

Stadt Greven

Integriertes Handlungskonzept **Innenstadt**

Dokumentation



Inhalt

	Vorwort	5
1.	Einführung	7
1.1	Aufgabenstellung	8
1.2	Das Instrument des Integrierten Handlungskonzeptes	9
1.3	Der Beteiligungsprozess	10
2.	Rahmenbedingungen	13
2.1	Lage im Raum	14
2.2	Strukturdaten Stadt Greven	15
2.3	Historische Entwicklung	18
2.4	Das Untersuchungsgebiet	20
2.5	Planungsvorgaben	22
2.6	Private Investitionen	26
3.	Bestandsanalyse	29
3.1	Nutzungsstruktur	30
3.2	Verkehr	40
3.3	Grünstrukturen	44
3.4	Stadtbild	46
4.	Handlungskonzept	49
4.1	Leitbild	50
4.2	Handlungsfelder	52
4.3	Maßnahmenplan	66
4.4	Maßnahmenbündel für Detailbereiche	68
4.5	Maßnahmenübersicht	72
5.	Umsetzungsstrategien	78
6.	Schlussbemerkung	81
	Quellenverzeichnis	82
	Impressum	

Rathaus Greven



Liebe Leserin, lieber Leser,

Die Innenstadt ist das lebendige Zentrum einer Stadt. So sollte es zumindest sein. Doch die Realität sieht vielerorts anders aus: wenig attraktive Angebote, leer stehende Ladenlokale prägen das Bild, während gleichzeitig auf der „grünen Wiese“ große Einkaufszentren entstehen. Das muss nicht so sein. Und damit es in Greven nicht so weit kommt, befassen wir uns intensiv mit der Frage, wie wir unsere Innenstadt so lebendig, interessant und auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten gestalten können, dass sie tatsächlich der Mittelpunkt unserer Stadt ist.

Gesellschaftliche Veränderungen und der demographische Wandel stellen uns dabei vor besondere Herausforderungen: Wir benötigen anderen Wohnraum, barrierefreie Zugänge und attraktive Angebote für ganz unterschiedliche Zielgruppen. Greven hat gute Chancen. Anders als andere Städte werden wir unsere Bevölkerungszahl halten oder gar ausbauen können. Das kann allerdings nur gelingen, wenn wir ein ansprechendes Angebot zum Leben und Wohnen in der Innenstadt präsentieren können.

Deshalb haben wir uns in den letzten Jahren sehr intensiv mit dieser Frage beschäftigt. Ein besonderes Anliegen war es meinen Mitarbeitern und mir, Sie als Bürger, als Unternehmer und als Nutzer der Innenstadt nach Ihren Wünschen zu fragen. Das haben wir mit vielen Aktionen, zum Beispiel einer breit angelegten Befragung und den ins Leben gerufenen „Runden und Langen Tischen“ getan. Viele sehr gute Ideen und Hinweise konnten so gewonnen werden. Gepaart mit dem Know-how weiterer Experten und unserem Fachwissen ist daraus ein Integriertes Handlungskonzept für die Grevenener Innenstadt entwickelt worden, das Sie nun in den Händen halten.

Mancher von Ihnen wird sich vielleicht fragen: Wie soll das gehen? Leere Kassen und gleichzeitig die Attraktivität steigern? Können wir aus eigener Kraft diese anspruchsvolle Aufgabe bewältigen? Ja! Denn mit dem Handlungskonzept steht uns ein gutes Instrument zur Seite, mit dem unsere Bürger und Investoren erkennen: Greven – hier geht was! Es lohnt sich, diese Stadt mitzugestalten!

Die Ideen dazu finden Sie in dieser Broschüre.

Ich wünsche Ihnen nun eine spannende Lektüre.

Herzliche Grüße

Ihr



Peter Vennemeyer
Bürgermeister



1. Einführung

1. Einführung

1.1 Aufgabenstellung

Für die Stadt Greven wurde in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Konzepten erarbeitet. Themenschwerpunkte dieser Konzepte waren u. a. der Einzelhandel, das Klima, die Zukunft der Innenstadt, das Wohnen in Greven. Aktuell werden in der Innenstadt durch private Investoren größere bauliche Projekte geplant, die neben Wohnangeboten auch großflächige Verkaufseinheiten beinhalten. Diese Entwicklungen werden zur Ergänzung des vorhandenen Sortiments des innerstädtischen Einzelhandels als tragfähig und erforderlich gesehen. Die Bauvorhaben haben jedoch auch Auswirkungen auf die bestehenden Einzelhandelsstrukturen, auf den Wohnstandort und auch auf das Stadtbild der Grevenener Innenstadt.



Es ist daher von besonderer Bedeutung, die privaten Investitionen mit funktionalen und gestalterischen Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum abzustimmen, um eine qualitätsvolle und für die Zukunft nachhaltige Gesamtstruktur zu erhalten. Gleichzeitig ist auf die bestehenden Strukturen Rücksicht zu nehmen. Für potenziell gefährdete und heute schon abfallende Einzelhandels- und Wohnstandorte müssen Handlungsstrategien aufgezeigt und Impulse gesetzt werden, um auch hier private Investitionen und Engagement zu erzeugen.

Die Untersuchung der städtebaulichen und funktionalen Folgen der geplanten Entwicklungen, die Analyse der derzeitigen Bestandssituation und die Zusammenführung der Ergebnisse der verschiedenen Konzepte sind zentrale Aufgabe der hiermit vorgelegten Planung. Die Ergebnisse der verschiedenen Arbeitsphasen wurden dabei intensiv mit den Betroffenen am „Langen Tisch“ und mit Vertretern wichtiger Institutionen und der Politik im Lenkungskreis „Runder Tisch“ diskutiert.

Das Handlungskonzept soll für Planungen in der Innenstadt in den nächsten Jahren Aktivitäten und Maßnahmen formulieren, die geeignet sind, die Innenstadt nachhaltig zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten. Der Rat der Stadt Greven hat daher beschlossen, ein Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt erstellen zu lassen. Die Erarbeitung erfolgte bis zum Sommer 2010. Der Rat der Stadt Greven hat das Integrierte Handlungskonzept in seiner Sitzung am 07.07.2010 als Leitlinie für die Entwicklung der Innenstadt beschlossen.

1.2 Das Instrument des Integrierten Handlungskonzeptes

Das Integrierte Handlungskonzept definiert Ziele und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung nachhaltiger Strukturen. Als Ergebnis soll ein Handlungs- und Maßnahmenprogramm die weitere Entwicklung der Innenstadt begleiten, planerische Entscheidungen vorbereiten und Abhängigkeiten im Gesamtkonzept verdeutlichen.

Hinsichtlich eines effizienten Einsatzes öffentlicher und privater Finanzmittel bildet das städtebauliche Entwicklungskonzept die Grundlage für die Förderung von Maßnahmen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung. Dabei ist zur erfolgreichen Umsetzung der Konzeptinhalte eine nachhaltige Konsensbildung durch das Zusammenwirken der öffentlichen und privaten Akteure Ziel und Voraussetzung.

1.3 Der Beteiligungsprozess

Für das Integrierte Handlungskonzept „Innenstadt“ erfolgte eine detaillierte Bestandsaufnahme und Analyse der Restriktionen und der Potenziale für die weitere Entwicklung der Innenstadt. Die anschließend formulierten Ideen für die Leitbilder und Ziele einer qualitativvollen Innenstadtentwicklung wurden intensiv mit der Öffentlichkeit diskutiert. Hierzu wurden Gesprächsrunden am „Runden Tisch“ und am „Langen Tisch“ durchgeführt.



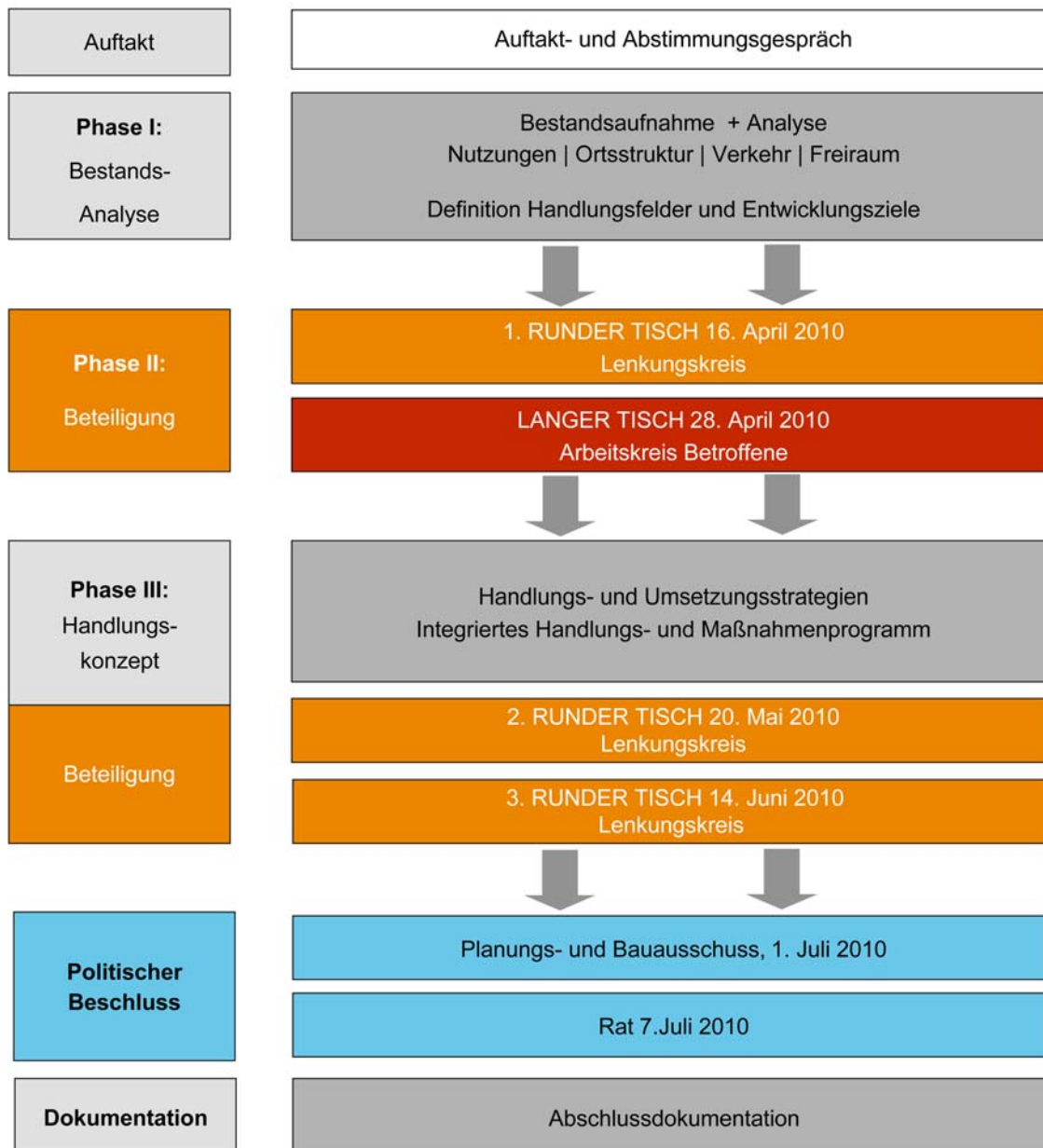
Der „**Runde Tisch**“ begleitete den Planungsprozess in drei Sitzungen als Lenkungsreis. Er war zusammengesetzt aus Vertretern von Politik, Verwaltung und wichtigen Akteuren einzelner Themenbereiche wie Jugend, Schule, Senioren, Behinderte, Wirtschaft, Stadtmarketing und Einzelhandel. Die wesentlichen Ergebnisse aller Arbeitsstufen wurden diskutiert und die dann folgenden Schritte bei der Konzeptarbeit vorbereitet.



Als Ebene für spezielle Sachfragen wurde der „**Lange Tisch**“ eingerichtet. Hier wurden die „Experten vor Ort“, d.h. die Eigentümer, Standortbetreiber und Bewohner der Innenstadt gebeten, ihre Sicht der Dinge darzustellen. Informationen und Ideen wurden gesammelt, sowie Problem- und Handlungsschwerpunkte herausgestellt.

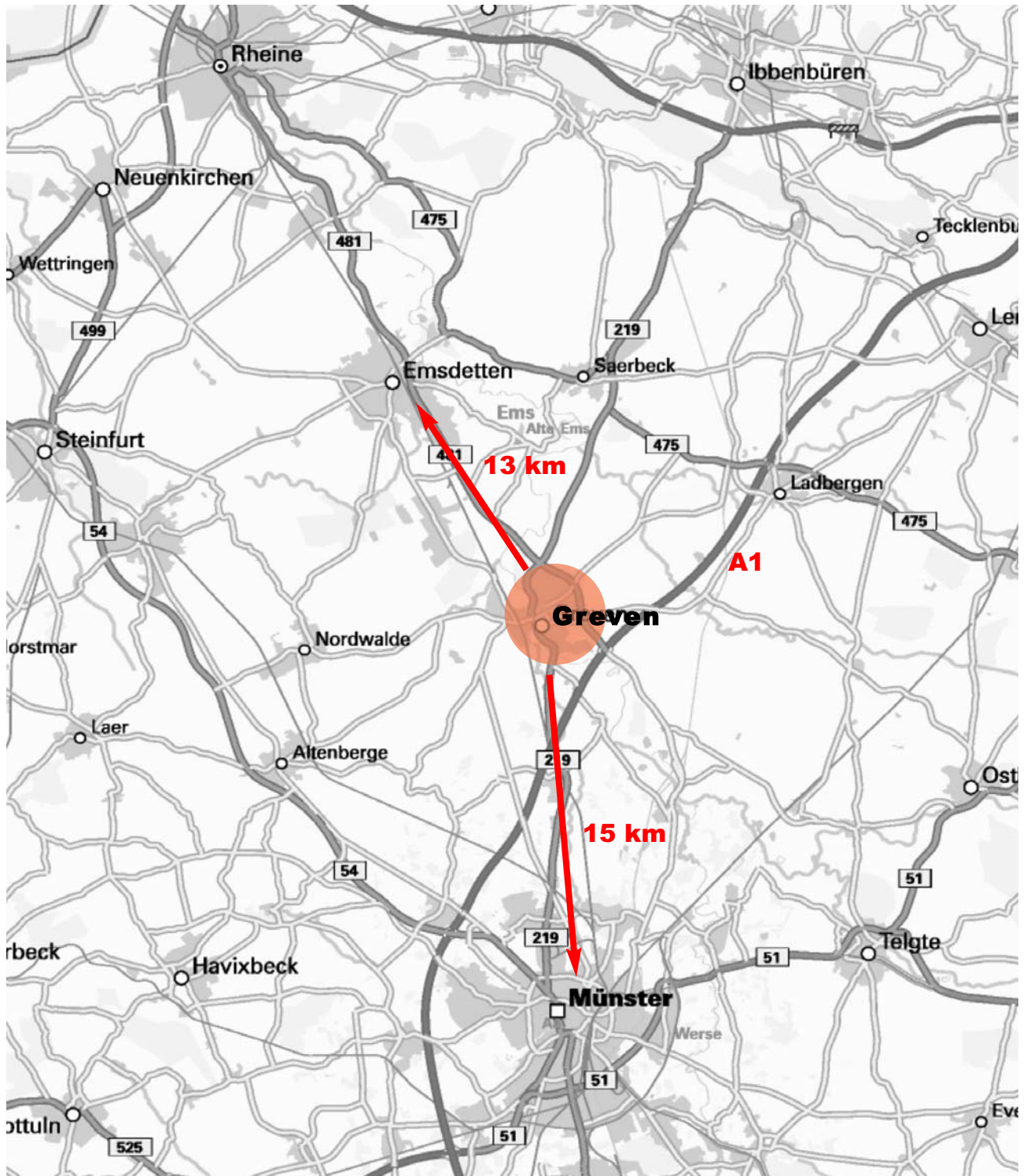
Eine große Transparenz des Planungsprozesses durch eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit schafft Verständnis für das Vorgehen und gewährleistet nachhaltig die Identifikation der Beteiligten mit den Planungszielen. Nur so kann die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge auf privater und öffentlicher Ebene erreicht werden. Das rege Interesse am „Runden Tisch“ und am „Langen Tisch“ zeigt die grundsätzliche Bereitschaft der Grevenener Bürger, die örtlichen Belange mitzubestimmen und die Umsetzung von Maßnahmen mitzutragen.

Aus den Ergebnissen der Arbeitskreise und den Empfehlungen des Planungsbüros wurde schließlich ein Handlungskonzept entwickelt, in dem aus dem Leitbild und den Zielen konkrete Maßnahmenvorschläge formuliert wurden.



2. Rahmenbedingungen

Lage im Raum



2. Rahmenbedingungen

2.1 Lage im Raum

Die Stadt Greven liegt im ländlichen Raum des Münsterlandes ca. 15 km nördlich von Münster. Als Mittelzentrum befindet sich Greven im Spannungsgeflecht zwischen dem Oberzentrum Münster und dem Mittelzentrum Emsdetten (ca. 13 km entfernt). Des Weiteren liegen in einem Umkreis von ca. 40 km die größeren Städte Osnabrück, Lengerich, Steinfurt und Rheine. Das nähere Umfeld wird durch kleinere Grundzentren geprägt wie Altenberge, Nordwalde, Saerbeck und Ladbergen. Durch die sehr gute verkehrliche Anbindung Grevens an die Bundesautobahn A1, die Bundesstraßen B 481 und B 219, die Landesstraße L 555 und weitere Kreisstraßen sowie an das Schienennetz sind das Umfeld und insbesondere die Städte Münster und Osnabrück schnell zu erreichen. Etwa 7 km nordöstlich der Innenstadt befindet sich auf dem Grevenener Stadtgebiet der Flughafen Münster-Osnabrück.

2.2 Strukturdaten Stadt Greven

- **Demographische Entwicklung**

- **Greven wächst** -

Greven zählt heute 35.887 Einwohner (IT NRW, 31.12.2009). Im Stadtkern „rechts der Ems“ leben rund 50% der Grevenener Bürger. In den letzten 20 Jahren stieg die Einwohnerzahl kontinuierlich an. Das Bevölkerungswachstum lag im Vergleich zum Kreis Steinfurt über dem Durchschnitt. Auch für die kommenden Jahre wird für Greven ein Bevölkerungswachstum prognostiziert (Demographiebericht Bertelsmann Stiftung, 2008; Prestel Institut, Hannover, 2006). Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass entsprechend Wohnbauland bereitgestellt wird.

Nahm die Bevölkerung in den letzten sieben Jahren um 3,6% zu, so wächst sie bis 2025 noch um weitere 2,7%. Im Vergleich hierzu wird dem Kreis Steinfurt nur ein Wachstum von 1,6% oder für Teile des Kreisgebietes gar ein Bevölkerungsrückgang vorausgesagt. Diese Zahlen machen deutlich, dass Greven sich in den kommenden Jahren auf eine stabile Bevölkerungsentwicklung stützen kann. Die Bevölkerungszahl wird für 2020 mit rund 37.000 Einwohnern angenommen. Das Wachstum wird hierbei deutlich von Wanderungsgewinnen beeinflusst. Für die natürliche Bevölkerungsentwicklung wird bis 2025 eine negative Tendenz errechnet. Das Wanderungssaldo dagegen fällt positiv aus. Der Hauptanteil dieses positiven Wanderungssaldos fällt dabei heute (Stand 31.12.2009, IT NRW) auf die Stadt Münster. Die meisten Abwanderungen erfolgen in das nähere, ländlich



Treffpunkt Wochenmarkt



Querung der L 555 - Rathausstraße - Höhe Seniorenwohnheim „Gertrudenstift“

geprägte Umland. Damit haben die Nahwanderungen für Greven eine besondere Bedeutung. Betrachtet man die Wanderungen bezogen auf die Altersgruppen, so ist festzustellen, dass hauptsächlich die jüngeren Greven (18-30 Jahre) abwandern. In der mittleren Altersgruppe - also potenziell Familien - ist dagegen ein positives Wanderungssaldo festzustellen.

- Greven wird älter -

Die Altersstruktur wird sich jedoch - dem bundes- und landesweiten Trend entsprechend - zu einer älter werdenden Bevölkerung hin verändern. Während der Anteil der Kinder und Jugendlichen abnimmt, nimmt der Anteil an über 65-Jährigen deutlich zu.

Fazit

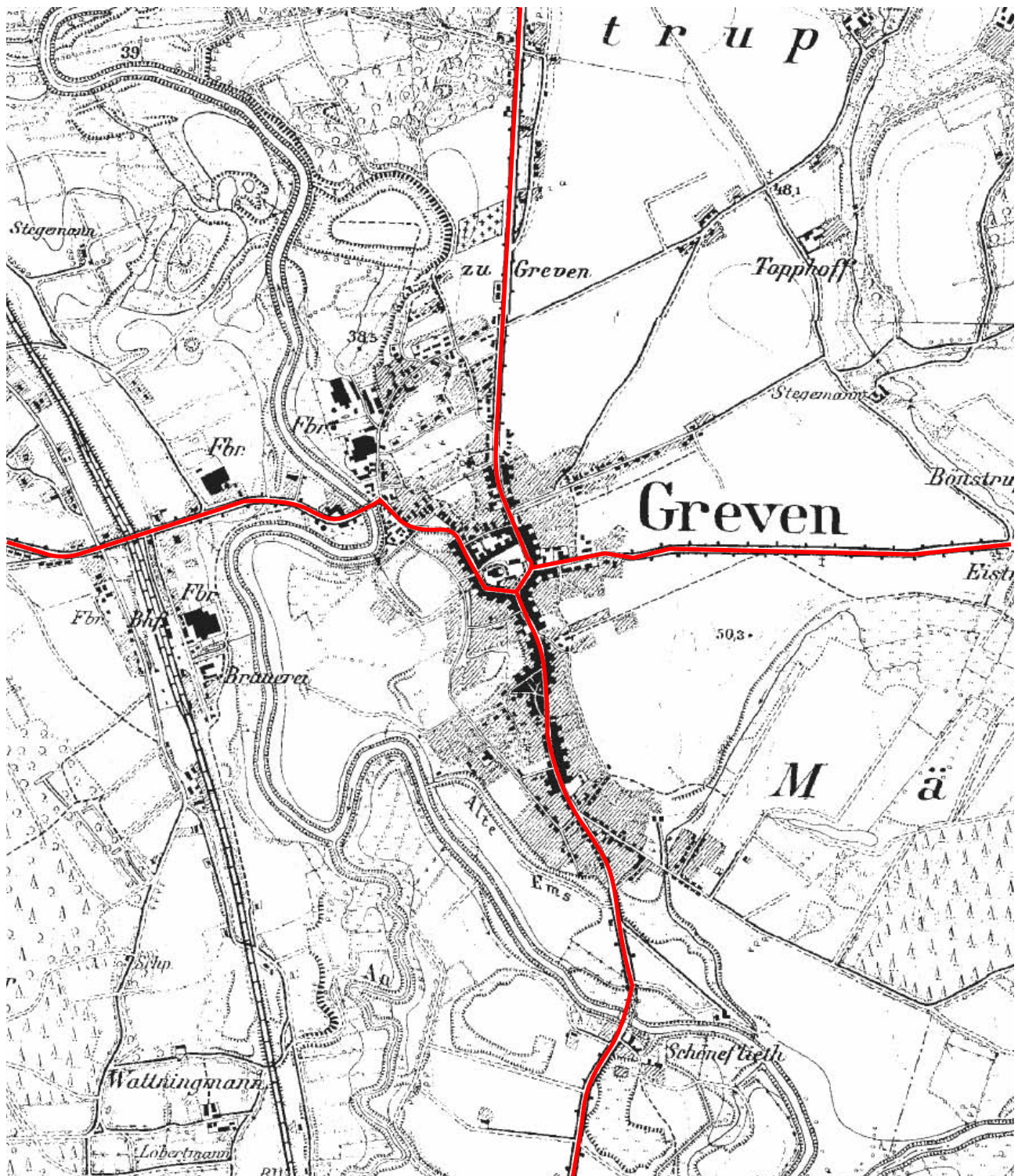
Insgesamt bietet die zentrale Versorgungsfunktion und die vorhandene Dichte an sozialer Infrastruktur eine große Chance, die Innenstadt Grevens auch langfristig als Wohnstandort für junge Familien zu entwickeln. Die Voraussetzungen, um die Anforderungen älterer Mitbürger an ihren Wohnstandort zu erfüllen, sind gut. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird die Innenstadt jedoch vor besondere Herausforderungen gestellt. Die Anpassung des Wohnungsbestandes und des öffentlichen Raums (Stichwort „Barrierefreiheit“) an die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft wird zunehmend an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig gilt es aber auch, die Anforderungen von Kindern, Jugendlichen und Familien zu beachten. Ziel muss es sein, ein entsprechend qualitätsvolles Angebot in der Innenstadt zum Leben und Wohnen bereit zu stellen, um langfristig die Wanderungsgewinne auf einem stabilen Niveau zu halten.

• Wirtschaftsstruktur

- Stabile Wirtschaftsstruktur -

Der Wirtschaftsstandort Greven hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt. Die zu diesem Aspekt im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes durchgeführten Untersuchungen aus dem Jahr 2006 zeigen, dass die Zahl der Unternehmen und die Zahl der Beschäftigten bis heute stetig gestiegen ist. Der Auspendlerüberschuss ist gesunken, so dass das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern fast ausgewogen ist. Der Hauptteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeitet im Wirtschaftszweig „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in den sonstigen Dienstleistungen und im produzierenden Gewerbe.

Greven um 1895



2.3 Historische Entwicklung

- Frühe Besiedlung -

Aufgrund der günstigen Lage an der Ems sowie fruchtbarer Böden war der Grevenener Raum bereits früh besiedelt. Im 8. Jahrhundert bestand Greven aus zwei bäuerlichen Siedlungen der frühen Sachsenzeit. In dieser Zeit wurde als eine der frühesten Kirchen der Region St. Martinus gegründet. Sie bildete den Mittelpunkt der fränkischen Neusiedlung, die die beiden vorherigen Siedlungen zusammenfasste.

- Blütezeit und Emsschifffahrt -

Bereits im 13. Jahrhundert erlangte Greven dank seiner Lage am südlichsten Emshafen im Fürstbistum Münster eine besondere wirtschaftliche und militärische Bedeutung, wodurch sich auch ein bekannter Markt entwickeln konnte. Abseits der großen Handelswege des Mittelalters blieb Greven jedoch eher ein Bauern- und Straßendorf, welches das Umfeld auch mit spezialisierten Dienstleistungen und Produkten versorgte. Im 16. Jahrhundert wurde die Besiedlung zur Blütezeit der Emsschifffahrt nach Norden in Richtung Niederort und obere Marktstraße erweitert. Die unbegradigten Emsschleifen reichten zu dieser Zeit noch nahe an die Siedlung um den Niederort heran.

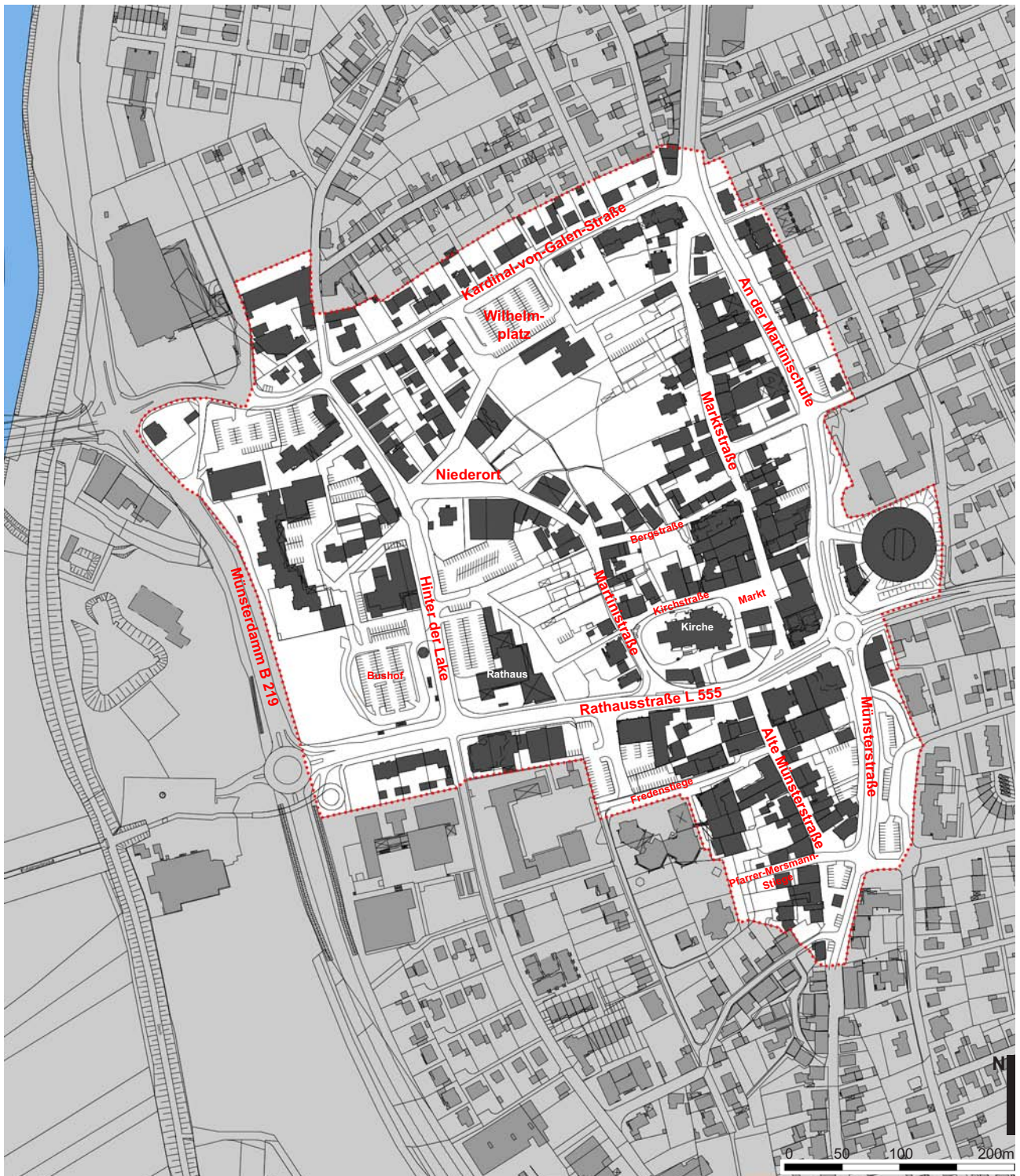
- Industrialisierung und Wachstum -

Bis in das frühe 19. Jahrhundert bestand Greven aus der prägnanten Siedlungsstruktur zwischen dem Hoek im Süden und dem heutigen nördlichen Ende der Marktstraße, dazu einige Häuser rund um die Martinikirche, entlang der Bergstraße und entlang der Martinistraße bis zum Niederort. Erst mit der Industrialisierung und der Anbindung Grevens an die Eisenbahn wuchs Greven über diese Grenzen hinaus. 1855 wurde die Grevenener Baumwollspinnerei (GBS) als erste von später insgesamt neun Textilbetrieben gegründet und nördlich der bisherigen Siedlung errichtet.

- Vom „größten Dorf im Münsterland“ zur Stadt -

Lange galt Greven als „das größte Dorf im Münsterland“. Zu dieser Zeit wies der Ortskern durch den Einfluss der zahlreichen Industriebetriebe bereits einen städtischen Charakter auf. Im Jahr 1950 erhielt die Gemeinde Greven-Dorf die Stadtrechte. Zur gleichen Zeit begann die Emsregulierung und Eindeichung, so dass sich das heutige Bild des stadtnahen Flusses entwickelte. In den 1970er und 80er Jahren wurden die historischen Straßenzüge Marktstraße und Alte Münsterstraße im Rahmen einer Stadtkernsanierung zur Fußgängerzone, Martinistraße und Bergstraße wurden zu verkehrsberuhigten Bereichen umgestaltet.

Untersuchungsgebiet



2.4 Das Untersuchungsgebiet

Der Untersuchungsraum umfasst den Bereich des Stadtkerns rechts der Ems in folgenden Begrenzungen:

- Im Norden bildet die Kardinal-von-Galen-Straße die Grenze des Untersuchungsraums. Das Kulturzentrum GBS an der Friedrich-Ebert-Straße wird aufgrund seiner Bedeutung für die Innenstadt in die Betrachtung einbezogen.
- Im Osten verläuft die Grenze entlang der Straßen „An der Martinischule“ und der Münsterstraße bis zur Einmündung der Fußgängerzone „Alte Münsterstraße“.
- Im Süden begrenzen die Straßen Pfarrer-Mersmann-Stiege, Fredenstiege und Rathausstraße den Untersuchungsbereich.
- Im Westen bildet die B 219 „Münsterdamm“ die Grenzen des Untersuchungsraums.

Die jeweiligen Randbereiche werden als Verflechtungsraum in die Betrachtungen einbezogen.

2.5 Planungsvorgaben

Die Aussagen der vorliegenden Konzepte sind als Grundlagen in das Integrierte Handlungskonzept eingeflossen. Ziele und Maßnahmen werden im Handlungskonzept berücksichtigt.

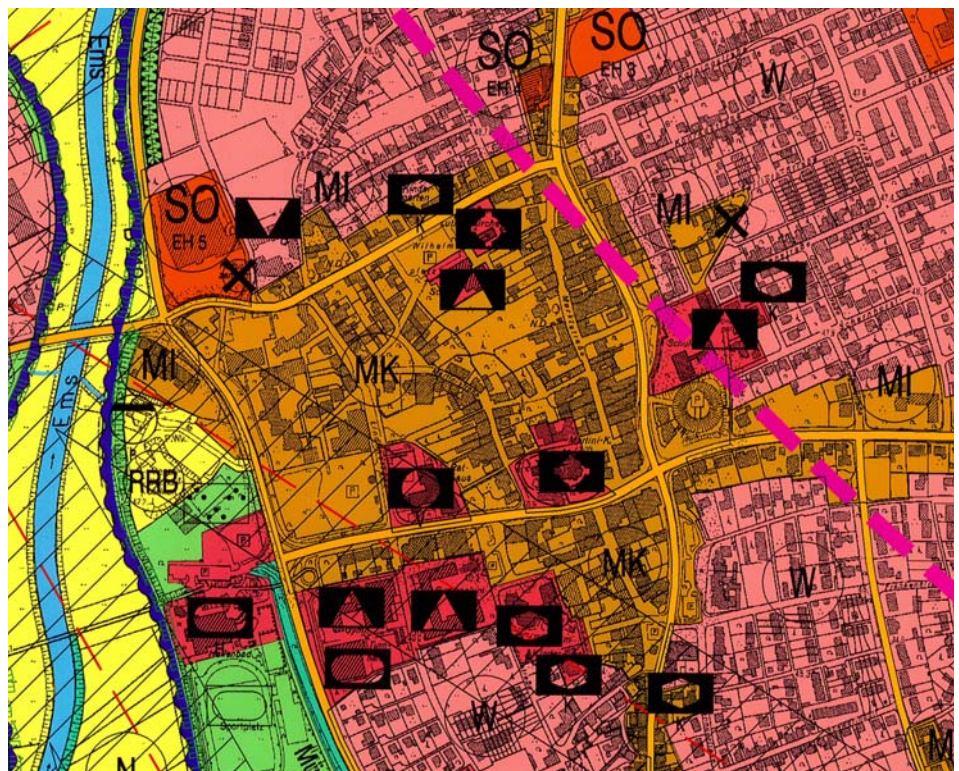
Das Integrierte Handlungskonzept ist in seinen Aussagen nicht an die Vorgaben bestehender Bauleitpläne gebunden. Das Konzept soll vielmehr die sich derzeit aufdrängenden Handlungsfelder analysieren und Maßnahmen aufzeigen. Gegebenenfalls müssen die existierenden Bauleitpläne zur Umsetzung der im Konzept formulierten Maßnahmen geändert werden.

• Flächennutzungsplan

Legende Flächennutzungsplan

- W Wohnbauflächen
- MI Mischgebiete
- MK Kerngebiete
- G Gewerbeflächen
- SO Sonderbauflächen
- Flächen für Gemeinbedarf
- Öffentl. Verwaltungen
- Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Schule
- Sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Gesundheitlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Kirchen u. kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Flächen für Versorgungsanlagen
- Regenrückhaltebecken
- Abwasser
- Öffentliche u. private Grünflächen
- Sportplatz
- Parkanlage
- Wasserflächen
- Flächen für Landwirtschaft
- N Naturschutzgebiet
- Ü Überschwemmungsgebiet
- Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße

Der aktuelle Flächennutzungsplan für die Stadt Greven wurde im Jahr 2006 wirksam. Er stellt für die Innenstadt die unten abgebildeten Flächennutzungen dar. Der größte Teil des Untersuchungsraumes ist als Kerngebietsfläche dargestellt. Die Abgrenzung der Fläche erfolgte auf Grundlage des Einzelhandelskonzeptes aus dem Jahr 2000. Städtebauliches Ziel ist es, bestehende Versorgungseinrichtungen in der Stadtmitte beizubehalten und weitere (großflächige) Einzelhandelsbetriebe zur Belebung der Innenstadt anzusiedeln.



Auszug „Innenstadt“ aus dem Flächennutzungsplan

Am Rand des Untersuchungsraumes gehen die Flächen in Wohnbauflächen über. Als Gemeinbedarfsflächen sind die Kirche und umgebende Nutzungen, das Rathaus, die Schulen und das Altenheim dargestellt. Die Straßen B 219 Münsterdamm, Rathausstraße, An der Martinischule, Münsterstraße und Kardinal-von-Galen-Straße sind als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen im Flächennutzungsplan eingetragen.

- **Bebauungspläne**

Folgende Bebauungspläne sind im Untersuchungsraum rechtsverbindlich:

- 22.1 „Wilhelmsplatz - Niederort“
- 22.2 „Emsinsel Nord“
- 22.3 „Emsinsel Süd“
- 22.5 „Niederort“
- 22.51 „Wohn- und Geschäftshaus Niederort“
- 23 „Ehemaliges Betriebsgelände der GBS“
- 43.2 „Marktstraße Nord“
- 43.4 „Marktstraße Süd“
- 43.41 „Kunstturm“
- 43.42 „Parkdeck“
- 43.43 „Rathaus-Karrée“
- 43.6 „Münsterstraße Nord“

- **Einzelhandels- und Zentrenkonzept**

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Junker und Kruse, Dortmund), das die Stadt Greven erstmals im Jahr 1999 erstellt hat und das im Jahr 2010 fortgeschrieben wurde, stellt für Greven folgende Parameter fest:

- Definition des Stadtgebiets als Kerneinzugsgebiet (83% der Kunden stammen aus diesem Bereich)
- Eingeschränkte räumlich-funktionale Ausstrahlungskraft durch die regionale Konkurrenzsituation (Nähe Münster und Osnabrück)
- Ausreichender Ausstattungsgrad in den kurz-, mittel- und langfristigen Sortimentsgruppen
- Keine relevanten quantitativen Angebotsdefizite
- Durchschnittliches Kaufkraftniveau
- Hauptgeschäftsbereich Innenstadt bildet ein gut ausgestattetes Zentrum mit einer Angebotskonzentration in den Warengruppen des mittelfristigen Bedarfs

- Individueller Facheinzelhandel bildet eine besondere Stärke
- Attraktivitätsdefizite in Nebenlagen
- Fehlende qualitativ hochwertige Filialisten
- Verbesserungswürdig ist die Versorgung mit Lebensmitteln

Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept sind folgende Ziele definiert:

- Eine qualitative Optimierung der Angebotsstruktur ist anzustreben.
- Die Innenstadt ist als Hauptgeschäftsbereich zukünftig zu sichern und zu fördern, ergänzende Standorte sind zentrenverträglich zu gestalten.
- Durch eine Ausweitung der bestehenden Einzelhandelsflächen soll bei entsprechender Dimensionierung und Standortfindung zusätzliche Kaufkraft gebunden werden.
- Verbesserung der wohnortnahen Grundversorgung: Lebensmittel in der Innenstadt.
- Oberste Prämisse ist es grundsätzlich, dass zusätzliche Angebote zu einer Attraktivierung der Angebotsstruktur beitragen, z.B. durch eine qualitative Verbesserung und räumliche Konzentration des Angebotes.
- Konsequente Ansiedlungs- und Steuerungspolitik von Verwaltung und Politik der vergangenen Jahre sollte beibehalten werden.
- Keine Ausweitung der Innenstadt, sondern Verdichtung bzw. Umnutzung im Inneren, z.B. vorhandene Planungen (Martini-Passage, Rathaus-Karrée) im Rahmen der Vorgaben und Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes umsetzen.



Zentraler Versorgungsbereich
Innenstadt

Neue bzw. erweiterte Einzelhandelsansiedlungen sind unter anderem sinnvoll, wenn

- sie die zentralörtliche Funktion Grevens als Mittelzentrum sichern,
- sie den zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt) stärken,
- die wohnortnahe Grundversorgung gesichert bzw. verbessert werden kann,
- neuartige oder spezialisierte Anbieter zu einer Diversifizierung des Angebotsspektrums beitragen.

• Klimaschutzkonzept

Die Stadt Greven hat im Oktober 2009 damit begonnen ein Integriertes Klimaschutzkonzept aufzustellen. Ziel dieses Konzeptes ist es, die CO2-Minderungspotenziale der klimarelevanten Sektoren (kommunale Gebäude, private Haus-

halte, Gewerbe, Industrie und Verkehr) zu ermitteln. Die aktuelle und zukünftige energetische Situation werden in Form von fortschreibbaren Energie- und CO₂-Bilanzen für Greven abgebildet und auf deren Basis mittelfristige Klimaschutzziele festgelegt. Zur Umsetzung der Ziele werden konkrete Maßnahmen für die Handlungsfelder Energieeffizienz, Erneuerbare Energien, Planen / Bauen / Beschaffen, Verkehr / Mobilität, Baugebiet Wöste aufgezeigt. Das Klimaschutzkonzept soll kommunales Handeln mit den Aktivitäten und Interessen aller städtischen Akteure verbinden. Im Frühjahr 2010 wurde ein breiter Beteiligungsprozess durchgeführt. In diesem Rahmen wurde mit Unterstützung externer Berater ein Maßnahmenprogramm entwickelt. Die Fertigstellung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes ist im Sommer 2010 erfolgt.

Die Ziele des Klimaschutzkonzeptes werden bei den Maßnahmen des Handlungskonzeptes berücksichtigt.

- **Rahmenplan Innenstadt 1999**

Im Jahr 1999 hat die Stadt Greven erstmals im Rahmen einer umfassenden integrativen Stadtentwicklungsplanung einen Rahmenplan für die Innenstadt erarbeiten lassen (Pesch & Partner, Herdecke).

Der Stadtentwicklungsplan umfasst die Teile:

- Stadtentwicklungsplan
- Umweltsleitplan
- Standortsicherung Einzelhandel
- Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Der städtebauliche Rahmenplan formuliert Leitbilder, Entwicklungsziele und Maßnahmen, zeigt Handlungsfelder auf und beinhaltet ein räumliches Konzept, welches eine Reihe einzelner Planungsbausteine in der Innenstadt aufzeigt. Die Aussagen des Rahmenplans

- Pflege des Stadtbildes,
- Stärkung des Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Freizeitangebots,
- Entwicklung des urbanen Wohnens,
- Erlebbarkeit von Natur und Umweltqualität

haben bis heute ihre Gültigkeit behalten. Sie werden jedoch insbesondere im Hinblick auf die aktuellen städtebaulichen Entwicklungen sowie unter Berücksichtigung des demographischen Wandels fortgeschrieben und weiterentwickelt.

- **Innenstadt mit Zukunft 2009**

Die Stadt Greven initiierte 2009 eine Ausstellung im Rathaus zum Thema „Innenstadt mit Zukunft“ und erarbeitete in diesem Zusammenhang eine Dokumentation zur historischen Entwicklung, den aktuellen Stand sowie Potenziale für die weitere Entwicklung der Grevener Innenstadt. Neben der Fortschreibung des Rahmenplanes 1999 mit Darstellung der baulichen Veränderungen wurde die Bedeutung der historischen Gebäude und des Stadtgrundrisses sowie die Stadtgestaltung und -möblierung beleuchtet. Zentrales Thema war die Entwicklung des Einzelhandels und die Darstellung einiger neuer Bauvorhaben mit großen Verkaufsflächen an strategischen Standorten in der Innenstadt. Aber auch die Themen Wohnen, Verkehr, Entwicklung Alte Münsterstraße, Barrierefreiheit, Platzgestaltung und Grünbestand wurden angesprochen. Im Rahmen der Ausstellung wurde eine Fragebogenaktion zur Innenstadt durchgeführt und Anfang 2010 ausgewertet.

2.6 Private Investitionen

Wie bereits in der Einführung erwähnt, sind in der Grevener Innenstadt einige bedeutsame private Bauvorhaben geplant. Die Projekte werden Auswirkungen auf die Innenstadt, ihre kleinräumige Nachbarschaft und den öffentlichen Raum haben. Mit neuen Läden, Lebensmittelnaheversorgung und neuen - auch barrierefreien - Wohnungen werden sie impulsgebend sein für den Einkaufs- und Wohnstandort Innenstadt. Drei der geplanten Projekte werden so platziert, dass der heute eher unattraktive Einkaufsrundweg interessanter gestaltet sein wird. Es werden neue Fußwegeverbindungen ermöglicht und weitere Parkplatzangebote eingerichtet. Es ist vorgesehen, die Investoren in die Gestaltung des Umfeldes einzubeziehen, um private und öffentliche Investitionen optimal miteinander zu verknüpfen. Neben den vielen positiven Effekten, die erwartet werden, wird jedoch auch die Konkurrenzsituation für den bisher schon geringer frequentierten Einkaufsstandort obere „Alte Münsterstraße“ angespannter.

Für eine nachhaltige Entwicklung der Grevener Innenstadt ist es daher wichtig, eine Gesamtstrategie zu entwickeln. Durch die Bauvorhaben und begleitende öffentliche Maßnahmen sollen Impulse gesetzt werden, um auch weitere Eigentümer und Standortbetreiber zu motivieren, den Prozess der Innenstadtentwicklung mitzutragen und in ihre Handels- und Wohnimmobilien sowie in ihr Umfeld zu investieren. Des Weiteren müssen für die Alte Münsterstraße Maßnahmen aufgezeigt werden, mit denen die Eigentümer und Standortbetreiber in der Lage

sind, den Standort aufzuwerten und zu profilieren.

Im Folgenden werden die vier geplanten Bauvorhaben

- „Niederort 1-3“
- „Martini-Passage“
- „Rathaus-Karrée“
- „Greven-Arkaden“

kurz vorgestellt.

Das Konzept für die Bebauung Niederort 1-3 sieht eine Wohn- und Geschäftsbauung mit kleineren Ladeneinheiten vor. Heute befinden sich am Standort eine Baulücke und zwei leerstehende Gebäude. Für diese noch vorhandenen Gebäude ist der Abriss geplant. Östlich des Grundstückes soll im Rahmen der Baumaßnahmen der historische Fußweg „Kuhtrug“ wieder hergestellt werden. Der Bebauungsplan wurde bereits als Satzung beschlossen. Der Bauantrag für das Vorhaben befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren.

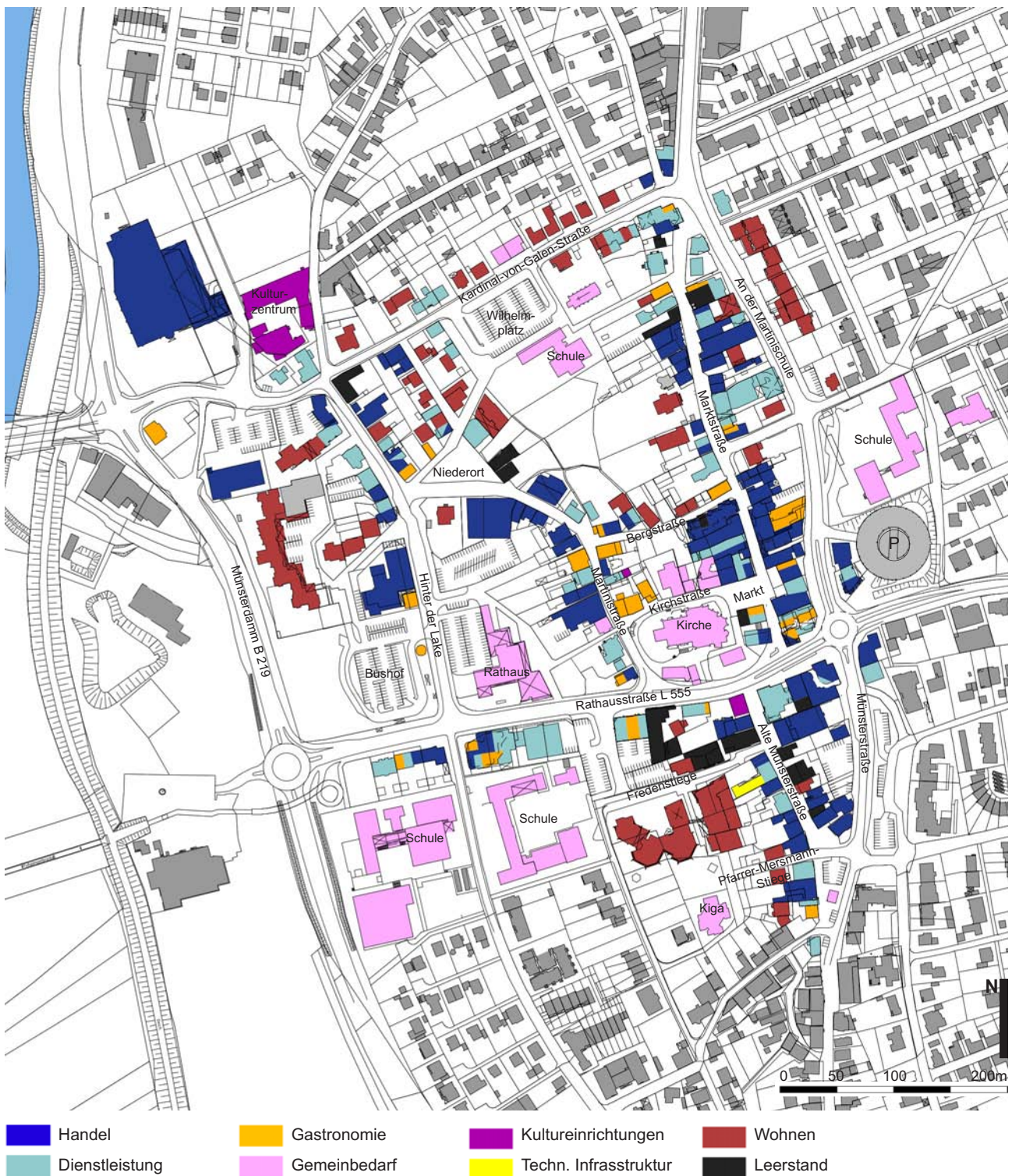
Die Projekte „Martini-Passage“ und „Rathaus-Karrée“ beinhalten ebenfalls eine Wohn- und Geschäftshausbauung. Geplant sind hier größere Verkaufsflächen in der Erdgeschosszone. Unter anderem sollen in den Objekten ein Lebensmitteldiscounter (Verlagerung des Discounters „Hinter der Lake“) und ein Lebensmittelvollsortimenter angesiedelt werden, um die fehlende wohnortnahe Grundversorgung in der Innenstadt zu verbessern. Ergänzt wird das Angebot durch weitere kleinere Ladeneinheiten, die sich zur Marktstraße bzw. zur Martinistraße orientieren werden. Das Vorhaben „Martini-Passage“ ersetzt dabei abgängige tlw. bereits leerstehende Gebäude an der oberen Marktstraße und stellt gleichzeitig durch eine Passage eine neue Wegeverbindung zur Martinistraße und zum Niederort her.

Das „Rathaus-Karrée“ umfasst ebenfalls Grundstücke mit abgängiger Bebauung. Einzig eine erhaltenswerte Fassade an der Martinistraße soll in die Planung integriert werden.

Unmittelbar südlich an das Parkdeck angrenzend sind an der Königstraße die „Greven-Arkaden“ geplant. Das als Büro- und Geschäftshaus konzipierte Objekt soll den Eingang in die Innenstadt markieren.

3. Bestandsanalyse

Verteilung der Nutzungen in der Erdgeschosszone, Stand Februar 2010



3. Bestandsanalyse

3.1 Nutzungsstruktur

Die Innenstadt ist in den historischen Straßenzügen Marktstraße, Martinistraße, Bergstraße und Alte Münsterstraße durch eine kleinteilige Struktur geprägt, die hauptsächlich Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomie-Nutzungen beherbergt. Großflächige Nutzungsstrukturen sind vor allem in den Randbereichen der historischen Stadt zu finden. Hier wurden in den 1960er und 70er Jahren größere Gebäude erstellt: Schulen, Rathaus und Wohnbebauung im Westen der Innenstadt.

- **Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie**

- Einzelhandelsschwerpunkte, aber nur weitläufiger Rundweg -

Der Einzelhandel konzentriert sich in Greven traditionell entlang der Marktstraße, Martinistraße und Alten Münsterstraße, die im Rahmen der Stadtkernsanierung in den 1980er Jahren zu Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigten Bereichen umgestaltet wurden. Der Schwerpunkt der Einzelhandelsnutzung liegt dabei auf der unteren Marktstraße im Bereich des Marktplatzes. Hier ist die höchste Dichte an Geschäften und die größte Frequenz an Kunden festzustellen. Von dem Schwerpunkt etwas abgesetzt sind zwei weitere kleinere Einzelhandelskonzentrationen erkennbar. Entlang der Martinistraße vom Niederort bis zur Bergstraße befindet sich ein Bereich, der geprägt ist durch ein großes Modehaus und mehrere kleinere Modeläden. Eine weitere Ansammlung von Einzelhandelsnutzungen ist im südlichen Abschnitt der Alten Münsterstraße erkennbar. Diese Konzentration wird im Wesentlichen durch eine Poststelle und einige inhabergeführte Fachgeschäfte gebildet.

Das historische Straßensystem erlaubt nur einen relativ weitläufigen Einkaufs-rundweg über die Marktstraße, den Wilhelmsplatz, den Niederort und die Rathausstraße mit Abkürzungen über die Bergstraße und die Kirchstraße. Dieser Rundweg ist heute aufgrund der tlw. geringen Dichte an Geschäften, den daraus resultierenden „Schaufensterlücken“ und den vorhandenen Leerständen uninteressant und unattraktiv.

- Dienstleistungen hauptsächlich in Randbereichen -

Dienstleistungsnutzungen sind vereinzelt in der Fußgängerzone, vermehrt jedoch in den Randbereichen zu finden. Hierbei handelt es sich zum größten Teil um kundenorientierte Dienstleistungen wie Friseure, Banken, Versicherungen, Beratungsstellen, Ärzte und sonstige Praxen, Goldschmieden, Reinigungen, Schneidereien und weitere.

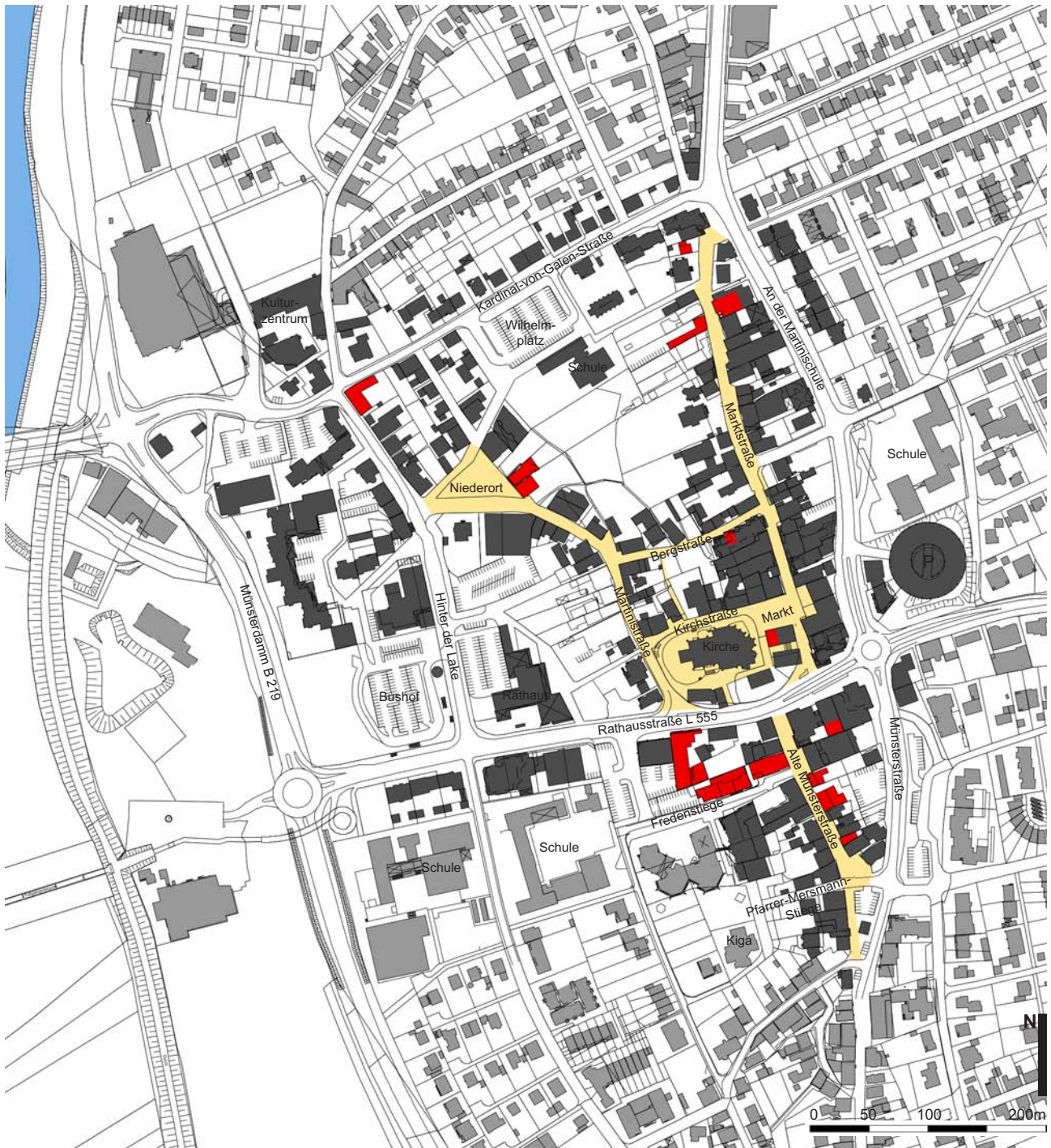


Untere Marktstraße



Gastronomie am Markt

Leerstände, Stand Februar 2010



- Leer stehenden Erdgeschossflächen
- Einkaufsstrassen

- Gastronomie rund um die Kirche -

In der Innenstadt ist ein guter Besatz an Restaurants, Cafés, Kneipen und Imbissstuben zu finden. Ein Schwerpunkt ist im Bereich untere Marktstraße, Kirchstraße und Martinistraße auszumachen. Viele der Einrichtungen nutzen in der wärmeren Jahreszeit auch den öffentlichen Raum für Außengastronomie. Dies führt zu einer Belebung der Plätze und Fußgängerzone. Hotels sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Südlich der Alten Münsterstraße im Hoek-Viertel und im weiteren Umkreis sind Hotelbetriebe angesiedelt. Konkreter Handlungsbedarf im Bereich Gastronomie ist nicht gegeben. Im Zusammenhang mit dem Radtourismus im Münsterland ist es jedoch wichtig, qualitätsvolle Angebote in den unterschiedlichen Preisklassen anzubieten und an den Radrouten auf die Einrichtungen hinzuweisen.

- Handlungsbedarf obere Alte Münsterstraße -

Die Alte Münsterstraße wurde durch den Ausbau der Rathausstraße zur Landesstraße vom Kernbereich der Innenstadt abgetrennt und ist nur über einen Zebrastreifen zu erreichen. Im Bereich Martinistraße existiert keine Querungshilfe. Ein weiterer Nachteil ist, dass der Eingangsbereich der Alten Münsterstraße eher unscheinbar ist. Dieser Eindruck wird erzeugt, da der Eingangsbereich durch ein Bankgebäude und ein Baudenkmal, dessen Fenster aufgrund wertvoller Wandgemälde geschlossen gehalten werden müssen, flankiert wird. Die Auswirkungen durch die genannten Defizite zeigen sich vor allem im oberen Teil der Alten Münsterstraße in einer Anzahl von leer stehenden Ladenlokalen, vernachlässigter Bausubstanz und mindergenutzten Flächen (z.B. Posthörnchen, ehem. Post). In der Vergangenheit wurde bereits kontrovers über Lösungsansätze diskutiert. Unter anderem wurde die Öffnung der Fußgängerzone für den Einbahnverkehr in Erwägung gezogen. Im Jahr 2009 wurde eine nicht repräsentative Befragung der Anwohner der Alten Münsterstraße durchgeführt, bei der sich rund zwei Drittel der Befragten gegen eine Öffnung für den motorisierten Verkehr aussprach.

- Strukturwandel im Einzelhandel -

Durch die regionale Konkurrenzsituation zu den Oberzentren Münster und Osnabrück und die zunehmende Mobilität gerät der Handelsstandort Innenstadt zunehmend unter Druck. Noch weist die Innenstadt in ihren Sortimenten einen guten Ausstattungsgrad auf. Großen Anteil daran haben vor allem einige inhabergeführte Fachgeschäfte. Die Kundenbindung innerhalb des Stadtgebietes ist noch vergleichsweise hoch. Greven gilt als Kerneinzugsgebiet, da 83% der Kunden Grevener Bürger sind.

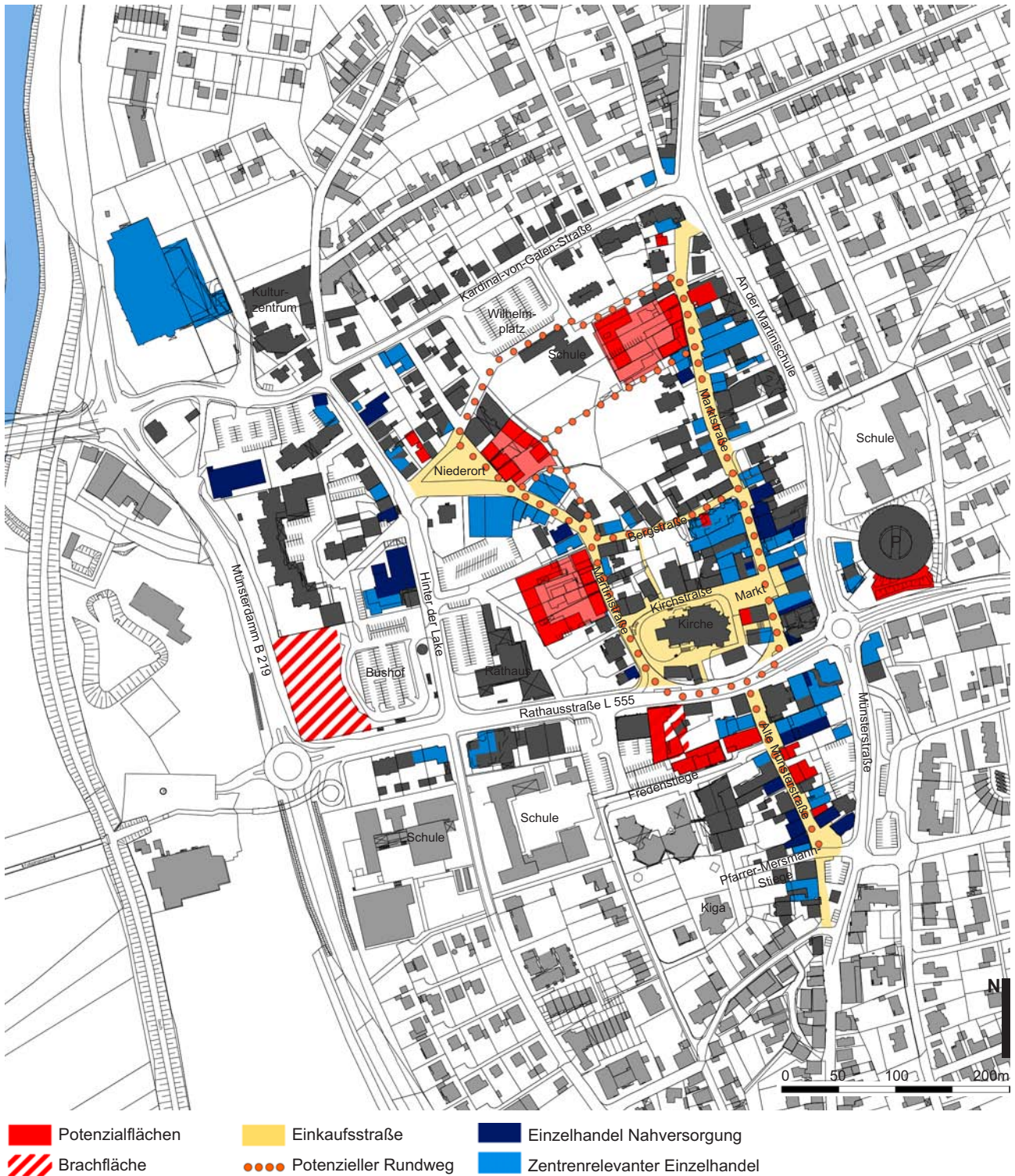


Obere Alte Münsterstraße



Leerstand Rathausstraße

Potenzialflächen



- | | | |
|--|---|---|
| Potenzialflächen | Einkaufsstraße | Einzelhandel Nahversorgung |
| Brachfläche | Potenzieller Rundweg | Zentrenrelevanter Einzelhandel |

Im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (Büro Junker und Kruse) wurden die verschiedenen Faktoren und Entwicklungen zum Thema Einzelhandel detailliert beschrieben und ausgewertet. Hier wird herausgestellt, dass eine rein quantitative Ausweitung der Handelsflächen keine Verbesserungen bewirken würde. Vielmehr ist der bisherige Kurs, die Handelsnutzungen - vor allem die der zentrenrelevanten Sortimente - in der Innenstadt zu konzentrieren, beizubehalten. Eine Attraktivitätssteigerung wird in einer qualitativen Verbesserung des vorhandenen Angebots gesehen.

Die geplanten Innenstadtprojekte „Niederort“, „Martini-Passage“ und „Rathaus-Karrée“ könnten dabei folgende Vorteile bieten:

- Attraktivierung des Einkaufsrundweges durch die Stärkung der heute eher unterbesetzten Bereiche obere Marktstraße und Niederort durch interessante Angebote.
- Ergänzung der Wegebeziehung Marktstraße - Martinistraße und Niederort.
- Verbesserung der wohnungsnahen Grundversorgung für die Innenstadtbewohner durch die Unterbringung eines Lebensmittel-discounters und eines Lebensmittelvollsortimenters.
- Verbesserung des bestehenden Angebots durch die Ansiedlung bisher fehlender Sortimente oder Ladengruppen wie in der Analyse im Einzelhandelskonzept dargestellt. Eine konsequente Begleitung und Steuerung ist hier erforderlich.
- Ergänzung der heute eher kleinteiligen Stadtstruktur durch großflächige Einheiten, die die bestehende Struktur stärken, mindergenutzte Grundstücke aufwerten und aktuelle Leerstände beseitigen. Hierfür muss ein besonderes Augenmerk auf eine hochwertige Architektursprache gelegt werden, die sich in den Bestand der historischen Strukturen einfügt!

Die geplanten Bauvorhaben werden hier als Potenzialflächen dargestellt.

Generell gelten als Potenzialflächen auch alle Leerstände und mindergenutzten Grundstücke oder Gebäude. Wenn Ladenlokale nicht weiter belegt werden können, stellt sich die Frage eines Nutzungswechsels (wie im Fall einiger Leerstände im Bereich Alte Münsterstraße) oder einer größeren Umstrukturierung. Hierzu zählt z.B. das Gebäude Rathausstraße 5-9, welches durch Zuschnitt und Architektur nicht mehr die Anforderungen an moderne Verkaufsflächen erfüllt. Als eine weitere Potenzialfläche wird die Brach-/Grünfläche westlich des Busbahnhofs gekennzeichnet. Langfristig ist zu überlegen, zu welchem Zweck die Fläche genutzt werden kann oder ob sie als Grün- und Veranstaltungsfläche verbleibt.

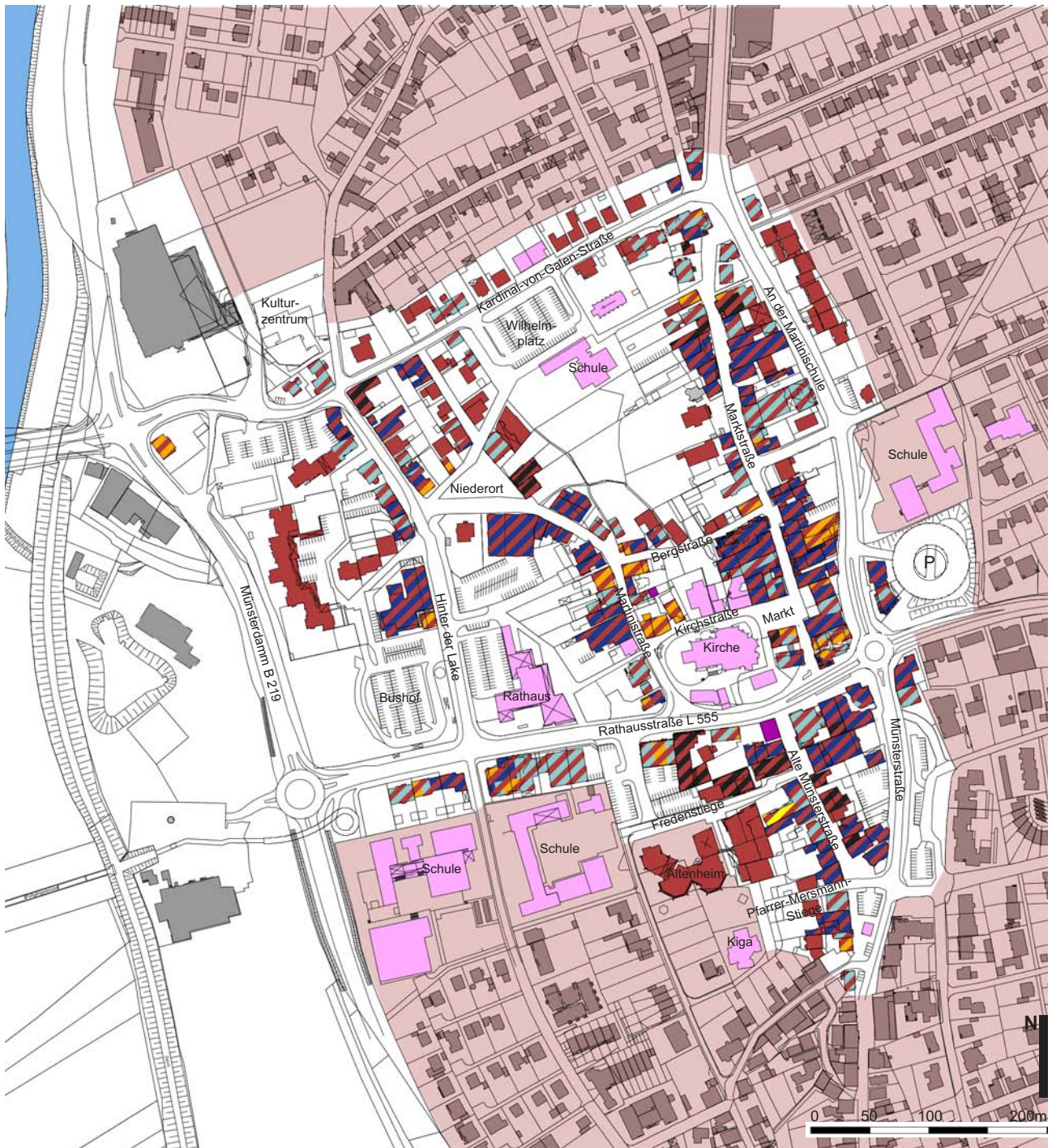


Entwicklungsfläche Niederort



Entwicklungsfläche obere Marktstraße

Wohnstrukturen in der Innenstadt



- | | |
|---|--|
| Wohnen | Soziale Infrastruktur |
| Wohnen im Obergeschoss | Wohnen im Umfeld |

Fazit:

Noch ist die Bindung der Grevener an ihre Innenstadt vergleichsweise hoch und soll durch die geplanten Bauprojekte und ein erweitertes Angebot verstärkt werden. Die positiven und die negativen Auswirkungen der Projekte lösen vielerorts Handlungsbedarf aus. Zum einen ist darauf zu achten, dass im Rahmen der Bauvorhaben eine Qualitätssicherung für Sortimente, Wohnungsangebote, Architektur und das Umfeld (Platzgestaltungen, Wegeführungen, Parkplätze) aufgestellt wird. Zum anderen sind aber auch ggf. verstärkte Konkurrenzeffekte für andere Einzelhändler gezielt zu begleiten. Der nördliche Teil der Alten Münsterstraße ist bereits durch Funktions- und Gestaltungsdefizite betroffen, die sich durch Leerstand und vernachlässigte Gebäudesubstanz zeigen. Besonderer Nachteil ist die „abgehängte“ Lage durch die „Barriere“ Rathausstraße. Durch den geplanten Einkaufsrundweg und die dadurch entstehenden erweiterten Angebote in der nördlichen Innenstadt wird sich der Konkurrenzdruck in diesem Bereich verschärfen. Eigentümer und Standortbetreiber müssen dazu mobilisiert werden, den Standort Alte Münsterstraße zu profilieren und die vorhandenen Kundenpotenziale - wie z.B. die Bürgerinnen und Bürger der Senioreneinrichtung Gertrudenstift - zu nutzen. Langfristig muss ggf. auch darüber nachgedacht werden, leer stehende Ladenlokale in Wohnungen (z.B. barrierefrei) umzuwandeln. Die verkehrsberuhigte, zentrale Lage könnte für eine derartige Nutzung eine gute Grundlage bilden.

- **Wohnen**

- *In der Innenstadt wird gewohnt -*

Die Obergeschosse der für Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im Erdgeschoss genutzten Gebäude werden größtenteils zum Wohnen genutzt. Eine vermehrte Büro- bzw. Praxennutzung oder leer stehende Obergeschosse konnten nicht festgestellt werden. Hierdurch ist grundsätzlich sichergestellt, dass die Einkaufsstraßen auch außerhalb der Geschäftszeiten in gewissem Maße belebt sind. Einzelne Wohnhäuser sind in der Bergstraße, aber auch versteckt in zweiter Reihe der Einkaufsstraßen zu finden. Eine Wohneinrichtung für ältere Menschen ist westlich der Alten Münsterstraße angesiedelt. Nördlich, östlich und südlich der Einkaufsstraßen prägt die Wohnnutzung das Stadtbild. Die Bebauung wechselt hier schnell von Geschosswohnungsbauten zu Einfamilienhäusern in ruhigen Wohnstraßen. Westlich der Straße „Hinter der Lake“ wurde in den 1960er/70er Jahren eine Großwohnanlage errichtet. Insgesamt ist ein breit gefächertes Angebot an Wohnraum in alter und neuer Bausubstanz vorhanden. Einige ältere Gebäude weisen erhöhten Modernisierungsbedarf auf. Das Klimaschutzkonzept der Stadt bildet hier für energetische Fragen eine gute Basis.



Bergstraße: Wohnen mit Garten



Neuere Wohnergänzungen



Ruhiges Wohnen in der Alten Münsterstraße



Problem: Wohnen im Obergeschoss

Dämmmaßnahmen an Fassaden sind unter Berücksichtigung der Stadtbildverträglichkeit genauso zu prüfen, wie die Anforderungen an zeitgemäße Wohnstandards und, vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, an die Barrierefreiheit.

- Alles vor der Haustür: Versorgung auf kurzem Wege -

Die in der Innenstadt oder im direkten Umfeld vorhandene soziale und kulturelle Infrastruktur (kirchliche Einrichtungen, Schulen, Kindergärten, Kulturzentrum GBS, etc.) ist für die Bewohner auf kurzem Wege erreichbar. Die Versorgungssituation ist - bis auf einen fehlenden Lebensmittelvollsortimenter - in ausreichendem Maße vorhanden und macht die Innenstadt zu einem idealen Wohnstandort.

- Wohnumfeld: Hohe Bedeutung des öffentlichen Raums -

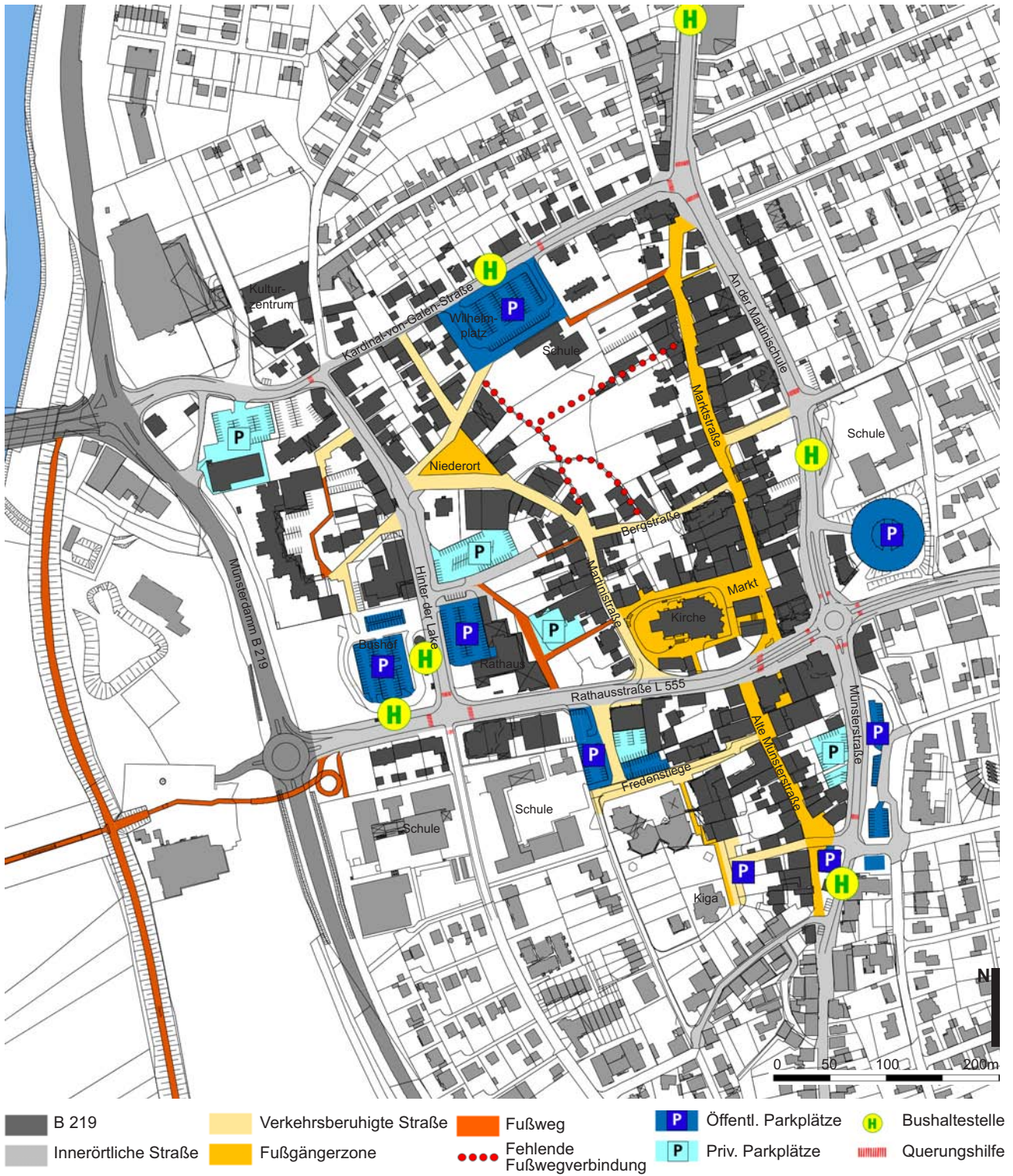
Einige wenige Wohngebäude in der Innenstadt verfügen über einen größeren privaten Außenraum. Bei den meisten Wohnungen beschränkt sich der Außenwohnraum jedoch auf einen Balkon oder eine kleine Terrasse. Daher hat der öffentliche Raum für den überwiegenden Teil der Innenstadtbewohner eine immens hohe Bedeutung. Durch die Umgestaltungsmaßnahmen der Einkaufsstraßen zu Fußgängerzonen und zu verkehrsberuhigten Bereichen zeigt das Wohnumfeld eine recht gute Qualität. Ausnahmen bilden hier die „in die Jahre gekommene“ Platzgestaltung am Niederort und die Gestaltung weiterer Plätze. Aber auch die zum Teil fehlende Barrierefreiheit stellt ein Handlungserfordernis dar. Grün- und Sportflächen befinden sich in der Emsaue in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt. Allerdings fehlt es in der Innenstadt an wohnungsnahen kleineren Grün- und Spielflächen.

Fazit:

Die Kernstadt bietet als Wohnstandort gute Voraussetzungen und viel Potenzial für eine positive Entwicklung. Mit dem demographischen Wandel gewinnt die Innenstadt aufgrund der kurzen Wege für den täglichen Bedarf zunehmend an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist die Bausubstanz an die modernen Wohnverhältnisse und an die Bedürfnisse der älteren Bewohner anzupassen.

Für eine lebendige Innenstadt ist es wichtig, Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen bereitzustellen. Die Qualitäten und Potenziale der Altbauten sind dabei genauso zu berücksichtigen wie eine Schaffung von neuem qualitätsvollen Wohnraum. Im Rahmen der bereits beschriebenen Neubauvorhaben in der Innenstadt muss daher ebenfalls verstärkt auf eine ausgewogene Mischung von Wohnformen für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Altersstufen geachtet werden.

Verkehrssystem



3.2 Verkehr

- Verkehrsring Innenstadt -

Die großräumige Erschließung der Innenstadt wird über den Ring B 219, Kardinal-von-Galen-Straße, An der Martinischule, Münsterstraße und L 555 Rathausstraße sicher gestellt. Innerhalb dieses Rings befinden sich die Fußgängerzonen Marktstraße und Alte Münsterstraße. Alle weiteren Straßen sind weitgehend als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet und nur im Einbahnverkehr zu befahren. Der Verkehrsring ist bis auf Defizite in der Kardinal-von-Galen-Straße und der bereits erwähnten Querungsproblematik für Fußgänger in der Rathausstraße voll funktionsfähig.

- Ruhender Verkehr -

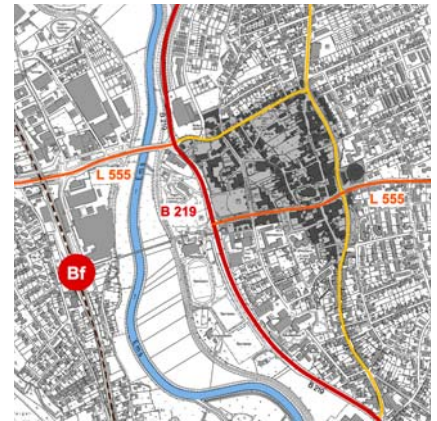
Innerhalb des Innenstadtringes befinden sich die drei größeren Parkplätze „Wilhelmplatz“, Parkdeck „An der Martinischule“, Parkplatz „Busbahnhof/ Rathaus“ sowie mehrere kleinere Parkplätze im Bereich der Alten Münsterstraße. Die kleineren Stellplatzanlagen sind für ortsfremde Besucher teilweise schwer zu finden. Einige Einzelhandelsnutzungen stellen ihre privaten Stellplatzanlagen für ihre Kunden und damit für die Öffentlichkeit zur Verfügung. Teilweise sind diese privaten Stellplätze kaum genutzt, wie beispielsweise östlich der Alten Münsterstraße.

Innenstadttypisch ist die Problematik der Anwohnerparkplätze. Dauerparker belegen oftmals Stellplätze, die auch für Besucher der Innenstadt wichtig sind. Dennoch müssen auch für Anwohner genügend Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Ziel bei den aktuellen und zukünftigen Projektentwicklungen ist es daher, dass mindestens die Stellplätze der Bewohner und bei gewerblichen Nutzungen die des Personals im Objekt selbst (Tiefgarage) untergebracht werden müssen. Für den weiteren Parkraumbedarf ist eine Lösung durch Parkraummanagement zu suchen.

- Öffentlicher Personennahverkehr -

Dreh- und Angelpunkt des Busverkehrs in Greven ist der Busbahnhof am Rathaus. Von hier aus fahren die Stadtbuslinien 250 und 252 mehrmals in der Stunde nach Reckenfeld und Gimble. Weitere Regionalbuslinien stellen Verbindungen zu den umliegenden Städten her. Verbesserungsbedarf besteht an den Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten rund um das Innenstadtquartier.

Der Bahnhof Greven (Bahnstrecke Münster - Rheine) liegt links der Ems in ca. 800 m Entfernung zur Innenstadt. Die Verbindung über die B 219 und den Fluss wird über eine Fußgängerbrücke ermöglicht.



Erschließungssystem



Leerer privater Kundenparkplatz, Alte Münsterstraße



Barriere Rathausstraße

- Fuß - und Radwege -

Im Münsterland ist das Radfahren eine der wichtigsten Fortbewegungsmöglichkeiten für alle Altersgruppen. Dementsprechend ist auch die Innenstadt mit einigen Radwegen entlang von Straßen ausgestattet. Auch überregionale Fahrradwege führen durch die Innenstadt oder - wie der Emsradweg - an der Innenstadt vorbei. Da in Fußgängerzonen nicht mit dem Rad gefahren werden darf, werden an den Eingangsbereichen der Zonen viele Fahrräder ungeordnet abgestellt. Hier fehlt es an adäquaten Abstellmöglichkeiten.

Fußwege stellen ergänzend zu den Straßen wichtige Verbindungen zwischen Wohnvierteln, Parkplätzen und den Fußgängerzonen dar. Für einen Rundweg durch die Innenstadt fehlen attraktive Wegeverbindungen zwischen der oberen Marktstraße und der Martinistraße bzw. dem Niederort. Durch die erwähnten Neubauvorhaben „Martini-Passage“ und „Niederort 1-3“ könnte eine solche Verbindung hergestellt werden, sowie der historische Fußweg „Kuhtrug“ in Teilen wieder aktiviert werden.

Aufwertungsbedarf besteht an der Verbindung von der Rathausstraße zur Emsaue. Diese Wegebeziehung markiert auch den Fußweg zum Bahnhof. Hier fehlt es an einer eindeutigen Orientierung und fußgängerfreundlichen Gestaltung. Wie bereits beim Thema Einzelhandel erwähnt, stellt die Rathausstraße eine Barriere zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt dar. Die Quermöglichkeiten über die Landesstraße L 555 sind deutlich verbesserungsbedürftig. Nicht nur im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel ist die Sicherstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum von Bedeutung. Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität jeden Alters, Eltern mit Kinderwagen etc. sind barrierefreie Wege und Plätze notwendig.

Die Stadt Greven verfolgt daher schon länger das Ziel, vorhandene Barrieren in der Innenstadt abzubauen. Im Rahmen der Ausstellung „Innenstadt mit Zukunft“ wurde hierzu ein Plan erarbeitet, der einen barrierefreien Rundweg mit Kennzeichnung der vorhandenen Ruhebänke und Behindertenparkplätze darstellt.

Fazit:

Insgesamt verfügt die Innenstadt über ein funktionierendes Verkehrssystem mit geringem Optimierungsbedarf. Größter Handlungsbedarf wird in der Strukturierung der Kurz- und Langzeitparker sowie in der Verbesserung der Fuß- und Radwegverbindungen gesehen. Insbesondere für die Bewohner des Seniorenwohnheims „Gertrudenstift“ besteht Handlungsbedarf im Bereich Rathausstraße mit dem Ziel der Verbesserung der Quermöglichkeiten (Querung Fredenstiege - Martinistraße).

Grünstrukturen Bestand



3.3 Grünstrukturen

- Greven an die Ems -

Die Ems mit ihren Emsauen bietet einen großen attraktiven Grün- und Erholungsraum. Gleichzeitig ist die Ems auch Imageträger für die Stadt. Eine Barriere zwischen Innenstadt und Ems stellt die B 219 dar. Diese ist nur über eine Fußgängerbrücke an der Rathausstraße zu erreichen. Die Rathausstraße bildet als Landesstraße mit breiter Fahrbahn und wenig Begrünung jedoch keine fußgängerfreundliche Verbindung zwischen Innenstadt und Ems. Bisher wurden vielfache Anstrengungen unternommen, die Stadt optisch und gedanklich näher an die Ems zu bringen. Der EmsAuenWeg wurde im Rahmen der REGIONALE 2004 eingerichtet und ist mittlerweile einer der beliebtesten Radwege in NRW. Ein weiteres Projekt war die Gestaltung des Deiches im Bereich der Fußgängerbrücke. Hier wurden Stufen sowie Sitzstufen eingerichtet, die eine Begehung der Emsauen ermöglicht. In der Aue wurden kleine Inseln eingefügt, die mit Kies belegt sind und mit hohen Masten für Windsäcke, welche weithin - auch in der Stadt - sichtbar, gestaltet wurden. Die Ems kann auch mit Kanus befahren werden. In Greven wurden daher Kanueinstiegs- und Ausstiegsstellen eingerichtet. Im Sommer finden unter dem Motto „Greven an die Ems“ zahlreiche Veranstaltungen auf den Emswiesen statt.

- Wenig Grünanlagen in der Stadt -

In der Innenstadt sind Grünstrukturen nur als Bäume, Beete und kleinere Grünflächen vorhanden. Ein kleiner Spielplatz mit winzigem Park ist an der Bergstraße zu finden. Zwischen Markt- und Martinistraße befinden sich größere private Gärten (Villa Biederlack), die nicht eingesehen werden können. Im Rahmen der geplanten Wiederherstellung des historischen Weges „Kuhtrug“ würden die Gärten an der Westseite tangiert. Im Rahmenplan 1999 wurde die Öffnung der Gärten für die Öffentlichkeit als Ziel formuliert.

- Spielen in der Stadt -

Neben dem genannten kleinen Spielplatz sind in der Fußgängerzone in regelmäßigen Abständen einige mehr oder weniger attraktive Spielgeräte zu finden. Auf dem Niederort befinden sich die Spielgeräte in einem stark erneuerungsbedürftigen Zustand. Sie sind zudem oftmals stark durch Vogelkot verschmutzt.

- Bäume, Blumen, Hecken, Beete -

Zu verschiedenen Zeiten und zu unterschiedlichen Anlässen wurden und werden Grünelemente hauptsächlich zur Stadtgestaltung und oft auch nur für die Belegung von Restflächen eingesetzt. Das Gesamtbild erscheint daher eher unstrukturiert. Ältere Bäume sind teilweise zu groß für die Stadt geworden, so dass sie - wie auf dem Niederort - kaum Licht in den Stadtraum lassen. Im Rahmen der Ausstellung „Innenstadt mit Zukunft“ wurden Bäume und Grünstrukturen in der Innenstadt näher beleuchtet. Hier finden sich auch viele Vorschläge zu Verbesserung der Grünsituation.



Kleine Grünanlage in der Bergstraße



Spielen in der Marktstraße

Positive Elemente im Stadtbild



Negative Elemente im Stadtbild



3.4 Stadtbild

- Stadtbild mit Identität -

Die historischen Straßenzüge der Grevenener Innenstadt bilden mit einer kleinteiligen Bebauung aus teilweise denkmalgeschützten und erhaltenswerten Gebäuden, einem interessanten Geflecht aus Straßen, Plätzen und Gassen mit gepflegtem Stadtboden, bewegter Topographie, dem Kirchhügel und vielen anderen für Greven typischen Merkmalen ein insgesamt schönes und vor allem identitätsstiftendes Stadtbild. Viele Läden, Lokale und Büros haben sich zum Teil in historischen Gebäuden eingerichtet und bieten hierdurch eine besondere Atmosphäre.

- Vernachlässigte Gebäudesubstanz -

Einige erhaltenswerte Gebäude weisen Merkmale der Vernachlässigung auf. Ursachen hierfür sind vielfältig z.B: langfristiger Leerstand, schwierige Nutzbarkeit/ Vermietbarkeit, privatwirtschaftliche Probleme oder Desinteresse der Eigentümer. Für das Quartier bedeuten solche Fälle oft Image- und Identitätsverlust, Vandalismusgefahr, Verschmutzungen und langfristiger „Trading-Down-Effekt“. Ein aktives Gegenwirken ist daher besonders wichtig.

- Straßen, Wege und Plätze sind in die Jahre gekommen -

Das Bild einiger öffentlicher Räume ist mittlerweile „in die Jahre gekommen“. Hierzu gehören der Niederort, der Fritz-Pölking-Platz und das Rathaus-Umfeld. Klare Nutzungs- und Gestaltungsstrukturen sind oft nicht mehr zu erkennen. Das Mobiliar ist beschädigt oder verschmutzt. Die Leuchten sind nicht mehr zeitgemäß. Die Grünstrukturen sind zu groß geworden oder wirken „planlos“. Der Bereich des Busbahnhofs wird durch seine Größe, das wenige Grün und die großformatigen Raumkanten als eher „ungemütlicher“ Stadtraum empfunden. Merkmal der Baumaßnahmen der 1960er/ 70er Jahre sind kleinere Fußgängerpassagen (Alte Münsterstraße/ Marktstraße), die heute einen dunklen und abweisenden Eindruck machen. Ladenlokale in diesen Lagen können oft nicht vermietet werden.

- Fehlende Raumkanten und private Höfe -

Ausgelöst durch den Bau von Straßen zur Entlastung der historischen Straßenzüge präsentieren sich heute dem öffentlichen Raum an vielen Stellen private „Hinterhöfe“. Fehlende Raumkanten sind an der Straße „An der Martinischule“, an der Münsterstraße und östlich des Rathauses zu finden.



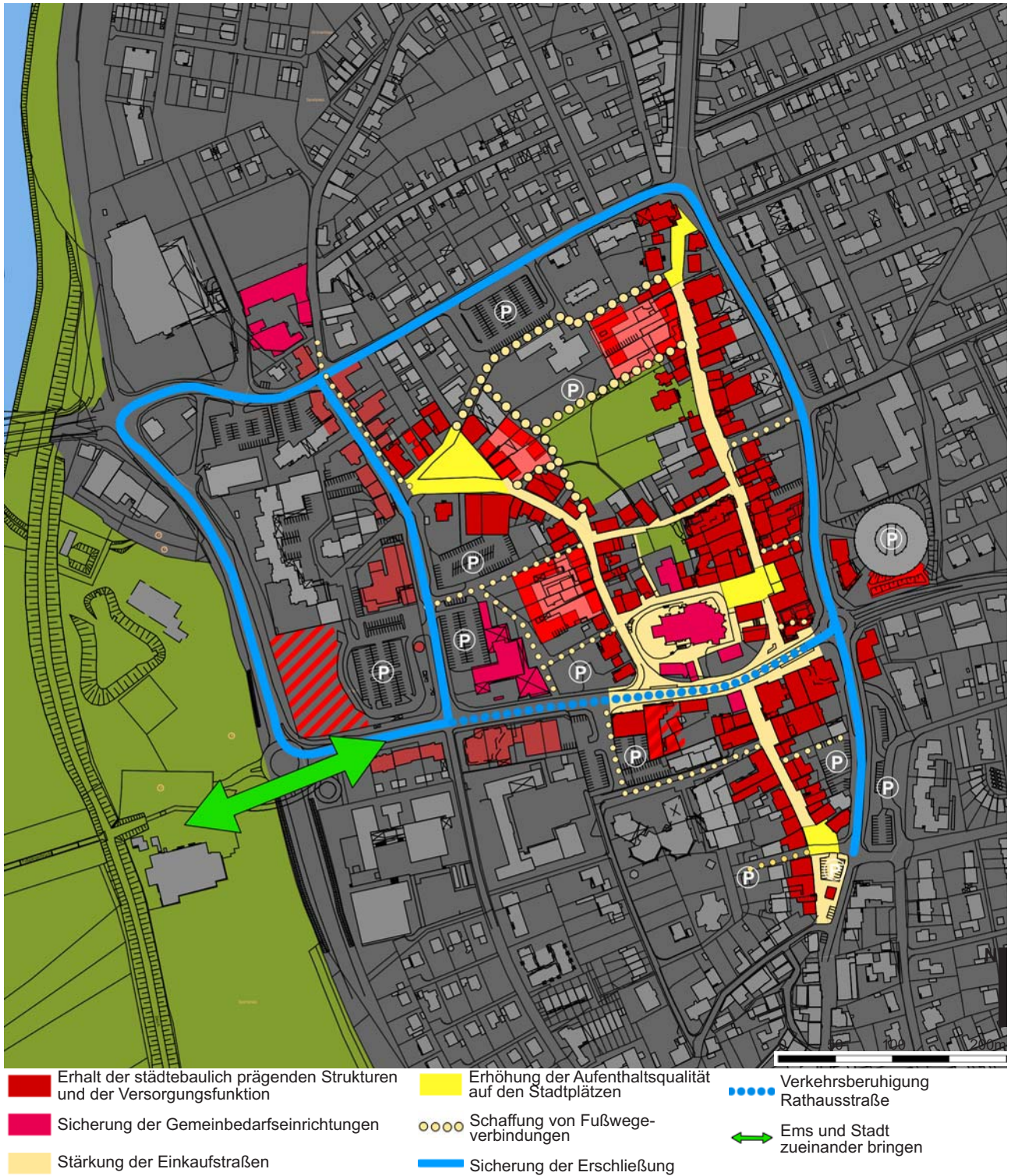
Kirchhügel



„In die Jahre gekommene“ Leuchten

4. Handlungskonzept

Leitbild Innenstadt



4. Handlungskonzept

4.1 Leitbild

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurden mit den Arbeitsgruppen am „Runden Tisch“ und am „Langen Tisch“ folgendes Leitbild und Handlungsfelder diskutiert und aufgestellt.

- Kernkompetenz: Die multifunktionale Innenstadt -

Wie in der Bestandsanalyse festgestellt, ist die Innenstadt heute noch von stabilen Strukturen im Einzelhandel, in der Gastronomie, im Wohnen und auch in den sozialen und kulturellen Einrichtungen geprägt. Erste Bausteine zur weiteren Attraktivierung des Angebots sind geplant.

Vor dem Hintergrund der Aspekte

- Auswirkungen der geplanten Bauvorhaben
- Regionaler Konkurrenzdruck und Strukturwandel im Einzelhandel
- Demographischer Wandel und seine Folgen
- Verändertes Wohnverhalten und -ansprüche

muss in Zukunft konzentriert an der Erhaltung, Pflege und Weiterentwicklung der Innenstadtstrukturen gearbeitet werden. Entsprechend notwendige Maßnahmen müssen innovativ, konstruktiv und offensiv eingeleitet werden.

- Historisches Rückgrat - moderne Funktionen -

Die Stadtstruktur, die auf dem historischen Netz der alten Stadt basiert, ist das stabile Rückgrat für alle künftigen Entwicklungen. Für die Zukunft gilt es, die modernen Funktionen und Anforderungen in das Bild der Innenstadt strukturell, aber auch baulich so einzuflechten, dass dabei die über viele Jahre und Jahrhunderte aufgebaute greventypische Identität stabilisiert wird.

Für die Profilierung der Kernkompetenzen der Grevener Innenstadt werden daher folgende Handlungsfelder aufgestellt:

- **Einkaufsstandort Innenstadt**
- **Wohnstandort Innenstadt**
- **Wege in die Innenstadt**
- **Aufenthaltsqualität in der Innenstadt**

Für die jeweiligen Handlungsfelder werden Ziele aufgestellt und geeignete Maßnahmen formuliert, mit denen die Ziele erreicht werden können. Es wird erläutert, welcher Effekt und welche Wechselwirkungen durch die Umsetzung der Maßnahmen erwartet werden. Die Maßnahmen sind zusammenfassend in der Übersicht unter Punkt 4.5 aufgelistet.



Einkaufen in der Innenstadt: Marktstraße

4.2 Handlungsfelder: „Einkaufsstandort Innenstadt“

• Organisation des Einzelhandelsstandort

Um die genannten Entwicklungen in der Innenstadt strukturiert zu begleiten, soll als Maßnahme ein konzentriertes Citymanagement aufgebaut und durchgeführt werden.

Folgende konkrete Maßnahmen sollen Bestandteile des Citymanagements sein:

- **Aufbau eines Einzelhandelsflächenmanagement**

Hierzu gehört die Katalogisierung der Leerstände nach Verkaufsflächengröße und Ausstattung, etc., aber auch die gezielte Kontaktaufnahme mit potenziellen Mietern und die Organisation von Zwischen- oder Alternativnutzungen für leer stehende Ladenflächen. Erreicht werden soll eine Minimierung der leer stehenden Ladenlokale vor allem in der oberen Alten Münsterstraße, aber auch im übrigen Bereich der Innenstadt. Es sollen Eigentümer durch beispielgebende Projekte dazu angeregt werden, kreativ mit ihren Ladenlokalen umzugehen. Workshops zur Gestaltung der Innenstadt in leer stehenden Räumlichkeiten, z.B. mit Schülern, könnten zur Sensibilisierung für das Problem „Leerstand“, zur Belegung der Objekte und zur Identifikation der Teilnehmer mit dem Standort Innenstadt beitragen. Zur schnellen Umsetzung aktivierender Maßnahmen soll ein Verfügungsfonds eingerichtet werden. In erster Linie sollen kleinere und vor allem öffentlichkeitswirksame Maßnahmen hierdurch unterstützt werden.

- **Optimierung und Steuerung des Branchenmix**

Wie bereits erläutert kann vor allem die qualitative Verbesserung der Angebotsstruktur zur Attraktivierung des Einkaufsstandortes Innenstadt beitragen. Eine zentrale Stelle - hier das Citymanagement - soll im Rahmen der Neubauprojekte darauf achten, dass kein Überangebot an speziellen Sortimenten entsteht. Des Weiteren könnte das Angebot in einzelnen Innenstadtbereichen gezielt spezialisiert werden, um hier ein Alleinstellungsmerkmal zu erreichen. Die Alte Münsterstraße könnte sich z.B. auf die Kundengruppe im Umfeld (Senioreneinrichtung Gertrudenstift) konzentrieren und sich hierdurch ein Profil verschaffen. Ziel soll sein, ein ausgewogenes Verhältnis an Sortimenten und ein möglichst vollständiges Angebot in der Innenstadt zu erhalten.

- **Verbesserung Service und Image**

Die Zusammenarbeit mit Einzelhändlern und Gastronomen soll verstärkt werden, um mit gemeinsamen Aktionen die Innenstadt zum Einkaufen und Verweilen für die Kunden attraktiver zu machen. Themen wie einheitliche Öffnungszeiten,

Maßnahmen (siehe auch 4.5)

- Schaffung einer Organisationsstruktur

- Einrichtung eines hauptamtlichen Citymanagers als „Kümmerer“

- Einrichtung eines Einzelhandelsflächenmanagements mit Verfügungsfonds für aktivierende Maßnahmen

- Organisation von Zwischen- bzw. Alternativnutzungen

- Planungswerkstatt mit Schülern zur Thematik Innenstadt

- Nutzung von leer stehenden Lokalen als Ausstellungs- und Arbeitsfläche

- Gezielte Steuerung Branchenmix durch Kommunikation mit Investoren und Eigentümern

- Einrichtung eines Arbeitskreises Einzelhandel zu den Themen Öffnungszeiten, Service-Angebote, gemeinsame Aktionen

besondere Service-Aktionen oder gemeinsame Veranstaltungen sollen gemeinsam diskutiert und Anregungen, z.B. aus anderen Städten, geprüft werden. Die verstärkte Kommunikation untereinander soll auch dazu beitragen, das Engagement der Standortbetreiber für Maßnahmen im öffentlichen Raum zu wecken. Für die Umsetzung kleinerer Maßnahmen soll auch hier ein Verfügungsfonds eingerichtet werden. Die Mitglieder des Arbeitskreises können hierdurch eigenverantwortlich in Abstimmung mit dem Stadtmarketing zeitnah über die Realisierung von Maßnahmen entscheiden.

- Gründung einer ISG zur Stärkung der Zusammenarbeit der Eigentümer und Standortbetreiber zur Profilierung des Handelsstandortes
- Einrichtung eines Verfügungsfonds
- Ggf. Gründung weiterer ISGs bei Bedarf

- **Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) „Alte Münsterstraße“**

Für den besonderen Handlungsbedarf in der Alten Münsterstraße soll eine Immobilien- und Standortgemeinschaft gegründet werden. Durch den Zusammenschluss der Eigentümer und Standortbetreiber könnten die bereits angesprochenen Fragen einer Spezialisierung des Angebots, zur Öffnung der Fußgängerzone für Pkw und weitere Fragen zur Entwicklung des Standortes geklärt werden. Des Weiteren könnten durch den Zusammenschluss zu einer handlungsfähigen Gemeinschaft zeitnah Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung der Parksituation umgesetzt werden. Mittel hierfür sollen durch einen Verfügungsfonds bereitgestellt werden. Falls sich das Instrument einer ISG in Greven als erfolgreich erweist, kann überlegt werden, auch in anderen Quartieren solche Gemeinschaften zu gründen.

• **Entwicklung der Potenzialflächen für innenstadtdäquate Nutzungen**

Private Maßnahmen:

- Niederort 8
- Niederort 1 - 3
- Rathaus-Karrée
- Martini-Passage
- Greven Arkaden
- Rathausstraße 5-9

Grundlage für die Entwicklung von Einzelhandelsnutzungen sind die Aussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes. Im Rahmen der Entwicklungen muss vorrangig die qualitative Optimierung der Angebotsstruktur (siehe Citymanagement) berücksichtigt werden.

Standorte für die Stärkung eines attraktiven Einkaufsrundweges sind:

- „Martini-Passage“: Besetzung des strukturschwachen Bereiches obere Marktstraße, Schaffung einer neuen Verbindung obere Marktstraße / Niederort, Unterbringung eines Lebensmittelanbieters als Vollsortimenter
- Niederort 1-3: Schließung der Baulücke am Niederort, Belebung des Platzes durch ergänzende Einzelhandelsnutzungen, Reaktivierung des Fußweges „Kuh-trog“

- „Rathaus-Karrée“: Besetzung des strukturschwachen Bereichs untere Martinstraße, Reaktivierung von mindergenutzten und leer stehenden Gebäuden, Möglichkeit zur Gestaltung des Rathausumfeldes, Unterbringung eines Lebensmittelgeschäftes

- **Verbesserung der weichen Faktoren zur Stärkung der Funktionsfähigkeit des Einkaufsstandort Innenstadt“**

Ein schönes Stadtbild mit Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen ist für das Einkaufserlebnis ebenso wichtig wie ausreichende und einfach zu findende Parkplätze, eine gute ÖPNV-Anbindung sowie eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Erschließung. Insgesamt verfügt die Grevener Innenstadt über ein interessantes Stadtbild mit Wiedererkennungswert. In der Analyse wurde jedoch auch festgestellt, dass einige öffentliche Räume sowie die Beleuchtung und Möblierung deutlich „in die Jahre gekommen“ und verbesserungswürdig sind. Die Maßnahmen sind in den Handlungsfeldern „Wege in die Innenstadt“ und „Aufenthaltsqualität in der Innenstadt“ zusammengefasst.

Maßnahmen siehe Handlungsfelder „Wege“ und „Aufenthaltsqualität“



Greventypisch einkaufen

Handlungsfeld

„Wohnstandort Innenstadt“

• Schaffung eines differenzierten und vielfältigen Wohnangebots

- Aufbau eines Managements/ einer Immobilienbörse zur Optimierung und Vermarktung des Wohnangebots
- Gezielte Ansprache von Investoren und Eigentümern

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mit dem Ergebnis einer älter werdenden Bevölkerung ist in der Innenstadt auf ein ausreichendes und qualitätsvolles Angebot an Wohnungen verschiedener Art zu achten. Neben barrierefreiem Wohnen - nicht nur für ältere Menschen -, sind auch Wohnungen für junge Menschen, Familien, Singles, Paare etc. bereit zu halten, um ein ausgewogenes Verhältnis der Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt zu stärken.

Bei Neubauprojekten muss daher auf ein breit gefächertes Angebot geachtet werden und gleichzeitig der Wohnungsbestand geprüft und optimiert werden. Innovative Anreize und Vorgehensweisen müssen hierfür entwickelt werden. An neue Wohnprojekte werden folgende Anforderungen gestellt:

- Stadtbild-, Architektur- und Grundrissqualitäten
- Neue Wohnformen, kreatives Milieu, Nachbarschaften
- Generationsübergreifende Angebote
- Neue Attraktivität für Familien und Senioren
- CO₂-Minderung und Energieeffizienz
- Freiraum und städtebauliches Umfeld

Für die Umsetzung der Ziele soll als Maßnahme ein Management „Innenstadt-Wohnen“ eingerichtet werden. Es ist zu überlegen, ob der Aufbau eines solchen Managements auch im Citymanagements verankert werden kann. Wichtiger Bestandteil der Maßnahme ist die enge Zusammenarbeit mit den Wohnungsbaugesellschaften, Investoren, Immobilienmaklern und Eigentümern.

• Pflege und Modernisierung des Altbaubestand

- Beispielhafte Umnutzung bzw. Instandsetzung von erhaltenswerter Bausubstanz für Wohnnutzung
- Planungswerkstatt/ Wettbewerb für drei Objekte für unterschiedliche Zielgruppen

Der Altbaubestand - vor allem der denkmalgeschützte und erhaltenswerte Altbaubestand - ist für die Identität einer Stadt von besonderer Bedeutung. In der Grevenener Innenstadt gibt es noch zahlreiche Gebäude, die zwar nicht denkmalgeschützt sind, jedoch in hohem Maße zum typischen Stadtbild einer münsterländischen Stadt beitragen. Einige der Gebäude sind durch fehlende Pflege stark modernisierungsbedürftig, andere zeigen bisher nur leichte Spuren der Vernachlässigung. Insgesamt muss der Altbaubestand konkurrenzfähig gehalten werden. Zeitgemäße Wohnansprüche der potenziellen Bewohner sind dabei genauso zu berücksichtigen wie energetische Optimierungen, welche durch das Klimaschutzkonzept der Stadt vorgegeben werden. Dabei sind Fassadenmaßnahmen immer auf die Stadtbildverträglichkeit abzustimmen.

Da im Altbaubestand oftmals nicht barrierefrei gewohnt werden kann, ist zu überlegen, wie die große Anzahl an Wohnungen in solchen Objekten nachhaltig belegt werden kann. Interessante Wohnprojekte für junge Menschen und Familien könnten Möglichkeiten schaffen. Zur Umsetzung der Ziele wird ein Pilotprojekt „Wohnen im Altbau“ vorgesehen. Im Rahmen der Maßnahme sollen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um beispielhaft eine Umnutzung und Instandsetzung von erhaltenswerter Bausubstanz für Wohnnutzungen zu zeigen. Im Rahmen eines kleinen Wettbewerbs könnten z.B. drei interessante Objekte für unterschiedliche Zielgruppen realisiert werden.

- **Schaffung eines attraktives Wohnumfeld**

Ein qualitätsvolles Wohnumfeld mit gestalteten Plätzen, Straßen und Wegen sowie ausreichend Grün- und Spielräume bilden eine wesentliche Grundlage für die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt. Aufenthalts- und Erholungsorte, Spielmöglichkeiten für Kinder, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen sowie soziale und kulturelle Angebote müssen erhalten und gepflegt werden. Hierzu gehört z.B. die Aufwertung des Niederortes als Aufenthaltsraum und Spielplatz, die Schaffung von kleineren Grün- und Spielflächen in der Stadt, die barrierefreie Ergänzung des Fußwegenetzes, die Verbesserung der Anbindung der Innenstadt an die Ems und nicht zuletzt auch die Stärkung und Optimierung des wohnungsnahen Lebensmitteleinzelhandels. Ziele und Maßnahmen zu diesem Aspekt sind in den Handlungsfeldern „Wege“ und „Aufenthaltsqualität“ zusammengefasst.

Maßnahmen siehe Handlungsfelder „Wege“ und „Aufenthaltsqualität“



Besondere Wohnorte in der Innenstadt



Barrierefreie Wegeverbindungen

Handlungsfeld

„Wege in die Innenstadt“

Wie in der Bestandsanalyse erläutert, weist die Grevenener Innenstadt einige Defizite im Bereich Fußwegenetz, Barrieren und Parken auf. Im Folgenden werden umfassende Ziele und Maßnahmen formuliert, um ein möglichst vollständiges Bild des Handlungsbedarfs aufzuzeigen.

- **Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit**

Für das Fußwegenetz der Innenstadt sind folgende Maßnahmen von Bedeutung:

- **Ergänzung Rundweg Innenstadt**

Für den angestrebten Einkaufsrundweg durch die Innenstadt muss eine Fußwegeverbindung zwischen Marktstraße und Martinistraße/Niederort geschaffen werden und zumindest tlw. die historische Wegeverbindung „Kuhtrug“ (Wilhelmplatz-Bergstraße) reaktiviert werden. Mit dem Bauvorhaben „Rathaus-Karrée“ wird eine Gestaltung der Fußwege im Umfeld des Rathauses erforderlich. Des Weiteren wurde in der Bestandsanalyse festgestellt, dass auch die Fußwegverbindungen durch einige Gebäudepassagen aufwertungsbedürftig sind.

Maßnahmen Rundweg:

- Marktstraße-Martinistraße
- Kuhtrug
- Umfeld Rathaus
- Aufwertung der dunklen Gebäudepassage "Deutsche Bank"

- **Fußwege barrierefrei gestalten und Verweilmöglichkeiten bieten**

Im Rahmen der Ausstellung „Innenstadt mit Zukunft“ wurde das Thema Barrierefreiheit bereits angerissen. Da auch die Grevenener Bevölkerung künftig insgesamt älter werden wird, ist schon heute verstärkt darauf hinzuwirken, weitere Barrieren abzubauen. Konzeptionell sollen für Greven Grundregeln aufgestellt werden, die dann bei anfallenden Bauarbeiten im öffentlichen Raum beachtet werden. Beim Marktplatz, der mit Natursteinpflaster belegt ist, wird z.B. die Begehbarkeit bemängelt. Hier kann durch eine Fugenbearbeitung eine Fußgänger- und rollatorfreundlichere Oberfläche geschaffen werden.

- Schaffung einer barrierefreien Innenstadt mit taktilen Führungssystemen

- Marktplatz: Modernisierung, Überarbeitung der Fugen

- **Barriere „Rathausstraße“ durch Verkehrsberuhigung und Querungshilfen sicher überwinden**

Die Rathausstraße ist ihrer Funktion als Landesstraße entsprechend breit ausgebaut. Sie zerschneidet die Fußgängerzone in zwei Teile und wirkt angesichts der hohen Verkehrsbelastung als Barriere zwischen der nördlichen Innenstadt und der Fußgängerzone Alte Münsterstraße. Sie hat damit erhebliche Auswirkungen auf die Innenstadt und die angrenzenden Einzelhandelsstandorte. Querungsmöglichkeiten sind nur an der Marktstraße und am Busbahnhof vorhanden. Zwischen Martinistraße und Fredenstiege ist die Querung besonders für die älteren Bewohner des Gertrudenstifts ausgesprochen gefährlich. Nicht zuletzt bildet

- Überwindung Barriere Rathausstraße: Querungsmöglichkeiten und Verkehrsberuhigung

die Straße die Verbindung zu den Emsauen bzw. über die Emsbrücke zum Bahnhof. Eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität ist daher dringend erforderlich. Bereits im Rahmenplan von 1999 wurde dies als Ziel und Maßnahme formuliert. Daher wird auch hier eine Maßnahme für eine bedarfsgerechte Straßengestaltung zwischen Martinistraße und Marktstraße aufgestellt.

Maßnahmen:

- *Anbindung Ems durch Beschilderung und geeignete gestalterische Elemente*
- *Wettbewerb zur Gestaltung/Illuminierung der Fußgängerbrücke*
- *"Ems in der Stadt": Fliessrinnen oder -mulden in der Fußgängerzone. Berücksichtigung Thema Wasser bei der Niederort-Gestaltung*
- *Ergänzung des innerstädtischen Radwegenetzes*
- *Fahrradabstellmöglichkeiten an den Eingängen der Einkaufsstraßen*
- *Beschilderung touristischer Ziele*

- Ems und Innenstadt zueinander bringen

Die Ems ist für Greven ein Imageträger und ein bedeutender Erholungsraum in der Stadt. Seit langem besteht das Ziel, die Stadt stärker an die Ems zu binden und die Ems in die Stadt einzubeziehen. In den Beteiligungsrunden wurde diskutiert, wie man das Wahrzeichen Grevens auch in der Stadt sichtbar machen könnte. In diesem Zusammenhang wurde auch die Wechselwirkung „Radtouristen in die Stadt“ - „Innenstadtbesucher zur Ems hinführen“ vielfach thematisiert. Um die Ziele umzusetzen, wurden daher folgende Maßnahmen definiert:

Zum einen soll die Verbindung zur Ems verbessert werden. Hierfür soll die Rathausstraße durch gestalterische Elemente aufgewertet werden und es sollen Hinweisschilder aufgestellt werden. Zum anderen ist die Wegweisung von der Ems zur Stadt durch Vereinheitlichung des Schildersystems zu optimieren.

Als dritte Maßnahme soll langfristig geprüft werden, ob durch Regenwassernutzung und Rinnenführung (Freiburger Bächle) die Topographie in der Stadt genutzt werden kann, um das Thema Wasser im Stadtraum sichtbar zu machen. Dieser Aspekt könnte bei der Neugestaltung des Niederorts erstmals berücksichtigt werden. Für den besonders im Münsterland bedeutsamen Radverkehr ist es wichtig, das innerstädtische Radwegenetz an die Umgebung und das regionale Radwegenetz (auch durch Hinweise) anzubinden. Es empfiehlt sich, an den Eingängen zu den Einkaufsstraßen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder herzustellen, um ein geordnetes Abstellen der Fahrräder zu gewährleisten.

• Verbesserung der Erschließung durch den motorisierten Verkehr

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes ist eine kontinuierliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes anzustreben. Kürzere Taktzeiten oder ein „Bürgerbus“ könnten deutlich zur Verbesserung beitragen. Unter den Aspekten Warte- und Einstiegscomfort sollten in jedem Fall die Bushaltestellen in Greven angepasst werden. Durch die Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes sowie durch die Aufwertung des ÖPNV-Angebots wird das Ziel des Klima-

- *ÖPNV-Verbesserungen durch einen kundenfreundlichen Innenstadttringverkehr; Verbesserung der Haltestellen im Sinne des Wartekomforts*

schutzkonzeptes berücksichtigt, den motorisierten Verkehr zu verringern. Ein attraktiver Einkaufsrundweg durch die Innenstadt und die Verringerung der Barrierenwirkung der Rathausstraße dienen zudem der Stärkung des Einzelhandels.

- **Optimierung der Parksituation**

Im Rahmen der erläuterten Neubauprojekte werden zusätzliche Stellplätze geschaffen. In diesem Zusammenhang soll die Parkplatzsituation in der Innenstadt auf den Prüfstand gestellt und ein Konzept für die Verteilung von Kurzzeit- und Dauerparkern erstellt werden. Es gilt, für Kunden attraktive Stellplätze freizuhalten und trotzdem die Bedürfnisse der Innenstadtbewohner zu berücksichtigen. Als Maßnahme hierfür wird die Einrichtung eines Parkraummanagements und Parkleitsystem vorgeschlagen. In Zusammenarbeit mit den Eigentümern könnte auch die freie Nutzung von derzeit größeren privaten Parkplatzflächen angeregt werden.

- *Parkraummanagement und Parkleitsystem zur Organisation von Kurz- und Langzeitparkern*
- *Aktivierung und Optimierung der Stellplätze "Pfarrer-Mersmann-Stiege"*

- **Verkehrssystem orientierungsleicht und funktionsfähig erhalten**

Im Verkehrssystem der Innenstadt wurden bereits in der Vergangenheit funktionale Defizite (Kardinal-von-Galen-Straße) festgestellt, die im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes aufgenommen werden. Die Umsetzung der seit längerem formulierten Maßnahmen soll zu gegebener Zeit nochmals geprüft werden.

- *Optimierung Kardinal-von-Galen-Straße im Sinne der Verkehrsfunktionalität*



Barriere Rathausstraße



Villa Biederlack



Martinistraße



Niederort

Handlungsfeld

„Aufenthaltsqualität in der Innenstadt“

Nicht zuletzt spielt die Aufenthaltsqualität der Innenstadt eine große Rolle für Besucher und Kunden sowie insgesamt für das Image der Innenstadt. Ebenso ist für die Bewohner der Innenstadt ein attraktives Wohnumfeld von besonderer Bedeutung. Spielflächen und Erholungsräume bilden eine wesentliche Grundlage für einen qualitätsvollen Wohnstandort „Innenstadt“. Das Stadtbild Grevens ist teilweise „in die Jahre gekommen“. Einige Bereiche zeigen deutliche Defizite. Die Gestaltung der Rathausstraße, die Gestaltung des Stadtbildes durch Wasserelemente und die barrierefreie Gestaltung der Innenstadt wurden bereits im Handlungsfeld „Wege in die Innenstadt“ erläutert. Es wird deutlich, dass die Maßnahmen nicht eindeutig einem einzelnen Handlungsfeld zugeordnet werden können, sondern dass sie für mehrere Aspekte wirksam sind.

Für das Handlungsfeld „Aufenthaltsqualität“ werden folgende Ziele und Maßnahmen aufgestellt.

- **Pflege und Aufwertung des öffentlichen Raums**

- **Aufwertung von Stadtplätzen: Niederort und Fritz-Pölking-Platz**

Wie bereits erläutert, wurde vor allem für den Niederort ein erhöhter Handlungsbedarf festgestellt. Die Aktivitäten, die mit den Bauvorhaben in der Platzrandbebauung ausgelöst wurden, sollen als Impuls für die Neugestaltung des Platzes genutzt werden. Der Niederort soll sich wieder durch Aufenthaltsqualität auszeichnen und zum Spielen und Verweilen einladen. In den Bürger-Beteiligungsrunden wurden Ideen formuliert, wie die Ems - die für Greven ein Markenzeichen ist - auch in der Innenstadt thematisiert werden kann. Regenwassernutzung und Rinnenführung wurden diskutiert und sollen langfristig als Gestaltungselement für die Innenstadt geprüft werden.

- *Platzgestaltung Niederort*
- *Neuordnung und Strukturierung Fritz-Pölking-Platz*

- **Stadtmobiliar und Stadtbeleuchtung „auf Stand“ bringen**

Die Grevenener Innenstadt ist mit Leuchten ausgestattet, die den Zeitgeist der 1980er Jahre widerspiegeln. Es ist ein Konzept gefragt, welches Licht nicht nur in seiner Funktion als Beleuchtung begreift, sondern darüber hinaus gestalterisch den öffentlichen Raum aufwertet. Eine energetische Optimierung der Beleuchtung ist dabei selbstverständlich.

- *Erarbeitung eines Leitfadens für Gestaltungselemente im öffentlichen Raum*
- *Umsetzung in mehreren Schritten*

Das Stadtmobiliar wurde vermutlich zur gleichen Zeit wie die Leuchten in der Innenstadt platziert. Auch hier gilt es, gestalterisch und funktionales Mobiliar für Greven zu finden, welches den Ansprüchen älterer und jüngerer Bewohner und Besucher entspricht. Als Maßnahme wird vorgeschlagen, ein ganzheitliches Kon-

zept von Beleuchtung über Möblierung bis Fahrradständer und Spielgeräte aufzustellen. Hiernach können dann je nach Gelegenheit einzelne Stadträume angepasst werden.

- **Gestalterisches und ökologisches Potenzial von Grünelementen nutzen**

Im Rahmen der Ausstellung „Innenstadt mit Zukunft“ wurde auf das Problem der unstrukturierten Beete, der Bäume und der weiteren Grüngestaltungselemente hingewiesen. Wie im Fall der Stadtmöblierung wird hier ein ganzheitlicher Ansatz als Maßnahme vorgeschlagen. Zusammen mit einem Konzept für die Stadtmöblierung sollte die Nutzung von Grünelementen aus gestalterischer und ökologischer Sicht untersucht und Gestaltungsleitlinien erarbeitet werden. Die Umsetzung soll in mehreren Schritten erfolgen. Für die Finanzierung erster Impulsmaßnahmen, aber auch für die unbürokratische Umsetzung weiterer Maßnahmen soll ein Verfügungsfonds eingerichtet werden.

- **Blick in Hinterhofflächen städtebaulich-gestalterisch korrigieren**

In der Grevenener Innenstadt wurden durch die Straßenbaumaßnahmen „An der Martinischule“ und Münsterstraße in den 1960er und 70er Jahre vorhandene Quartiere durchstoßen, so dass sich heute die ehemals rückwärtigen Grundstücksteile der Marktstraße und der Alten Münsterstraße zum öffentlichen Raum präsentieren. Fehlende Raumkanten, Hinterhofeinfahrten, Hecken, Mauern, Zäune etc. prägen das Bild. Um hier auch ohne größere Baumaßnahmen eine ansprechende Raumkante zu erhalten, wird als Maßnahme das Pilotprojekt „Hinterhof zum Straßenraum“ vorgesehen. Konzeptionelle Vorschläge sollen in einer Planungswerkstatt mit betroffenen Eigentümern diskutiert und vertieft werden. Ziel ist es auch, Umsetzungsvorschläge zu erhalten. Durch die aktive Mitwirkung sollen die Eigentümer für die Problematik sensibilisiert und motiviert werden, die Vorschläge zeitnah umzusetzen und sich für die Stärkung und Gestaltung der Innenstadt aktiv einzubringen.

- *Gestaltung durch Grünstrukturen: Konzeptaufstellung und Umsetzung in mehreren Schritten*
- *Einrichtung eines Verfügungsfonds für aktivierende Maßnahmen*

- *Pilotprojekt "Hinterhof im Straßenraum": Planungswerkstatt mit Eigentümern zur Gestaltung ihrer „Rückansichten“ im Straßenraum*

- **Erhaltenswerten Baubestand pflegen und modernisieren**
Neubauten maßstabsgerecht und behutsam einfügen

Im Handlungsfeld „Wohnen in der Innenstadt“ wurden bereits Maßnahmen zur Modernisierung und Instandsetzung von Altbausubstanz formuliert. Im Rahmen der Maßnahme „Wohnen im Altbau“ ist natürlich auch auf die stadtbildverträgliche und ortstypische Gestaltung der Gebäudefassaden zu achten. Energetische Maßnahmen, wie z.B. Fassadendämmungen, sind mit den Zielen der Baukultur abzuwägen.

- Einrichtung eines Gestaltungsbeirats

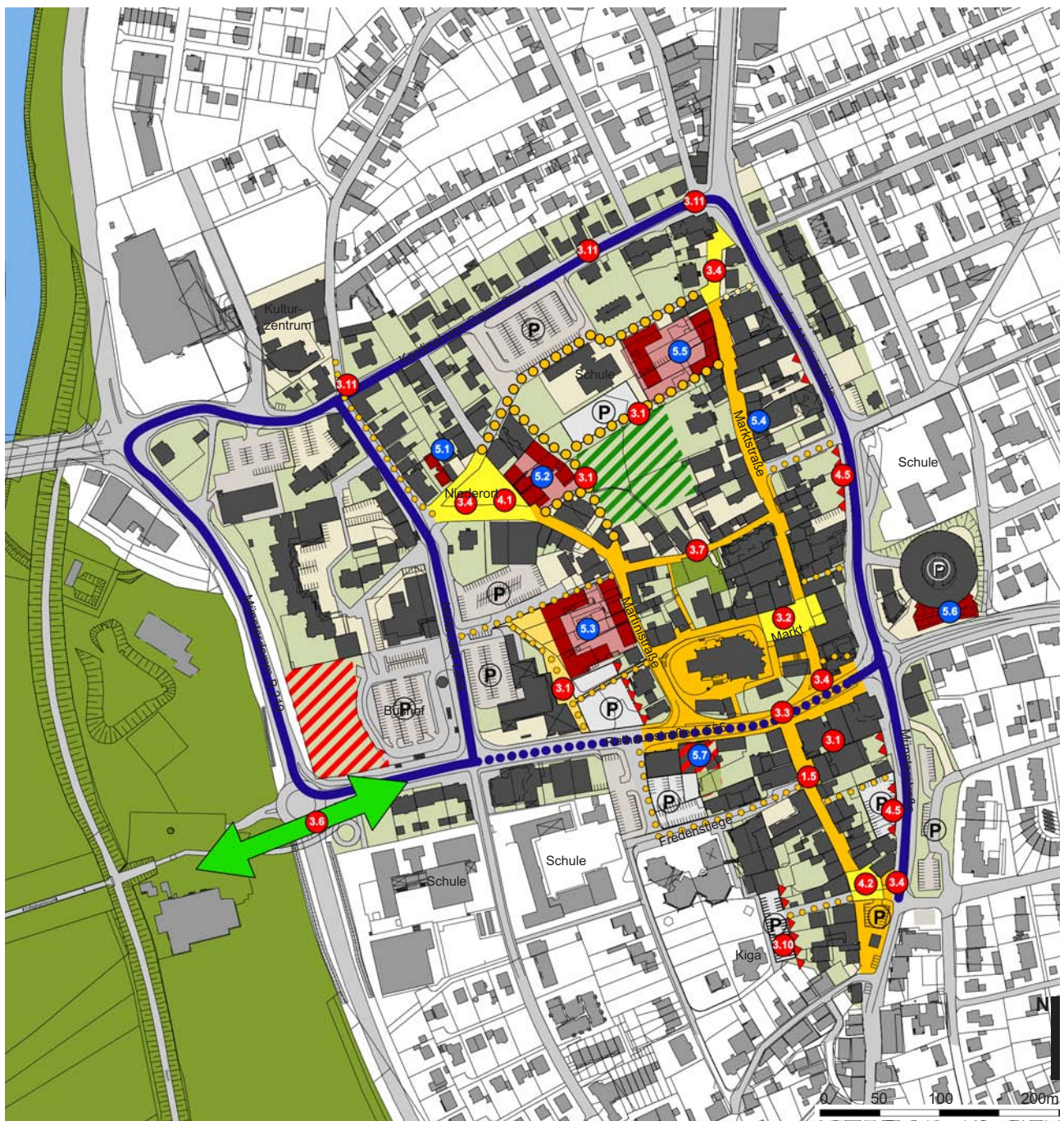
Für die geplanten Bauvorhaben in der Grevenener Innenstadt ist ein behutsames Einfügen in die bestehenden Strukturen genauso zu fordern, wie eine hohe Architekturqualität. Die Identität der münsterländischen Stadt Greven ist zu wahren und durch die Neubauten zu unterstreichen.

Um diese Ziele zu erreichen, soll ein Empfehlungsgremium (Gestaltungsbeirat) zur Unterstützung von Verwaltung und Politik im Umgang mit Architekten und Investoren eingerichtet werden. Hier können Entwürfe durch Fachleute kritisch geprüft und ggf. Überarbeitungsvorschläge gefasst werden.



Erhaltenswerten Bestand pflegen

Maßnahmenplan

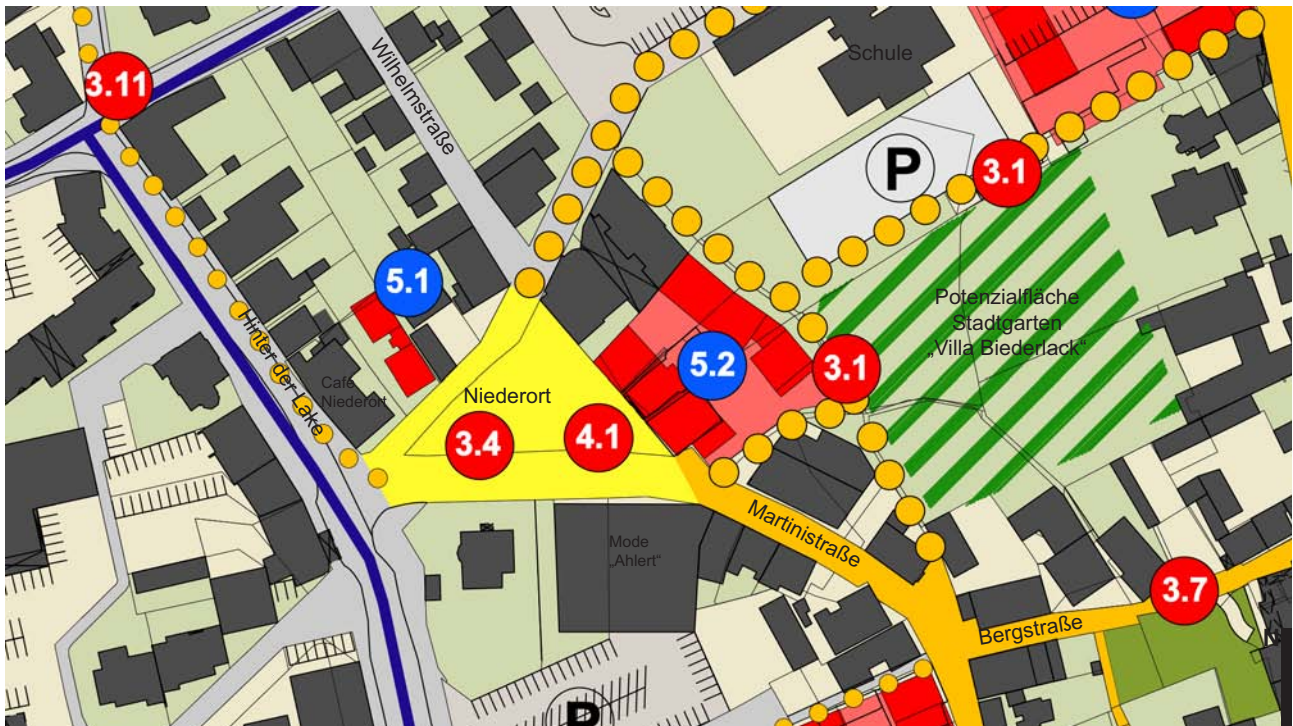


- | | | | |
|---|--|--|--|
| Kernbereich | Innenstadtring | Potenzialfläche | 1.3 Maßnahme |
| Platz | Verkehrsberuhigter Bereich | Stadtgarten Villa Biederlack | 1.3 Private Maßnahme |
| Fußwegeverbindung | P Parkplatz | Raumkante schaffen | |

4.3 Maßnahmenplan

Die unter Punkt 4.2 Handlungsfelder aufgestellten Ziele und Maßnahmen werden im Maßnahmenplan zusammenhängend und räumlich verankert dargestellt. Diese sind als rote Punkte im Plan verortet. Maßnahmen, die die gesamte Innenstadt betreffen, werden nicht als Maßnahmen-„Punkt“ dargestellt. Die Nummern weisen auf die Maßnahmen im folgenden Maßnahmenkatalog (Kap. 4.5) hin.

Um die Wirkung der Maßnahmenbündel zu erläutern, werden im Folgenden die beiden räumlichen Detailbereiche mit dem größten Handlungsbedarf „Niederort“ und „Alte Münsterstraße“ näher betrachtet. Hier wird deutlich, dass einzelne Maßnahmen nicht isoliert, sondern immer integrativ betrachtet werden müssen, um Synergieeffekte optimal nutzen zu können.



Handlungskonzept Niederort, M 1:2.000



Heutige Situation Niederort



4.4 Maßnahmenbündel für Detailbereiche

• **Niederort**

- Erhöhter Handlungsbedarf -

Der dreiecksförmige Niederort nimmt als Platz eine Schlüsselposition in der Innenstadt wahr. Er ist neben dem Marktplatz der größte Platz im historischen Gefüge der Innenstadt, bildet den Einstiegsort in die verkehrsberuhigte Einkaufszone der Martinistraße und stellt die Verbindung zu dem großen Parkplatz auf dem Wilhelmplatz her. Er wird als Aufenthalts- und Veranstaltungsplatz genutzt.

Vorhanden sind erneuerungsbedürftig Spielgeräte und Sitzbänke, sowie ein Bestand alter Kastanien, der in seiner Vitalität teilweise stark eingeschränkt ist. Die Bäume haben zudem ein so dichtes Blätterdach, dass kaum Licht auf den Platz fällt. Eine Reihe unterschiedlicher Vogelarten - insbesondere Tauben - bevölkern die Kronen und verschmutzen den Raum. Die den Platz begrenzenden Gebäude sind tlw. in schlechtem Zustand.

- Private Investitionen gesichert -

Eine deutlich Aufwertung erfuhr die Platzrandbebauung durch die Sanierung der Fassade und Erweiterung des großen Modehaus „Ahlert“ in den Jahren 2008/2009. Das Wohn- und Geschäftsgebäude Niederort 8 (Maßnahme 5.1) wird in diesem Jahr fertig gestellt. Für 2011 ist geplant, die Baulücke an der östlichen Raumkante mit einem weiteren Wohn- und Geschäftshaus (Maßnahme 5.2) zu schließen. Im Rahmen dieser Maßnahme kann auch ein Teil der historischen Wegeverbindung „Kuhtrug“ (Maßnahme 3.1) reaktiviert werden. Eine weitere Wegeverbindung (3.1) soll den Niederort künftig besser mit dem oberen Teil der Marktstraße vernetzen.

- Qualitätsvollen Platz vor dem Hintergrund der Gesamtstadt gestalten -

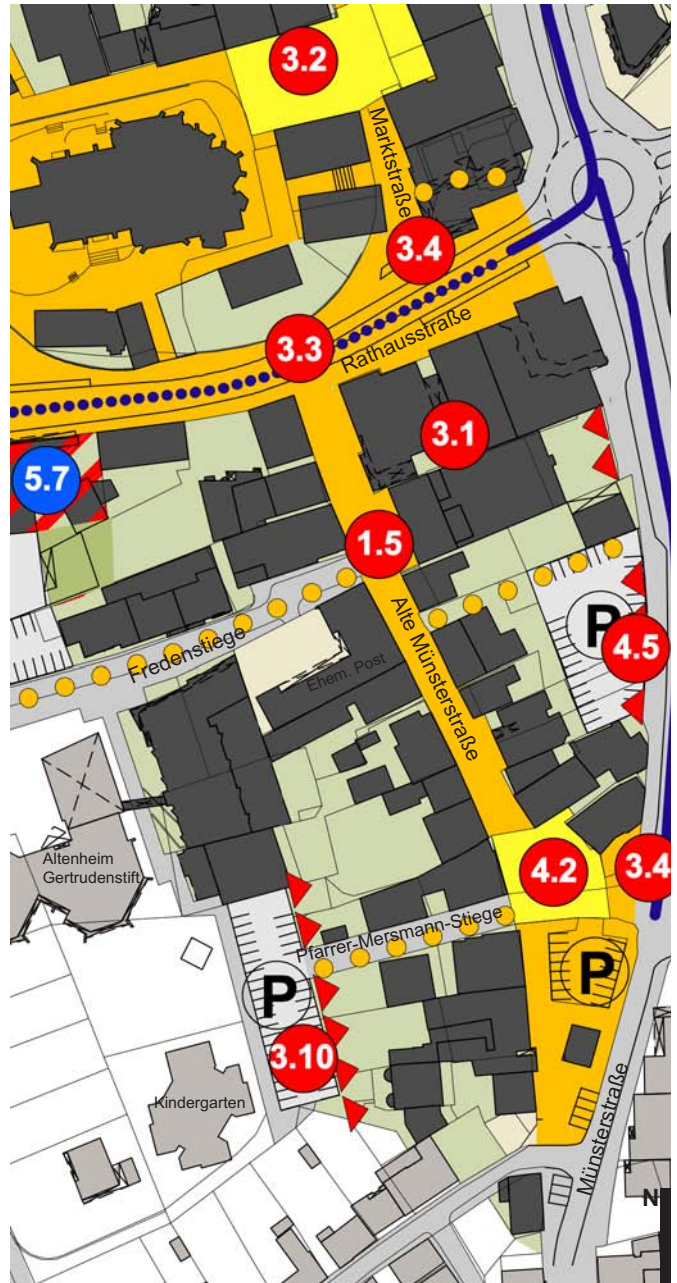
Zur Verbesserung des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität, Erhöhung der Wohn- und Erholungsfunktion in der Innenstadt soll der Platz stadtgestalterisch aufgewertet werden. Einheitliche Vorgaben für zukünftige gestalterische Elemente in der gesamten Innenstadt sollen mit den Maßnahmen „Stadtbeleuchtungs- und Möblierungskonzept“ und „Grünkonzept“ gemacht werden. Diese Vorgaben können dann im Rahmen der Platzgestaltung Niederort erstmals zum Einsatz kommen. Letztlich soll der Gedanke „Ems in der Stadt“ bei der Platzgestaltung Berücksichtigt werden. Hierfür muss geprüft werden, inwiefern z. B. eine Regenwassernutzung möglich ist.



Heutige Situation Alte Münsterstraße



Heutige Situation „Posthörnchen“



Handlungskonzept Alte Münsterstraße

- **Alte Münsterstraße**

- **Strukturwandel Alte Münsterstraße** -

Die Fußgängerzone „Alte Münsterstraße“ stellt eine besondere Situation im Gefüge der Innenstadt dar. Bis Ende der 1990er Jahre lag die Hauptpost im mittleren Teil der Straße. Mit der Verlagerung der Poststelle in den unteren Teil reduzierte sich die wichtige Laufkundschaft im oberen Abschnitt erheblich. Seitdem kämpft die obere Alte Münsterstraße mit Nutzungsproblemen. Leer stehenden Ladenlokale, ein schwer zu nutzendes Postgebäude und vernachlässigte Bau-substanz beeinträchtigen das Bild. Die viel befahrene Rathausstraße (L555) trennt diesen Teil der Fußgängerzone von der restlichen Innenstadt und erschwert eine Vernetzung mit dem Einzelhandelsschwerpunkt. Nur im südlichen Teil rund um den Fritz-Pölking-Platz erzeugen einige qualitätsvolle Läden einen lebendigen Eindruck. Ein Standortvorteil gegenüber dem oberen Teil der Alten Münsterstraße sind hier die Parkplätze in direkter Nähe.

- **Hoffnungsvolle Ansätze** -

Neben den Problemen gibt es aber auch einige hoffnungsvolle Ansätze. Einzelne Läden machen einen guten Eindruck und manche Inhaber bemühen sich um die Belebung der Fußgängerzone. Potenzial bietet auch das nah gelegene Altenheim „Gertrudenstift“, welches durch das Angebot an betreuten Wohnungen ergänzt wurde. Hinsichtlich einer älter werdenden Gesellschaft und einer zu erwartenden aktiveren Senioren-generation könnten neue Sortimente und Dienstleistungen für diese Zielgruppe neue Möglichkeiten für die Alte Münsterstraße bieten. Die Bedeutung der Fußgängerzone als sicherer Raum bekäme hierdurch eine neue Qualität.

- **Maßnahmenbündel** -

Um auf den Potenzialen aufzubauen und somit die Probleme zu bewältigen, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Neben einem generellen Aufbau eines Citymanagements sowie Einzelhandelsflächenmanagements für die gesamte Innenstadt wird für die Alte Münsterstraße die Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft vorgeschlagen. Diese soll Eigentümer und Standortbetreiber in die Lage versetzen, Maßnahmen - auch im städtebaulichen Bereich - umzusetzen und organisiert zu handeln. Der Verbesserung der Rathausstraßenquerung durch verkehrsberuhigende Maßnahmen kommt eine wichtige Rolle zu. Des Weiteren soll der Fritz-Pölking-Platz strukturiert, Parkplätze optimiert und Hinterhofsituationen aufgewertet werden. Aber auch die für die gesamte Innenstadt vorgeschlagenen Maßnahmen, wie die Aufwertung von Licht, Mobiliar und Grün können in der Alten Münsterstraße positive Impulse fördern. Insgesamt sollen private Investitionen ausgelöst und die Wiederbelegung der Ladenlokale gefördert werden.

4.5 Maßnahmenübersicht

(Räumliche Verortung siehe Seite 68)

Die Maßnahmen sind den einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet. Die derzeit absehbaren privaten Maßnahmen sind am Ende aufgeführt. Kosten- und Finanzierung der einzelnen Maßnahmen sind im Kosten- und Finanzierungsplan aufgestellt. Informationen siehe unter Punkt 5. Umsetzungsstrategien.

1. Handlungsfeld „Einkaufen in der Innenstadt“

1.1 Citymanagement: Schaffung von Organisationsstrukturen; Einrichtung eines hauptamtlichen Citymanagers (Startphase 1 Jahr) mit Büro im Rathaus bzw. bei Greven-Marketing

Akteure: Verwaltung, Greven-Marketing

Priorität: kurzfristig

1.2 Einzelhandelsflächenmanagement: Einrichtung eines Einzelhandelsflächenmanagements; Organisation von Zwischen- bzw. Alternativnutzungen; Gezielte Steuerung Branchenmix; Einrichtung eines Verfügungsfonds für aktivierende Maßnahmen

Akteure: Verwaltung, Citymanagement, Eigentümer, Fachplaner

Priorität: kurzfristig

1.3 Schüler beleben die Stadt: Planungswerkstatt mit Schülern unterschiedlicher Altersklassen zur Thematik Kinder und Jugendliche in der Innenstadt; Nutzung von leer stehenden Lokalen als Ausstellungs- und Arbeitsfläche

Akteure: Verwaltung, Schulen, Eigentümer, ggf. Fachplaner zur Unterstützung

Priorität: kurz-bis mittelfristig

1.4 Service-Offensive Innenstadt: Einrichtung eines Arbeitskreises Einzelhandel zu den Themen Öffnungszeiten, Service-Angebote, gemeinsame Aktionen; Verfügungsfonds für aktivierende Maßnahmen

Akteure: Citymanagement, Händlerschaft, ggf. externe Beratung, GWG

Priorität: mittelfristig

1.5 Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) "Alte Münsterstraße": Gründung einer ISG zur Stärkung und Profilierung des Handelsstandortes

Akteure: Verwaltung, Citymanagement, Eigentümer und Standortbetreiber Alte Münsterstraße, ggf. Fachplaner

Priorität: kurzfristig

1.6 Ggf. weitere ISGs wie "Marktstraße", "Martinistraße": Gründung weiterer ISGs zur Stärkung und Profilierung der Standorte bei Bedarf

Akteure: Verwaltung, Citymanagement, Eigentümer, Standortbetreiber

Priorität: langfristig

Die Maßnahmen zur Attraktivierung der Fußgängerzonen, Erstellung eines Rundweges, Optimierung der Parkplätze etc. finden sich unter Handlungsfeld „Leben und Verweilen in der Innenstadt“.

2. Handlungsfeld „Wohnen in der Innenstadt“

2.1 Management "Innenstadt-Wohnen": Aufbau eines Managements zur Optimierung und Vermarktung des Wohnangebots in der Innenstadt in Zusammenarbeit mit Eigentümern und Wohnungsbaugesellschaften

Akteure: Verwaltung, Citymanagement, Eigentümer, Wohnungsbau- und Immobiliengesellschaften

Priorität: mittelfristig

2.2 Pilotprojekt "Wohnen im Altbau": Beispielhafte Umnutzung bzw. Instandsetzung von erhaltenswerter Bausubstanz in der Innenstadt für Wohnnutzung; Planungswerkstatt/ Wettbewerb für drei Objekte für unterschiedliche Zielgruppen

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Eigentümer, Wohnungsbau- und Immobiliengesellschaften

Priorität: mittelfristig

Die Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung finden sich unter Handlungsfeld „Leben und Verweilen in der Innenstadt“.

3. Handlungsfeld „Wege in die Innenstadt“

• Fußwege und Barrierefreiheit:

3.1 Fußwege Innenstadt

3.1.1 Marktstraße-Martinistraße: Sicherung Einkaufsrundweg in Verbindung mit dem Bauvorhaben Martinipassage

3.1.2 Kuhtrög: Aktivierung der historischen Wegeverbindung zwischen Wilhelmplatz, Markt- und Martinistraße mit dem Ziel der Vernetzung der vorhandenen Einzelhandelskonzentrationen, "Einkaufsrundweg Innenstadt" im Zusammenhang mit dem Neubauvorhaben

3.1.3 Umfeld Rathaus: Gestaltung der Fußwege und Platzflächen im Umfeld des Rathauses in Verbindung mit dem Bauvorhaben "Rathaus-Karree"

Priorität: kurz- bis mittelfristig

3.1.4 Gebäudepassage "Deutsche Bank": Aufwertung der Gebäudepassage durch Gestaltungs- und Lichtmaßnahmen; Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes für leer stehende Ladenlokale

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Eigentümer, Standortbetreiber

Priorität: mittelfristig

3.2 Barrierefreie Innenstadt: Verbesserung der barrierefreien Innenstadt mit taktilen Führungssystemen für Menschen mit Behinderungen

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Interessensvertreter, Bürgerschaft

Priorität: mittelfristig

3.2.1 Marktplatz: Modernisierung, Anpassung an aktuelle Bedürfnisse, (u. a. Überarbeitung der Fugen)

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Citymanagement, Eigentümer, Standortbetreiber

Priorität: mittelfristig

3.3 Überwindung Barriere Rathausstraße: Gestaltung der Rathausstraße im Abschnitt zwischen der Einmündung der Naendorfstraße und dem Zentralkreisel mit den Zielen Gestaltung, Verkehrssicherheit, Führung für Sehbehinderte, generelle Behindertenfreundlichkeit etc., Fläche 4.150 m²

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Straßen NRW, Citymanagement, Eigentümer, Standortbetreiber, Bürgerschaft

Priorität: mittelfristig

3.4 Fahrradwege: Herstellung eines innerstädtischen Radwegenetzes mit Anschluss an das bestehende System; Herstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an den Eingängen der Einkaufsstraßen

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Citymanagement, Standortbetreiber, Bürgerschaft

Priorität: mittel- bis langfristig

3.5 Beschilderung touristische Ziele: Aufstellung von gestalterisch qualitätsvollen Schildern an geeigneten Standorten zu wichtigen Zielen in der Innenstadt, ca. 100 Schilder

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Citymanagement, Standortbetreiber, Bürgerschaft, Greven Marketing

Priorität: mittelfristig

3.6 Anbindung Ems: Einrichtung von geeigneten gestalterischen Elementen (z.B. Grüngestaltung Rathausstraße) und Wegweisern zur Ems in der Innenstadt; Wettbewerb zur Gestaltung/Illuminierung der Fußgängerbrücke über die B219

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Citymanagement, touristische Institutionen, Bürgerschaft

Priorität: mittelfristig

3.7 "Ems in der Stadt": Fließrinnen oder -mulden in der Fußgängerzone (Freiburger Bächle); Quellbereich an der oberen Marktstraße, Fließstrecken bis in Höhe Restaurant Mandala bzw. über die Bergstraße bis zum Niederort; Bei Richtungswechseln Gestaltung in der Oberfläche, im Niederort am Ende der Flussbahn => Wasserkunst. Möglichkeiten der Regenwasserführung prüfen
Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Citymanagement, Eigentümer, Standortbetreiber, Bürgerschaft
Priorität: langfristig

• **Verbesserung der Erschließung durch den motorisierten Verkehr:**

3.8 Stadtbuss Greven: ÖPNV-Verbesserungen durch einen kundenfreundlichen Innenstadtringverkehr
Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Stadtwerke
Priorität: mittelfristig

3.9 Parkraummanagement und Parkleitsystem: Prüfung/ Untersuchung des Bedarfs an Kurz- und Langzeitparkplätzen und des Gesamtbedarfes; Konzept und Umsetzung zur Neuordnung und Differenzierung der Parkplätze; Konzept für ein Parkleitsystem
Akteure: Verwaltung, Verkehrsplaner, Standortbetreiber, Anwohner
Priorität: kurzfristig

3.10 Parkplatz "Pfarrer-Mersmann-Stiege": Aktivierung und Optimierung der Stellplätze zur Sicherung des Angebots für die "Alte Münsterstraße"
Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Parkplatzbetreiber, Standortbetreiber, Anwohner
Priorität: kurz- bis mittelfristig

3.11 Optimierung Kardinal-von-Galen-Straße

3.11.1 Einmündung Saerbecker Straße:
3.11.2 Kardinal-von-Galen-Straße zwischen 12 und 7
3.11.3 Kreuzung Martinistraße / Friedrich-Ebert-Straße
Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Anwohner
Priorität: langfristig

4. Handlungsfeld „Aufenthaltsqualität in der Innenstadt“

- **Pflege und Aufwertung von Stadträumen / Wohnumfeld:**

4.1 Niederort: Platzgestaltung des Platzes nach der Herstellung der Raumkanten durch die umgebende Geschäftsbebauung

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Citymanagement, Eigentümer, Standortbetreiber, Investoren, Bürgerschaft

Priorität: kurzfristig

4.2 Fritz-Pölking-Platz: Neuordnung und Strukturierung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Citymanagement, Eigentümer, Standortbetreiber, Bürgerschaft

Priorität: mittelfristig

4.3 Stadtbeleuchtung und -möblierung: Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für Gestaltungselemente: Möblierung für Aufenthalt und Spielen, öffentliche Toiletten, etc., Lichtkonzept Straßen, Wege, Plätze und besondere Gebäude, Beschilderungskonzept für Hinweise auf touristische Ziele

Akteure: Verwaltung, Fachplaner, Standortbetreiber, interessierte Bürger

Priorität: kurz-bis mittelfristig

4.4 Gestaltung durch Grünstrukturen: Aufstellung und Umsetzung eines Grünkonzeptes zur Schaffung ökologisch sowie gestalterisch wertvoller Strukturen (Bäume etc.) in der Innenstadt

Akteure: Fachplaner, Citymanagement, Standortbetreiber, Bürgerschaft

Priorität: kurz-bis mittelfristig

4.5 Pilotprojekt "Hinterhof im Straßenraum": Konzept und Planungsworkstatt zur Gestaltung von rückwärtigen Grundstückszonen zum öffentlichen Raum durch gestalterische Elemente wie z.B. Mauern und Hecken

Akteure: Verwaltung, ggf. Fachplaner, Eigentümer

Priorität: mittelfristig

- **Fragen zur Gebäudegestaltung:**

4.6 Gestaltungsbeirat: Einrichtung eines Beirats zur Sicherstellung der Gestaltqualität von Neubauvorhaben in der Innenstadt

Akteure: Verwaltung, ggf. externe Beratung, Architekten, Stadtplaner, Denkmalpfleger, Sachverständige

Priorität: kurz- bis mittelfristig

5. Private Maßnahmen

5.1 Bauvorhaben "Niederort 8": Bebauung mit einem Wohn- und Geschäftshaus; Ersatz minderwertiger Bausubstanz; Attraktivierung der Raumkante durch Giebelständigkeit zum Niederort; Herstellung von Stellplätzen im Untergeschoss

Akteure: Investor, Eigentümer, Fachplaner, Verwaltung

Priorität: kurzfristig

5.2 Bauvorhaben "Niederort 1 - 3": Bebauung der östlichen Platzkante durch Geschäfts- und Wohngebäude (heute: Brachfläche und Leerstand), Herstellung von Verkaufsflächen für den Einzelhandel, attraktive Nutzung mit Magnetwirkung erforderlich, Stellplätze im Untergeschoss

5.3 Bauvorhaben "Rathaus-Karrée": Bebauung des Bereichs Martinistraße 21-29 durch Geschäfts- und Wohngebäude zur Unterbringung eines größeren Lebensmittelmarktes sowie weiterer kleinerer Fachgeschäfte; Berücksichtigung der Fußwege Martinistraße-Rathaus; Schaffung von Stellplätzen zur Rathausstraße; Abriss der vorhandenen Gebäude, insbesondere der nicht erhaltenswerten Gebäudesubstanz; Erhalt der Giebelfassade Martinistraße

5.4 Neugestaltung Volksbank-Fassade: Schließen des wenig attraktiven Durchgangs an der Volksbank in der Marktstraße und Sanierung und Umgestaltung der Fassade des Gebäudes

5.5 Bauvorhaben "Martini-Passage": Bebauung des Bereichs Marktstraße 31-37 durch Geschäfts- und Wohngebäude zur Unterbringung eines größeren Lebensmittelmarktes (Vollsortimenter) und weiterer kleinerer Fachgeschäfte; Herstellung einer Wegeverbindung als Einkaufsrundweg zum Niederort; Berücksichtigung von Stellplätzen zwischen Martini-Passage und Niederort; Abriss der bestehenden Gebäudestrukturen u.a. minderwertige Gebäudesubstanz mit Leerstand

5.6 Bauvorhaben "Greven Arkaden": Bebauung im Anschluss an das Parkhaus "Königstraße" (südlicher Bereich) durch ein Geschäfts- und Bürohaus (vgl. Gebäude Münsterstraße 2-4); Bildung einer Raumkante am Eingang zur Innenstadt

5.7 Bereich Rathausstraße 5-9: Neuordnung / Umbau der Bebauung Rathausstraße 5-9 (heute teilw. Leerstand) für eine Geschäfts- und Wohnnutzung; Berücksichtigung von Stellplatzflächen in einer Tiefgarage, im Zusammenhang mit den Stellplätzen "Fredenstiege" oder Ablösung => Parkhaus

5. Umsetzungsstrategien

• Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan

Zusätzlich zum Maßnahmenkatalog wurde ein Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan aufgestellt, der je nach Bearbeitungsstand jährlich aktualisiert und kritisch geprüft werden muss. Die jeweils aktualisierte Aufstellung wird dieser Dokumentation als Anlage beigelegt. Der Kosten- und Finanzierungsplan kann zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes nur grobe Einschätzungen der zu erwartenden Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten geben. Vor der Umsetzung der jeweiligen Maßnahme ist es erforderlich - unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel - ins Detail gehende Planungen und dementsprechende Kostenschätzungen aufzustellen.

Des Weiteren muss die zeitliche Abfolge der Maßnahmenbausteine jedes Jahr geprüft und angepasst werden. Bei einigen Maßnahmen sind Umsetzungszeiträume schwer einzuschätzen, wie z.B. bei Maßnahmen, die von Eigentumsverhältnissen oder anderen Institutionen/Behörden abhängig sind.

Letztendlich ist es die Aufgabe des Rates der Stadt Greven jährlich über die geplante Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung des städtischen Haushaltes zu beraten und zu beschließen.

• Kommunikation und Organisation

Um die zahlreichen Aufgaben des Maßnahmenkatalogs zu bewältigen, muss die Zusammenarbeit und vor allem die Kommunikation und Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, Institutionen, Bürgern und letztlich auch Investoren verstärkt, organisiert und koordiniert werden. Hierfür ist es empfehlenswert, eine zentrale Koordinationsstelle im Rahmen des Citymanagements einzurichten. Erste wichtige Bausteine, wie die Aufstellung von organisatorischen und kommunikativen Strukturen (z.B. die Einleitung der Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft) müssen konzentriert und unterstützt durch die Stadt und ggf. externe Berater gesteuert werden.

Die Verstetigung des mit dem Integrierten Handlungskonzept begonnenen Kommunikationsprozesses bildet eine wichtige Grundlage für die Aktivierung von privatem und öffentlichem Engagement und fördert die Identifikation mit den Maßnahmen und Planungszielen. Vor dem Hintergrund angespannter öffentlicher Haushalte und Senkungen öffentlicher Fördermittel bekommt die private Mitfinanzierung von Maßnahmen im öffentlichen Raum eine neue Bedeutung. Einige

Maßnahmen wie Planungswerkstätten, Wettbewerbe und Programme zur Modernisierung von Gebäudesubstanz werden im Konzept aufgeführt und sollen dazu genutzt werden Impulse auszulösen und Zeichen zu setzen.

- **Bauleitplanung**

Zur Umsetzung bzw. planungsrechtlichen Sicherung ist es für einen Teil der Maßnahmen notwendig, diese mit kommunaler Planung zu begleiten. Sofern erforderlich muss das vorhandene Planungsrecht angepasst werden. Das planungsrechtliche Instrument des Bebauungsplanes als Angebotsplanung ist Voraussetzung für die Realisierung und i. A. kein Durchführungsinstrument. Diese Aufgabe kommt eher den planungsrechtlichen Instrumenten des städtebaulichen Vertrages nach § 11 BauGB und der vorhabenbezogenen Planung mit ihrem Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB zu.

- **Förderung**

Städtebauförderung

Das Land Nordrhein-Westfalen stellt für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung in Städten und Gemeinden Städtebauförderungsmittel auf Grundlage der Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 zur Verfügung.

Für die geplante Entwicklung der Grevenener Innenstadt trifft im Wesentlichen der Handlungs- und Förderschwerpunkt „Aktive Stadt- und Ortszentren“ (FöRL 2008, Teil III) zu.

Ziele des Programms sind:

- Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit (Arbeiten, Wohnen, Wirtschaft, Handel, Kultur und Bildung, Versorgung und Freizeit)
- Soziale Kohäsion (verschiedene Wohnformen für alle gesellschaftlichen Gruppen, Gemeinbedarfseinrichtungen für den sozialen Zusammenhalt)
- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, Raum für Aktivität und Orte zum Verweilen)
- Stadtbaukultur (Räumliche Vielfalt und Pflege des Stadtbildes)
- Stadtverträgliche Mobilität (Optimierung von Bahn-, Bus-, Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr, Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsräume)
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit (Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, Aktivierung aller Akteursgruppen und Verstetigung kooperativer Prozesse)

Die integrierte Entwicklung der Innenstädte ist dabei in eine übergreifende, ganz-

heitliche Entwicklungsstrategie einzubetten. Auf Grundlage des Konzeptes ist das Fördergebiet räumlich abzugrenzen. Förderungsgegenstand ist die Gesamtmaßnahme, aus denen in den Folgejahren einzelne Bausteine gefördert werden.

Weitere Fördermöglichkeiten

Städtebaufördermittel können jedoch nicht für alle im Maßnahmenkatalog aufgeführten Maßnahmen in Anspruch genommen werden. Für verkehrliche Maßnahmen ist beispielsweise zu prüfen, ob eine Förderung nach den Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum (Förderrichtlinien Stadtverkehr) möglich ist. Das Land gewährt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), nach diesen Richtlinien und den Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden Zuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Gefördert werden unter anderem Maßnahmen, die geeignet sind, den motorisierten Verkehr zu vermeiden, Verkehre auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern, Verkehrswege des straßenbezogenen öffentlichen Nahverkehrs attraktiver zu gestalten, den Rad- und Fußgängerverkehr sicher zu führen und nicht vermeidbaren motorisierten Straßenverkehr umweltverträglich zu gestalten.

Im Einzelnen werden beispielsweise auch Verkehrs- und Parkleitsysteme, Haltestelleneinrichtungen des ÖPNV, Schulwegsicherungen und Radwege gefördert.

Weitere Fördermöglichkeiten und Programme sind zu gegebener Zeit zu prüfen.

6. Schlussbemerkung

Mit der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes für die Grevenener Innenstadt wurden die Ergebnisse der Planungen der letzten Jahre zusammengefasst und aktuell die Qualitäten und Potenziale, aber auch die Defizite und Problem-schwerpunkte der Innenstadt in den Fokus genommen. Die historische Struktur mit Straßen, Wegen und Plätzen sowie mit dem charakteristischen Kirchhügel und den stadtbildprägenden Gebäuden bildet ein starkes Rückgrat für künftige Entwicklungen. Greven ist bis heute ein gut funktionierendes Mittelzentrum mit starker Kernfunktion für die Grevenener Bürgerinnen und Bürger. Für die Zukunft ist es wichtig, Qualitäten zu erhalten und langfristig zu stärken. Die analysierten Defizite sind Zeichen eines beginnenden Funktionsverlustes. Folgeerscheinungen wären Imageprobleme, Wegzug von Bewohnern, Schließung weiterer Läden und eine zunehmende Vernachlässigung der Bausubstanz. Hier gilt es frühzeitig nach Maßnahmen und Wegen zu suchen, mit denen die Probleme effektiv und nachhaltig gelöst werden können.



Logo Stadtmarketing Greven

Mit dem Handlungs- und Maßnahmenkonzept ist ein umfassendes Programm auf den Weg gebracht worden, welches integrierte Lösungsansätze aufzeigt. Einige Maßnahmen sind kurzfristig anzugehen, da ein erhöhter Handlungsbedarf besteht. Der Maßnahmenkatalog zeigt die Aufgabenliste für die kommenden Jahre und sollte Schritt für Schritt abgearbeitet werden. Dabei spielen alle Maßnahmen - sowohl die organisatorischen wie auch die baulichen - eine wichtige Rolle im Gesamtverbund. Die Umsetzung der Maßnahmen ist jeweils vor dem Hintergrund finanzieller Möglichkeiten zu prüfen.

Die organisatorischen Maßnahmen dienen dazu, den begonnenen Kommunikationsprozess weiterzuführen und zu verstetigen. Dabei ist die Einbeziehung der betroffenen Akteure und letztlich aller Bürgerinnen und Bürger wichtig, um die Identifikation mit den Zielen und Maßnahmen frühzeitig sicherzustellen. Mit der Planung „von unten“ unter fachlich qualifizierter Betreuung besteht für die Innenstadt die Chance, direkt vor Ort über anstehende Projekte zu diskutieren, Anregungen einfließen zu lassen und - vor allem vor dem Hintergrund einer angespannten finanziellen Haushaltslage - für die Umsetzung tatkräftige Unterstützung zu gewinnen.

Quellenverzeichnis

Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Greven, Junker und Kruse, Dortmund, 2010

Stadtentwicklung Greven 1999:

- Städtebaulicher Rahmenplan für die Innenstadt, Pesch & Partner, Herdecke
- Standortsicherung Einzelhandel, Junker und Kruse, Dortmund
- Stadtentwicklungsplan, Architektur und Stadtplanung Düsseldorf

Demographiebericht, Bertelsmann Stiftung, 2008

Kommunalprofil Stadt Greven, Landesdatenbank Information und Technik NRW, Geschäftsbereich Statistik, 2009

Greven Marketing:

- Aufgaben und Aktionsbereiche Greven Marketing, 2009
- Bürgerforum Stadtmarketing
- Satzung Greven Marketing e.V.

Diverse Planungen:

- Planung „Rathaus Karrée Greven“, Prokonzept GmbH, Bleckmann und Krys Architekten, 2008
- Standortentwicklung „Greven Marktstraße“, Wrocklage+Partner Architekten, Dülmen, 2008
- Planung „Niederort 1-3“, Schlüter Architekten+Ingenieure, Greven, 2009
- Platzgestaltung für den Niederort, Hillebrand+Welp Architekten, Greven, 2009
- Planung „Greven Arkaden“, Hillebrand+Welp Architekten, Greven

Stadt Greven:

- Innenstadt mit Zukunft, Dokumentation zur Ausstellung „Innenstadt mit Zukunft“, Stadt Greven, 2009
- Auswertung der Fragebogenaktion „Innenstadt mit Zukunft“, Stadt Greven, 2010
- Ziele zum Klimaschutzkonzept, 2010, in Arbeit
- Flächennutzungsplan mit Begründung, 2006
- Diverse Bebauungspläne
- Satzung über die Gestaltung baulicher Anlagen im Ortskern der Stadt Greven, 1981, in der Fassung der Änderung von 2005

- Spielflächenbedarfsplan, 2007
- Historische Karten
- Bau- und Bodendenkmäler, Stand 2007
- Daten zur Bevölkerung, Ausgabe 2010
- Maßnahmen zur Verkehrsentwicklung Innenstadt, 2010
- Ems(T)raum Greven - Mut zur Stadt, Aktuelle Wohngebiete in Greven, Dokumentation zur Ausstellung 2008

Abbildungsverzeichnis

- S. 06 Rathaus Greven, Stadt Greven
- S. 07 oben: Foto Bürgermeister Peter Vennemeyer, Carlo Strack
unten: Logo Stadtmarketing Greven
- S. 10 Luftbild, Stadt Greven, bearbeitet Wolters Partner
- S. 16 Lage im Raum, Google Maps, bearbeitet Wolters Partner
- S. 20 Historische Karte, Stadt Greven, bearbeitet Wolters Partner
- S. 24 Auszug aus dem Flächennutzungsplan, Stadt Greven
- S. 26 Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt, Junker und Kruse, Dortmund
- S. 83 Logo Stadtmarketing Greven

Alle weiteren Abbildungen und Fotos:
Wolters Partner, Coesfeld, 2010

Impressum

Auftraggeber **Stadt Greven**
Der Bürgermeister
Rathausstraße 6
48268 Greven
Tel.: 02571 - 92 00
Fax: 02571 - 92 03 20
Email: info@stadt-greven.de

Planung **Wolters Partner**
Architekten BDA
Stadtplaner DASL

Friedrich Wolters
Leonore Wolters-Krebs
Michael Ahn

Bearbeitung:
Leonore Wolters-Krebs
Sonja Pack

Daruper Straße 15
D-48653 Coesfeld

Telefon +49-0-2541-9408-0
Telefax +49-0-2541-6088
info@wolterspartner.de
www.wolterspartner.de

Coesfeld, im August 2010

