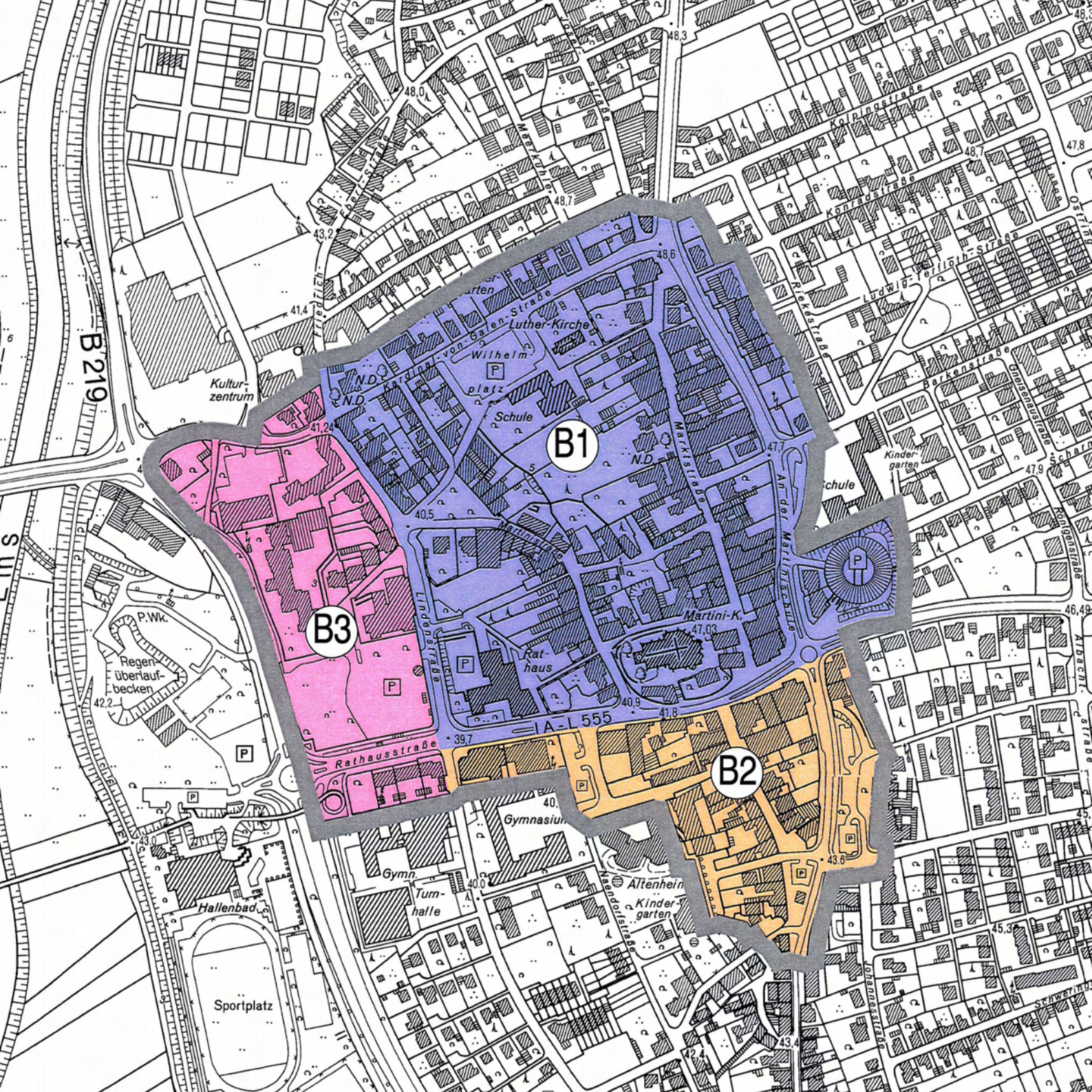




Stadtgestaltung

Weil unsere Städte auch ein Abbild unserer Gesellschaft sind, ist es auch für uns ein wichtiges Ziel, die Attraktivität der Innenstadt mit ihren Plätzen und der Fußgängerzone zu erhalten und auszubauen.

Das Bild der Innenstadt soll gestärkt werden, ohne eine historisierende „Kulisse“ herzustellen.

Zur Sicherung der gestalterischen Qualität gibt es eine Satzung über die „Gestaltung baulicher Anlagen im Ortskern der Stadt Greven“ vom 13.04.1981, geändert am 30.06.2005. Sie regelt die Gestaltung von baulichen Anlagen, Werbeanlagen, Automaten, Beleuchtungen und die Gestaltung der Außenanlagen. Die Regelungen zielen darauf ab, das Stadtbild positiv zu formen ohne eintönig zu werden. Gleichzeitig sorgt die Satzung bei Werbeanlagen mit ihren vielen Variationen für eine gegenseitige Rücksichtnahme der Werbetreibenden untereinander. Die Werbung ist dadurch im Stadtbild verträglicher und wird besser wahrgenommen.

Die Federführung bei Gestaltungsfragen in der Innenstadt liegt bei der Fachstelle Stadtplanung in Verbindung mit Denkmalschutz und Denkmalpflege.

In den letzten Jahren hat der öffentliche Raum in der Innenstadt eine zusätzliche Bedeutung gewonnen. Die Einwohner und Besucher der Stadt nutzen die umgestalteten Straßen und Plätze viel stärker als Aufenthaltsräume. Sprunghaft hat die Außengastronomie die freien Flächen für sich entdeckt und findet großen Zuspruch selbst an erstaunlichen Orten. Zahlreiche Veranstaltungen und Feste ergänzen diese Nutzungen.

Das Publikum ist dabei durchaus anspruchsvoll. Es wünscht sich ein gepflegtes Ambiente in der Innenstadt. Deshalb müssen Bänke, Lampen, Papierkörbe oder die Möbel der Außengastronomie einen hohen Standard

aufweisen, um zum positiven Image der Innenstadt beizutragen. Gerade die Möblierung hinterlässt eine prägende Wirkung auf den Besucher. Gleichzeitig ist eine attraktive, sich gastlich präsentierende Fläche eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der Außengastronomie. So soll unseren Gästen eine funktionale, ansprechende und sowohl auf das Stadtbild als auch untereinander abgestimmte Möblierung angeboten werden. Dies stärkt zudem den Charme der Innenstadt, was im Interesse aller Beteiligten ist.

Deshalb suchen wir eine einheitliche Sprache mit unterschiedlichen Handschriften bei der

Möblierung in der Innenstadt

Um bei der zukünftigen Möblierung in der Innenstadt zwischen den Beteiligten aus Gastronomie und Verwaltung auf einer gemeinsamen Grundlage (einheitlichen Sprache) zu arbeiten, hat die Verwaltung Gestaltungsempfehlungen mit der Bezeichnung „Tisch-Stuhl-Sonnenschirm“ für die Innenstadt Greven entwickelt, die als Entscheidungshilfe dienen soll. Damit soll ein Ausgleich zwischen dem Ganzen als Erscheinungsbild und dem Wunsch des Einzelnen, seine Gastronomie darzustellen, erreicht werden.

Die Erfahrungen im Umgang mit diesen Empfehlungen und den entsprechenden Anregungen werden gesammelt und ausgewertet. Neue Entwicklungen sollen unverzüglich berücksichtigt und aufgenommen werden.

Die Empfehlungen gliedern die Innenstadt in verschiedene Bereiche, für die zum Teil unterschiedliche Spektren an Mobiliar vorgesehen sind.



Klassifizierung der Bereiche

1. Historischer Bereich

- Prägung durch historischen Stadtgrundriss und erhaltenswerte Bausubstanz
- Baudenkmale in der näheren Umgebung
- Hohe ideelle Bedeutung des Bereichs
- Hohe Aufenthaltsqualität

2. Wohn- und Geschäftsbereich

- Prägung durch Geschäftshäuser und Verkaufsflächen im EG
- Aufenthaltsqualität mit Neugier- und / oder Kommunikationscharakter

3. Sonstige Bereiche

- Prägung durch Wohngebäude durchmischt mit Geschäften und Lokalen

Anforderungskriterien

Aus dem sehr großen Angebot von Möbeln für die Außengastronomie ergeben sich spezifische Funktions- und Organisationskriterien:

aus der Gastronomie

- Die Möblierung soll
- zum Gastronomiekonzept passen
- optische Anreize schaffen
- den Gästen einen angenehmen Aufenthalt bieten
- haltbar, witterungsbeständig, pflegeleicht, transportabel, lagerfähig und bequem sein

aus der Stadtgestaltung:

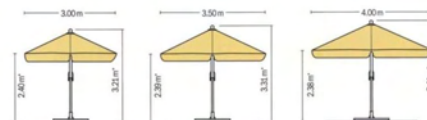
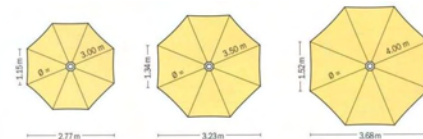
- Die Möblierung soll
- sich harmonisch in die Umgebung einfügen
- ist innerhalb des Betriebes und zu den Nachbarbetrieben einheitlich zu bestuhlen
- gepflegt erscheinen
- zum Aufenthalt einladen

aus den spezifischen Kriterien ergeben sich allgemein gültige Kriterien:

- Pflege, Reinigung
- Saisonmöblierung
- Bereiche mit täglichem Aufbau
- Stapelbarkeit
- Gewicht
- Blendwirkung
- Aufheizen
- Rücktrocknung
- Verarbeitung
- Reparaturanfälligkeit
- Diebstahlsicherung
- Langfristige Verfügbarkeit
- Preise
- Garantie
- Lieferzeiten

Aus den allgemeingültigen Kriterien lassen sich folgende grundsätzlichen Punkte ableiten:

- Freisitze sind offen zu gestalten.
- Auf Podeste im öffentlichen Raum ist zu verzichten.
- Außenbewirtungen sollen nicht den Charakter von abgeschotteten Vorgärten haben.
- Begrenzungselemente schaffen unerwünschte Barrieren.
- Wenn unbedingt notwendig, sind Pflanzkübel aus Metall zu bevorzugen.
- Die Bepflanzung ist vorzugsweise aus Buchs, Liguster, Oleander oder Efeu zu wählen.
- Als Material für Tische und Stühle ist Holz, Metall oder Metallrohr bzw. im Erscheinungsbild vergleichbares Material zu verwenden.
- Damit sind auf öffentlichen Flächen Monoblockplastikmöbel nicht gewünscht.
- Die Anordnung von Tisch, Stuhl und Sonnenschirm ist vorzugsweise kleinteilig zu wählen.
- Bänke sind nur ausnahmsweise im Einzelfall möglich.
- Sonnenschirme sind einfarbig zu halten, dürfen nicht glänzen oder reflektieren, und sind bis zu einer Größe von 3,00m X 3,00m bis 4,00m X 4,00m zulässig.
- Tische, Stühle, Sonnenschirme und Pflanzkübel sind auf dem Grundstück der gastronomischen Einrichtung zu lagern.



Einzelhandel

Gestalterische Elemente sind immer in den Zeitgeist eingebunden, der in seinen Ausdrucksformen Wandlungen unterliegt. Der Wechsel von Strukturen vollzieht sich jedoch deutlich langsamer. Die tragende Idee unserer heutigen Innenstadtstruktur ist der Einzelhandel.

Stärkung des Einzelhandels

Bei der Innenstadt wird die „Verantwortung zur gesamten Hand“ sehr deutlich. Dies geschieht nicht nur durch das Erscheinungsbild, sondern auch durch die Summe der Funktionen, die in einer Innenstadt zu verknüpfen sind.

Besonders die Funktion der Versorgung der Bevölkerung durch den Einzelhandel muss gut gelöst sein, denn durch das entscheidende Mittel des Einzelhandels wird die Innenstadt ein besonderes Gut der Gemeinschaft aller Einwohner.

Daher ist es ein wichtiges Anliegen der Stadt, dass für ihre Einwohner gut erreichbare und an den Bedürfnissen der Verbraucher orientierte Einzelhandelsbetriebe und Dienstleistungsunternehmen errichtet werden.

Da gerade die Innenstadt auch für die nicht motorisierte Bevölkerung eine verbrauchernahe Versorgung gewährleistet, hat es sich die Stadt Greven zum Ziel gemacht, die Attraktivität und Einzelhandelsfunktion und damit die Vielfalt von Warenangeboten und Dienstleistungen in der Innenstadt zu erhalten und zu stärken.

Der Einkauf in der Innenstadt soll möglichst keinen Stress verursachen, sondern ein angenehmer „Erlebniseinkauf“ werden. Darüber hinaus sollen auch die städtebaulichen Kriterien „Lebensqualität“ und „gesellschaftliches Leben“ erfasst werden. Denn der Einkauf in einer attraktiven Innenstadt erfasst auch die Möglichkeit zu verweilen, zu kommunizieren und zugleich die Versorgungsbedürfnisse zu befriedigen.

Die unterschiedlichen Bereiche der Innenstadt sollen zu einem gemeinsamen, vielfältig strukturierten Erlebnisraum zusammengeführt werden. Das Ziel ist ein positives Gesamtbild unserer Stadt.

Um diese „Städtebaupolitik“ auf eine verlässliche Basis zu stellen, hat die Stadt Greven 1999 ein Gutachten (Standortsicherung Einzelhandel, Junker und Kruse Januar 1999) erarbeiten lassen, das mit dem Stadtentwicklungsplan, dem Umweltleitplan, der Standortsicherung Einzelhandel und dem städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt auf den Ebenen Gesamtstadt und Innenstadt zusammengeführt wurde. Mit dem Gutachten wurden die Weichen für die weiteren Entwicklungen in der Innenstadt gestellt und dem Primat der Stärkung des Zentrums und seines Geschäftsbereiches Rechnung getragen.

Neue Vorstellungen führten dazu, weitere Gutachten in Auftrag zu geben. Im Juli 2000 untersuchte die GMA Köln im Auftrag der Stadt Greven den Rathausplatz als Standort für einen Lebensmittelsupermarkt in einem projektierten Einkaufs- und Entertainment Center. Als Untersuchungsergebnis wurde das Projekt unter bestimmten Vorbehalten für möglich gehalten. Zu einer Umsetzung des Projektes kam es jedoch nicht.

Nach wie vor bleibt die Stärkung der Innenstadt durch einen „Einkaufsmagneten“ ein wichtiges Anliegen der Stadt. In diesem Zusammenhang wurde die Standortwahl für einen solchen „Magneten“ immer wichtiger. Acht in Frage kommende Standorte wurden untersucht, zueinander in Beziehung gesetzt und bewertet. Hierzu wurde eine Untersuchung zur Ansiedlung eines Einzelhandelsmagneten in der Innenstadt erstellt. (Bewertung unterschiedlicher Standortoptionen, Junker und Kruse, März 2006).

Am besten geeignet erschien den Gutachtern der Standort zwischen Wilhelmplatz und Marktstraße.

Aus dem Gutachten:

„Durch die Lage im nördlichen Abschnitt der Fußgängerzone ist eine optimale Einbindung in das heutige Geschäftszentrum gegeben. Ein neuer Magnet wird zur Stabilisierung des Zentrums beitragen. Eine direkte Anbindung an die Fußgängerzone ist hierfür allerdings unabdingbar.“

Mit Blick auf den Mikrostandort ist zur städtebaulichen Integration an der Marktstraße ein mehrgeschossiger Baukörper zu errichten.

Möglicherweise kann der vorhandene Gebäudebestand in Teilen weitergenutzt werden.

Zur Betonung des neuen Magneten ist zudem eine moderne und attraktive Architektur mit einer einladenden Eingangssituation und einer markanten Fassade zur Marktstraße hin zu empfehlen. Der benachbarte historische bzw. denkmalgeschützte Gebäudebestand bietet dabei einen wichtigen Anhaltspunkt, der genutzt werden muss.“

Ebenfalls untersucht wurde der Standort zwischen Rathausstraße und Martinistraße.

Aus dem Gutachten:

„Die Fläche ist für die Ansiedlung eines Einzelhandelsmagneten grundsätzlich geeignet. Das Geschäftszentrum würde bei einer Realisierung eine leichte Schwerpunktverlagerung (Martinistraße und Bereich um das Rathaus) erfahren, die ihm jedoch insgesamt dient.“

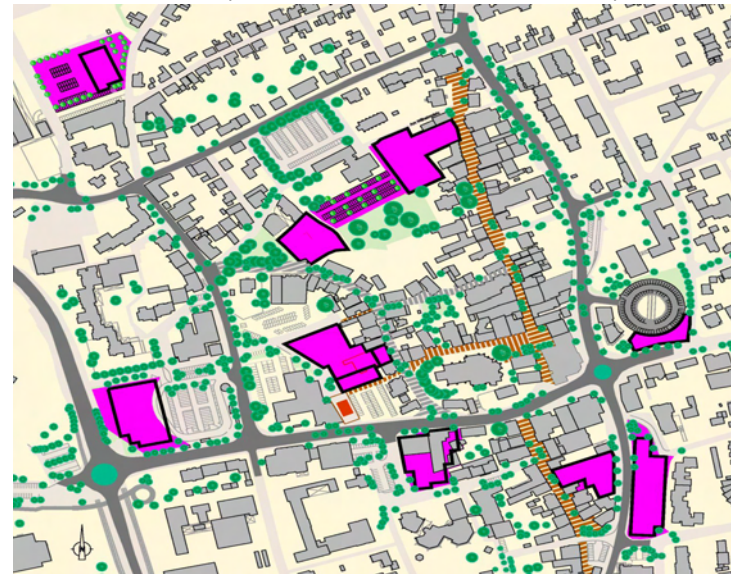
Auf dem Weg, die Charakteristik der Grevenener Innenstadt durch Handel zu stärken lautet die Konsequenz dieser Untersuchungen, zu einer These formuliert:

Die Realität ist komplexer, als man zunächst annimmt.

Wir möchten mit dieser These nur darauf hinweisen, dass es unser Risiko als Planer und ebenso auch der Gutachter ist, das Verhalten der Einwohner und damit der Kunden, der Eigentümer, der Anlieger und aller Betroffenen nicht im Voraus zu kennen!

Bei der Einschätzung zur Entwicklung der Innenstadt in Greven wird leicht der Umstand unterschätzt, dass sich allgemein das (Kauf) - Verhalten der Kunden nicht wie ein Naturgesetz verhält. Daher gibt es immer nur eine Scheingenauigkeit der Funktionsweise eines Konzeptes.

Dieser „Rückgriff“ auf die vergangenen Entwicklungen ist nachvollziehbar, reicht aber alleine nicht aus,



verwickelte Verhältnisse für die Zukunft zu lösen. Deshalb ist es wichtig, die Wechselwirkungen der einzelnen Segmente „fein“ aufzugliedern und die Transparenz so groß wie möglich zu machen. Insofern ist die Bestandsaufnahme und die daraus erfolgende Analyse als wichtiger Bestandteil in die Stadtplanung einzubeziehen.

Das Einzelhandelsangebot in Greven

Seit mehr als 30 Jahren vollzieht sich ein Strukturwandel im Einzelhandel. Dieser Wandel hält an, da einige Konzerne weiterhin Expansionswünsche haben. Diese Entwicklung betrifft nicht nur Lebensmittel, sondern alle Branchen und Betriebsformen. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei den Lebensmitteldiscountern zu, die in den vergangenen Jahren immer größere Verkaufsflächen benötigen, meist zwischen 800 m² und 1300 m² Verkaufsfläche.

Auch die Einzelhandelsstandorte in den Städten haben sich in den vergangenen Jahren zunehmend verändert. Alte Standorte sind erweitert oder aufgegeben worden, neue autoorientierte Standorte an Hauptverkehrsstraßen hinzugekommen. Die Lebensmitteldiscounter werben preisaggressiv in ihrem Hauptsortiment Lebensmittel

und bieten ihren Kunden zusätzlich jede Woche neue Angebote auf dem Non-Food-Bereich an. Dadurch entsteht eine starke Konkurrenz zu örtlichen Anbietern. Insgesamt ist eine immer stärkere Ausdifferenzierung – auch im Nicht – Lebensmittelbereich zu beobachten.

Die Stadtentwicklung versucht, die räumliche und städtebauliche Entwicklung zu steuern und die Investoren bei der Standortsuche in der Gemeinde zu unterstützen. Das Steuerungsinstrument der Gemeinden ist aufgrund der Regelungen des § 24a LEPro seit Juni 2007 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept, das der Rat der Stadt beschließt und welches die Ziele der Einzelhandelsentwicklung festlegt. Unter Berücksichtigung der rechtlichen, demographischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen wie auch der betrieblichen Anforderungen werden Strategien zur



Einzelhandelsentwicklung und damit auch zur Stadtentwicklung insgesamt erarbeitet. Ziel ist es, die Innenstadt zu stärken und dezentrale Standorte zu vermeiden.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2010

Die Stadt Greven verfügt bis dato noch nicht über ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Es wird derzeit vom Büro Junker und Kruse, Dortmund erarbeitet.

Das Ergebnis wird eine sachgerechte, empirisch abgesicherte Bewertungsgrundlage für die aktuell

anstehende Bebauungsplanverfahren bzw. Ansiedlungsfragen sein. Mit dem Einzelhandels- u. Zentrenkonzept Greven 2010 sollen sowohl die Politiker als auch die Verwaltung in die Lage versetzt werden, Grundsatzentscheidungen treffen zu können. Außerdem können damit möglichst frühzeitig die Auswirkungen einzelner Standortentscheidungen auf die gemeindliche Versorgungsstruktur eingeschätzt werden. Das Einzelhandelskonzept wird eine wichtige Argumentations- und Rechtsgrundlage für die Stadt Greven sein.

Im Juli und August 2009 sind alle Einzelhandelsbetriebe mittels einer Vollerhebung vor Ort ermittelt worden. Die Daten werden derzeit ausgewertet. Erste Ergebnisse können wir jetzt vorstellen.

Zusätzlich zu dieser Bestandserhebung des Einzelhandels in Greven wird eine Arbeitsgruppe die Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche und die Entwicklung einer Greveners Sortimentsliste in einer ersten Sitzung Ende Oktober 2009 diskutieren. Parallel wird das Büro Junker und Kruse zehn ausgewählte örtliche Einzelhändler mit Hilfe eines Leitfadeninterviews befragen.



Außerdem werden in ausgewählten Einzelhandelsbetrieben die Postleitzahlen der zahlenden Kunden erhoben und ausgewertet, um den Einzugsbereich der Kunden zu analysieren.

Die Zwischenergebnisse des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes wird die Verwaltung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt vor- und zur Diskussion stellen. 2010 wird der Rat der Stadt Greven das Einzelhandels- und Zentrenkonzept beschließen. Wichtig wird dann die Umsetzung des Konzeptes sein.

Was hat sich im Einzelhandel in Greven verändert? Ein Vergleich der Ergebnisse 1998 und 2009

Erste Ergebnisse der Einzelhandelsbestandserhebung stehen zur Verfügung. Die Zahlen geben erste Hinweise auf die aktuellen Entwicklungen. Es ist jedoch zu beachten, dass es aufgrund der aktuell in der Innenstadt Grevens geplanten großflächigen neuen Einzelhandelsflächen zu größeren Veränderungen kommen wird, die hier nicht analysiert werden.

Anzahl der Einzelhändler und Verkaufsflächen

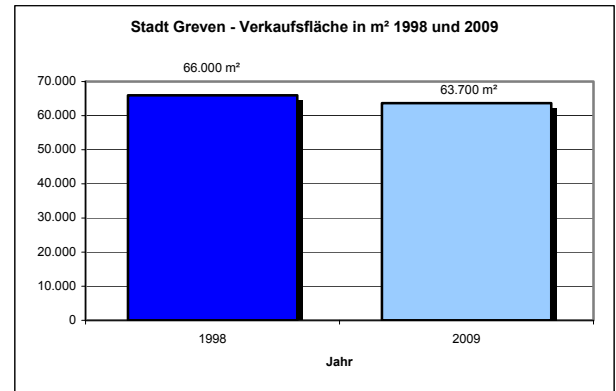
Interessant ist, dass die absolute Zahl der Einzelhandelsbetriebe in der Stadt Greven insgesamt 2009 im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 1998 geringfügig rückläufig ist. 1998 gab es 282 Einzelhandelsbetriebe, im Jahr 2009 sind nur noch 264 Betriebe gezählt worden.

Dies gilt auch für die erhobenen Verkaufsflächen, die von 66.000 m² 1998 auf 63.700 m² Verkaufsfläche abgenommen haben.

	2009	1998	Veränderung abs.
Anzahl der Betriebe	264	282	- 18
Verkaufsfläche	63.700 m ²	66.000 m ²	- 2.300 m ²
Verkaufsfläche pro Einwohner in m ²	1,8 m ²	1,97 m ²	- 0,17 m ²

Tab.: Anzahl der Einzelhandelsbetriebe und m² Verkaufsflächen

Dieses Ergebnis ist in dem Zusammenhang zu sehen, dass aktuell mehrere größere Einzelhandelsprojekte in Greven geplant sind, die in den nächsten Jahren zu einer deutlichen Zunahme der Verkaufsflächen führen werden.



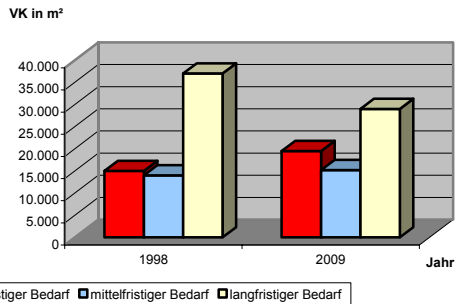
Das Büro Junker und Kruse hat ermittelt, dass die meisten Einzelhandelsbetriebe in der Stadt Greven Waren für den kurzfristigen Bedarf anbieten (118 Betriebe mit rd. 19.500 m² Verkaufsfläche). Überwiegend mittelfristig nachgefragten Bedarf gibt es 2009 in 62 Betrieben auf rd. 15.200 m² und überwiegend langfristiger Bedarf wird von 84 Betrieben auf rd. 29.000 m² Verkaufsfläche angeboten.

Die durchschnittliche Verkaufsfläche je Ladengeschäft ist von 234 m² 1998 auf 241 m² im Jahr 2009 angestiegen.

Verkaufsflächen nach Bedarfsgruppen

Der Vergleich der Verkaufsflächen nach Bedarfsgruppen zeigt, dass in den vergangenen elf Jahren die Verkaufsflächen für Waren des kurzfristigen Bedarfes zugenommen haben. Der mittelfristige Bedarf hat etwas mehr Verkaufsflächen im Jahr 2009 als 1998. Die Verkaufsflächen des langfristigen Bedarfes haben in der Stadt Greven hingegen abgenommen.

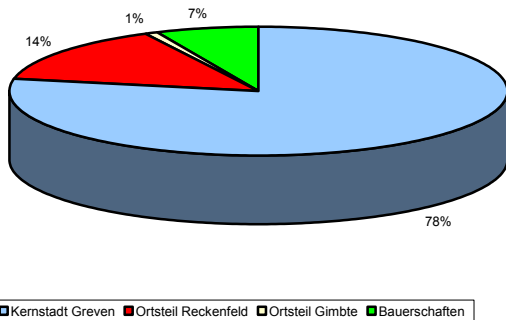
Stadt Greven - Verkaufsflächen nach Bedarfsgruppen



Die Verteilung auf die Ortsteile Grevens sieht wie folgt aus:

Gut drei Viertel aller Einzelhandelsbetriebe befinden sich 2009 in der Kernstadt Greven (78 %), 14 % im Ortsteil Reckenfeld, 1 % im Ortsteil Gimble und 7 % in den Bauerschaften. Der Vergleich der ersten Ergebnisse lässt den Schluss zu, dass die Verkaufsflächen im Ortsteil Reckenfeld zugenommen haben und in der Kernstadt ein Rückgang zu verzeichnen ist. Genauere Aussagen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht treffen.

Stadt Greven - Einzelhandelsbetriebe nach Ortsteilen 2009



Einzelhandel in der Innenstadt

Betrachtet man die ersten Ergebnisse für die Grevenener Innenstadt für das Jahr 2009, so haben wir mit 97 Einzelhandelsbetrieben einen Anteil von ca. 37 % aller Einzelhändler in der Innenstadt. Der Anteil an den Verkaufsflächen in der Grevenener Innenstadt beträgt mit rd. 13.500 m² nur 21 % aller Verkaufsflächen.

Die in der Innenstadt aktuell geplanten großflächigen Einzelhandelsprojekte am Niederort, an der Marktstraße mit der Martinipassage und dem Rathauskarree werden ab Seite 32 vorgestellt.



Abschließend ist festzustellen, dass es hierbei nur um die ersten Ergebnisse und Daten für das Einzelhandels- und Zentrenkonzept Greven 2010 handelt und wir die weiteren Ergebnisse mit Spannung erwarten dürfen.

Auswertung der Fragebögen „Alte Münsterstraße“

Bei der Betrachtung der Verkaufsflächen und damit automatisch verbunden der momentanen Leerstände kommen wir auf die Besonderheit „Alte Münsterstraße“.

Dabei kommen wir zu der These:

Die Planer brauchen die Meinung der Einwohner. Und zwar schon vor dem Festzurren und der Verabschiedung eines Planes.

Bei der „Alten Münsterstraße“ geht es nicht darum, ob sie sich dem Wettbewerb als Einkaufsstraße stellt, sondern wie.

Deshalb ist neben der Untersuchung durch „Fachleute“ für eine vielfältige und lebendige Innenstadt auch die Meinung der Kunden, nämlich der Einwohner Grevens, für uns sehr wichtig. Darüber hinaus hat uns zur „Alten Münsterstraße“ die Meinung der Anwohner besonders interessiert.



Um die Meinung der Anwohner zu Ihrer Einkaufsstraße zu erfahren, hat die Stadtverwaltung 112 Fragebögen an die Bewohner verschickt. Sie wurden gebeten, bis zum 31. August 2009 die Fragen zu beantworten und der Verwaltung zur Auswertung zurück zu geben. Neben konkreten

Fragen konnten auch Vorschläge zur Verbesserung der Attraktivität gemacht werden. Raum für Äußerungen, was sie als Bürger zur „Alten Münsterstraße“ fühlen, runden den Fragebogen ab.

Auswertung

Die nachfolgende Auswertung beruht auf der Umfrage „Wie können wir die ‚Alte Münsterstraße‘ beleben?“. Hierzu wurden 112 Fragebögen an die Haushalte an der Alten Münsterstraße verschickt. Vier weitere Fragebögen wurden nachträglich abgeholt. Darüber hinaus gab es noch weitere, frei geäußerte Anregungen. Diese Anregungen werden außerhalb der Auswertung berücksichtigt. Durch die Mischung der Befragten ist nicht zu sagen, welche Interessen hier evtl. vermehrt berücksichtigt wurden, da sowohl Äußerungen der Anwohner als auch Äußerungen der Gewerbetreibenden in die Bewertung eingeflossen sind. Es handelt sich nicht um eine repräsentative Befragung.

1. Wie bewerten Sie die Gestaltung der Fußgängerzone „Alte Münsterstraße“?

Bewertungen (von 25 Rückmeldungen)	Antworten (absolut)
Sehr gut	1
Gut	-
Befriedigend	10
Befriedigend/ausreichend*	1
Ausreichend	5
Mangelhaft	6
Ungenügend	2
Insgesamt (Mehrfachnennung möglich*)	von 25 Antworten
Durchschnittliche Bewertung der Fußgängerzone (Ø) 3,86	

* Durchschnittswert bei mehreren Nennungen auf einem Fragebogen

2. Welche Vorschläge haben Sie, um die Alte Münsterstraße wieder attraktiver zu machen?

Vorschläge (von 25 Rückmeldungen)	Antworten (absolut)
Neue Gaststätten/ Lokale	7
Neue Geschäfte	6
Erhöhung der Sauberkeit	5
„Posthörnchen“ aktivieren/ abreißen	5
Verbesserte Anbindung	3
Kleiner Lebensmittelladen	3
zusätzliche Begrünung	3
Pflasterung ebenen	2
Fassaden sanieren	2
Reparatur von Lampen	1
Neue Freizeiteinrichtungen	1
Umbenennung	1
Verlagerung des Marktes auf die Alte Münsterstraße	1
Alte, verfallene Gebäude abreißen	1
Insgesamt (Mehrfachnennung möglich):	von 41 Antworten

Nennungen zu Kfz-Verkehr s. „Kfz-Verkehr in der Alten Münsterstraße“

3. Soll die „Alte Münsterstraße“ als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben werden?

4. Nennen Sie uns bitte die Gründe, die aus Ihrer Sicht dafür und / oder dagegen sprechen.

Für Kfz-Verkehr
Insgesamt: 7/25
Gründe für die Antwort der Befragten:
➤ Um die Münsterstraße zu beleben ➤ Kunden können direkt vor dem Laden parken und einkaufen

Gegen Kfz-Verkehr
Insgesamt: 18/25
Gründe für die Antwort der Befragten:
➤ Kein Platz für parkende Autos ➤ Missbrauch als Abkürzung ➤ Durchfahrende Autos sind störend (grade für Fußgänger) ➤ Rücksichtnahme auf Bewohner des St. Gertrudenstiftes ➤ Probleme bei der Ausfahrt aus Garagen ➤ Anwohner haben Geld für die Schaffung einer Fußgängerzone bezahlt (ruhiges Wohnen) ➤ Zu hoher Lärmpegel ➤ Hebt die Qualität ➤ Zusätzlicher Verkehr und Stauungen auf umliegenden Straßen ➤ Hoher Verschleiß der Straße ➤ Unfallgefahr ➤ Keine Außenwerbung mehr möglich



5. Haben Sie weitere Ideen oder möchten Sie uns noch etwas zur „Alten Münsterstraße“ mitteilen?

Vorschläge (von 25 Rückmeldungen)	Antworten (absolut)
Straßenfest (Märkte, Umzüge usw.)	3
Sitzmöglichkeiten (insbes. an den Spielgeräten)	3
Zulassung kleiner Stände	2
Sicherung und Pflege der „Brockkötter Passage“	2
Neue Bekleidungsgeschäfte (auch preiswerte)	2
Beratung bei der Mietung und Vermietung	2
Neue, attraktive Spielgeräte	2
Neue, attraktive Beleuchtung	1
Ausstellungen	1
Einzelhandel für CDs und DVDs	1
Ein gutbürgerliches Restaurant	1
Einheitliche Öffnungszeiten	1
Runder Tisch von Geschäftsinhabern und Eigentümern	1
Gezielte Werbung durch Aktionen	1
Öffnung des Biomarktparkplatzes für die Allgemeinheit	1
Öffnung der Fensterläden am Galenhaus	1
Markt in Marktstraße und in der Alten Münsterstraße	1
Schilder, die auf die Alte Münsterstraße hinweisen	1
Insgesamt (Mehrfachnennung möglich)	von 26 Antworten



Weiteres Vorgehen zur Umfrage

Es versteht sich von selbst, dass wir diese direkten Äußerungen als Anregungen aufnehmen. Sicher kennen wir Planer durch unser Fachwissen die enge Sicht der Sachzwänge und Detailfragen, die wenig Spielraum zulassen. Aber die Auswertung dieses Geflechtes an Anregungen wird nicht nur von einer Fachrichtung her, sondern interdisziplinär erfasst werden und in die weiteren Überlegungen einfließen.

Dabei ist schon jetzt erkennbar, dass es keine einfachen Rezepte zur Attraktivitätssteigerung in der „Alten Münsterstraße“ gibt.



Planung ist Optimismus

- neue Verkaufsflächen in der City

Was durch die Bürgerbefragung zur „Alten Münsterstraße“ deutlich wurde, gilt zwangsläufig auch für andere Zonen der Innenstadt. Um eine Einkaufszone attraktiv zu gestalten und dann auch attraktiv zu halten, gibt es keine allgemeingültige Bedienungsanleitung. Unstrittig ist, dass eine Steigerung des Angebotes ein Parameter zur Steigerung der Attraktivität ist. Und da Planung geprägt ist durch Optimismus, wird derzeit an verschiedenen Stellen in der Innenstadt mittels des gewichtigsten Instrumentes der Stadtplanung – des Bauplanungsrechts – an der Entwicklung zusätzlicher Verkaufsflächen gearbeitet.

Von Anfang 2008 bis Anfang 2009 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt des Rates der Stadt Greven vier Planverfahren für Bebauungspläne zur Ausweisung von teilweise großflächigem Einzelhandel im zentralen Versorgungsbereich des Hauptzentrums eingeleitet.



Bereits abgeschlossen und daher sofort umsetzbar ist die Planung an der Königstraße, unmittelbar südlich angedockt an das Parkhaus. Der Bebauungsplan ist vom Rat im Mai 2009 verabschiedet worden und seit Mitte Juni 2009

rechtsverbindlich. Auf dem heute als Grünfläche mit Zugang zum Parkhaus ausgestalteten Grundstück an der Königstraße kann ein dreigeschossiges Büro- und Geschäftshaus errichtet werden, in dem ca. 850 m² Verkaufsfläche über zwei Etagen vorstellbar sind. Die Nutzflächen in den weiteren Geschossen könnten durch Anbieter aus dem Dienstleistungssektor, als Räume für freie Berufe oder für Gewerbe aus dem tertiären Bereich belegt werden.



Unmittelbar vor der Realisierung steht ein Projekt an einem der ältesten Plätze in Greven. Auf den Grundstücken östlich des „Niederort“ haben zwei Investoren die Absicht, ein mehrgeschossiges Wohn- und Geschäftshaus zu errichten.

Der hierzu entwickelte Bebauungsplan ermöglicht Flächen für Einzelhandelsnutzungen vom Erdgeschoss bis ins 1. Obergeschoss. Die aktuelle Investoren-Planung sieht in der Summe ca. 1300 m² Verkaufsflächen für Einzelhandelsbetriebe vor.

Von weit größerer Bedeutung für eine nachhaltige Attraktivität des Zentrums Grevens als Einkaufsstadt sind zwei große Projekte, die in ihrem Zusammenwirken eine neue Qualität im städtischen Wegebeziehungsgefüge erzeugen können.

An der oberen Marktstraße auf Höhe des Restaurants „Gallo d'Oro“ sollen ca. 3000 m² Verkaufsflächen für einen großflächigen Lebensmittelmart und eine Reihe kleinerer Einzelhandelsbetriebe entstehen. Eine Passage mit Zugang von der Marktstraße in Richtung Wilhelmplatz und Niederort eröffnet mit kleinteiligeren Verkaufsflächen eine neue Wegebeziehung in der Innenstadt.





Durch Reaktivierung und Integration eines Teiles des historischen Viehweges „Kuhtrög“ bei der Planung des Wohn- und Geschäftshauses am Niederort, vorbei an dessen neuen Geschäften und vorbei

an dem unlängst attraktiv gestalteten größten Grevenr Modekaufhaus wird erstmals der Einkaufsbummel als geschlossener Rundgang durch Grevenr Innenstadt ermöglicht.

Auf diesem Rundgang passiert der Kunde dann auch das zweite bedeutende Projekt zur Innenstadtentwicklung. Auf dem Grundstück des Cafe „Berlage“ und den südlich angrenzenden Grundstücken wird die Projektentwicklung für das „Rathaus-Karree“ vorangetrieben.

Die Grundstücke zwischen Martinistraße und Rathaus bieten das Potenzial für ein Gebäude, dass neben einer größeren Verkaufsfläche für einen Lebensmittel-discounter auch eine ganze Reihe kleinere und mittlere Einzelhandelsnutzungen und gastronomische Betriebe beherbergen soll. Hier sind ca. weitere 3000 m² Einzelhandelsflächen bzw. Flächen für gastronomische Betriebe projektiert.

Allen diesen Innenstadtprojekten gemein ist, dass in ihren Obergeschossen gewohnt werden soll.



Neue Märkte der Innenstadt

– wohin mit dem Verkehr?

In einer durch das Kraftfahrzeug dominierten Gesellschaft stellt sich natürlich bei der Errichtung neuer Gebäude gleich welcher Nutzung immer vorrangig die Frage, wie diese Gebäude angefahren werden können und wo die Nutzer dieser Gebäude ihre Kraftfahrzeuge abstellen können. Bei innerstädtischen Ansiedlungen, die ein größeres Verkehrsaufkommen erwarten lassen, wird diese Fragestellung noch ergänzt durch die Frage nach der Leichtigkeit und Zügigkeit des Verkehrs auf dem angrenzenden Straßennetz.

In der Innenstadt gilt es, ausreichend Flächen für den ruhenden Verkehr bereitzustellen und die verkehrliche Anbindung dieser Flächen an das Straßennetz so optimal wie möglich zu gestalten. Gleichzeitig müssen dabei die Wünsche der weniger dominanten Verkehrsteilnehmer ausreichend berücksichtigt, deren Ansprüche u. U. sogar geschützt werden. Dies geschieht im Idealfall durch Trennung der Verkehrsarten.

Keines der neuen Objekte in der Innenstadt wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auslösen, das den Verkehr auf dem innerstädtischen Straßennetz signifikant erhöhen wird. Es kann im Zusammenhang mit Sonderaktionen des Einzelhandels zu temporären Steigerungen des Verkehrs kommen. Das ist nicht neu und findet auch heute schon statt.

Bekannte und schon heute existierende Problemstellen im Straßennetz müssen betrachtet und durch verkehrsplanerische Maßnahmen optimiert werden. Exemplarisch sei der Knoten Saerbecker Straße / Kardinal-von-Galen-Straße genannt.

Freie Flächen in der Innenstadt sind begrenzt. Sie sind daher wertvoll. Ansprüche des ruhenden Verkehrs können in Zukunft nur noch durch zusätzliche oberirdische Parkplatzebenen vorhandener Anlagen oder unterirdisch in Tiefgaragen befriedigt werden.

Urbanes Wohnen / Stadtleben

– ein Trend auch in Greven?

Was in den Metropolen, den Großstädten und den Ballungsräumen der Republik schon eine Weile als Trend feststellbar ist, könnte auch bald die Mittelzentren und damit den ländlichen Raum erreichen. Die älter werdende Gesellschaft setzt zwangsläufig auf die Stadt der kurzen Wege, auf die Infrastruktur der Stadtzentren mit ihren kurzen Wegen zu Unterhaltung, Kultur, Versorgung und Konsum.

Das Bauland in guten urbanen Lagen der Ballungsräume und der großen Städte ist begrenzt. Längst wird es hier knapp. Das könnte die Innenstadtlagen in den kleineren Städten des ländlichen Raumes attraktiver machen.

Fordert die massiv verdichtete Bauweise der Großstadt von Planern und Architekten eine einfühlsame Planung mit viel Kreativität, um die geforderte Qualität urbanen Wohnens zu entwickeln, so ist bei der Planung der städtischen Freiräume in den Mittelzentren, zu denen Greven zweifelsohne zählt, nicht minder viel Umsicht und Kreativität gefordert.

Will man jedoch das Wohnen in der Stadt zukunftsfähig machen, darf der Bewohner die Individualität und die Qualität des Wohnraumes nicht missen. Dabei ist der Begriff des Wohnraumes keinesfalls auf die Außenwände des Gebäudes zu begrenzen. Adäquater Außenwohnbereich, von je her elementarer Bestandteil der gebauten Umwelt, als Kontakt zur Natur, ganz gleich ob privater Hofgarten oder großzügige Dachterrasse, sind Pflichtprogramm.

Bereits heute wird der überwiegende Teil der Gebäude in der Innenstadt auch zu Wohnzwecken genutzt. Die Entwicklung der Innenstadt zu einem Versorgungszentrum, in dem die Flächen der Erdgeschosse dem Einzelhandel, der Gastronomie oder Dienstleistung vorbehalten sind, erfolgte beinahe selbstständig.

Das Wohnungsangebot ist breit gefächert. Angeboten werden verschiedene Wohnformen in alter und neuer Bausubstanz. So finden sich Mietwohnungen in Mehrwohnungshäusern genauso wie historische Stadthäuser bis hin zur Stadtvilla aus der Gründerzeit.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Standards zum Wärmeschutz bei (Wohn)Gebäuden haben gerade einige Wohnungen in historischen Gebäuden einen unmittelbaren Modernisierungsbedarf. Bei derartigen Modernisierungsmaßnahmen muss der Stadtbildverträglichkeit ausreichend Gewicht beigemessen werden.

Es sollten eben nicht die Fehler der 1970er Jahre wiederholt werden. Gebäude aus dieser Zeit lassen oftmals Rücksicht auf die vorhandene Architektur vermissen. Noch heute wirken derartige Gebäude wenig integriert und stellen sich schlimmstenfalls als störende Solitäre dar, bei denen selbst architektonische oder städtebauliche Maßnahmen kaum eine Aufwertung erwarten lassen.

In Greven ist die vorhandene Infrastruktur im Zentrum und in den unmittelbar angrenzenden Randzonen derart gut, dass die Innenstadt für die Nutzung als Wohnstandort hervorragend geeignet scheint. Das Angebot des Einzelhandels, des Handels für Güter des täglichen Bedarfs, der sozialen und sonstigen Versorgungseinrichtungen, der Schulen und des ÖPNV bieten ideale Voraussetzungen.



Für bauliche Aktivitäten mit der Zielrichtung „Wohnen“ oder „Handel und Wohnen“ bieten sich diverse Grundstücke in der Kernzone der Stadt an. Ganz gleich ob durch Nachverdichtung oder Ergänzung der vorhandenen Immobilien durch moderne Elemente können städtebaulich auffällige Bereiche u. U. verbessert und die Attraktivität des urbanen Wohnangebotes gesteigert werden. Entscheidend ist dabei in jedem Falle, dass Wohnungskonzepte auf die zukünftigen Nutzer fokussieren. Flexible Grundrisse, barrierefreie Zugänge, Sonderwohnformen etc. bedienen die steigende Nachfrage einer alternden Gesellschaft.

Das größte Potential einer Entwicklung der Wohn(innen)stadt bietet die westliche Innenstadt in Richtung Emsaue. Die hier vorhandenen unbebauten Grundstücke würden mit einer Bebauung dazu beitragen, dass die Stadt und ihr Wahrzeichen näher zusammenrücken.

Mit Ausnahme der Grundstücke der historischen Stadtvillen sind bzw. werden die privaten Grundstücks-freiflächen bei innerstädtischer Bautätigkeit i. A. einer wirtschaftlichen Betrachtung geopfert und sind daher eher knapp bemessen. Diesem Defizit sollte über öffentliche Grünflächen und gestaltete öffentliche Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität in der Stadt begegnet werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass für die Entwicklung urbanen Wohnens die schon im städtebaulichen Rahmenplan für die Innenstadt des Jahres 1999 (Stadt Greven – Pesch & Partner, Herdecke, Februar 1999) festgestellten Maßnahmen weiterhin Gültigkeit haben.

Maßnahmen

- Pflege und Modernisierung des vorhandenen Wohnungsbestands
- Ergänzung des Wohnungsangebots durch Wohnungen unterschiedlicher Größe mit flexiblen Grundrissen, die sich ändernden Bedürfnissen anpassen
- Attraktive, maßstabgerechte Architektur
- Bereitstellung von ausreichenden Freiflächen:
wohnungsbegleitend – Mietergärten, Terrassen, Balkone und Loggien
halböffentlich – Gemeinschaftsflächen und Spielplätze
öffentlich – Stadtpark und Stadtplätze
- Erhalt und Ergänzung der Bildungseinrichtungen und des Versorgungsangebots für den täglichen Bedarf
- Ausreichendes Angebot von Stellplätzen mit einfacher Erschließung
- Angebot eines guten ÖPNV- und Radwegenetzes
- Stärkere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt



Barrierefrei durch Grevens Innenstadt

Es ist eine plausible Forderung, dass jeder Einwohner die individuelle Freiheit haben soll, sich ohne fremde Hilfe durch die Innenstadt bewegen zu können.

Für die Stadt Greven mit dem Leitziel einer einwohnergerechten Stadt ist das Zusammenleben von Menschen mit und ohne Einschränkung gesellschaftliche Normalität. Diese Normalität darf nicht nur theoretisch sein, sondern muss sich gerade in Verbindung mit der Wirklichkeit weiterentwickeln.

Um diese individuelle Freiheit aller zu sichern findet auch im funktionalen Bereich der städtischen Planung ein stetiger Prozess der Sensibilisierung statt. Dieser Prozess dient beispielsweise dazu, Mängel in der Barrierefreiheit zu erkennen und zu beheben.

Der ständig fortschreitende Prozess der Stadterneuerung ist eng verbunden mit der Entwicklungsplanung für die Innenstadt. Hierbei geht es darum, die langfristige Konzeption des Ganzen gegenüber kurzfristigen Interessen einzelner Projekte durchzusetzen.

Deshalb wird nicht nur die Gestaltung der Innenstadt und der Einzelhandel betrachtet, sondern auch besonderer Wert darauf gelegt, einen barrierefreien Rundweg zu ermöglichen. Eine möglichst barrierefreie Innenstadt kommt letztlich allen Menschen zugute. Denn viele Einwohner sind manchmal auch temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt. Als Beispiel seien hier Personen mit vorübergehenden Unfallfolgen oder mit postoperativen Beeinträchtigungen, werdende Mütter, Personen mit Kinderwagen, stark übergewichtige Personen oder Leute mit schwerem Gepäck genannt.

Ziel muss es sein, vorhandene Barrieren zu minimieren und dadurch die Mobilität bis ins hohe Alter zu unterstützen und zu sichern. Dabei ist es überraschend, wie oftmals kleine Maßnahmen den Lebensbereich vieler Menschen angenehmer und sicherer gestalten.

Durch den ständigen Kontakt mit dem Seniorenbeirat werden die geplanten Baumaßnahmen genauso abgestimmt wie beispielsweise die Standorte für Ruhebänke oder Stellplätze für Personen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit.



Alte Münsterstraße

- Befahrbarkeit erhöht Kundenfrequenz?

Bei der aktuellen „Innenstadt-Diskussion“ erfährt die „Alte Münsterstraße“ aufgrund des Leerstandes einiger Ladenlokale eine besondere Spannung.

Im Zusammenhang mit der Forderung nach Maßnahmen zur Belebung der Fußgängerzone im südlichen Abschnitt wurde der Vorschlag gemacht, die „Alte Münsterstraße“ wieder für den Kraftfahrzeugverkehr freizugeben und dadurch eine zusätzliche Belebung zu erzielen.

Aktuelle Situation

Die Grever Fußgängerzone erstreckt sich von der Einmündung Kardinal-von-Galen-Straße im Norden bis zum Fritz-Pölking-Platz im Süden. Unterbrochen wird die Fußgängerzone durch den Straßenzug der Rathausstraße – Königstraße, die als Landesstraße L 555 eine deutlich zerschneidende Wirkung hat.



Generell stellt eine Fußgängerzone aus städtebaulicher Sicht eine sehr hochwertige Form einer öffentlichen Verkehrsfläche dar.

Sie ist vorrangig dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Fahrradfahrer dürfen die Fußgängerzone nur in den Abend- und Nachtstunden befahren, Fahrzeuge des Zulieferverkehrs nur zu fest vorgegebenen Zeiten.

Derartige Bereiche leben durch den dort laufenden oder verweilenden Fußgänger, der als potentieller Kunde von Schaufenstern zu Schaufenster der attraktiven Einzelhandelsgeschäfte mit ihren Angebotspaletten bummelt. Dabei kann er ungehindert seinen Gedanken und Kaufwünschen nachgehen und kreuz und quer auch die Straßenseiten wechseln. Der Fußgänger kann sich unbehelligt in dieser, seiner Zone aufhalten, weil es keine Gefährdung durch den motorisierten Verkehr und keine Belästigungen durch Motorenlärm und Abgase gibt.

Aufgrund dieses Anspruches einer Fußgängerzone besteht grundsätzlich keine Verträglichkeit zwischen dem motorisierten Verkehr und einem Fußgängerbereich.

Öffnet man einen Fußgängerbereich für den Kfz-Verkehr, wird der Vorteil des ungestörten Aufenthalts aufgegeben. Aus diesem Grund wird selbst der Zulieferverkehr in Fußgängerzonen mit engen zeitlichen Vorgaben belegt.

Bevor ein Teil der Fußgängerzone für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben wird, müssen auch die bauliche Beschaffenheit und die geschäftsspezifische Nutzung betrachtet werden. Erst durch eine attraktive Geschäftspalette kann das Interesse der Kunden geweckt werden. Letztlich müssen geschäftliche Nutzungen und private Interessen (Wohnen) abgewogen und in Einklang gebracht werden. Diese Betrachtung muss für die „Alte Münsterstraße“ noch durchgeführt werden. Sie ist nicht Gegenstand dieser Reflektion der verkehrlichen Aspekte und Möglichkeiten.

Bauliche Situation

Die „Alte Münsterstraße“ wurde als südlicher Teil der innerstädtischen Fußgängerzone Mitte der 1980er Jahre im Rahmen der Stadtkernsanierung völlig neu gestaltet. Mit dem Umbau wurde aus dem ehemals engen Querschnitt von schmaler Fahrbahn mit beidseitigen durch Bordsteine abgetrennten Gehwegen die aufwändig gepflasterte heutige Situation.

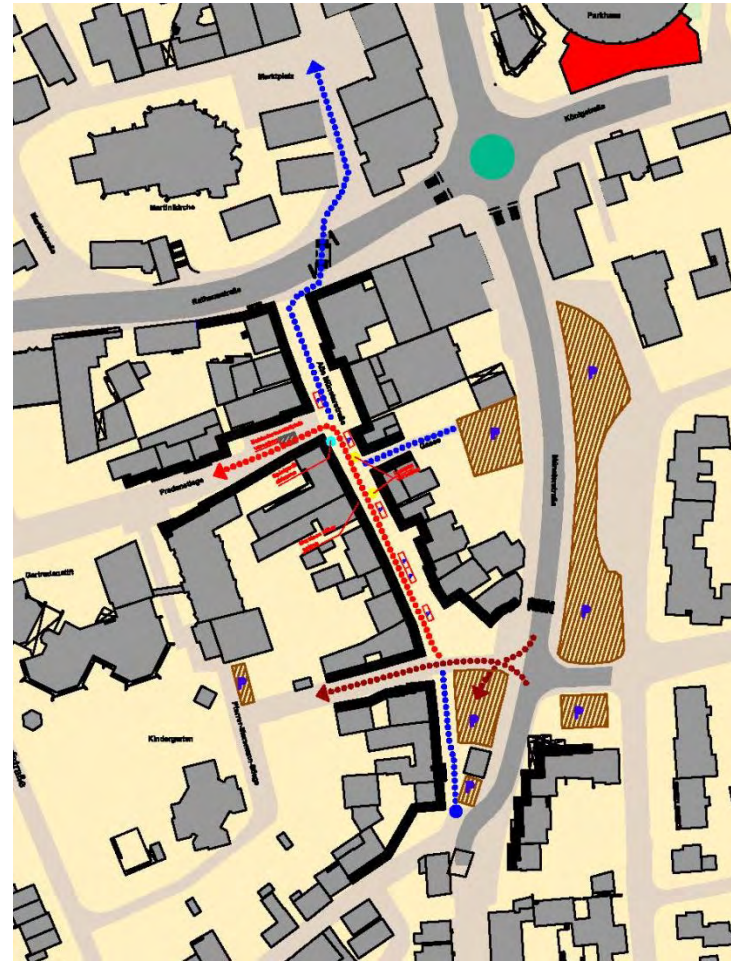
Die Flächenstrukturierung aus dem nördlichen Teil wurde in der „Alten Münsterstraße“ fortgeführt. Schmale, längs verlaufende Natursteinbänder in Kombination mit großen Natursteinquadraten und die nach rechts und links bis an die Gebäude grenzenden Klinkerpflasterflächen verleihen den Verkehrsflächen ein attraktives und hochwertiges Aussehen. Die jetzt in einer Ebene liegende fußgängerfreundliche und barrierefreie Anlage ist verkehrssicher hergestellt.

Es entstand ein Gesamtquerschnitt mit einer Breite zwischen ca. 9,00 und 15,00 m. Zur Gestaltung wurden verschiedene Elemente wie Beleuchtungskörper, Bäume, Sitzbänke und Spielpunkte angeordnet.

Der Fahrbahnaufbau in der Fußgängerzone „Alte Münsterstraße“ wurde entsprechend der seinerzeit geplanten Belastung dimensioniert. Dieser Aufbau und die Oberflächenbefestigung sind bezüglich der entstehenden dynamischen Kräfte bei ständiger Befahrung durch Kraftfahrzeuge nicht standsicher. Besonders kritisch ist dies, wenn die Kraftfahrzeuge Kurven fahren müssen. Das Klinkerpflaster kann diese Kräfte nicht aufnehmen und ableiten. Es wird dabei verschoben, verworfen und aus dem Verband gedreht.

Freigabe für den motorisierten Verkehr

Der von Einbauten (Bäume und Lampenstandorte) schon heute zu Gunsten der Fahrzeuge für die Ver- und Entsorgung sowie des Feuer- und Rettungswesens freigehaltene Querschnitt gibt die Möglichkeit, dem motorisierten Verkehr eine Fahrspur anzubieten. Eine



Fahrspur bedeutet eine Fahrtrichtung, also Einbahnstraßenverkehr. Dieser Verkehr könnte von der Pfarrers-Mersmann-Stiege in Richtung Fredenstiege fließen.

Allerdings bedeutet der reine Durchfahrverkehr noch keine Belebung des Bereiches. Es müssen zusätzlich auch Stellplätze angeboten werden. Das ist ausschließlich im verbleibenden Querschnitt neben dem Fahrstreifen und unter Berücksichtigung der Lampen- und

Baumstandorte möglich. In einer ersten Konzeptstudie konnten sechs Stellplätze angeordnet werden.

Bei einer Öffnung für den motorisierten Verkehr wird die gegenseitige Rücksichtnahme besonders wichtig. Wenn durch den künftig fließenden Kfz-Verkehr diese Spur für die Lieferfahrzeuge nicht mehr zur Verfügung steht, müssen solche Fahrzeuge Abstellmöglichkeiten im Seitenraum erhalten. Dazu sind bedarfsgerechte Lösungen mit den einzelnen Geschäften noch abzustimmen. Schon heute besteht für alle Geschäfte auch die Möglichkeit der rückwärtigen Anlieferung.

Bauliche Änderungen

Grundsätzlich wird angestrebt, die bestehende bauliche Situation mit möglichst geringem Aufwand und eventuell abgestuft je nach Bedarf zu ändern bzw. zu entwickeln.

Unumgänglich sind in einem ersten Schritt nachstehende Maßnahmen:

- Abbau des Spielpunktes mit der Viererwippe an der Ecke des ehemaligen Postgebäudes Nr. 16/18
- Verschiebung des Behindertenstellplatzes in der Fredenstiege um ca. 1 m.
- Versetzen der Lampenstandorte vor den Häusern 7 und 9 in östliche Richtung
- Verstärkung der Natursteinpflasterflächen (Fugenverfüllung) in den Einmündungsbereichen an der Pfarrer-Mersmann-Stiege und an der Fredenstiege.
- Markierung der Stellplätze durch farblich abweichende Penterklinker (gelb oder anthrazit) gleichen Formates und Einbau eines „P-Steines“ je Stellplatz.

In der ersten Zeit sollte versucht werden, auf eine Markierung des Fahrspurrandes zu verzichten. Der Autofahrer hat als Leitlinie auf seiner rechten Seite den schmalen Natursteinpflasterstreifen und die auffällig umgrenzten Stellplätze. Im Normalfall kann das als ausreichende Führung angesehen werden.

Sollte sich herausstellen, dass zusätzliche Markierungen notwendig werden, könnte der linke Rand der Fahrspur ebenfalls durch Penterklinker gleichen Formates in auffälliger Färbung dargestellt werden.

An den Gebäuden dürfen die montierten Markisen nicht in den Verkehrsraum ragen. Sie sind zu demontieren oder erhöht anzubringen.

Problemfeld – Freigabe für den Verkehr

Die vorhandene Oberflächenbefestigung in der Fußgängerzone, bestehend aus einer Kombination von Penter-Klinkern und Natursteinpflaster, ist sehr hochwertig. Diese Bewertung gilt für die Gestaltung, aber auch in Bezug auf die seinerzeit beabsichtigte Nutzung Fußgängerzone. Bei der Diskussion um die Freigabe für den Kraftfahrzeugverkehr und die daraus entstehenden Beanspruchungen muss klar sein, dass die vorhandene Oberflächenbefestigung den zu erwartenden dynamischen Kräften nicht standhalten kann. Es wird zu Verwerfungen und Verdrückungen im Pflaster kommen. Die Beseitigung der entstehenden Straßenschäden wird dazu führen, dass über andere Oberflächenbefestigungen nachgedacht werden muss. Hier bieten sich Möglichkeiten der Befestigung an wie Asphaltoberbau mit einer eingefärbten Deckschicht oder der Austausch der Pflasterung im befahrenen Bereich gegen ein dickeres Steinformat.

Bevor eine überstürzte Freigabe der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr erfolgt, müssen die finanziellen Folgen gegen einen vermeintlichen Nutzen genau abgewogen werden.

Verkehrsrechtliche Ausweisung

Die Öffnung für den Kfz-Verkehr kann nur für eine Fahrtrichtung erfolgen. Dabei könnte der Radfahrverkehr auch in Gegenrichtung zugelassen werden. Bei der Ausweisung der Verkehrsflächen ist das Verkehrszeichen 325/326 (Verkehrsberuhigter Bereich) nicht zulässig. Es gilt für Wohnbereiche.

Die Beschilderung ist hier analog zur Ausweisung der Martinistraße als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ anzuordnen. Vorgeschlagen wird für die „Alte Münsterstraße“ ebenfalls eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Somit ergeben sich die nachstehenden Schilderkombinationen:

An der Pfarrer-Mersmann-Stiege

- | | |
|-------------|---|
| VZ 274.2-40 | Beginn/Ende der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h |
| VZ 292-40 | Beginn/Ende eines eingeschränkten Halteverbots für eine Zone |
| ZZ 1040-33 | Parken erlaubt, zeitlich beschränkt auf 1 Stunde |

Das vorhandene Schild „Fußgängerzone“ wird hinter der Einmündung der Fredenstiege aufgestellt und verdeutlicht damit den verbleibenden Abschnitt der Fußgängerzone.

Am Ende des Geschäftsbereiches an der Fredenstiege

- | | |
|-----------|---------------------|
| VZ 267 | Verbot der Einfahrt |
| ZZ1020-10 | Radfahrer frei |

Weiteres Vorgehen

Nachdem zuerst mit den Anliegern und Geschäftsleuten die erforderliche Abstimmung über die geplante Maßnahme durchgeführt wurde und die Beteiligten ihre Zustimmung gegeben haben, können die baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen in kurzer Zeit realisiert werden. Die Finanzierung kann derzeit nur mit Mitteln der Straßenunterhaltung erfolgen.

Der geschätzte Aufwand liegt bei ca. 5.000 Euro. Dieser Betrag wird für die Herrichtung zur Freigabe für den Kfz-Verkehr veranschlagt, jedoch nicht für die Reparaturen der aus dieser Beanspruchung resultierenden Schäden.

Alternativen

Bevor die Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr freigegeben wird und damit die Oberfläche in kurzer Zeit in ihrem Gefüge zerstört sein wird, sollte intensiv über Alternativen zur Belebung dieses Bereiches nachgedacht werden.

Als Begründung für die Freigabe der Fußgängerzone werden fehlende Parkmöglichkeiten benannt. Tatsächlich bestehen gerade für diesen Abschnitt optimale Rahmenbedingungen mit einer zentral liegenden Stellplatzanlage, die allerdings bislang ausschließlich einem einzelnen Geschäftslokal zugeordnet ist. Die Stellplatzanlage liegt optimal. Sie ist von der Münsterstraße bequem anfahrbar. Von dort ist die Fußgängerzone „Alte Münsterstraße“ über die bestehende Gasse

auf kürzestem Wege fußläufig direkt erreichbar. Hier empfiehlt es sich, Gespräche zu führen mit dem Ziel, die uneingeschränkte Nutzung durch alle Fußgängerzonenbesucher zu ermöglichen. Mit einer derartigen Lösung könnten die Stellplatzprobleme ausgeräumt werden und die Fußgängerzone könnte unbeschädigt erhalten bleiben.

