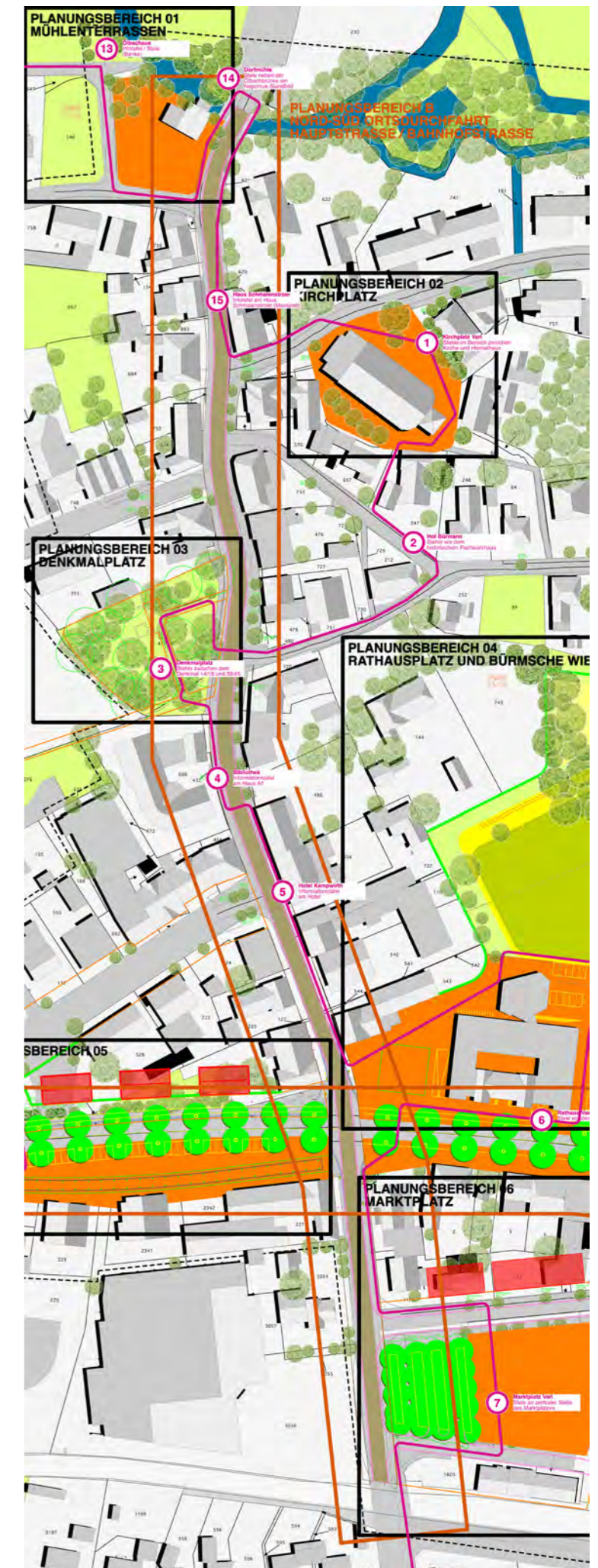
Beleuchtung

Ein die bestehende Beleuchtung ergänzendes Lichtkonzept ist wünschenswert. Die Nord-Süd-Achse sollte ebenso wie die Ost-West-Achse eine einheitliche Mastleuchte erhalten. Diese kann sich von der Leuchte Ost-West unterscheiden.

Bepflanzung

Entlang der Hauptstraße können kleinkronige Bäume wie zum Beispiel Rotdorn oder Zierapfel gepflanzt werden. Die Pflanzungen werden ergänzend zu den bestehenden Bäumen erfolgen. Die Straße ist aber - im Gegensatz zur Ost-West-Allee auch ohne Bäume vorstellbar. Der Straßenraum ist ohnehin durch die historische Bebauung sehr eng.

Wenn zusätzliche Bäume zum gepflanzt werden, sollen diese im Kontrast zu den Alleebäumen Ost-West stehen.



4.3. Ortseingänge

4.3.1. Ortseingang Nord Dorfmühle

Als nördlicher Ortseingang ist der Bereich Mülhnterrassen definiert. Die Probleme und die erforderlichen Maßnahmen in diesem Bereich sind in dem Kapitel 4.1.1. Planungsbereich 01 ausführlich behandelt.

4.3.2. Ortseingang Süd

Der südliche Ortseingang ist nicht Bestandteil des Rahmenplanes Ortsmitte Verl.

4.3.2. Ortseingang West

Als Ortseingang West wird das westliche Ende der Baumallee betrachtet. Hier verengt sich die Straße räumlich und die geschlossene Bebauung beginnt, so dass von einem Eingang gesprochen werden kann. An dieser Stelle befindet sich auch das Ortsschild „Verl“.

Zwischen Rebhuhnweg und Finkenweg weitet sich der Straßenraum auf der Nordseite auf. Es gibt vor dem bepflanzten Lärmschutzwall, der die dahinter liegenden Wohngebiete vor Emissionen schützt, eine öffentliche Grünfläche. Die Häuser der Wohnsiedlung liegen hinter dem Wall und sind von der Straße aus kaum wahrnehmbar. Der Lärmschutzwall endet hier. Das erste, bzw letzte „freie“ Haus an der Gütersloher Straße ist Nr.100, FlurStk.1920, jedoch springt auch dieses Haus deutlich gegenüber der Straße zurück. Dies führt dazu, dass das Gebäude mit der Hausnummer 94, Flurstk. 3286 (ehem. Gemüsehändler) als das erste Haus Verls wahrgenommen wird.

Der Ortseingang soll keine besondere Gestaltung erhalten, sondern lediglich durch den Beginn der neuen Straße und der Baumallee markiert werden. In diesem Bereich kann die Allee beidseitig durch Pflanzung neuer Bäume realisiert werden. Die Bäume sollten groß und in Wuchs und Farbe markant sein, um den Beginn der Allee hervorzuheben. Wünschenswert wäre eine besondere Beleuchtung der Bäume, z.B. durch spezielle Strahler von unten. Die Bäume am Stadteingang sind einander exakt gegenüber zu setzen. Die Grünfläche kann zurückhaltend angelegt werden. Maximal drei dezente Fahnenmasten können auf der Grünfläche gestellt werden, die beflaggt werden können, bzw. Banner tragen können als Hinweis auf Veranstaltungen wie z.B. das „Verler Leben“. Auf sonstige Massnahmen am Ortseingang soll verzichtet werden.



Stadteingang West



Stadteingang West



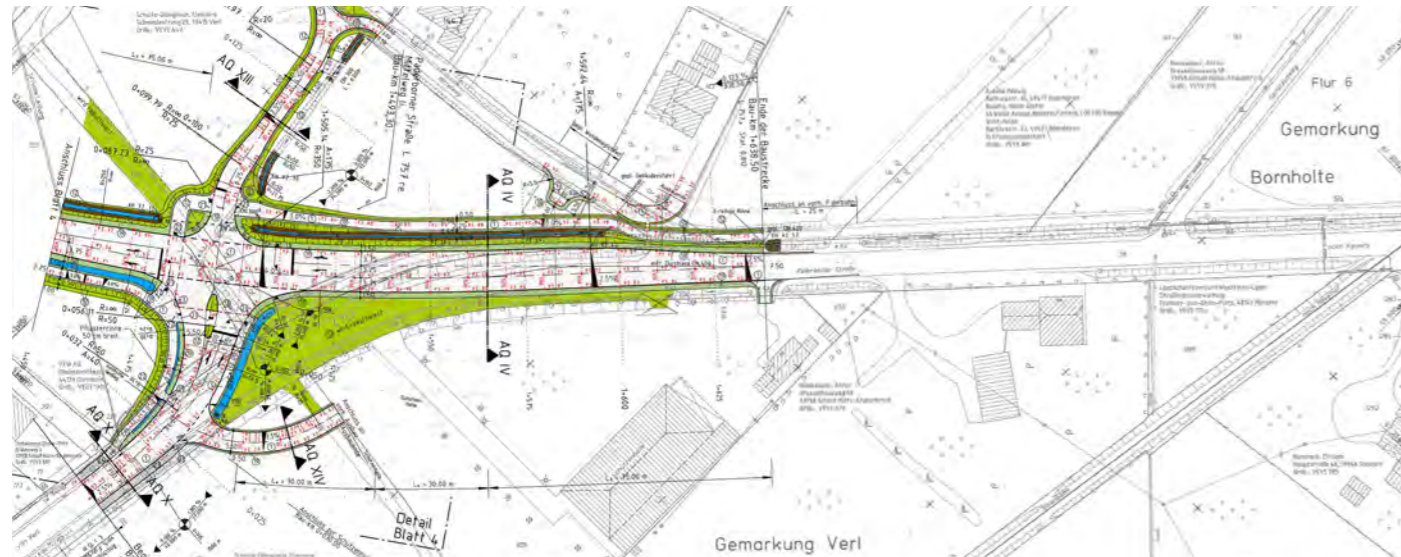
Stadtausgang West - Ortsschild

4.3.2. Ortseingang Ost

Als Ortseingang Ost wird das östliche Ende der Baumallee betrachtet. Analog zum westlichen Auftakt soll es auch hier keine baulichen Massnahmen durch Tore, Schilder oder dergleichen geben, um einen Eingang zu formulieren. Der Eingang in den Ort bildet sich durch die Bäume. Maximal drei Masten sind - ähnlich dem Ortseingang West - denkbar.

Der neue Anschluß an die Ostumfahrung ist ein komplexer Verkehrsknoten geworden, der die volle Aufmerksamkeit der Autofahrer benötigt und aufgrund seiner Möblierung und dem „Verschwenken der Fahrbahn“ nicht dazu geeignet erscheint, den Stadteingang zu bilden. Der Knoten soll inklusive der Zufahrt zur Schützenhalle außerhalb der Stadt liegen. Die Stadt beginnt auf Höhe des Ortschildes.

Das erste bzw. letzte Haus des Ortes ist die Hausnummer 71, FlurStk.71. Eine Besonderheit der Ortseinfahrt ist hier die „Leere am Auftakt“. Der von Osten Kommende passiert zuerst eine große freie Fläche auf der linken Seite (Festwiese bis zur Einmündung Annaburger Straße), dann - versetzt dazu - eine große freie Wiesenfläche rechts der Fahrbahn. Diese versetzten Flächen sollen durch besonders hervor gehobene versetzte Baumreihen begleitet werden und so den Eingang in den Ort bilden - mit den gleichen Mitteln wie beim westlichen Eingang, jedoch mit einem anderen Thema. Im Plan sollen die rot markierten Bäume und die grünen Ergänzungspflanzungen die versetzten Linien am Ortseingang darstellen. Die Idee könnte durch eine besondere Beleuchtung unterstützt werden, die betreffenden Bäume könnten z.B. durch Bodenstrahler hervorgehoben werden. Es ist aber auch eine andere „verdichtende“ Beleuchtung am Ortseingang denkbar, die dann im Verlaufe der Ortsdurchfahrt in größeren Abständen weiter geführt wird. Es existieren hier schon einige sehr hohe und markante Bäume, die durch wenige gleichartige Bäume ergänzt werden sollten, um den Eingang zu formulieren. Das exakte Gegenüberstehen der Bäume wie beim westlichen Ortseingang ist hier nicht möglich und auch nicht zwingend. Statt der parallelen Doppelanordnung der Bäume, sind hier die Baumlinien versetzt, korrespondieren aber trotzdem miteinander.



Stadteingang Ost - Knoten Anschluß Ostumfahrung



Stadteingang Ost - versetzte offene Flächen, Baumlinien



Stadteingang Ost - Ortsschild



Stadteingang Ost - Zufahrt zur Schützenhalle



Stadteingang Ost - offene Wiese

5. Übergeordnete Systeme

5.1. Radwegenetz, Radverkehr

Die Stadt Verl liegt am Europaradweg R1.

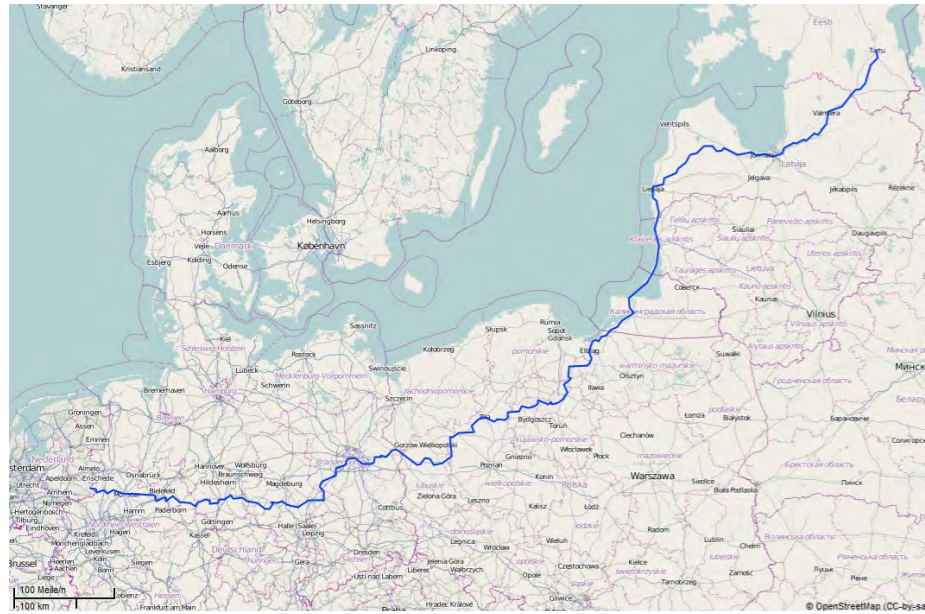
Der Europaradweg R1 führt von Boulogne-sur-Mer an der Französischen Kanalküste bis Sankt Petersburg in Russland über eine Strecke von mehr als 3.000 km. In Nordrhein-Westfalen ist der Europaweg Nachfolger des alten Landesradfernweges R1.

Die Ausschilderung ist streckenweise lückenhaft.

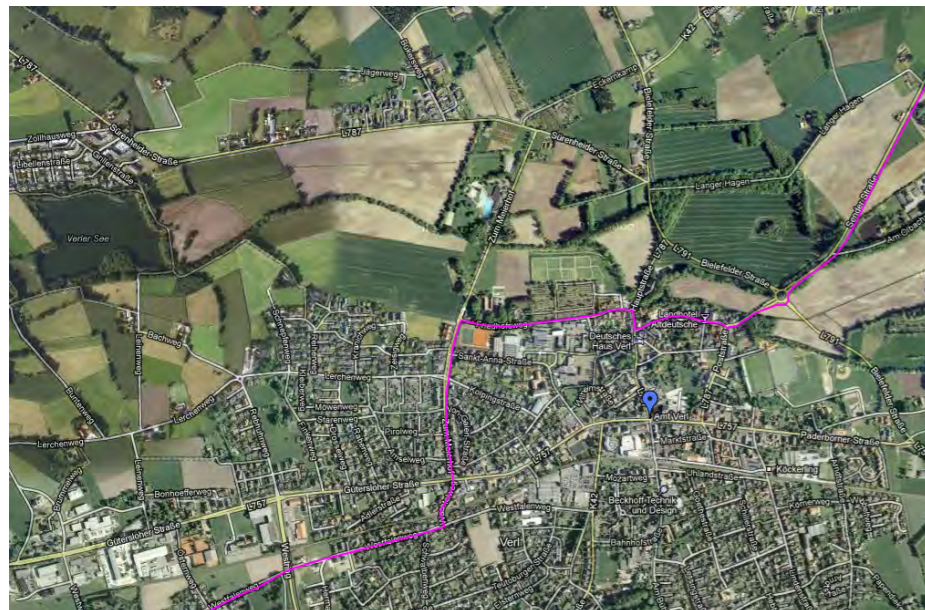
Die Streckenführung ist hier nachfolgend dargestellt und wird in der Planung Berücksichtigung finden. Der R1 hat ein neues Logo bekommen und sollte in Verl ausgeschildet werden. Die Strecke quert das Planungsgebiet Ortsmitte Verl lediglich im Bereich der Mühlen Terrassen (Planungsbereich 01) - Hauptstraße bis zur Einmündung der Sender Straße - Kirchplatz (Planungsbereich 02).

Der Radroutenplaner NRW wirft zwei Wege aus, die durch Verl verlaufen.

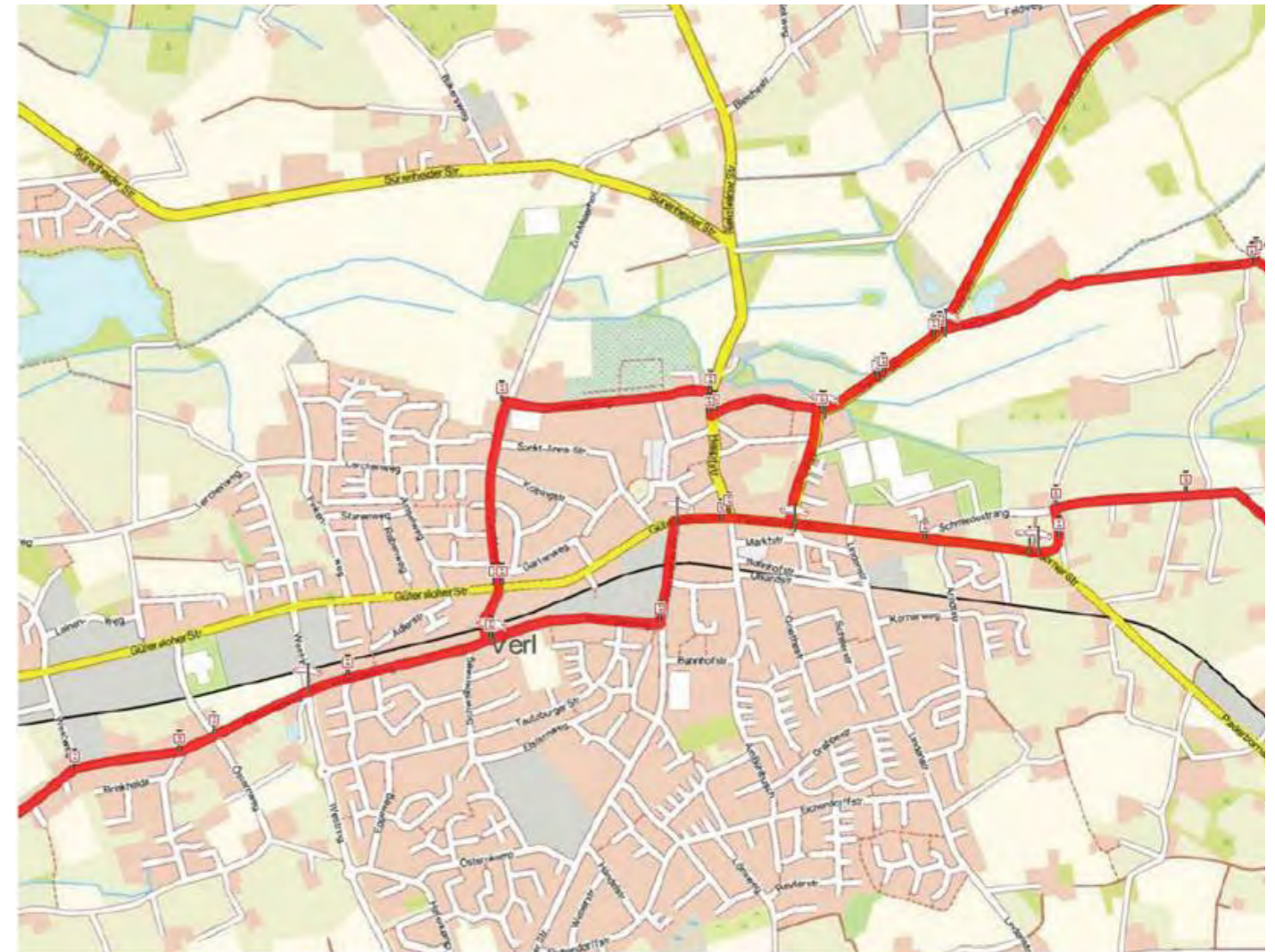
(s.Karte rechte Seite) Die eine Querung entspricht dem Europaradweg R1, die andere Route führt über die Österwieher Straße und die Gütersloher Straße / Paderborner Straße durch den Ort. Der Verlauf dieser Radrouten soll bei der Gestaltung der Ortsmitte und der baulichen Ausführung der Ortdurchfahrt Berücksichtigung finden.



Europaradweg R1



Verlauf des Europaradweges durch Verl



Radroutenplaner NRW - übergeordnete Radwege

5.2. TWE - Teutoburger Wald Eisenbahn

Die Historische Strecke der TWE - Teutoburger Wald Eisenbahn soll möglicherweise für den Personennahverkehr reaktiviert werden. Gutachten zu diesem Thema laufen derzeit. Es sind zwei Haltepunkte in Verl im Gespräch: Verl-Eiserstraße und Verl. Der Haltepunkt Verl befindet sich im Bereich des Planungsbereiches 06 in unmittelbarer Nähe zum Busbahnhof und Markt. Die Möglichkeit zur Errichtung eines modernen Haltepunktes / Bahnhofgebäudes ist in der Planung berücksichtigt. Ein erhöhtes Personen- und Verkehrsaufkommen im Bereich des Marktes ist für den Fall der Bahnreaktivierung zu berücksichtigen.

Positive Begutachtung der SPNV-Maßnahme
Die TWE-Strecke Versmold – Harsewinkel – Gütersloh – Verl – Hövelhof ist im nordrhein-westfälischen Infrastrukturbedarfsplan von 2006 mit der Stufe 2 enthalten. Als Ergebnis einer standardisierten Bewertung von Ende September 2010 werden für den Abschnitt Harsewinkel – Gütersloh – Verl ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,98 angenommen und bis zu 3.500 Fahrgäste täglich prognostiziert. Im NWL-Nahverkehrsplan (Oktober 2011) sind wegen der verhältnismäßig hohen Siedlungsdichte neun Haltepunkte für den 24,5 km langen Abschnitt vorgesehen: Harsewinkel, Marienfeld, Blankenhagen, Gütersloh Hbf (alternativ: Gütersloh Nord mit neuem, direkten Fußweg zum Hbf), Carl-Miele-Straße, Auf der Haar, Spexard, Verl-Eiserstraße, Verl. Im Einzugsbereich dieser Stationen leben rund 49.000 Einwohner. Nachdem sich die Novellierung des NRW ÖPNV-Gesetzes wiederholt verzögerte, setzen sich mehrere Industrieunternehmen aus dem Kreis Gütersloh, u. a. die Firmen Brüninghaus, Claas und Miele, mit einem gemeinsamen Brief vom 30. Januar 2012 beim Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen für eine Förderung des SPNV auf der TWE-Strecke ein. Zur Vorbereitung und Beschleunigung der Reaktivierungsprojekte in Westfalen-Lippe gibt die NWL-Verbandsversammlung am 18. Dezember 2012 u. a. Fördermittel für Planungskosten zur Bauvorbereitung von SPNV-Vorhaben auf der TWE-Strecke frei.

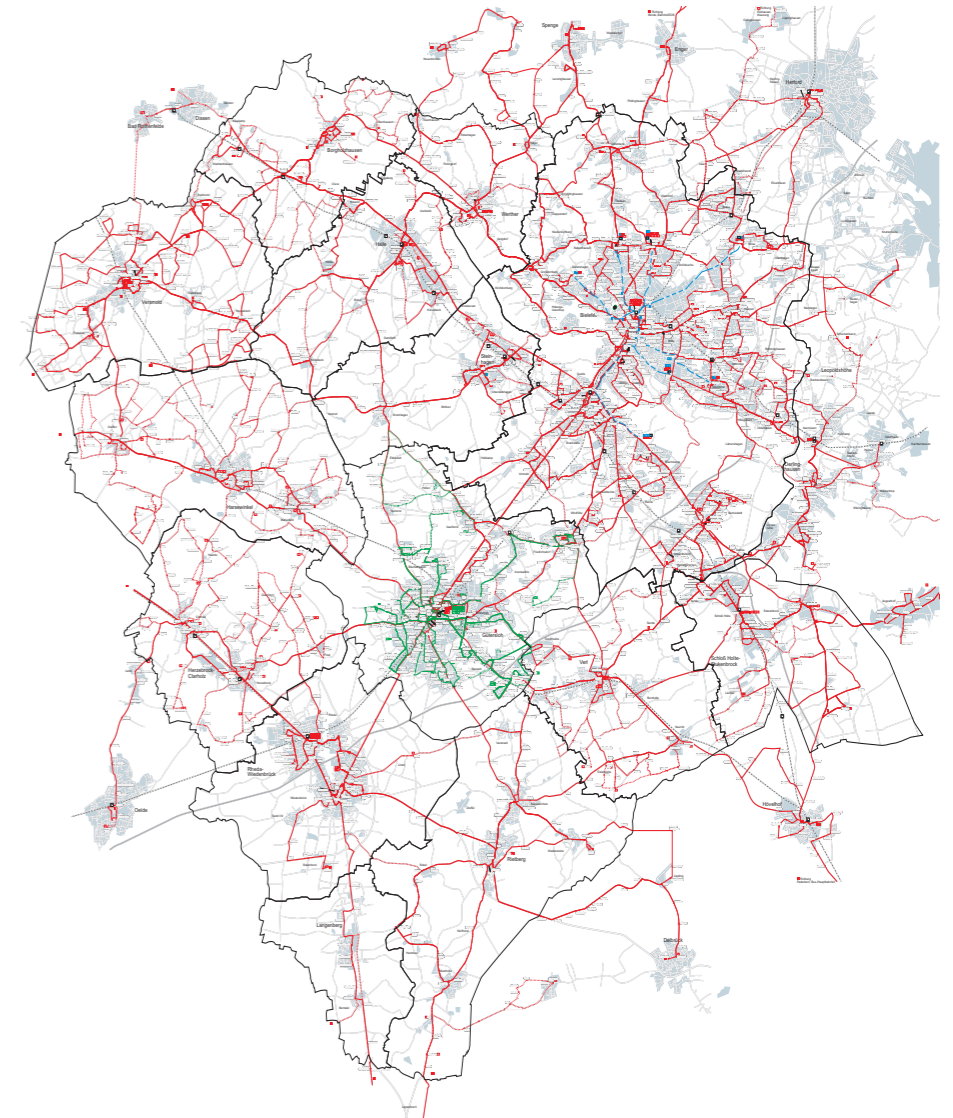
Kommunale Beteiligung an SPNV-Kosten zugesagt
Zunächst zeigte sich die Stadt Gütersloh weniger an einer Unterstützung interessiert als die anderen Anliegergemeinden, weil sie weniger Nutzen von einer Reaktivierung habe und zum Erreichen des genannten Nutzen-Kosten-Verhältnisses eigene Parallelangebote reduzieren müsse. Dennoch beschlossen im September 2010 sowohl der Kreis als auch im Oktober 2010 die beteiligten drei Städte, die Betriebskosten einer Reaktivierung mit insgesamt einer Million Euro jährlich an den Aufgabenträger Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) zu bezuschussen. Nach der unmittelbar darauf gestarteten europaweiten Ausschreibung zum OWL-Dieselnetz haben die Aufgabenträger im Juli 2011 die Leistungen für das Los Nord, das als Option die TWE-Strecke Verl – Gütersloh – Harsewinkel enthält, ab Dezember 2013 an die in Bielefeld ansässige Eurobahn (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG) vergeben. Die Option umfasst zusätzliche 260.000 Zug-km pro Jahr und kann bis Dezember 2014 gezogen werden. Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit bis Dezember 2025. (Quelle Wikipedia)



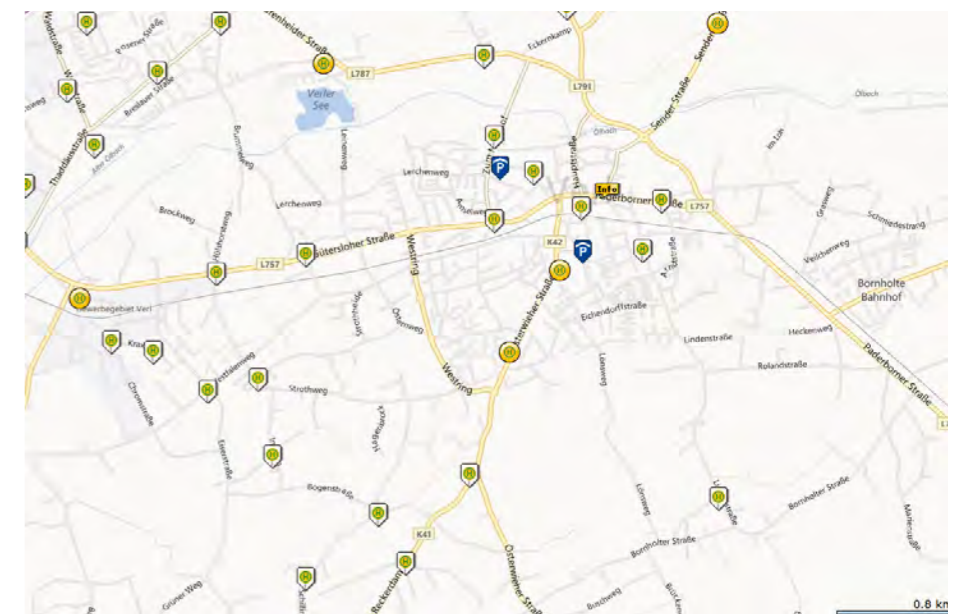
Historischer Streckenverlauf (1925) der TWE

5.3. ÖPNV, Haltestellen, Zentraler Omnibusbahnhof

Die Stadt Verl verfügt über ein ausgebautes Busnetz. Innerhalb Verls gibt es zahlreiche Bushaltestellen. Änderungen am Streckennetz sind derzeit nicht vorgesehen. Der zentrale Omnibusbahnhof am Markt wird baulich neu organisiert im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Bahnhofstraße und dem Marktplatz. Verl ist in den überregionalen Busverkehr eingebunden. (s.Karte)



Gesamtliniennetz Bielefeld/ Kreis Gütersloh (Stand 01/2013)



Bushaltestellen Verl (Stand 01/2013)

5.4. Historischer Stadtrundgang

Der Heimatverein Verl hat die Stadt Verl gebeten, innerhalb des Ortskernes einen historischen Stadtrundgang anlegen zu dürfen. Die Stadt Verl wird dieses Anliegen unterstützen. Vorgesehen sind 15 selbsterklärende Stationen, die durch einen Rundgang miteinander verbunden sind. Beginn und Ende des Rundganges ist der Kirchplatz Verl (Heimathaus). Der Wegeverlauf soll Teil des Rahmenplanes werden.

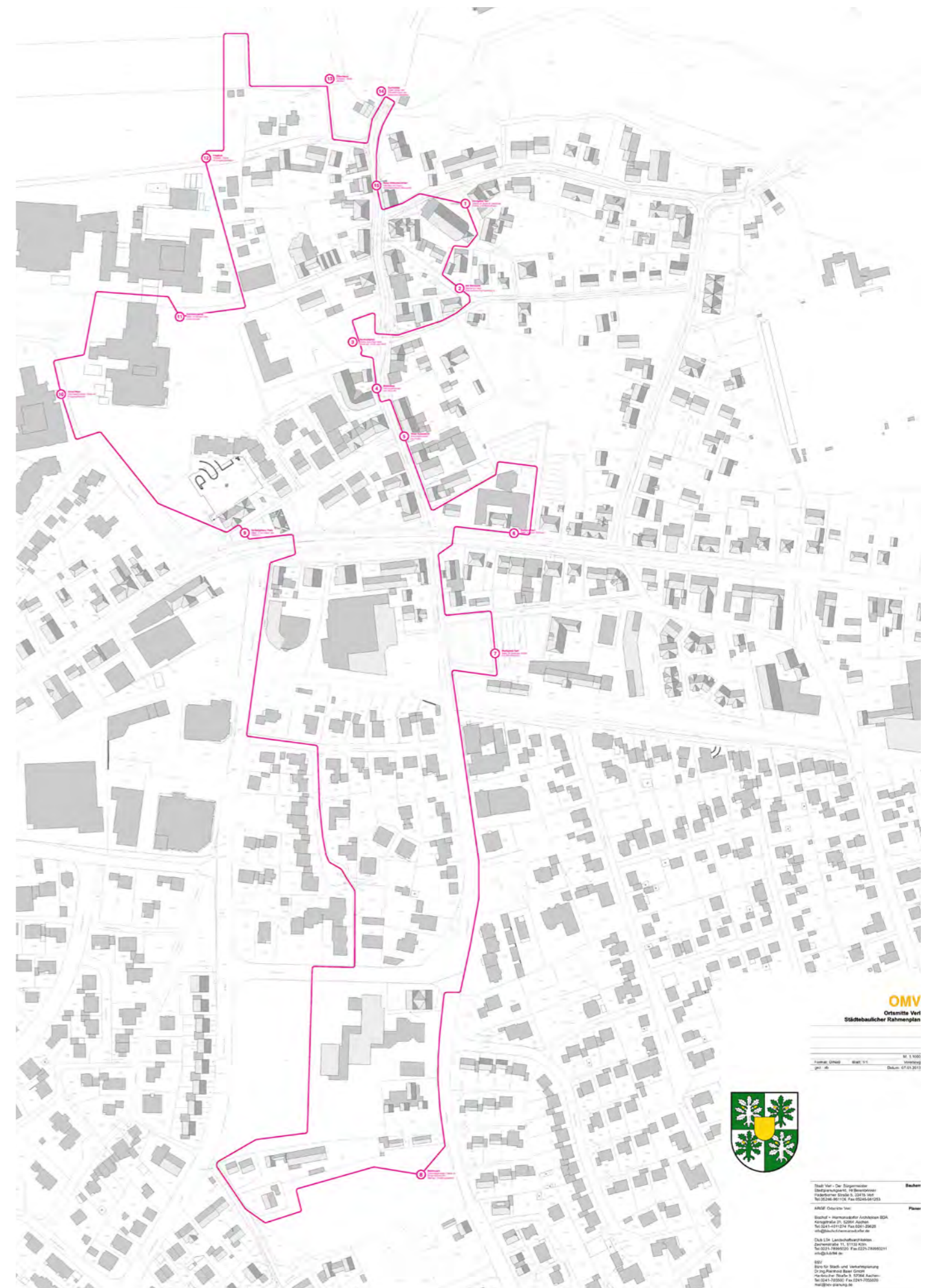
Die Informationstafeln / Stelen u.ä. werden Teil des Möblierungskataloges, der von den Landschaftsarchitekten / Architekten zu entwickeln ist. Gestaltung und Aufstellung erfolgt in der Regie der durch die Stadt Verl beauftragten Planer.

Beim für den historischen Stadtrundgang gewählten System sind die Bedürfnisse Behinderter, Hör- und Sehgeschädigter Personen zu berücksichtigen. Es ist über einen Audioguide nachzudenken, der z.B. auch Teil einer City-App sein kann.

Vorgesehen sind die folgenden 15 Stationen:

1	Kirchplatz Verl	opt. Stele
2	Hof Bürmann	opt. Stele
3	Denkmalplatz	opt. Stele
4	Bibliothek	opt. Informationstafel
5	Hotel Kampwirth	opt. Informationstafel
6	Rathaus Verl	opt. Stele
7	Marktplatz	opt. Stele
8	Bühlbusch	opt. Informationstafel
9	Dr.Borgmann Platz	opt. Stele
10	Anna Haus	opt. Informationstafel
11	Kühlmannplatz	opt. Stele
12	Friedhof	opt. Informationstafel
13	Ölbachau	opt. Informationstafel
14	Dorfmühle	opt. Stele
15	Haus Schmalenstroer	opt. Informationstafel

Der nebenstehende Plan zeigt den Verlauf des historischen Stadtrundganges.



Historischer Stadtrundgang Verl



QR-Code - Beispiel

5.5. Informationssysteme, Verl-City-App

Immer mehr Menschen nutzen leistungsfähige Smartphones, mit denen sie jederzeit und überall die Angebote des Internets nutzen können. Bis 2013 soll die Zahl der mobilen Geräte sogar die der PCs übersteigen. Preiswerte Konditionen der Mobilfunkanbieter und die technische Weiterentwicklung machen das Surfen unterwegs außerdem attraktiv. In Zukunft können daher auch Städte und Kommunen auf diese Weise Informationen zur Verfügung stellen. Viele Städte in Deutschland offerieren ein solches Angebot bereits. Die App kann auch die Informationen der Stadtrundgänge beinhalten und Funktionen wie ein Audioguide bieten. Sogenannte QR-Codes verweisen auf die hinterlegten Informationen. Eine mobile, kommunale Webseite bildet die Informationen auf dem Smartphone ab, die für Besucher und Gäste der Stadt interessant und wissenswert sind. Gestaltet in dem kommunalen CI ist eine cityapp, die auch als native App zur Verfügung gestellt werden kann, die Zukunft im Bereich „mobile Stadtinformation“.

5.6. behindertengerechte Innenstadt

Grundlage bildet der „Leitfaden 2012 Barrierefreiheit im Straßenraum NRW“. Die gesetzlichen Bestimmungen zur Barrierefreiheit sehen eine grundsätzliche barrierefreie Gestaltung auch des Straßenraums vor. Deshalb wurde in Zusammenarbeit mit den Blinden- und Sehbehindertenverbänden NRW sowie der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe NRW e.V. den „Leitfaden 2012 Barrierefreiheit im Straßenraum“ als Weiterentwicklung der Veröffentlichung aus 2009 fortgeschrieben.

Neben der Abstimmung auf Landesebene wurden insbesondere die neuen bundesweiten Regelungen der „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ der FGSV als u. a. auch die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, Ausgabe 2011, berücksichtigt. Ziel dabei ist es, eine möglichst weitreichende Vereinheitlichung barrierefreier Lösungen oder deren Prinzipien zu erreichen, um für die Betroffenen eine unbehinderte und selbstständige Mobilität sicher zu stellen. Durch die Vielzahl von Musterskizzen sollen den Verantwortlichen und Interessierten barrierefreie Lösungen typischer Straßenraumsituationen verständlich dargestellt werden. In Verbindung mit dem Verstehen der Grundprinzipien der Barrierefreiheit lassen sich so auch viele andere örtliche Situationen eindeutig lösen.

Der Leitfaden versteht sich als Lose-Blatt-Sammlung und wird in Abhängigkeit der Erfahrungen fortgeschrieben werden. Die Umsetzung der Richtlinie, sowie die Ausbildung der in Verl erforderlichen Details ist im Rahmen der Planung zu klären.

5.7. Elektromobilität, Ladestationen

Ladestationen für Elektrofahrzeuge PkW gibt es derzeit in Verl noch nicht. Sie sollen in die Planung integriert werden, sobald Bedarf besteht. Die Ladestationen sollen an zentraler Stelle, zum Beispiel in der Nähe des Bahnhofes stehen.

5.8. Rundgang Sehenswürdigkeiten

Weitere Rundgänge durch Verl existieren bereits. Ergänzt werden könnte das Angebot noch durch einen Rundgang zum Thema „Alte Höfe, Mühlen und Baudenkmäler“, zu dem es in dem Buch „Verl entdecken“ von Malte Möhr bereits zahlreiche Beispiele gibt.

„1. Das historische Verl erkunden“

Mit einem Rundgang durch den Ortskern gibt es Einblicke in die Geschichte und die Entwicklung der Stadt Verl.

Historische Ortsrundgänge starten nach einer kurzen Einführung vom Heimathaus. Man kann je nach Interesse, Zeit und Kondition zwischen 3 Varianten auswählen:

Ein kleiner Rundgang (45 Minuten) um den Verler Kirchplatz

Rundgang (1½ Stunden) durch den historischen Ortskern von Verl

Ein umfassender Rundgang (2½ Stunden) zur Verler Siedlungsgeschichte

Beim „kulinarischen Ortsrundgang“ gibt es einen kleinen Spaziergang durch den historischen Ortskern und man kann dabei die Stadtgeschichte mit allen Sinnen erleben. Es beginnt mit einer kurzen Einführung am Kirchplatz, danach werden traditionelle Gasthäuser, wo in mehreren Gängen ein „Verler Menü“ serviert wird, besucht.

2. Wanderungen im Verler Land:

Auf geführten Wanderungen gibt es Einblicke in die naturgeografischen, ökologischen und kulturhistorischen Strukturen des Verler Landes. Die Rundwanderungen (6 bis 8 km) dauern etwa 1½ bis 3 Stunden.

2.1. Das Naherholungsgebiet von Ölbach und Landerbach

2.2 Das Naturschutzgebiet Steinhorster Becken

2.3. Das Gebiet um die Sürenheide

2.4. Zum Quellgebiet des Ölbachs

3. Verl „er-fahren“

Mit dem Fahrrad wird das Verler Land unter ganz bestimmten Fragestellungen erkundet. Die geführten Rundfahrten auf verkehrsarmen Wegen haben eine Strecke von etwa 20 bis 30 km und dauern ca. 3 bis 4 Stunden.

3.1. Erkundungsfahrt Stadt Verl

3.2. Die Stadtteile Sürenheide und Kaunitz

3.3. Durch eine der historischen Bauerschaften (Verl, Sende, Liemke, Bornholte oder Österwiehe)

3.4. Landschaft und Landwirtschaft im Verler Land

3.5. Schulgeschichte in Verl, Sürenheide und Sende

3.6. Wege zu Kapellen, Wegekreuzen und Bildstöcken in Verl

Zur Erkundung der näheren Region werden auch längere Fahrradtouren mit etwa 50 km und einer Zeitdauer von 5-6 Stunden angeboten.

3.7. In das Quellgebiet der Ems und die Moosheide

3.8. Durch die historische Grafschaft Rietberg

3.9. Ins Delbrücker Land

3.10. Erkundung der Sennelandschaft

4. Rundfahrten mit dem Bus:

Auf bequeme Art wird durchs Verler Land gefahren und man erhält unterwegs Einblicke in die Strukturen und Geschichte. Die Busfahrten stehen jeweils unter einem bestimmten Thema. Im Anschluss an die 3- bis 4-stündige Rundfahrt gibt es die Möglichkeit zum traditionellen „Pickert-Essen“ im Heimathaus.

4.1. Eine Rundfahrt durch Verl und seine Stadtteile

4.2. Vom Dorf zum Industrie- und Gewerbestandort Verl

4.3. Zur Kirchengeschichte im ehemaligen Amt Verl

5. Weitere Angebote:

Neben den vorgestellten Führungen können auch Veranstaltungen vereinbart werden mit spezieller Themenstellung so z.B.:

Kirchenbesichtigungen in Verl und Kaunitz

Rundgang über den Verler Friedhof

Rundgang zum Thema „Verl unter'm Hakenkreuz“

Auch für Schulklassen gibt es spezielle Unternehmungen und entsprechendes Material zur Projektarbeit:

Wir tümpeln am Weiher

Wir erleben den Ölbach bzw. den Wald

Unterwegs als Denkmaldetektive

Rundgänge durch „Alt Verl“

