STADTENTWICKLUNGSKONZEPT OCHTRUP

ochtrup.
Wir haben den Dreh raus!

Ochtrup, Juni 2011

Auftraggeber

Stadt Ochtrup
Der Bürgermeister
Professor-Gärtner-Straße 10
48607 Ochtrup
www.ochtrup.de

Ansprechpartnerin:
Dipl.-Ing. Claudia Werremeier
Fachbereich III – Planen, Bauen und Umwelt
Tel. 02553.73146
claudia.werremeier@ochtrup.de

Auftragnehmer

BPW baumgart+partner
Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
Tel. 0421.703207
office@bpw-baumgart.de
www.bpw-baumgart.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Frank Schlegelmilch
M.A. Christian Stolte

GGR Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg
Tel. 040.85373741
info2@ggr-planung.de
www.gertz-gutsche-ruemenapp.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
Dipl.-Ing. Max Bohnet
Dipl.-Ing. Christine Walther

Inhalt

1 Einleitung 4
- 1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung 4
- 1.2 Anforderungen nach Gesetzesvorlagen 4
- 1.3 Methodik 4
- 1.4 Beteiligungsverfahren 5

2 Planungsgebiet "Innenstadt" 7
- 2.1 Lage und überregionale Erreichbarkeit der Stadt Ochtrup 7
- 2.2 Historie und Denkmalschutz 7
- 2.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets "Innenstadt Ochtrup" 8
- 2.4 Aktuelle Entwicklungen in der Innenstadt 9
- 2.5 Bestehende Planungen und Gutachten 9

3 Bestandsanalyse 10
- 3.1 Funktionsstörungen und strukturelle Mängel 10
- 3.2 Städtebauliche Mängel 13
- 3.3 Potenziale 18
- 3.4 Entwicklungsziele 19

4 Handlungs- und Maßnahmenkonzept 22
- 4.1 Entwicklungsstrategie 22
- 4.2 Städtebauliche Schwerpunktbereiche 31

Literautur- und Abbildungsverzeichnis 42

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stadt Ochtrup ist das kleinste Mittelzentrum in Nordrhein-Westfalen, erfüllt jedoch wichtige Versorgungsfunktionen für die umliegenden Gemeinden. Die Stadt beabsichtigt eine städtebauliche und stadtgestalterische Aufwertung innerörtlicher Teilbereiche, für die erhebliche Funktionsstörungen anzunehmen und teilweise bereits zu beobachten sind. So wirken sich schon heute Leerstände in der nördlichen und südlichen Fußgängerzone negativ auf das Stadtbild und die Anziehungskraft der Innenstadt aus.

Eine besondere Chance für die Stadtentwicklung und zugleich planerische Herausforderung ist die geplante Erweiterung des bestehenden Fabrikverkaufs in Ochtrup – dem Euregio Outlet Center (EOC) – von derzeit 3.500 auf rund 11.500 m² Verkaufsfläche. Die Entwicklung eines solchen Einzelhandelsschwerpunktes in 400 m Entfernung zur Altstadt wird angesichts von einer Million prognostizierter Besucher im Jahr erhebliche Auswirkungen auf die bestehenden Einzelhandelsstrukturen und das Verkehrsaufkommen haben. Die Eröffnung der Erweiterung ist für das Frühjahr 2012 terminiert.

Vor diesem Hintergrund stellen die Stärkung der traditionellen Einkaufslagen Ochtrups sowie deren städtebauliche und funktionale Verbindung mit dem EOC neben der Gewährleistung einer adäquaten Lenkung der Verkehrsströme die zentralen Herausforderungen innerhalb des Stadtentwicklungskonzeptes dar.

1.2 Anforderungen nach Gesetzesvorlagen

Ein Stadtentwicklungskonzept definiert Ziele und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen. Es dient als Rahmen für planerische Entscheidungen und Schwerpunktsetzungen der nächsten Jahre. Es wurde daher mit dem Ziel eines gesellschaftlichen gesellschaftlichen Konsens entwickelt und vom Rat beschlossen. Es bildet aber auch die gesetzlich geforderte Entscheidungsgrundlage für die Förderung von Maßnahmen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung.

Gemäß § 171a BauGB liegen erhebliche städtebauliche Funktionsverluste insbesondere dann vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen besteht oder zu erwarten ist. Stadtumbaumaßnahmen sollen dem Wohl der Allgemeinheit dienen und unter anderem dazu beitragen, dass innerstädtische Bereiche gestärkt und nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Auf Grundlage eines Stadtentwicklungskonzeptes kann gemäß § 171b Abs. 2 BauGB ein Stadtumbaugebiet festgelegt werden. Die Erarbeitung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes gemäß § 171b BauGB beinhaltet auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit sowie die Beteiligung der von der Planung betroffenen Behörden. Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Stadtumbaumaßnahmen sollen dazu beitragen, dass:

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft angepasst wird,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt verbessert werden,
- innerstädtische Bereiche gestärkt werden,
- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden,
- einer Nutzung nicht zuführbare bauliche Anlagen zurückgebaut werden,
- freigelegte Flächen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung oder einer verträglichen Zwischennutzung zugeführt werden und
- innerstädtische Altbaubestände erhalten werden.

1.3 Methodik

Folgende Methodik wurde der Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zugrunde gelegt:

Schritt 1: Untersuchung Plangebiet

Der erste Arbeitsschritt umfasste die städtebauliche Bestandsaufnahme im Planungsraum sowie die Auswertung bestehender Gutachten und Planungen. Im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen der Innenstadt und der angrenzenden Quartiere wurde eine Fotodokumentation erstellt. Es wurde untersucht, ob im Planungsraum erhebliche Funktionsstörungen vorliegen. Es wurde auch geprüft, über welche Qualitäten und Potenziale das Quartier verfügt, um Art und Umfang der Maßnahmen an den Entwicklungsperspektiven auszurichten. Dazu wurden städtebauliche Leitlinien zur Entwicklung des Untersuchungsraums erarbeitet.

Schritt 2: Untersuchung Teilbereiche

Um Ziele und Maßnahmen zu konkretisieren, wurden Teilbereiche identifiziert, in denen erhebliche städtebauliche und funktionale Mängel bestehen. In Ochtrup sind dies folgende Teilbereiche:

- Laurenzstraße
- Lambertikirchplatz
- Weinerstraße
- Valverde del Camino Platz
- Übergang Fußgängerzonen
- Bahnhofstraße
- Bereich K+K
- Bereich Stadthalle
- Pestalozzischule
- Marktplatz

Für einzelne Teilbereiche liegen bereits städtebauliche Vorentwürfe und Ideen vor, die bei der Entwicklung von Lösungsvorschlägen zur Behebung funktionaler und gestalterischer Mängel berücksichtigt wurden.

Schritt 3: Maßnahmenplan

Im Maßnahmenplan wird hervorgehoben, welche zukünftigen Projekte zur städtebaulichen und verkehrlichen Aufwertung der Teilbereiche ineinandergreifen und Synergieeffekte erzeugen. Hieraus resultiert eine Schwerpunktsetzung und Prioritätenliste, welche Projekte und Maßnahmen zuerst in Angriff genommen werden müssen. Zur Kostenkalkulation und zeitlichen Einordnung der Projektrealisierung wird der Maßnahmenplan um einen Zeitplan und eine Finanzierungsplanung ergänzt.

1.4 Beteiligungsverfahren

Auftaktveranstaltung

Am 15. Dezember 2010 wurden die Einwohner Ochtrups zu einer öffentlichen Auftaktveranstaltung in der Stadthalle eingeladen. Hier konnten sich die Planungsbüros vorstellen und erste Einschätzungen zur Situation im Plangebiet geben. Anhand des Stadtentwicklungskonzeptes Ibbenbüren wurde beispielhaft der Prozess eines Stadtentwicklungskonzeptes aufgezeigt.

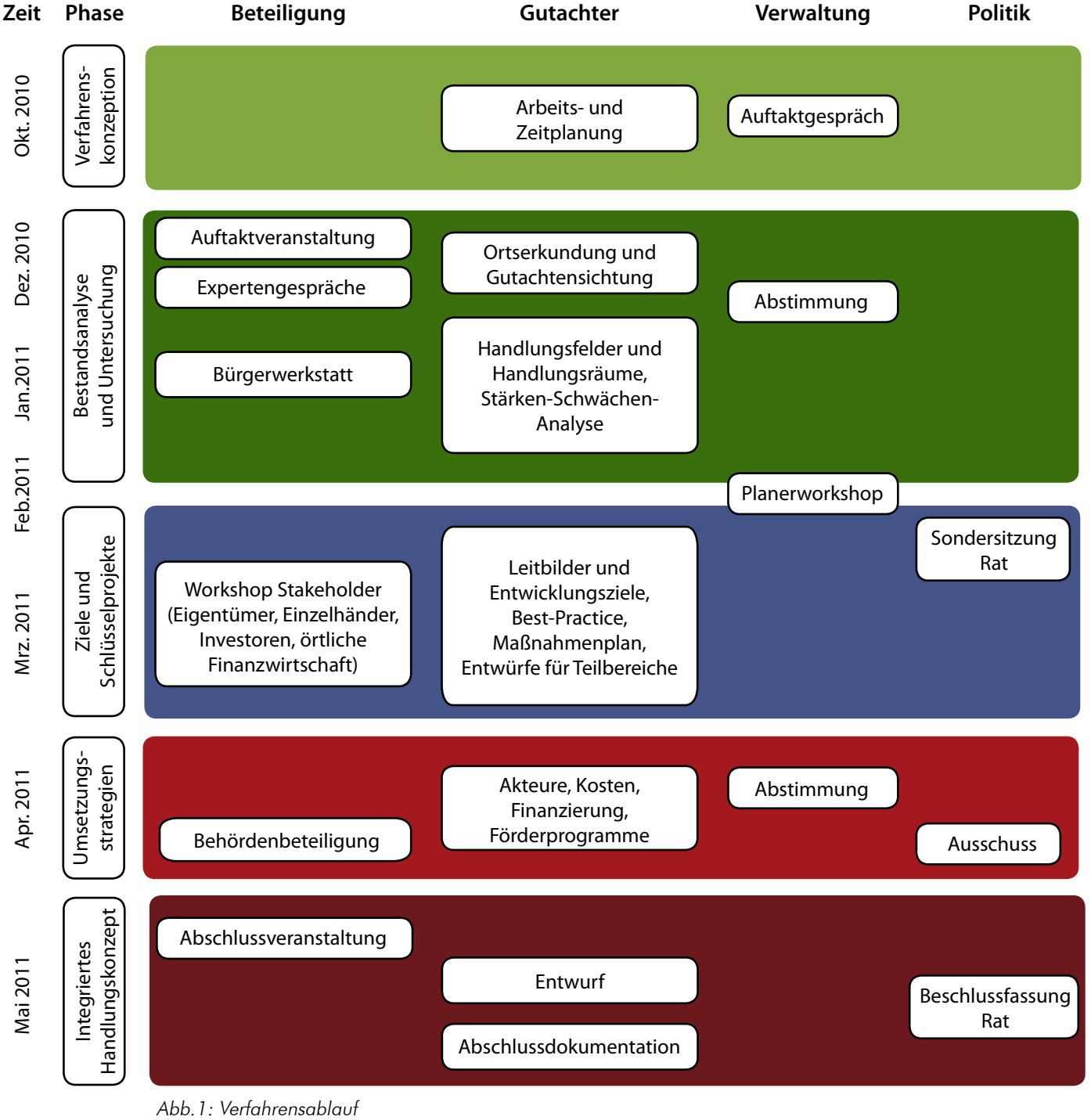


Abb. 1: Verfahrensablauf

Abb.2-4: Impressionen der Bürgerwerkstatt

Expertengespräche

Um einen umfassenden Einblick in die Vor-Ort-Situation zu erhalten, aktuelle Entwicklungen und Projektansätze aus erster Hand zu erfahren und fundierte Einschätzungen zu Entwicklungsperspektiven zu erhalten, wurden am 16. Dezember 2010 "Vor-Ort-Experten" zu mehreren Gesprächen eingeladen. Dies waren Vertreter aus den Ressorts der Verwaltung der Gebietskörperschaften, von Institutionen wie die Wirtschaftsförderung Kreis Steinfurt, Schlüsselpersonen des öffentlichen, sozialen und kulturellen Lebens sowie möglicherweise betroffene Eigentümer und Investoren. Die Expertengespräche wurden in thematischen Runden als moderierte Diskussionskreise zu den Themen Einzelhandel/ Investoren, Verkehr, Kultur/Baukultur und Soziales geführt.

Bürgerwerkstatt

Um die Ochtruper Bürgerinnen und Bürger frühzeitig an dem Prozess der Innenstadtentwicklung zu beteiligen, wurden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sowie Vorschläge für die Entwicklungsziele im Rahmen einer Bürgerwerkstatt am 15. Januar 2011 vorgestellt. Etwa 60 Bürgerinnen und Bürger nutzten die Gelegenheit, in einem leerstehenden Ladenlokal in der Weinerstraße eigene Maßnahmen zu entwickeln. Die zahlreichen Anregungen und Projektvorschläge wurden bei der Ausarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes berücksichtigt.

Arbeitskreis Politik / Sondersitzung Rat

Ein Austausch mit den politischen Gremien erfolgte im Rahmen einer Sondersitzung des Rates am 10. März 2011 sowie einer öffentlichen Ausschusssitzung am 12. April 2011. Darin wurde der aktuelle Stand der Bearbeitung dargelegt und ein Ausblick auf die kommenden Arbeitsschritte gegeben. Durch den offenen und intensiven Diskurs mit den politischen Vertretern konnte ein hohes Verständnis für die Inhalte und damit auch eine konsensuale Unterstützung erreicht werden.

Kreativworkshop Stakeholder

Am 15. März 2011 wurden verschiedene Akteure zusammengeführt, die sich als Schlüsselfiguren für die Umsetzung herauskristallisiert hatten. Dazu gehörten vor allem Eigentümer, Einzelhändler, Investoren und Vertreter der örtlichen Finanzwirtschaft. Zentrales Ziel war es, gemeinsam die Schlüsselmaßnahmen abzustimmen und erforderliche Schritte und Akteure festzulegen. Weiterhin sollten die Realisierungsaussichten der bisher angedachten Projektideen geprüft werden.

Behördenbeteiligung

Die Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger erfolgte durch Zusendung eines Entwurfes des Stadtentwicklungskonzepts mit der Aufforderung zur Stellungnahme. Ergänzend fand am 12. April 2011 ein Behördentermin statt, auf dem der Projektstand präsentiert wurde. Die Anregungen wurden abgewogen und sind im Konzept entsprechend berücksichtigt.

Abschlussveranstaltung

Am 2. Mai 2011 wurden die Ergebnisse des Stadtentwicklungskonzeptes im Schulzentrum der Öffentlichkeit präsentiert. Die Bürgerinnen und Bürger nutzten das Angebot zur Diskussion der Ziele und Maßnahmen.

Beschlussfassung

Das Stadtentwicklungskonzept wurde vom Rat der Stadt Ochtrup am 12. Mai 2011 einstimmig beschlossen.

2 Plangebiet "Innenstadt"

2.1 Lage und überregionale Erreichbarkeit

Das Mittelzentrum Ochtrup mit knapp 20.000 Einwohnern liegt im nordwestlichen Münsterland, etwa 10 km von der niederländischen Grenze und gehört dem Kreis Steinfurt an. Ochtrup ist für den motorisierten Individualverkehr gut zu erreichen und über die Anschlussstelle "Ochtrup Nord" direkt an die von Nord nach Süd verlaufende Bundesautobahn A31 angebunden. Die A31 kreuzt im Bereich Gronau/Ochtrup die B54, die Münster mit den Niederlanden verbindet und über die Anschlussstellen "Ochtrup West" und "Ochtrup Ost" erreicht wird. Zudem ist das Autobahnkreuz Schüttdorf (A31/A30) ca. 20 km vom Stadtzentrum entfernt, sodass ein guter Anschluss an das nationale und europäische Hauptstraßennetz gegeben ist.

Die überregionale Erreichbarkeit ist nicht nur für die Einwohner von Ochtrup bedeutsam, sondern im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes auch für die Anbindung des EOC. Die Entfernungen zu relevanten Mittel- und Oberzentren stellen sich wie folgt dar:

- Steinfurt 15 km
- Rheine 21 km
- Enschede (Niederlande) 25 km
- Nordhorn 40 km
- Greven 40 km
- Münster 45 km
- Osnabrück 80 km
- Essen 96 km

Die innerstädtische Anbindung erfolgt über die Haupteinfallstraßen Bentheimer Straße (Nord), Gronauer Straße (West), die Hauptstraße/Laurenzstraße (Ost) sowie über die Metelener Straße/Bahnhofstraße aus Richtung Süden.

2.2 Historie und Denkmalschutz

Die Stadt Ochtrup wurde erstmals im Jahr 1134 in einer Stiftsurkunde des Klosters Klarholz erwähnt. Allerdings beginnen die Wurzeln der Stadt wahrscheinlich in der Zeit des ersten Bischofes von Münster im 8. Jahrhundert, wobei die umliegenden Bauernschaften bereits in der sächsischen Zeit ihren Ursprung fanden.

Die Erlaubnis, zum Schutz der Stadt einen Wall mit einem Wallgraben zu errichten, bekam Ochtrup erst Ende des 16. Jahrhunderts von den Landesherren. Hiervon sind in der Stadt noch einige Relikte aufzufinden. Parallel zu der Befestigung wurden die Stadt- und Marktrechte ausgesprochen. Die entstandene Stadt wurde jedoch 1599 fast vollständig vernichtet, als ein Großbrand in der Stadt ausbrach. Auch das folgende Jahrhundert forderte neben Kriegen auch durch die Pestepidemie von 1666 zahlreiche Todesopfer.

Als Haupteinkommensquelle für die Bevölkerung diente zu dieser Zeit die Landwirtschaft. Nach und nach entwickelte sich ein zweites Standbein für die Stadt, das Töpfereiwesen. Als Quelle diente hierfür der schwere Lehm aus der Brechte. Um 1700 erlebte das Handwerk

Abb.5: Ochtrup im Jahr 1593

Abb.6: Ochtrup im Jahr 1865

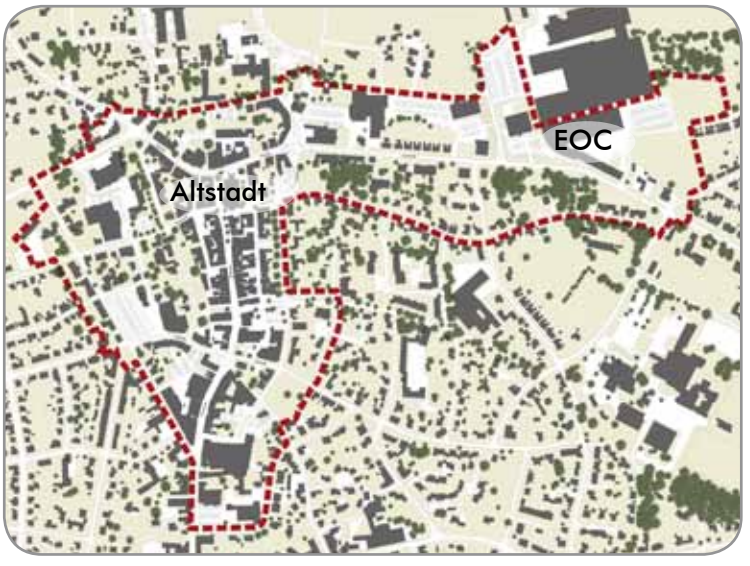


Abb.7: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

eine Hochkonjunktur und die Waren wurden bis in das Emsland und die Niederlande hinein verkauft.

Die Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der engen Wallanlagen waren begrenzt. Parallel zu der mittigen Weinerstraße entstanden enge Straßen, die sich rückseitig an den Wall anlehnten. Um weiteren Platz zu gewinnen, wurde der Kirchhof im Bereich Bült- und Bergstraße teilweise besiedelt. Durch die mangelnden Siedlungsmöglichkeiten geriet Ochtrup in eine Stagnation, die sich bis in das 19. Jahrhundert aufrecht erhielt. Eine Wettbewerbsfähigkeit mit Nachbarzentren war aufgrund dessen nicht möglich.

Mit dem Abtragen der Wehranlagen wurde 1820 begonnen. Dies geschah jedoch mehr aus der entfallenden strategischen Bedeutung, als aus einer aufkommenden Wachstumsdynamik. Dennoch wurde der geschaffene Raum zur Entwicklung genutzt. Hierbei spielte vor allem die Entstehung der Textilfabriken eine wesentliche Rolle. Für die Verarbeitung von englischem Baumwollgarn wurden Arbeiter aus der Region und Unternehmer aus den benachbarten Zentren gewonnen. Die Expansion ist der Familie Laurenz zu verdanken, die 1854 ihre erste Weberei gründete. Sie errichteten im Nordosten der Stadt auf dem ehemaligen Pröbstinghof ein umfangreiches Werk mit einer Spinnerei, einer Weberei, einer Färberei und Hallen für die Bearbeitung sowie die Veredelung der Endprodukte. Ochtrup wurde mit dieser Gewerbeentwicklung zu einem bedeutenden Zentrum der westmünsterländischen Textilfabrik. Die Firma Laurenz wurde durch den Verlauf zum herrschenden Unternehmen in der Textilbranche der Stadt.

Der große Bedarf an Arbeitern sorgte für eine scharfe Konkurrenzsituation zwischen den Städten der Region. Ochtrup errichtete als Anreiz für die fremden Arbeiter günstigen Wohnraum, wie zum Beispiel die einstöckigen Weberhäuser vor dem ehemaligen Osttor.

2.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Der Geltungsbereich des Stadtentwicklungskonzeptes entspricht dem zentralen Versorgungsbereich Ochtrups. Das Gebiet wird begrenzt

- im Norden durch die Gronauer Straße, die Hospitalstraße und die Gellenbeckstraße
- im Osten durch das EOC
- im Südosten durch die Hellstiege, den Ostwall bzw. ab Robert-Koch-Straße durch die Pestalozzistraße sowie die Marienstraße
- im Südwesten durch die Professor-Gärtner-Straße, im nördlichen Bereich ergänzt durch die westliche straßenbegleitende Bebauung

Das Untersuchungsgebiet lässt sich grob in drei Bereiche unterteilen, die sich städtebaulich unterscheiden.

Die Altstadt

Die Altstadt Ochtrups ist geprägt durch den mittelalterlichen Stadtgrundriss und ihre kleinteilige Bebauung. Es herrscht insbesondere Bebauung aus den 1920er und 30er Jahren vor, als die Textilindustrie in Ochtrup in voller Blüte stand und teils prächtige Bürgerhäuser entstanden sind. Vereinzelte, unter Denkmalschutz stehende Ackerbürgerhäuser sind verbliebene Zeugnisse der älteren Vergangenheit, in der insbesondere die Fachwerkarchitektur dominierte. Die wichtigen Verkehrsachsen in der Altstadt sind die historischen Straßenzüge der Berg-/Bültstraße als Verbindung der beiden nördlichen Stadttore und die von Norden zum südlichen Stadttor verlaufende Weinerstraße. Die Weinerstraße ist das stadtstrukturelle Zentrum in der Altstadt und zugleich der nördliche Teil der Ochtruper Fußgängerzone.

Südwestlicher Bereich

Die Bahnhofstraße als südliche Erweiterung der Altstadt sowie der Fußgängerzone liegt im Zentrum dieses Bereiches und verfügt ebenfalls über eine geschlossene Bebauung. Auch hier finden sich wertvolle Gebäude aus den 1920er und 30er Jahren sowie die Marienkirche aus den 1950er Jahren. Westlich und östlich herrschen jedoch gemischte Strukturen vor mit einzelnen

Abb.8: Südwestliche Innenstadt und Altstadt um 1900

Wohngebäuden, großflächigem Einzelhandel, öffentlichen Gebäuden und mehreren größeren Freiflächen.

Bereich Laurenzstraße

Ein bedeutender Straßenzug als östliche Verlängerung der Innenstadt ist die Laurenzstraße. Sie stellt die Verbindung von Altstadt und dem nur noch in Teilen aktiven Standort der Textilindustrie dar. Dieser hat nicht nur eine hohe industriehistorische und damit identitätsstiftende Bedeutung für die Stadt, es befinden sich hier auch mit dem Böhm´schen Rundbau und dem Verwaltungsbau Laurenz (Beltmannbau) zwei architektonische Wahrzeichen Ochtrups. Die Ansiedlung und Erweiterung des EOC an diesem Standort ermöglicht den Erhalt und die Wiedernutzung dieser Gebäude, auch wenn z.T. erheblich in die Gebäudesubstanz eingegriffen wird. Weitere wichtige historische Gebäude befinden sich im Verlauf der Laurenzstraße, wie die Weberhäuser und das Marienheim.

Abb.9: Beltmannbau

2.4 Aktuelle Entwicklungen

Neben der zukünftigen EOC-Erweiterung gibt es weitere aktuelle Entwicklungen, die Einfluss auf die Stadtentwicklung haben. Im Kreuzungsbereich Dränke/ Laurenzstraße ist ein neuer Kreisverkehr geschaffen worden. Auf den nord- und südöstlich angrenzenden Grundstücken wurden in diesem Rahmen mehrere Gebäude zurückgebaut, wodurch Freiflächen entstanden sind, die mittelfristig zu weiteren baulichen Veränderungen in diesem Bereich führen werden.

Entlang der Laurenzstraße sind in den letzten Jahren neben dem EOC mehrere neue Einzelhandelsbetriebe entstanden. Es zeichnet sich ab, dass dieser Trend anhält. Ein weiteres Wohn- und Geschäftshaus ist im östlichen Bereich der Laurenzstraße geplant.

Insgesamt kann in Ochtrup jedoch auch auf Seiten potenzieller Investoren von einer Abwartungshaltung gesprochen werden. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde von einem Investitionsstau, z.B. auch in der Fußgängerzone, gesprochen, welcher jedoch durch die EOC-Erweiterung mittelfristig zu einer besonderen Dynamik führen kann.

Abb.10: Neuer Kreisverkehr Dränke/Laurenzstraße

2.5 Bestehende Planungen und Gutachten

Das Stadtentwicklungskonzept baut auf bestehenden Planungen und Gutachten auf. Insbesondere zur EOC-Erweiterung liegen einige relevante Untersuchungen vor.

6. Änderung des Bebauungsplans Nr. 80

Der Bebauungsplan für das EOC sieht in erster Linie ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Fabrikverkauf vor. In der Begründung werden die integrierte Lage des Standortes und das bereits erfolgte Einzelhandelswachstum an der Laurenzstraße hervorgehoben.

Städtebauliche Verträglichkeitsanalyse zur EOC-Erweiterung

Die Kernaussage der Städtebaulichen Verträglichkeitsanalyse für die EOC-Erweiterung vom Büro Junker und Kruse aus dem Jahr 2010 besteht darin, dass Auswirkungen auf die Versorgungsbereiche von Nachbarkommunen in nur geringem Maße eintreten, wenn eine Verkaufsfläche von 11.500 m² nicht überschritten wird. Weiterhin wird die Möglichkeit aufgezeigt, dass es innerhalb Ochtrups zu Absatzumverteilungen kommen kann, was mit negativen Auswirkungen für die Weinerstraße einhergehen kann.

Einzelhandelsgutachten

Zwar ist das Ochtruper Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2000 nicht aktuell, jedoch können grundsätzliche Zielsetzungen als nach wie vor gültig angesehen werden. Dabei spielt die Stärkung der Innenstadt gegenüber peripheren Standorten eine besondere Rolle.

Bebauungspläne nördlich Laurenzstraße

Das Planungsrecht für die Bereiche nördlich der Laurenzstraße wird über die Bebauungspläne 80, 53a und 69 geregelt. Im Osten ist ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel, im Bereich der Weberhäuser ein allgemeines Wohngebiet und im Westen ein Kerngebiet mit Verkehrsflächen (Parken) ausgewiesen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Funktionsstörungen und strukturelle Mängel

Städtebauliche Funktionsstörungen liegen vor, wenn ein Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Trading Down-Tendenzen und Leerstände

Die Weinerstraße als nördlicher Teil der Fußgängerzone ist durch zahlreiche Leerstände geprägt. Dies dürfte nicht zuletzt an den vergleichsweise geringen Ladengrößen innerhalb der kleinteiligen Altstadtbebauung liegen, die dem Flächenwachstum im Einzelhandel nicht Rechnung tragen können. Die Leerstände haben zu ersten Trading Down-Tendenzen geführt. Neben einigen verbliebenen alteingesessenen Bekleidungsgeschäften dominieren in der Weinerstraße Nutzungen geringerer Qualität, wie 1-€-Shops, Nostalgieläden oder Imbisse. Neben den Ladenlokalen sind in der Weinerstraße auch Leerstände in den Wohnungen der obereren Geschosse feststellbar.

Abb.11: Leerstand in der Weinerstraße

Abb.12: Einzelhandel in der Weinerstraße

Abb.13: Ehemalige Comet-Immobilie

In der nördlichen Innenstadt gibt es zahlreiche Einzelhandelsnebenlagen in der Berg- und Bültstraße. Auch hier sind Leerstände und eine teils geringe Qualität des Einzelhandels feststellbar, die sich aufgrund der schlechteren Ausgangssituation gegenüber den anderen innerstädtischen Einzelhandelslagen ergeben. So führt beispielsweise die Ausgestaltung des Straßenraums zu einer verminderten Aufenthaltsqualität. Die Bergstraße ist zudem von bestehenden fußläufigen Beziehungen abgekoppelt.

In der Bahnhofstraße als südlichem Teil der Fußgängerzone sind kaum Leerstände zu verzeichnen. Dies kann zum einen an den adäquaten Größen der Ladenlokale liegen, zum anderen gibt es ein großes Angebot an Pkw-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe. Neben Bekleidungsgeschäften finden sich in der Bahnhofstraße auch Sortimente des periodischen Bedarfs wie Drogeriemärkte und mit dem K+K ein großer Lebensmittelmarkt, der gleichzeitig eine wichtige Magnetfunktion am südlichen Ende der Fußgängerzone einnimmt. Ein Pendant am nördlichen Ende der Fußgängerzone mit vergleichbarer Anziehungskraft fehlt.

Den einzigen großflächigen Leerstand stellt die ehemalige Comet-Immobilie am Marktplatz mit über 1.000 m² Einzelhandelsfläche dar. Neben der Konkurrenz zum nahegelegenen Combi-Markt dürfte sich hier die Tatsache negativ ausgewirkt haben, dass die Stellplätze auf dem Marktplatz nicht unmittelbar an den Markteingang angrenzen.

Überdehnung der Einzelhandelslagen

Die Ausdehnung der Fußgängerzone wird als sehr lang empfunden, da sie eine axiale Ausrichtung aufweist, die keine Rundläufe ermöglicht. Zwar ist die Gesamtlänge der als Fußgängerzone ausgewiesenen Straßen – Weinerstraße und Bahnhofsstraße – für eine Stadt dieser Größe angemessen, jedoch ist die Distanz zwischen den Endpunkten durch die axiale Ausrichtung mit 500 m sehr hoch. Nimmt man noch die östlich an die Weinerstraße angrenzende und ebenfalls mit Einzelhandel besetzte Bültstraße und die westliche Laurenzstraße hinzu, kommt man auf eine Gesamtdistanz von 780 m.

Insgesamt ist in der Laurenzstraße in den vergangenen Jahren ein starkes Wachstum der Einzelhandelsflächen zu verzeichnen. Im westlichen Teil befinden sich einige kleinere Ladeneinheiten mit innenstadtrelevanten

Sortimenten. Den Schwerpunkt bilden jedoch die auf der nördlichen Seite der Laurenzstraße in zweiter Reihe befindlichen Verbrauchermärkte Edeka, Lidl, Aldi, dem Textildiscounter Takko sowie der Elektrofachmarkt Expert und das EOC, die allesamt nicht unmittelbar an die Fußgängerzone angebunden sind.

Neben den Haupt-Einkaufslagen Weinerstraße und Bahnhofsstraße und den Nebenlagen Bült- und Laurenzstraße finden sich weitere Einzelhandelsangebote mit innenstadtrelevanten Sortimenten in der Bergstraße, der Mühlenstraße, der Marktstraße und der Professor-Gärtner-Straße. Diese Streulagen tragen ebenfalls zur Dekonzentration des Einzelhandels bei und schwächen insbesondere die nördliche Fußgängerzone.

Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr führt an mehreren Stellen der Innenstadt zu Nutzungskonflikten, da er sich negativ auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auswirkt. Die Berg-/Bültstraße und die Laurenzstraße waren vor Fertigstellung der Südumgehung lange Zeit Bundesstraße, was in Gestaltung und Straßenquerschnitt nach wie vor ablesbar ist.

Innerhalb der historischen Altstadt wirkt der Straßenverlauf der Berg- und Bültstraße überdimensioniert, der Fußgängerbereich fällt entsprechend schmal aus. Radfahrer meiden diesen Bereich, da keine Radwege vorhanden sind und sich vor allem Ältere und Kinder im Straßenraum unsicher fühlen. Entsprechend negativ wirkt sich dies auf das Straßenbild und die Aufenthaltsqualität aus, worunter nicht zuletzt die Anlieger der Straße leiden. Der nördliche Eingang in die Fußgängerzone im Bereich der Lambertikirche wird aufgrund der Straßenraumgestaltung von Besuchern kaum wahrgenommen.

Der Radverkehr wird in mehreren Straßenzügen (z.B. der Laurenzstraße) im Seitenraum geführt, wodurch sich Konflikte mit dem Fußverkehr ergeben, obwohl das Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30) und die Fahrbahnbreite andere Lösungen zur Führung des Radverkehrs erlauben und z.T. auch erfordern.

An vielen Straßenzügen der Innenstadt ist der bauliche und funktionale Zustand der Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer mangelhaft. Unter dem Aspekt des Zieles einer attraktiven fußläufigen Verbindung zwischen Innenstadt und EOC besteht insbesondere entlang der Laurenzstraße Handlungsbedarf. Auch am neu eröffneten Kreisverkehr müssen Maßnahmen zur sicheren Überquerung für Fußgänger ergriffen werden.

Alle übrigen Straßenräume der Altstadt sind verkehrsberuhigt und attraktiv gestaltet. Dennoch steht der fließende Kfz-Verkehr einer besseren Nutzung des öffentlichen Raumes vielerorts entgegen – so im nördlichen Teilbereich der Weinerstraße westlich der Kirche, in der Mühlen- und Kolpingstraße sowie im Übergangsbereich der nördlichen und südlichen Fußgängerzone.

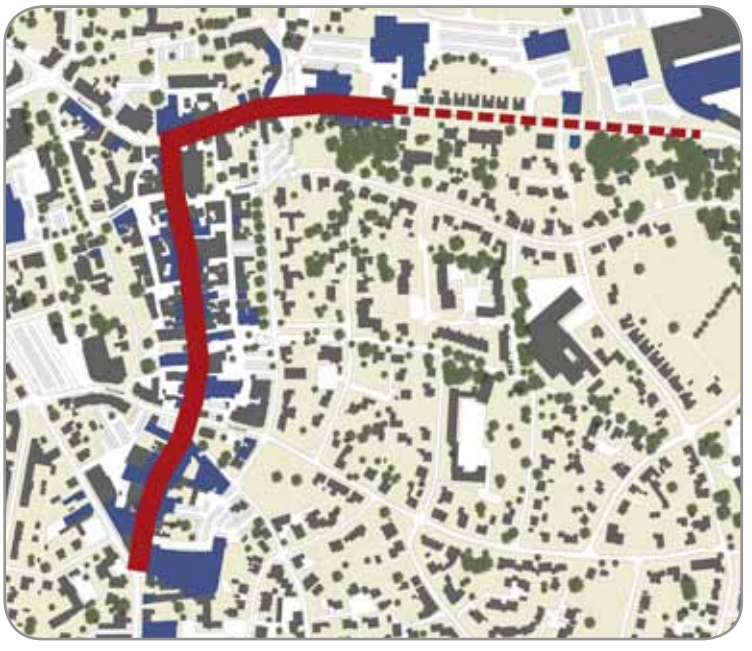


Abb.14: Einzelhandel (blau) und Haupteinkaufslagen (rot)

Abb.15: Bergstraße

Abb.16: Nördlicher Eingang in die Fußgängerzone

Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen

Um Senioren und Menschen mit Behinderungen eine konfliktfreie Nutzung der Innenstadt zu ermöglichen, ist eine barrierefreie Gestaltung erforderlich. Neben ersten Abnutzungserscheinungen einschließlich Stolperkanten an der Pflasterung in der Ochtruper Fuß-

Abb.17: Senioren in der Ochtruper Innenstadt

Abb.18: Jugendliche auf dem Valverde Platz

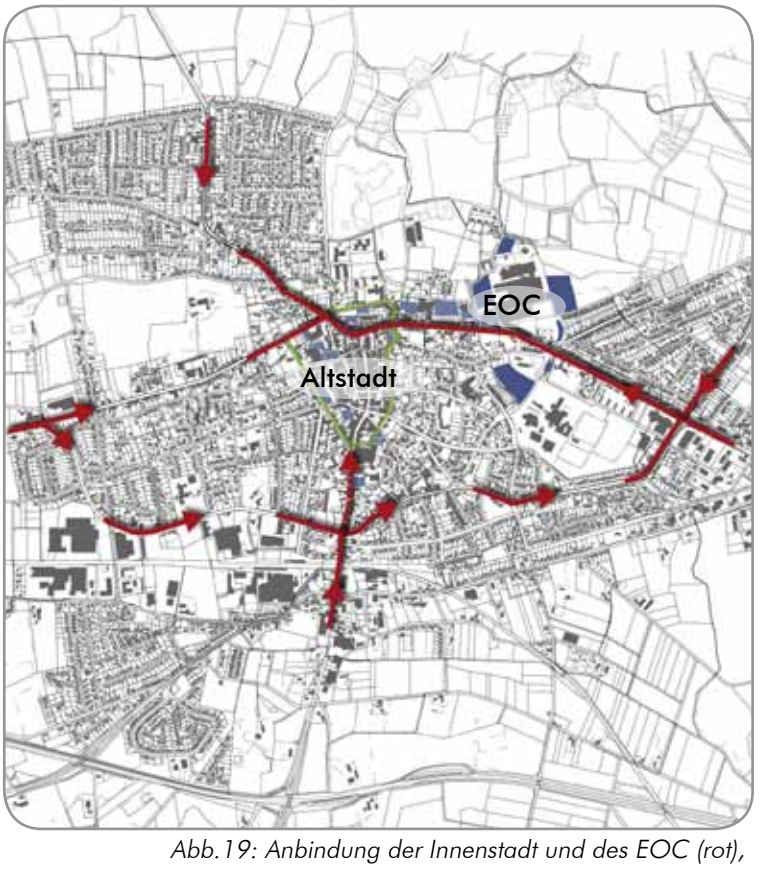


Abb.19: Anbindung der Innenstadt und des EOC (rot), Parkring (grün) und Parkplätzen (blau)

gängerzone schränken insbesondere die gepflasterten Rinnen parallel zur Laufrichtung oder die häufigen Belagwechsel – wie z.B. am Übergang zwischen nördlicher und südlicher Fußgängerzone – ein komfortables Bewegen in der Innenstadt ein. Letzteres kann darüber hinaus die Orientierung in der Wegeabfolge erschweren.

Fehlende Angebote für Kinder und Jugendliche

Jugendliche brauchen Räume, die sie sich aneignen können, die sie selber gestalten können. Sie brauchen aber auch Räume, die ihnen Anregungen oder Aktionsmöglichkeiten bieten. Daher suchen Jugendliche gerne die Stadtzentren auf, denn dort finden sie ein für sie abwechslungsreiches, auch kommerzielles Angebot. In der Ochtruper Innenstadt sind derartige Treffpunkte kaum zu finden. Einrichtungen wie die Skaterbahn befinden sich weit außerhalb der Innenstadt.

In der Bürgerwerkstatt zum Stadtentwicklungskonzept wurde beklagt, dass auch Spielplätze in der Innenstadt fehlten. Der einzige Spielplatz im Plangebiet südlich des EOC wird derzeit zurückgebaut.

Unzureichendes Wohnraumangebot

Auch in Ochtrup wird der Bevölkerungsanteil der Senioren in Zukunft steigen. Die Zahl der über 60-jährigen wird von 3.940 im Jahr 2009 auf 6.580 im Jahr 2030 steigen – bei relativ konstanter Gesamtbevölkerung (Landesdatenbank NRW 2011). Dabei ist diese Generation zunehmend mobiler, flexibler und bereit, ihre Wohnsituation im Alter anzupassen, oft aufgrund des Wunsches, den Wohnraum zu verkleinern. Neben attraktiven kleineren Wohneinheiten sind Angebote gefragt, die – alternativ zum direkten Übergang zwischen selbstständigem Wohnen in Pflegeeinrichtungen – gemeinschaftliche oder generationsübergreifende Wohnformen in integrierten Lagen bieten. Solche Angebote sind in der Ochtruper Innenstadt heute nicht in ausreichendem Maße vorhanden.

Orientierungsprobleme bei Stellplatzsuche

Die Innenstadt von Ochtrup, in dessen Geltungsbereich auch das EOC liegt, ist aus unterschiedlichen Richtungen erreichbar. Dabei spielt für Besucher und Einwohner der Stadt die Lage und Anbindung der Stellplätze eine wesentliche Rolle.

Die Parkplätze der Innenstadt (ca. 1.200) sind über einen Parkring miteinander verbunden. Aus Richtung Süden kommend werden die Parkplätze im westlichen Innenstadtbereich über die Prof.-Gärtner-Straße erschlossen. Der Parkring in Richtung der am Ostwall gelegenen Stellplätze erfolgt im Kreuzungsbereich zur Bahnhofstraße über den K+K-Parkplatz.

Die Verkehrsführung in diesem Abschnitt ist aus verkehrsplanerischer Sicht durchaus vertretbar, da die Abwicklung aufgrund des niedrigen Geschwindigkeits-

niveaus verträglich erfolgt und eine gute Kombination von ruhendem und fließendem Verkehr gegeben ist. Allerdings ist aufgrund der städtebaulichen Situation die Wahrnehmung des Parkrings nicht gegeben. Hier besteht großer Handlungsbedarf. Der Parkring erstreckt sich im Osten vom K&K-Parkplatz weiter über die Fürstenbergstraße und den Ostwall, von wo er im weiteren Verlauf über die Kolpingstraße und Hellstiege den neuen Kreisverkehr in der Laurenzstraße einbezieht. Anschließend ist eine Weiterführung des Rings und die Anbindung der Stellplätze im Norden über die Dränke und Hospitalstraße gegeben. Über die Gronauer Straße wird der Parksuchverkehr in die Prof.-Gärtner-Straße geleitet und der Parkring geschlossen. Das Problem stellt dabei die schlechte Orientierung und Wahrnehmung des Parkrings dar: Die Ausschilderung der einzelnen Parkplätze erfolgt durch zu kleine Schilder mit zu detaillierten Angaben, die dem auswärtigen Besucher der Stadt keinen Überblick bieten.

Lage der EOC-Stellplätze

Die Lage der insgesamt ca. 1.400 geplanten Stellplätze ist im Hinblick auf eine Verbindung mit der Innenstadt nicht optimal, da sie sich an den zur Innenstadt abgewandten Seiten befinden (Abb. 20). Der heute bereits bestehende Parkplatz im Westen (nördlich des Expert-Marktes) weist von allen geplanten Stellplatzflächen dabei die kürzeste fußläufige Verbindung zwischen EOC und Innenstadt auf.

Der geplante Parkplatz im Süden mit ca. 450 Stellplätzen wird über einen bereits geplanten Kreisverkehr von der Laurenzstraße über die Lortzingstraße erreichbar sein. Er dient als "Auffangparkplatz" für Spitzenstunden des EOC, wenn die übrigen Stellplätze mit direktem EOC-Zugang bereits vollgelaufen sind. Es wird eine fußläufige Verbindung zwischen dem Parkplatz in der Lortzingstraße und dem EOC geben, jedoch wird dies nicht die Entfernung zu den gewachsenen Einzelhandelsstrukturen der Innenstadt verkürzen. Des Weiteren besteht die Notwendigkeit, die Besucher des EOC bewusst zu lenken, um unnötige Parksuchverkehre zu vermeiden.

Busangebot überwiegend für den Schülerverkehr

Es gibt sechs regionale sowie fünf Stadtbuslinien, die die Stadtteile von Ochtrup mit der Innenstadt und den Schulstandorten verbinden. Diese verkehren jedoch nur 1x morgens und 4x mittags bzw. am frühen Nachmittag, so dass die Funktion des Schülertransports eindeutig im Vordergrund steht. Eine Besonderheit des öffentlichen Verkehrs in Ochtrup stellt der Bürgerbus dar. Dieser verkehrt allerdings nur an 3 Tagen die Woche – zum Teil als Rufbus. Die B2-Linie für den Außenbereich fährt an Werktagen zusätzlich unterschiedliche Routen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Busangebot abseits des Schülerverkehrs eher unbedeutend ist. Eine Orientierung an den Ankunfts- und

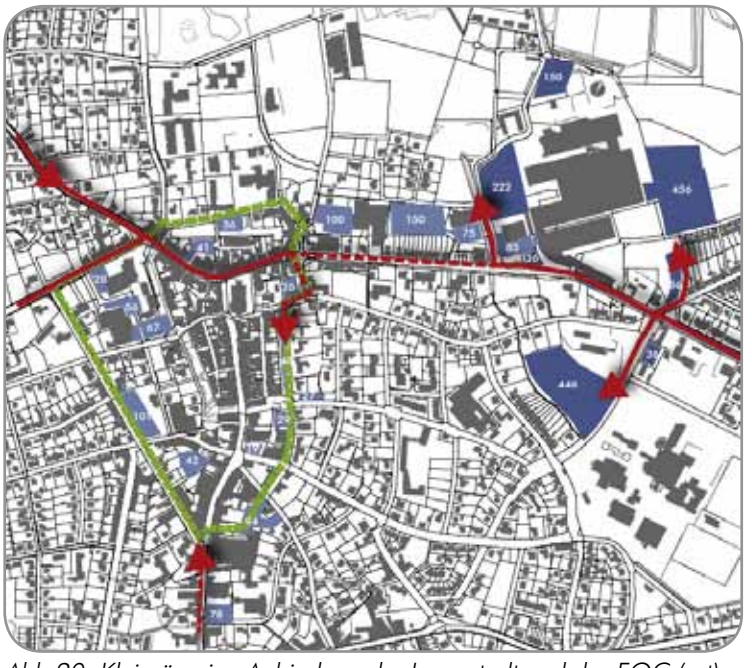


Abb.20: Kleinräumige Anbindung der Innenstadt und des EOC (rot), Parkring (grün) und Lage der EOC-Parkplätzen (dunkelblau)

Abfahrtzeiten der Züge findet darüber hinaus nicht statt, so dass eine Verknüpfung von Bus und Bahn derzeit nicht ausreichend gegeben ist.

Der ZOB von Ochtrup befindet sich auf dem Marktplatz und dient überwiegend dem Umsteigen der Schülerverkehre aus den Nachbarortschaften. Daher stellt sich die Frage, ob der Marktplatz aufgrund seiner Entfernung zum Schulzentrum im Osten der Stadt der geeignete Ort für den ZOB darstellt.

3.2 Städtebauliche Mängel

Überformung historischer Strukturen

Die Innenstadt wurde in den vergangenen Jahrzehnten stark überformt – insbesondere im Rahmen der Altstadtsanierung in den 1980er Jahren. Neubauten traten an die Stelle teils ortsbildprägender Altbausubstanz. Diese nicht immer hochwertige Architektur stellt heute teilweise einen Störfaktor dar. So wird insbesondere die Berg- und Bültstraße durch ihre heterogene Architektursprache – in Verbindung mit der verkehrlichen Prägung des Straßenraumes – als unattraktiv wahrgenommen. Als konkrete Negativbeispiele neuerer Architektur können die aus den 1970er Jahren stammenden Einzelhandelsgebäude wie der K+K Markt oder die leer stehende Weinerstraße 13 mit ihrer horizontalen Fassadengestaltung gewertet werden. Diese Überformung des historischen Ortsbildes hält nach wie vor an. Unter anderem ist das leer stehende, jedoch ortsbildprägende Haus Hues am Lambertikirchplatz vom Abriss bedroht.

In Bezug auf die Zeugnisse der Industriegeschichte muss festgehalten werden, dass die Einbeziehung der Denkmäler der Laurenzstraße in die EOC-Planungen als vorbildlich bezeichnet werden kann. Dennoch stellt der neu entstandene Elektromarkt einen städtebauli-

Abb.21: Neuere Architektur in der Weinerstraße

Abb.22: Ostwall

Abb.23: Valverde del Camino Platz

Abb.24: Übergang nördliche/südliche Fußgängerzone

chen Fremdkörper vor dem an Bedeutung gewonnenen Rundbau mit EOC-Eingang dar.

Die historische Wallanlage ist im Stadtbild ablesbar und zu Teilen als Grünanlage ausgestaltet, kann jedoch nicht durchgängig durchlaufen werden und ist durch die verschiedenartige Ausgestaltung nicht immer zu erkennen. Insbesondere an den Verkehrsknotenpunkten Laurenzstraße/Bültstraße und Bergstraße/Bentheimer Straße wird die Wallanlage unterbrochen, wodurch insbesondere der Nordwall von bestehenden Laufwegen abgekoppelt wird. Der Westwall weist eine parkähnliche Gestaltung auf und ist damit die bedeutendste Grünfläche in der Innenstadt. Der Ostwall ist als solcher kaum zu erkennen, da er neben dem attraktiven Baumbestand auf ganzer Länge durch Stellplätze genutzt wird. Der Südwall ist ebenfalls kaum wahrnehmbar, es besteht jedoch eine Wegebeziehung zwischen Valverde del Camino Platz und Westwall.

Plätze kaum erkennbar und mit wenig Aufenthaltsqualität

Die Ochtruper Bevölkerung wünscht sich schon lange einen zentralen Platz, eine Art "gute Stube", der sowohl ein Ort der Identität sein als auch für Veranstaltungen genutzt werden kann. Ein adäquater innerstädtischer Platz ist nicht vorhanden.

Am Übergang von der Bergstraße in die Bültstraße befindet sich der neugotische Bau der Lambertikirche aus dem 19. Jahrhundert. Dabei handelt es sich aufgrund der Lage und Dimension um das prägendste Gebäude Ochtrups. Die Tatsache, dass es sich bei der Kirche um ein freistehendes Gebäude handelt, lässt eine Platzsituation entstehen, die jedoch aufgrund der dicht heranrückenden umgebenden Bebauung – insbesondere entlang der Bültstraße – und der großzügigen Einfriedung der Kirche nur bedingt wahrnehmbar ist.

Trotz vorhandener Gestaltungselemente, wie der Skulptur "Ochtruper Nachtigall" und der als Brunnen gestalteten Wasserfläche zeichnet sich der Valverde del Camino Platz am südlichen Ende des Ostwalls durch seine Funktionslosigkeit, eine fehlende bauliche Fassung und einen hohen Versiegelungsgrad aus. Die vorhandenen Pkw-Stellplätze wirken sich zudem negativ auf das Raumempfinden aus.

Den Übergang zwischen nördlicher und südlicher Fußgängerzone bildet ein platzartiger Kreuzungspunkt. Der Eindruck eines Platzes entsteht durch zwei Baulücken auf der südwestlichen und nordöstlichen Seite der Straßenkreuzung, eine tatsächliche Ausgestaltung als innerstädtischen Platz gibt es nicht. Dieser stark frequentierten Schnittstelle in der Mitte der Fußgängerzone kommt eine hohe Bedeutung zu, der die derzeitige Gestaltung des öffentlichen Raumes nicht gerecht wird. Die verkehrsberuhigte und einheitliche Gestaltung von Fuß- und Autoverkehrsflächen ist zwar grundsätzlich positiv zu bewerten, der beliebig wirkende Wechsel

zwischen Beton- und Natursteinpflaster lässt den Raum an diesem Standort jedoch unruhig erscheinen. Die Platzierung der Gestaltungselemente (Baumscheiben, Poller, Kunstwerk) wirkt ebenfalls beliebig.

Westlich dieser Kreuzung befindet sich der sogenannte Marktplatz, der diese Rolle historisch betrachtet jedoch nie eingenommen hat. Es handelt sich um die mit Abstand größte innerstädtische Freifläche, die derzeit durch Stellplätze und den Busbahnhof genutzt wird. Die Aufenthaltsqualität ist gering, der Versiegelungsgrad hoch und es gibt kaum Gestaltungselemente. Der Standort des Busbahnhofes erscheint angesichts des hohen Schülerverkehrsanteils fragwürdig. Die Funktion des Platzes erscheint unklar. Die Lage ist nicht zentral genug für einen "echten Marktplatz" – die Größe ist zwar geeignet für Veranstaltungen wie die jährliche Kirmes, im Alltag erscheint er jedoch überdimensioniert.

Gestaltungsmängel im Straßenraum

Mit einer Mischung aus Beton- und Natursteinpflaster weist die Oberflächengestaltung in der Weinerstraße nach wie vor eine ausreichende Gestaltungsqualität auf, auch wenn der Zahn der Zeit bei der Pflasterung an vielen Stellen Stolperkanten hervorgerufen hat. Die gemauerten Baumscheiben weisen Risse auf. Möblierungen sind zwar nur in zurückhaltendem Maß vorhanden, sind aber z.T. in die Jahre gekommen (Beleuchtung), Einzelobjekte (Spielgeräte) oder gestalterisch nicht eingebunden (rote Bänke).

In der Bahnhofstraße werden die Möblierungen als Störelemente empfunden. Zum einen führt ihre große Zahl zu einer optischen Überfrachtung des öffentlichen Raumes, zum anderen sorgen die Hochbeete und gemauerten Einfriedungen der Fahrradstellplätze für unnötige Barrieren. Die Gestaltungselemente wurden zur Steuerung des Autoverkehrs eingerichtet und sind seit Einrichtung der Fußgängerzone nicht mehr erforderlich.

Die Laurenzstraße ist das Bindeglied zwischen Innenstadt und EOC. Im östlichen Bereich weist die Laurenzstraße einen attraktiven Straßenraum auf, einschließlich einer ansprechenden Fuß- und Radwegeführung, die der zukünftig hohen Bedeutung als Verbindungsweg gerecht werden kann. Richtung Westen verengt sich der Straßenquerschnitt. Entlang des Einzelhandelsbesatzes befinden sich hier Parkbuchten, aufgrund derer der Fußweg verschwenkt. Die ansprechende Zierapfelpflanzung der Laurenzstraße wird hier nicht fortgesetzt. Trotz des insgesamt attraktiven Straßenraumes wirken sich auch die stark uneinheitliche Bebauungsstruktur, störende Neubauten wie der Elektromarkt und insbesondere die zahlreichen großformatigen Werbetafeln des Einzelhandels negativ auf das Straßenbild aus. Hinzu kommen unattraktive Zufahrten zu den Verbrauchermärkten nördlich der Laurenzstraße, die im Laufe der Zeit durch Rückbau straßenbegleitender Bebauung

Abb.25: Fassaden in der Weinerstraße

und Ersatz durch weitere Stellplätze unschöne Lücken in den Straßenraum gerissen haben.

Überprägung historischer Fassaden

Erhebliche Gestaltungsmängel finden sich jedoch an den Fassaden entlang der Fußgängerzone. Dabei sind insbesondere die Erdgeschosszonen hervorzuheben, die im Laufe der Zeit immer stärker umgestaltet wurden und sich optisch häufig völlig von der Ursprungsfassade gelöst haben. Diese ist in den oberen Geschossen jedoch nach wie vor sichtbar. Darüber hinaus sind die Werbeanlagen oft unattraktiv.

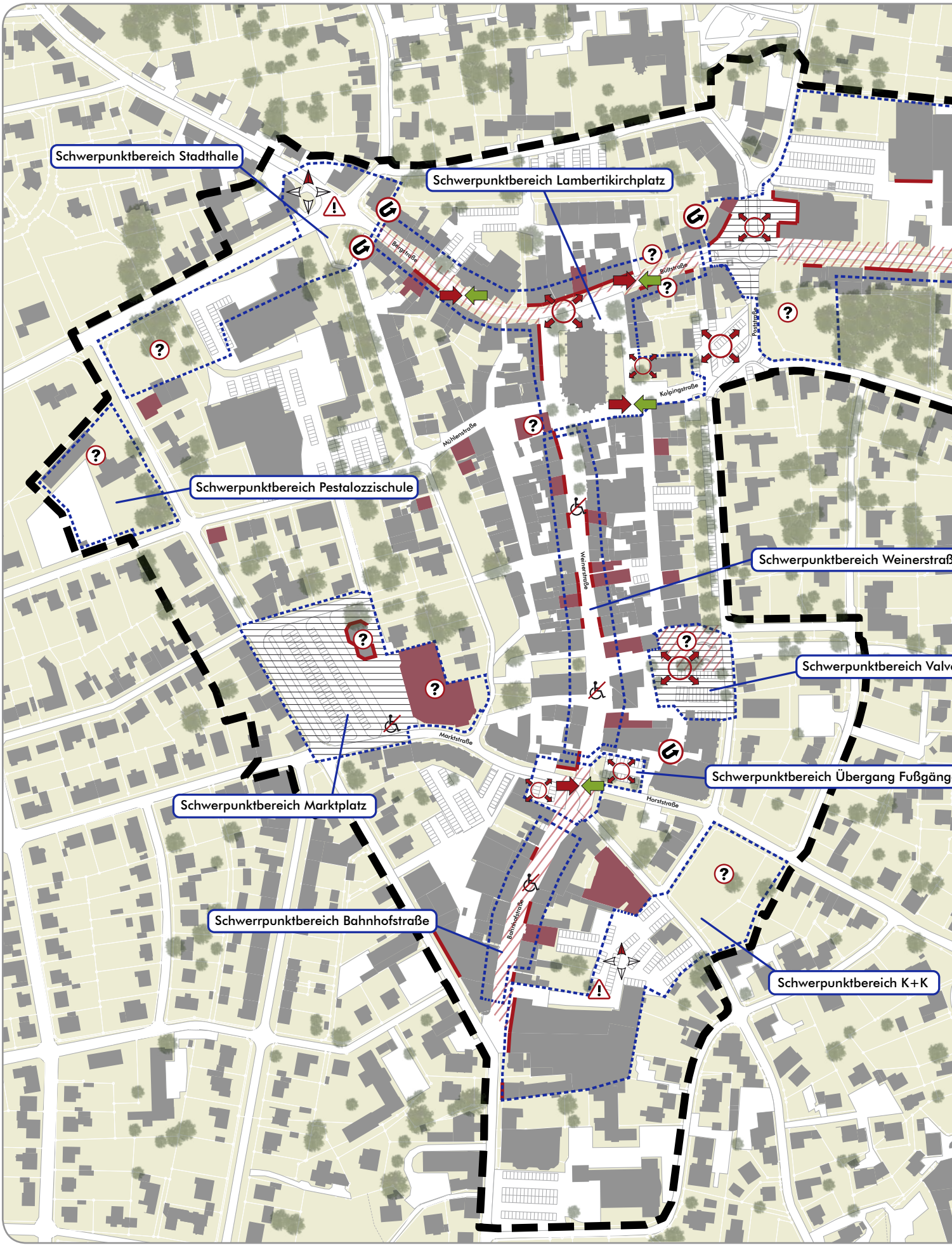
Ein großer Teil der Problemlagen in Ochtrups Innenstadt in Bezug auf Fassadengestaltung, Werbung und Möblierung hat sich dabei seit mindestens 10 Jahren kaum geändert. Die Analyse für das Stadtentwicklungskonzept deckt sich diesbezüglich doch in vielerlei Hinsicht mit dem Stadtmarketingkonzept aus dem Jahr 2003 und dem Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2000.

Fehlende Stadteingänge

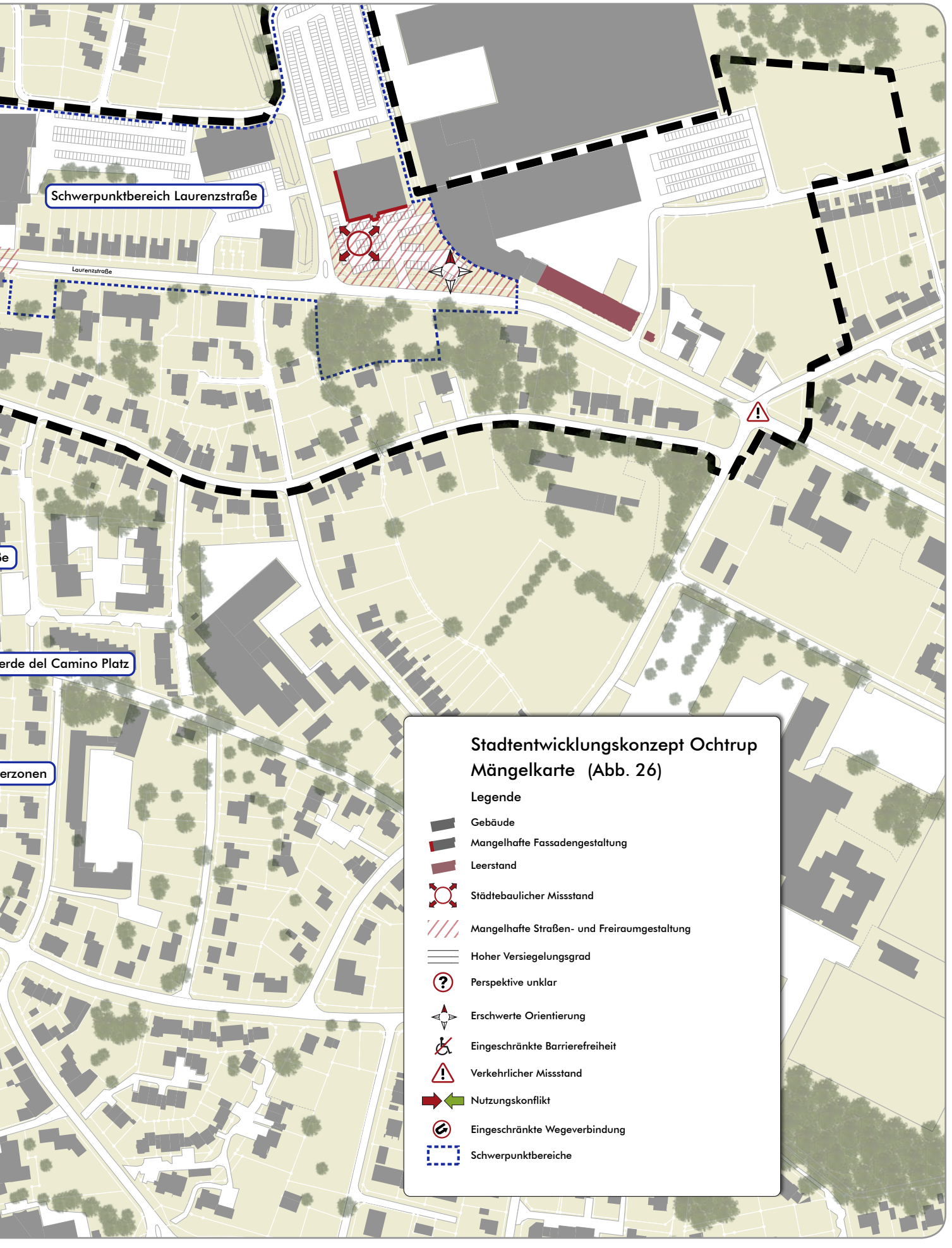
Am westlichen Endpunkt der Laurenzstraße und somit am Eingang zur Altstadt wurde ein neuer Kreisverkehr errichtet. Dabei wurden Fahrbahn und Fußgängerbereich höhengleich gepflastert, wodurch eine attraktive, wenn auch von vielen Ochtrupern als zu großflächig wahrgenommene Platzsituation entstanden ist. Im Zuge dieser Maßnahme wurden mehrere angrenzende Gebäude zurückgebaut, weshalb südwestlich eine große Freifläche entstanden ist. Die nordöstlich angrenzende Einzelhandelsbebauung wird ihrer nunmehr sehr hervorgehobenen Lage nicht gerecht und dient nur bedingt der städtebaulichen Fassung des Platzes. Gleichwohl kommt diesem Platz eine hohe Bedeutung als ehemaligem und zukünftigem östlichen Stadteingang zu. Die Gebäude der Bücherei und des Sozialamts bilden ein hohes Potenzial für eine attraktive Eingangssituation, jedoch fehlt gegenüber der Bücherei eine gleichwertige und korrespondierende Architektur, welche die Sichtbeziehungen vom EOC betont.

Der westliche Stadteingang am Beginn der Bergstraße ist als solcher kaum wahrnehmbar. Es fehlt eine als Eingangssituation wahrnehmbare Bebauung. Die Orientierung fällt in diesem Kreuzungsbereich schwer.

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT



OCHTRUP


Schwerpunktbereich Laurenzstraße
Laurenzstraße
erde del Camino Platz
erzonen
Stadtentwicklungskonzept Ochtrup
Mängelkarte (Abb. 26)
Legende
Gebäude
Mangelhafte Fassadengestaltung
Leerstand
Städtebaulicher Missstand
Mangelhafte Straßen- und Freiraumgestaltung
Hoher Versiegelungsgrad
Perspektive unklar
Erschwerte Orientierung
Eingeschränkte Barrierefreiheit
Verkehrlicher Missstand
Nutzungskonflikt
Eingeschränkte Wegeverbindung
Schwerpunktbereiche

3.3 Potenziale

Die Analyse der innerstädtischen Potenziale zeigt Anknüpfungspunkte, um die Attraktivität für die Ochtruper Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Anziehungskraft auf Besucher des EOC zu erhöhen.

Einzelhandelsangebot in der Bahnhofstraße

Im Gegensatz zur Weinerstraße sind in der Bahnhofstraße kaum Leerstände zu verzeichnen. Im Gegenteil stellt diese den derzeit funktionsfähigen Teil der Ochtruper Fußgängerzone dar. Grund hierfür dürften neben größeren Ladenlokalen und dem besonders guten Stellplatzangebot auch die angebotenen Sortimente sein. Hierbei handelt es sich zu einem großen Teil um Sortimente des periodischen Bedarfs. Einen Schwerpunkt bietet hier der K+K Markt als Vollversorger sowie der Aldi-Markt.

Großflächiger Einzelhandel in Zentrumsnähe

Neben dem K+K und dem Aldi sind auch alle weiteren Verbrauchermärkte Ochtrups innerhalb des Geltungsbereichs und damit dem zentralen Versorgungsbereich verortet. Dies stellt eine Besonderheit Ochtrups dar, entstehen neue Märkte doch häufig auf der "grünen Wiese". Auch wenn die meisten Kunden diese Märkte gezielt mit dem Auto ansteuern, kann durch diese integrierte Lage auch der Einzelhandel des aperiodischen Bedarfs in der Fußgängerzone profitieren.

Flächenpotenziale

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind zahlreiche Freiflächen vorhanden, die Potenziale als Bauland aufweisen. Einige davon, wie der Marktplatz oder das Grundstück südöstlich des neuen Kreisverkehrs, befinden sich in städtischem Besitz und sind bereits planungsrechtlich für Bebauung vorgesehen. Hierbei sind insbesondere die Fläche zwischen Horst- und Töpferstraße sowie die Fläche südwestlich der Stadthalle mit Kern- bzw. Mischgebietsausweisungen hervorzuheben.

Gute Erreichbarkeit der Innenstadt

Ochtrup verfügt aufgrund der infrastrukturellen Anbindungen aus allen Richtungen über eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem PKW, die sowohl den Bewohnern als auch den Besuchern der Stadt zu Gute kommt. Hinzu kommt die gute Bahnanbindung, so dass der im Süden außerhalb des Planungsgebietes gelegene Bahnhof im Stundentakt eine direkte Schienenverbindung in Richtung Münster und Enschede (NL) bietet. Dabei besteht eine ausgezeichnete Knotensituation stündlich um die Minute 55, da die Züge aus beiden Richtungen zur gleichen Zeit in Ochtrup halten.

Verkehrsberuhigung

Die Tatsache, dass in den letzten Jahren bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen inkl. Geschwindigkeitsreduktionen im Innenstadtbereich ergriffen wurden, kann als äußerst positiv bewertet werden. Als zusätzliche Maßnahme wurde die Berg-/Bültstraße für den Lkw-Durchgangsverkehr gesperrt, so dass ausschließlich Anliegerfahrzeuge diesen Bereich passieren. Vorläufige Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählung belegen die Wirkung dieser Maßnahme. Der Anteil der Durchgangsverkehre entlang der Laurenzstraße konnte durch den Ausbau der B54 und die Innenstadtumfahrung "Gausebrink/Brookstraße" bereits grundlegend verringert werden.

Der überwiegende Teil der Altstadt Ochtrups ist verkehrsberuhigt gestaltet, d.h. die Bereiche für Fußgänger und motorisierten Verkehr sind mit einer einheitlichen Pflasterung gestaltet. Trotz dadurch begünstigter Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Pkw ist dies als Stärke hervorzuheben, weist der öffentliche Raum dadurch doch eine wesentlich höhere Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität auf und erlaubt den Fußgängern vielerorts eine Vorrangstellung.

Schwerpunkt im Bereich Gastronomie

Im Umfeld der Lambertikirche findet sich eine Konzentration verschiedener Gastronomiebetriebe sowie ein Hotel. Die Betriebe tragen zu einer Belebung des öffentlichen Raumes im Bereich der Lambertikirche bei und bilden somit eine Magnetfunktion am Beginn der nördlichen Fußgängerzone.

Elemente historischer Bausubstanz

Trotz der beschriebenen Überformung historischer Strukturen in der Ochtruper Innenstadt sind viele Altbauten noch sichtbar und prägen nicht nur den Straßenraum, sondern sind für die Identifikation mit der Innenstadt besonders wichtig.

Ablesbare Industriegeschichte

Die gut erhaltenen Wohn- und Gewerbegebäude an der Laurenzstraße aus der Blütezeit der Textilindustrie sind es, die ein städtebauliches Alleinstellungsmerkmal Ochtrups darstellen. Insbesondere der Beltmann-Bau stellt auch für Auswärtige und Durchreisende aufgrund seiner hervorgehobenen Lage eine Art Wahrzeichen dar.

Wichtige Sichtbeziehungen

Eine besondere Qualität der Laurenzstraße stellen wie dargestellt die Gebäude dar. Aufgrund der axialen Ausrichtung ergeben sich optimale Sichtbeziehungen zwischen den Bereichen Altstadt und EOC.

(Fast) durchgängige Wallanlagen

Die Wallanlagen der Ochtruper Innenstadt sind in weiten Teilen noch erkennbar und als Grünfläche ausgestaltet. Um den einmaligen Charakter der Altstadt innerhalb Ochtrups zu bewahren sind diese Anlagen von besonderer Bedeutung. Sie bieten wertvolle Erholungsflächen in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone.

Magnetfunktion des EOC

Als kleinstes Mittelzentrum Nordrhein-Westfalens stellt das EOC für Ochtrup eine besondere Chance dar, zentralörtliche Funktionen zu bewahren und auszubauen. Mit 1 Million prognostizierten Kunden im Jahr wird Ochtrup wirtschaftlich profitieren und seinen Bekanntheitsgrad steigern. Die Lage des EOC-Standortes ist dabei als positiv zu bezeichnen, da mit 400 m Entfernung noch eine fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt besteht.

Kompakte Stadt

Sämtliche großen Verbrauchermärkte befinden sich im zentralen Versorgungsbereich. Die Ziele innerhalb der Stadt Ochtrup sind sowohl fußläufig als auch mit dem Fahrrad gut zu erreichen. Der Radverkehrsanteil in Ochtrup ist auffallend hoch. Diese Tatsache wird als Potenzial bei der Konzeption von Velorouten (= Hauptrouten für den Radverkehr) aufgegriffen

Stellplatzangebot in der Innenstadt

Die räumliche Verteilung der innerstädtischen Parkplätze und deren Kapazitäten (ca. 1.200 Stellplätze) verdeutlichen, dass für die Innenstadt von Ochtrup ein ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung steht. Beobachtungen der Gutachter und Gespräche mit Experten haben gezeigt, dass freie Kapazitäten ständig verfügbar sind und zum Teil eine nur geringe Auslastung der innerstädtischen Parkplätze vorliegt.

3.4 Entwicklungsziele

Aufbauend auf der Bestandsanalyse wurden zehn Entwicklungsziele für das Stadtentwicklungskonzept aufgestellt, die den Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt Ochtrups prägen sollen:

1. Alleinstellungsmerkmale müssen Identität schaffen!
2. Die Gestaltung von Gebäuden und öffentlichem Raum soll verbessert werden!
3. Attraktive Grün- und Wegeverbindungen sollen die Innenstadt stärken!
4. Die nördliche Fußgängerzone soll belebt werden!
5. Die Innenstadt soll seniorenfreundlich werden!
6. Für Kinder und Jugendliche sollen Aufenthaltsorte geschaffen werden!
7. Besucher des EOC sollen in die Innenstadt gelockt werden!
8. Die Kooperationen im Einzelhandel sollen ausgebaut werden!
9. Die Verkehrsanbindung des EOC soll die Innenstadt stärken, nicht belasten!
10. Das Parksystem soll die Funktionsfähigkeit der Innenstadt stärken!

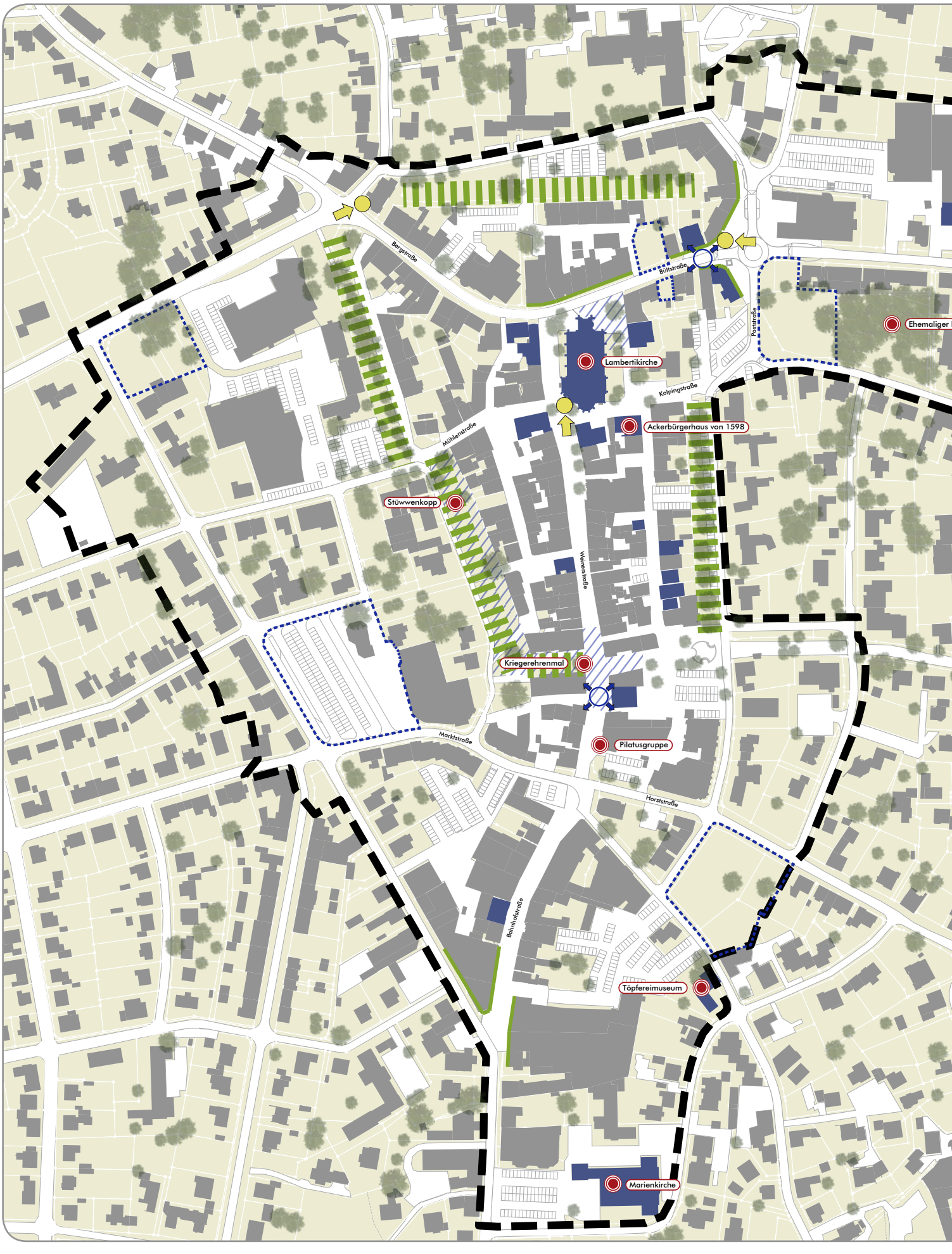
Abb.27: Innerstädtische Flächenpotenziale am neuen Kreisel

Abb.28: Historische Bausubstanz in der Bahnhofstraße

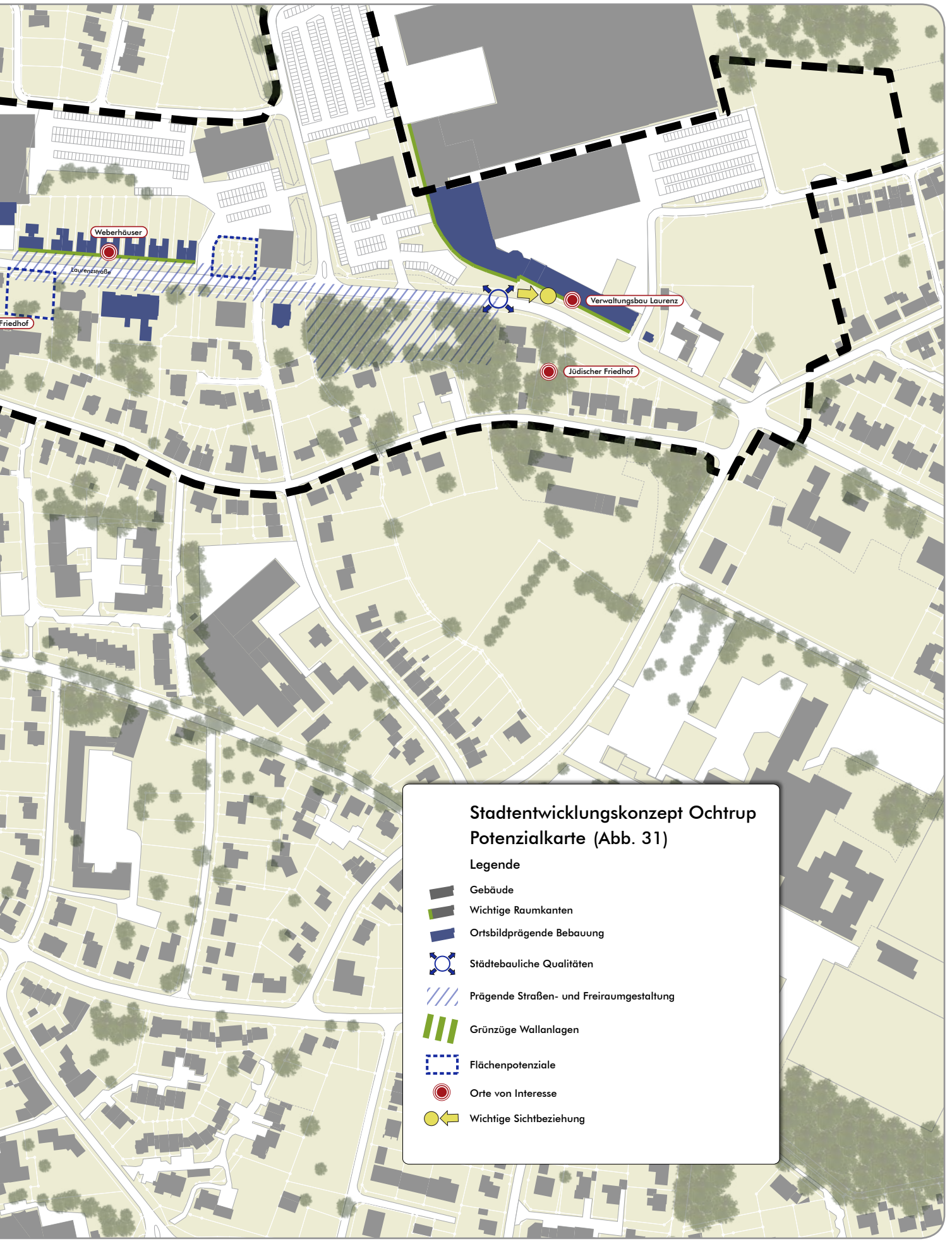
Abb.29: Sichtbeziehungen in der Laurenzstraße

Abb.30: Grünflächen am Westwall

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT



OCHTRUP


Weberhäuser
Laurenzstraße
Friedhof
Verwaltungsbau Laurenz
Jüdischer Friedhof
Stadtentwicklungskonzept Ochtrup
Potenzialkarte (Abb. 31)
Legende
Gebäude
Wichtige Raumkanten
Ortsbildprägende Bebauung
Städtebauliche Qualitäten
Prägende Straßen- und Freiraumgestaltung
Grünzüge Wallanlagen
Flächenpotenziale
Orte von Interesse
Wichtige Sichtbeziehung

4 Handlungs- und Maßnahmenkonzept

Die Entwicklungsziele bilden den Handlungsrahmen für die Handlungs- und Maßnahmenkonzeption. Es sollen die aufgeführten Potenziale genutzt und die Funktionsstörungen und Mängel möglichst zeitnah behoben werden. Dafür werden im Folgenden eine Entwicklungsstrategie als zentrale Maßnahmenkonzeption aufgeführt und im zweiten Teil konkrete Handlungsempfehlungen für ausgewählte Schwerpunktbereiche gegeben. Dabei sind auch widersprüchliche Zielvorstellungen, z.B. von verkehrlichen und städtebaulichen Belangen, gegeneinander abzuwägen.

4.1 Entwicklungsstrategie

Führung des Kraftfahrzeugverkehrs

Die Fragestellung, welche zusätzlichen Kundenströme sich durch die geplante Erweiterung des EOC für die Stadt Ochtrup ergeben werden und wie diese verträglich abgewickelt werden können, soll unter der Berücksichtigung von zwei Aspekten untersucht werden. Auf der einen Seite möchte die Stadt durch die positiven Effekte der EOC-Erweiterung eine Stärkung der bestehenden Innenstadtlagen erreichen, während zugleich eine starke Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich – insbesondere entlang der Berg-/Bültstr. und Laurenzstraße – vermieden werden soll.

Die Verteilung der heutigen Kundenströme, die vom EOC angezogen werden, wurde bereits im Jahr 2006 vom Büro pbh erhoben. Zusammen mit eigenen Verkehrserhebungen bildet dieses Gutachten die Grundlage für die Hochrechnung der Kundenströme bei einer EOC-Erweiterung.

Es ist zu erwarten, dass die lokalen Kundenströme aufgrund des Einwohnerpotentials prozentual weit weniger stark ansteigen, als die regionalen Kundenströme. Der bewusste Umgang mit diesen Zuwächsen spielt eine wesentliche Rolle für die Überlegungen zum Stadtentwicklungskonzept.

Die Zielvorstellung der Stadt beinhaltet eine möglichst geringe zusätzliche Belastung des Bereiches Berg-/Bültstr. und westliche Laurenzstraße durch den erwarteten Zielverkehr zum EOC. Aus Richtung West (Gronau/Niederlande) und Süd-West (Ruhrgebiet) sollen Besucher mit dem PKW nicht über die Gronauer Straße bzw. im weiteren Verlauf die Laurenzstaße zum EOC gelangen, sondern optimaler Weise frühzeitig mit Hinweisschildern auf die Abfahrt B54-Ost gelenkt werden.

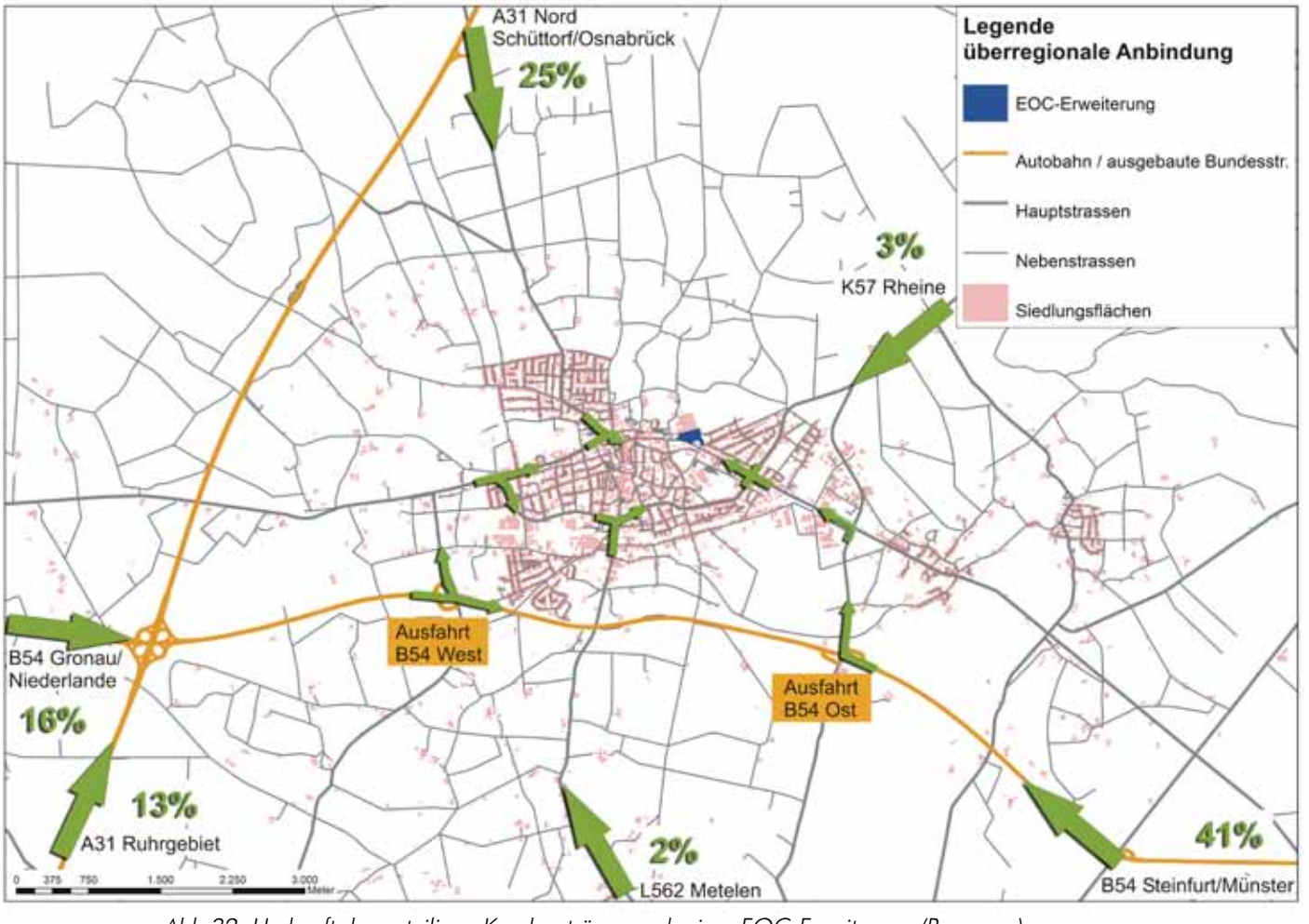


Abb.32: Herkunft der anteiligen Kundenströme nach einer EOC-Erweiterung (Prognose)

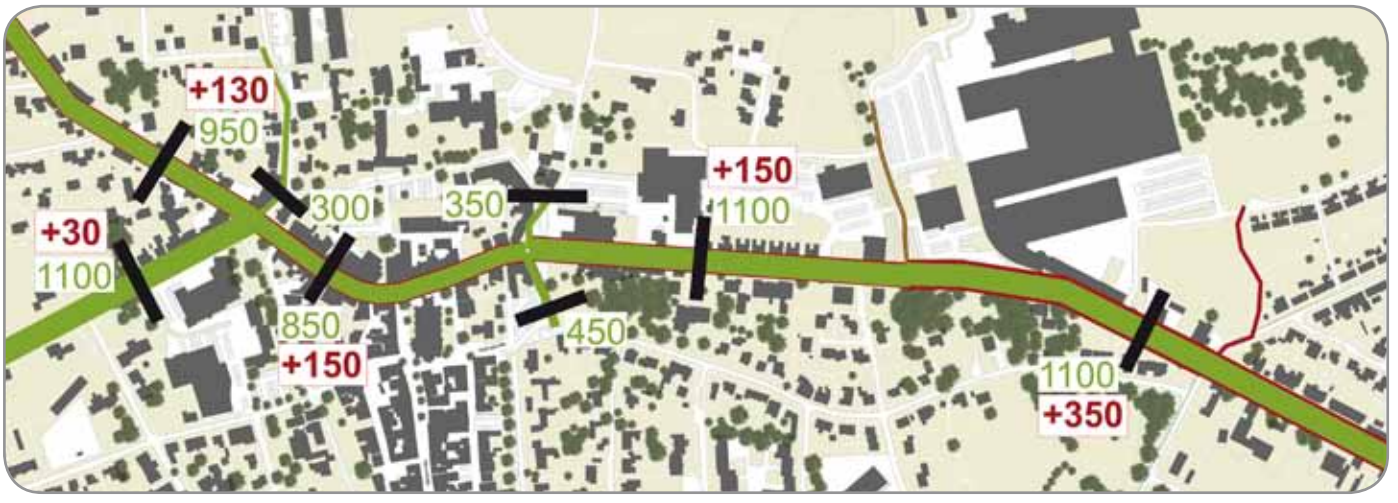


Abb.33: Verkehrsstärke mit EOC-Erweiterung

Als Konsequenz resultiert daraus eine deutliche Verkehrszunahme zwischen der Abfahrt der B54-Ost bis zum EOC (entlang der Hauptstraße und der östlichen Laurenzstraße).

Diese bewusste Steuerung der Kundenströme über die östliche Laurenzstraße lässt sich jedoch nur bedingt mit Hinweisschildern erreichen, da Navigationsgeräte aufgrund der "Best-Weg-Suche" aus Richtung Norden (Schüttorf/Osnabrück) und Westen kommend die Route über die Berg-/Bült- bzw. westliche Laurenzstraße zum EOC wählen. Hier wird eine Verlagerung der Verkehrsströme von der Berg-/Bültstraße auf die innerörtliche Umgehung (Gausebrink/Brookstraße) durch entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen angestrebt.

Zusätzliche verkehrsbeeinflussende Maßnahmen im Straßenraum der Innenstadt sind eine Möglichkeit, Geschwindigkeitsreduktionen im Bereich des Untersuchungsschwerpunktes zu erreichen, so dass sich die schnellste Route vom AK Gronau/Ochtrup auf die B54 Ausfahrt "Ochtrup Ost" verlagert. Derartige Maßnahmen sind zudem aus Sicht der Verkehrssicherheit sinnvoll und unterstützen das Ziel einer attraktiven fußläufigen Verbindung zwischen EOC und Innenstadt.

Aufgrund der deutlich längeren Wegeführung und damit verbundenen Reisezeiten, ist eine vollständige Verlagerung der Kundenströme aus Richtung Norden jedoch nicht zu erwarten, wenn nicht die Durchfahrt zwischen Bentheimer Straße und Laurenzstraße für Kfz komplett unterbunden wird. Da dies aufgrund der hohen Bedeutung dieser Verbindung vor allem für den innerörtlichen Verkehr nicht zielführend erscheint, ist auch in Zukunft ein gewisser Anteil des Zielverkehrs zum EOC zwischen Laurenzstraße und Bentheimer Straße abzuwickeln.

Die Wirkungen verschiedener verkehrlicher Maßnahmen in diesem Bereich wurden im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes mit Hilfe einer Verkehrssimulation geprüft. Die Ausgangsbasis für diese Simulation bilden die heutigen Verkehrsbelastungen im nördlichen Bereich der Innenstadt, die mit Hilfe einer eigenen Zählung im März 2011 (nach Eröffnung des Kreisverkehrs) erhoben wurden. Die zusätzlichen, durch die EOC-Erweiterung generierten Quell- und Zielverkehre wurden mit einer Stärke von ca. 500 Fahrzeugen in der (samstäglichen) Spitzenstunde abgeschätzt.

Die Abbildung 33 zeigt gegenübergestellt die heutigen Verkehrsbelastungen mit den zukünftigen Belastungen nach der EOC-Erweiterung. Grundlage ist die sogenannte "Maßgebliche werktägliche Bemessungsverkehrstärke" (MSVw). Diese bezieht sich auf die 30. Stunde einer nach Stundenwerten absteigend sortierten Dauerlinie der 8.760 Stunden eines Jahres. Hiervon wird die 30. höchste Stunde ausgewählt. Dies bedeutet, dass in 29 Stunden des Jahres planmäßig eine höhere Verkehrsstärke auftritt, während in 8.729 Stunden geringere Verkehre vorliegen.

Die Aufteilung dieser zusätzlichen Verkehre auf die einzelnen Streckenabschnitte erfolgte anhand der oben dargestellten Herkunft der Kundenströme nach einer EOC-Erweiterung (Abb. 32). D.h. die Kundenströme des EOC werden größtenteils über die Ausfahrt Ost der B54 und die Hauptstraße/Laurenzsstraße geleitet.

Aus der vergleichenden Darstellung wird deutlich, dass die vom EOC neugenerierten Verkehrsströme insbesondere im Bereich Berg- und Bültstraße nur einen vergleichsweise geringen Anteil an der Gesamtverkehrsbelastung ausmachen.

Die Ergebnisse der Verkehrssimulation haben gezeigt, dass bei der derzeit vorhandenen Infrastruktur keine Kapazitätsengpässe entlang der Kreuzungspunkte zu erwarten sind und die Ströme durchaus verträglich abgewickelt werden können. Hierzu ist jedoch insbesondere die Signalisierung der Kreuzung Gronauer Straße/Bentheimer Straße zu optimieren. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung durch die EOC-Kundenströme werktags wesentlich geringer ausfallen wird.

Mit Hilfe der Verkehrssimulation konnten außerdem alternative Verkehrsführungen und z.B. die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Bültstraße vor der Lambertikirche untersucht werden. Auch wenn der Kfz-Verkehr in diesem Bereich mit einer vermin-

derten Geschwindigkeit von ca. 20 km/h eingestellt wird, ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses nicht zu erkennen. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass bei einem erhöhten Fußgängeraufkommen vor der Lambertikriche und das Kennzeichnen eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches die Aufmerksamkeit der PKW-Fahrer steigt und zusätzlich die Aufenthaltsqualität des Raumes verbessert werden kann.

Im Laufe des Prozesses wurde auch eine Einbahnstraßenführung über die Hospitalstraße thematisiert, v.a. vor dem Hintergrund, zusätzliche Parkmöglichkeiten in der Berg-/Bültstraße einrichten zu können. Die Verkehrssimulation hat ergeben, dass es in diesem Fall zu einem Rückstau in der Hospitalstraße vor dem Hauptknoten Gronauer Straße/Bentheimer Straße über den Einmündungsbereich Parkstraße hinweg kommen kann. Hier wäre eine entsprechende Anpassung bzw. Ausweitung der Signalisierung des Hauptknotens erforderlich, um einen freien Abfluss in die Parkstraße sicherstellen zu können.

Generell muss beim Einrichten von Einbahnstraßen mit Orientierungsproblemen gerechnet werden, zumal in der Hospitalstraße bauliche Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr notwendig wären. Eine Einbahnstraßenlösung ist für diesen Bereich daher nicht zu empfehlen, zumal der Straßenquerschnitt der Bergstraße sowohl eine verträgliche Abwicklung der zusätzlichen Verkehre als auch das Einrichten von Kurzzeitparkbuchten zulässt.

Eine ausführliche Auswertung der Verkehrserhebung und -simulation kann in der Anlage zum Handlungsfeld Verkehr eingesehen werden.

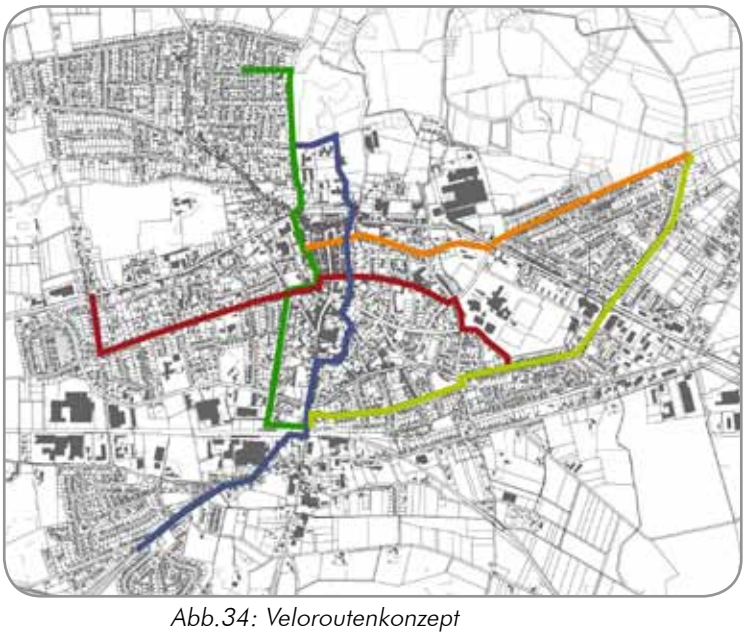


Abb.34: Veloroutenkonzept

Veloroutenkonzept (Radverkehr)

Die Ausgangssituation für den Radverkehr in Ochtrup ist äußerst positiv zu bewerten, da die Einwohner eine Vorliebe für die Radnutzung haben und das bereits vorhandene Radwegenetz gute Voraussetzungen für die Umsetzung eines Veloroutenkonzeptes bietet. Als Velorouten werden Hauptstrecken für den Radverkehr definiert, die möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden und somit i.d.R. besonders konfliktarm, sicher und komfortabel befahrbar sind. Das Konzept umfasst die in der Abbildung 34 dargestellten Velorouten. Der Routenverlauf berücksichtigt sowohl die wesentlichen innerörtlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs (Innenstadt, Bahnhof, Kitas, Schulen, sonstige öffentliche Einrichtungen etc.) wie auch den Anschluss an das Alltags- und Freizeitroutennetz des Kreises Steinfurt (vgl. Kreis Steinfurt 2007, S.63 f.).

Neben den infrastrukturellen Erfordernissen sollten die folgenden Aspekte Berücksichtigung finden:

- Ausreichend dimensionierte Querungshilfen
- Radwegweisung: sowohl für Ortskundige als auch Touristen
- Ausreichend Fahrradabstellanlagen an Wohn- und Zielorten (überdacht und sicher)
- Radstation und andere Servicestationen: Fahrradwerkstätten und -geschäfte
- Öffentlichkeits- und Pressearbeit: z.B. Aktionstage, Radroutenplaner etc.
- An Kreuzungsbereichen: Aufstellflächen vor Ampeln und Abbiegerspuren
- Freigabe der Gegenrichtung von Einbahnstraßen
- Fahrradstraßen: d.h. der Radverkehr hat Vorrang

Es sollen sichere und schnelle Radwegeverbindungen entstehen, die die Stadtteile mit den wichtigsten Zielen verbinden. Die Befahrung des Radverkehrsnetzes ergab, dass für die Einführung solcher Hauptrouten eine gute Ausgangssituation gegeben ist, da aufgrund des vorhandenen Nebenstraßennetzes, Radverkehrsanlagen und Querungsstellen nur punktuell Maßnahmen zur Umsetzung der Velorouten erforderlich werden. Insbesondere in der südlichen Bahnhofstraße ist jedoch eine Verbesserung der Radverkehrsführung erforderlich, um eine sichere und attraktive Anbindung des Bahnhofs gewährleisten zu können.

ÖV-Shuttlebus zwischen EOC, Innenstadt und Bahnhof

Das Potenzial der guten Bahnverbindung von Ochtrup soll für die Kunden des EOC mit Hilfe eines Shuttlebusses attraktiv gestaltet werden. Der Einsatz derartiger Busse für Besucher ohne PKW ist in anderen Factory Outlet Centern bereits mit Erfolg erprobt worden.

Der vorgeschlagene Verlauf des Shuttlebusses beginnt beim Bahnhof und führt über die Innenstadt und die Laurenzstraße zum EOC. Als Nebeneffekt soll der Besucher während der Fahrt einen Eindruck vom Stadt-

zentrum bekommen und z.B. auf dem Rückweg in der Innenstadt Station machen. Die beste Lösung stellt diesbezüglich ein Verlauf der Shuttle-Linie über die Fußgängerzone Bahnhofstraße und Weinerstraße dar. Dies setzt jedoch den Einsatz von entsprechend kleineren Bussen voraus, da Nutzungskonflikte in der Fußgängerzone zu vermeiden sind. Mit diesen Fahrzeugen kann dann jedoch auch nur eine geringere Nachfrage befriedigt werden.

Der vorgeschlagene Fahrplan lässt außerdem eine – ggf. auch nur zeitweise – Anbindung der westlichen Ortsteile Langenhorst und Wellbergen zu, sodass die Erreichbarkeit dieser Ortsteile mit dem Öffentlichen Verkehr stark verbessert würde.

Einzelhandelsentwicklung

Das Kernproblem im Bereich Einzelhandel in Ochtrup sind die Leerstände in der stadtstrukturell wichtigsten Einzelhandelslage – der Weinerstraße. Der südliche Abschnitt der Fußgängerzone im Bereich Bahnhofstraße ist hingegen stabil und verfügt über belebende Angebote des periodischen Bedarfs wie Lebensmittel und Drogeriemärkte. Die großflächigen Einzelhandelsangebote nördlich der Laurenzstraße sind in den vergangenen Jahren gewachsen, weisen derzeit jedoch kaum funktionale Verknüpfungen mit der Weinerstraße auf.

Die dadurch entstandene Überdehnung der Einzelhandelslagen, also die große räumliche Entfernung zwischen dem funktionierenden südlichen Teil der Fußgängerzone und dem EOC, trägt zur Schwächung der traditionellen Einzelhandelslagen in der Weinerstraße und auch den Nebenlagen der Berg- und Bültstraße bei. Durch die Erweiterung des EOC besteht die Möglichkeit, dass sich dieser Trend noch weiter verstärkt. So hat die städtebauliche Verträglichkeitsuntersuchung über die EOC-Erweiterung aus dem Jahr 2006 die Möglichkeit weiterer Leerstände in der Weinerstraße prognostiziert als Folge von Kaufkraftumverteilungen in einem Umfang zwischen 6,7 - 22,3 Prozent zwischen Innenstadt und EOC (Junker und Kruse 2010, S. 16).

Aus städtebaulichen Gesichtspunkten und im Hinblick auf die Identifikationsfunktion der Innenstadt ist jedoch eine Stärkung der Weinerstraße anzustreben. Die Weinerstraße ist nicht nur der traditionelle Einkaufsstandort, sondern verfügt auch über die höhere Aufenthaltsqualität und Einkaufsatmosphäre. Vorliegende Untersuchungen zeigen Potenziale für eine Reaktivierung der Weinerstraße mit Einzelhandel auf. Das Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2000 hat – damals noch ohne EOC-Ansiedlung – die Potenziale zusätzlicher Verkaufsfläche vom Jahr 2000 bis 2010 – also heute – auf 2.400 bis 5.100 m² zusätzliche Verkaufsfläche beziffert (Junker und Kruse 2000, S. 8). Eine aktuelle Untersuchung zur Einzelhandelssituation in Ochtrup der IHK Nordrhein-Westfalen bestätigt ebenfalls weiteres Entwicklungspotenzial (u.a. in den Bereichen

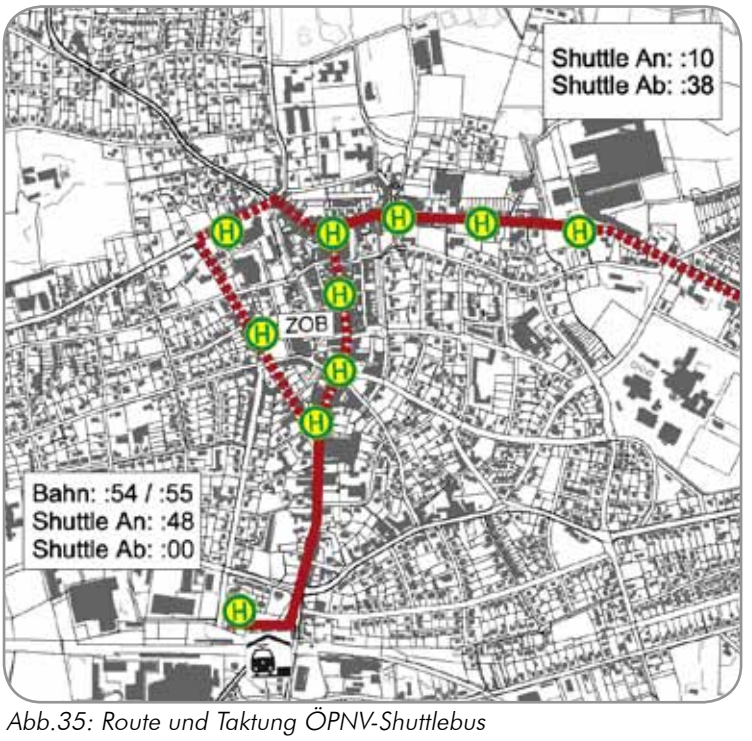


Abb.35: Route und Taktung ÖPNV-Shuttlebus

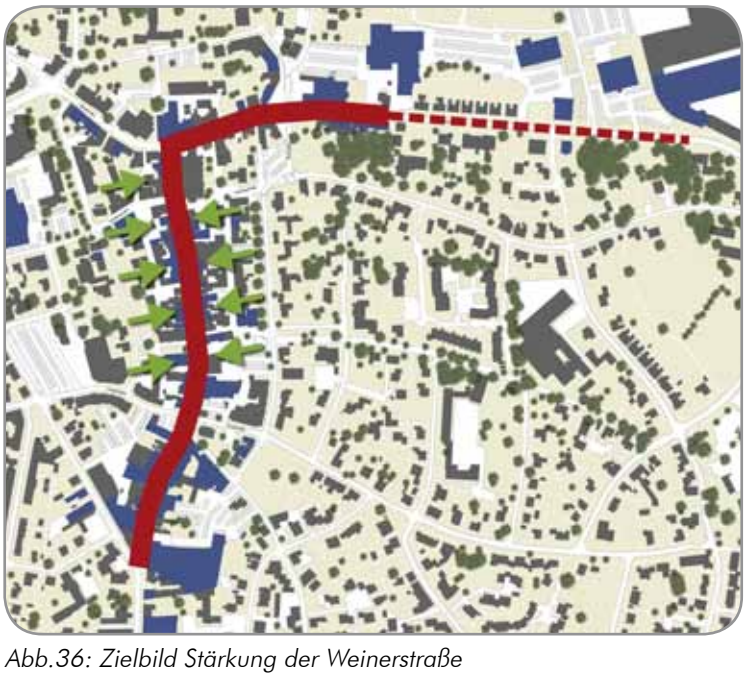


Abb.36: Zielbild Stärkung der Weinerstraße

Schreibwaren und Bücher, Gesundheit und Körperpflege, Glas und Porzellan sowie Raumausstattungen). Die derzeit ca. 2.500 m² Leerstand in der Innenstadt widersprechen diesen Prognosen zwar, sind aber vor allem darauf zurückzuführen, dass keine nachfragegerechten Ladenlokale zur Verfügung stehen und die Innenstadt insgesamt an Attraktivität verloren hat.

Eine besondere Chance für die Stadt liegt dabei in den prognostizierten Besucherzahlen des erweiterten EOC. Die EOC-Kunden können jedoch nur mit einer attraktiven, kleinteiligen und historisch verwurzelten Innenstadt mit abwechslungsreichem Angebot auch in die

Exkurs: Beispiele aus anderen Städten

Bad Segeberg

Die Stadt in Schleswig Holstein versucht seit Jahrzehnten, Besucher des überregionalen Besuchermagneten Möbel Kraft (45.000 m²) in die ca. 1.000 m entfernte Innenstadt zu locken. Während die Bedeutung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort abnimmt, steigt die Anziehungskraft und Bedeutung des Möbelhauses. Dabei stellen insbesondere Events wie Eislaufbahn, Public Viewing oder Oktoberfest einen Erfolgsfaktor dar – jedoch auf dem Möbelhausgelände. Auch wichtige Neuansiedelungen großflächigen Einzelhandels erfolgen im Umfeld des Möbelhauses. Die Stadt und der Möbelhausbetreiber haben sich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages daher auf eine einmalige Zahlung an die Stadtmarketing GmbH geeinigt. Hiermit sollen z.B. Werbetafeln für die Innenstadt auf dem Kraft-Gelände finanziert werden.

Ludwigshafen

Ludwigshafen hat vor 5 Jahren einen Entwicklungsprozess zur Aufwertung der Innenstadt angestoßen, um auf die strukturellen Probleme und den Funktionswandel der Fußgängerzone zu reagieren. In diesem Rahmen wurden umfassende Maßnahmen ergriffen, die u.a. auf eine funktional-gestalterische Aufwertung, Imagepflege sowie programmatische Förderungen abzielen. Als ein zentraler Handlungsansatz ist dabei die Neuausrichtung der Innenstadt hervorzuheben: Die bisherige Nord-Süd-Ausrichtung der Fußgängerzone und ihre Parallelität zum Rhein wurde aufgehoben, um eine Öffnung der Innenstadt in Ost-West-Richtung zur Uferpromenade zu realisieren. Die neue Rhein-Galerie als innenstadtnahes Shoppingcenter (30.000 m² Verkaufsfläche) fungiert dabei als Ankernutzung. Dabei wurden Wegeverbindungen und Platzräume zwischen der City und dem Rheinufer geschaffen bzw. gestärkt, die bei der Neuausrichtung Scharnierfunktionen erfüllen.

Wolfsburg

Wolfsburg verfügt durch die innerstädtische Lage des Designer Outlet Centers (zukünftig 17.500 m² Verkaufsfläche) über eine ähnliche Konstellation wie Ochtrup. Das DOC befindet sich am nördlichen Ende der Porschestraße, der Wolfsburger Fußgängerzone. Diese hat mit strukturellen Problemen zu kämpfen, die sich insbesondere in einer unattraktiven Gestaltung, einer überdimensionalen Länge und einer geringen Frequenz äußern. Der zentrale Handlungsansatz eines 2007 angestoßenen Modernisierungsprozesses ist dabei die städtebauliche Fassung und Aufwertung. Durch eine entsprechende räumliche Gestaltung sowie den Bau des phaeno, der Markthalle, des Gesundheits- und Ärztezentrums und des DOC in Bahnhofsnähe wurden umfassende städtebauliche Maßnahmen vorgenommen, die einen räumlich wahrnehmbarer Eingang zur Porschestraße schaffen sollen.

Roermond

Die niederländische Stadt Roermond verfügt ebenfalls über ein Outlet-Center in Innenstadtnähe (35.000 m²). Dieses wird durch die Stadtautobahn von der Innenstadt getrennt. Um die 400 m entfernte Innenstadt zu stärken und von der Ansiedlung des Outlet-Centers zu profitieren, wurde eine direkte Verbindung per Fußgängertunnel geschaffen. Die städtebaulichen Voraussetzungen könnten dabei nicht besser sein, sind doch sowohl der Haupteingang des FOC als auch der Marktplatz einander räumlich zugewandt. Zudem wurde insbesondere die touristische Attraktivität der Innenstadt gestärkt: Die Bausubstanz wurde aufgewertet und herausgestellt, ein City-Management zur Veranstaltung von Attraktionen installiert und ein hochwertiges Geschäfts- und Gastronomieangebot realisiert, um durch die Schwerpunktsetzung "Geschäfte, Geschichte, Kunst und Kultur" ein Pendant zum Outlet-Center zu bilden. Heute ist die Innenstadt ein Ausflugsziel, das von 40% der Outlet-Center-Kunden aufgesucht wird.

Abb.37: Anziehungspunkt Innenstadt Roermond

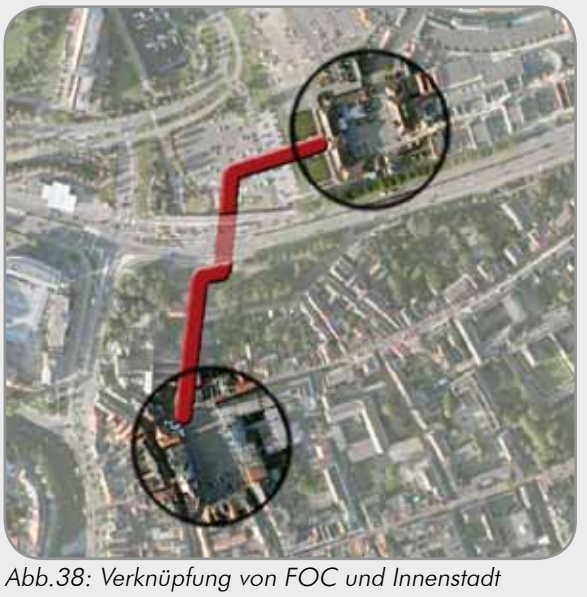


Abb.38: Verknüpfung von FOC und Innenstadt

Stadtmitte gelockt werden. Um dies zu erreichen, sind erhebliche Maßnahmen in der Weinerstraße erforderlich, insbesondere zur gestalterischen Aufwertung und der Schaffung adäquater Ladenlokale. Bei erfolgreicher Umsetzung könnten sich auch für inhabergeführte Läden in kleineren Ladenlokalen mit besonderen Angeboten für die überregionale Kundschaft neue Perspektiven ergeben.

Neben der Stärkung der Weinerstraße kommt der Steuerung weiterer Einzelhandelsansiedlungen in der Laurenzstraße eine hohe Bedeutung zu. Um eine weitere Verlagerung von Kaufkraft aus der Weinerstraße zu verhindern, sollten keine weiteren zentrenrelevanten Sortimente im Bereich der Laurenzstraße ausgewiesen werden. Ausgenommen wäre dabei Einzelhandel mit Sonderverkäufen in Ergänzung zum EOC, der sich vorrangig an überregionale Kundenströme ausrichtet und diese damit näher an die Innenstadt heranführt. Sollte es investorenseitig Interesse an weiteren Angeboten geben, sollten sich diese vorranging im Bereich des Kreisverkehres im westlichen Teil der Laurenzstraße konzentrieren, um positive Effekte auf die Altstadtlagen zu erzielen.

Verknüpfung EOC – Innenstadt

Wesentliche Herausforderung für die Stadtentwicklung muss es sein, die dynamische Entwicklung des EOC für eine Stärkung des gesamten Einzelhandelsstandortes zu nutzen und Besucher auch in die Innenstadt zu locken. Die Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass hierzu oftmals erhebliche Maßnahmen erforderlich sind (siehe Exkurs).

Die Laurenzstraße wird seit Jahren als Einzelhandelsschwerpunkt ausgebaut. Als verbindendes Element zwischen EOC und Innenstadt wird der Einzelhandel jedoch nicht nur wegen einer möglichen Schwächung der Weinerstraße kritisch gesehen. Es ist davon auszugehen, dass nach einem Besuch des EOC der Bedarf nach Einkaufen gesättigt ist. Lediglich Angebote im Einzelhandel, die vergleichbar dem EOC überregionale Anziehungskraft entfalten, könnten ein Bindeglied darstellen. Demgegenüber könnten andersartige Aktivitäten wie Spazieren gehen, Entspannen, Essen gehen, Spielplatz besuchen oder Ortserkundung gefragt sein. Damit die Innenstadt für EOC-Besucher anziehend wirkt, ist somit weniger das Einzelhandelsangebot entscheidend, sondern ein attraktives Stadtbild, die Wegeführung, das gastronomische Angebot und nach Möglichkeit Attraktionen im Bereich Kultur oder Freizeit, die besonders hervorstechen und werbewirksam sind. All dies ist derzeit nicht in ausreichendem Maße vorhanden.

Dennoch ist die Tatsache von Vorteil, dass das EOC nicht auf der "grünen Wiese" entstanden ist. Es gilt, eine Distanz von etwa 400 m zur Innenstadt möglichst fußläufig zu überwinden, was bei entsprechender Motivation durchaus realistisch ist. Die Orientierung wird den Besuchern aufgrund der axialen Ausrichtung der Laurenzstraße dabei leicht fallen. Aufgrund der historischen Bedeutung der Bültstraße und der bestehenden Eingangssituation sollten Fußgänger vom EOC durch das ursprüngliche östliche Stadttor gelenkt werden und nicht über die möglicherweise kürzere Variante der Poststraße.

Abb.39: Heutige Blickbeziehung vom EOC zur Innenstadt

Abb.40: Mögliche Blickbeziehung (Montage)

Der neue Kreisverkehr in der Laurenzstraße ist somit als Scharnier zwischen EOC und Innenstadt anzusehen. Eine städtebauliche Neuordnung ist bereits im Gange. Bei der Schaffung entsprechender Sichtbeziehungen ist eine städtebauliche Verbindung zwischen beiden Punkten aufgrund der noch vergleichsweise geringen Distanz möglich.

Für eine starke und attraktive fußläufige Verbindung zwischen Innenstadt und EOC lohnen sich kleinere Maßnahmen im Straßenraum der Laurenzstraße, die die Verknüpfung spürbar werden lassen. Die geradlinige Straße hat ihren Bundesstraßencharakter noch nicht verloren. Der großzügige Straßenraum und die vorhandenen Laternen zeugen ebenso davon, wie das Vorhandensein eines Mittelstreifens, der den Nutzern

auch optisch das Gefühl einer Hauptstraße vermittelt. Eine Sofortmaßnahme wäre das Entfernen dieses Trennstreifens und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auf einem Schutzstreifen. Derzeit besteht auf beiden Straßenseiten der Laurenzstraße ein gemeinsam genutzter Geh- und Radweg. Durch einen alleinigen Gehweg im nördlichen Straßenraum und das Einführen eines Schutzstreifens für den Radverkehr in diesem Bereich kann ein vielfältiger Nutzen entstehen. Die Fahrbahn wird so für den motorisierten Individualverkehr deutlich schmaler und somit ihrem Geschwindigkeitsniveau von 30km/h eher gerecht. Bei starker Fußgängerfrequenz entlang der Achse EOC-Innenstadt beugt ein alleiniger Gehweg zudem Nutzerkonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern vor.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens des Stadtentwicklungskonzeptes wurde wiederholt vorgeschlagen, die Wegeverbindung entlang der Laurenzstraße durch Kunstinstallationen oder Spielstationen aufzuwerten, um durch eine höhere Aufenthaltsqualität entlang des Weges Besucher in die Innenstadt zu ziehen. Derartige Wegepunkte würden die Wegedauer allerdings verlängern und es bleibt offen, ob die Besucher wirklich in der Innenstadt ankommen. In Zeiten knapper öffentlicher Mittel sollten Investitionen eher direkt in die Innenstadt, insbesondere in den Bereich Weinerstraße und Lambertikirchplatz, fließen – in Verbindung mit Werbemaßnahmen für das Entstandene und Vorhandene. Grundvoraussetzung ist die Schaffung neuer Anziehungspunkte mit hoher Strahlkraft in der Innenstadt sowie die Behebung der gestalterischen Mängel.

Abb.41: Überprägung der historischen Fassaden

Abb.42: Erhöhung der Anziehungskraft der Altstadt durch Behebung gestalterischer Mängel (Montage)

Parkplatzkonzept

Die derzeit geplante stadträumliche Organisation der EOC-Stellplätze steht einem anschließenden Besuch der Innenstadt eher entgegen. Die Parkplätze sind vor allem auf der östlichen, also der Innenstadt abgewandten Seite des EOC, sowie entlang der Gellenbeck- und Lortzingstraße vorgesehen. Sollte eine Orientierung der Stellplätze Richtung Innenstadt realisierbar sein, kann dies der entscheidende Faktor sein, die Innenstadt für Besucher des EOC fußläufig attraktiv zu machen. Als Standort einer großflächigen Stellplatzanlage zwischen Innenstadt und EOC bietet sich der Bereich nördlich der Laurenzstraße an. Hier befinden sich bereits die Parkplätze der Verbrauchermärkte. Diese Märkte müssten zugunsten dieser groß angelegten Stellplatzanlage verlagert werden. Bei der fußläufigen Erschließung der Anlage sollte die Laurenzstraße einbezogen werden, was die Orientierung zur Innenstadt begünstigen würde.

In Bezug auf die Parksuchverkehre ermöglicht die Konzentration der Stellplätze auf einen zentralen Parkplatz eine Bündelung der Verkehrsströme von/zum EOC und damit Vorteile hinsichtlich der Transparenz der Verkehrsführung. Die Anbindung der großflächigen Stellplatzanlage würde über die Gellenbeckstraße erfolgen, deren Einmündung in die Laurenzstraße – wie die Verkehrssimulation gezeigt hat – für den "normalen" werktäglichen Verkehr ausreichend leistungsfähig wäre. Zu Spitzenzeiten der Abfahrt vom zentralen Parkplatz sind jedoch deutliche Überlastungen insbesondere auf dem Linksabbieger von der Gellenbeckstraße in die Laurenzstraße zu erwarten. Zur Abwicklung dieser Verkehre wäre eine – ggf. teilweise – Signalisierung der Einmündung erforderlich.

Die verträgliche Abwicklung der zusätzlichen Kundenströme setzt auch eine bewusste Verkehrssteuerung voraus. Derzeit wird bereits vom EOC-Investor über die Einführung einer elektronischen Steuerung der Parksuchverkehre zum EOC nachgedacht. Es ist dabei sinnvoll, ein gesamtstädtisches Parkleitsystem einzurichten, das auch den vorhandenen Parkring ausweist und hervorhebt.

Der Parkring ist im Bereich des K&K-Parkplatzes derzeit nicht als solcher erkennbar. Hier wird eine alternative Verkehrsführung östlich am K&K-Parkplatz vorbei mit einem Zugang zur Bahnhofstraße auf dem im Süden angrenzenden Grundstück des Verbrauchermarktes empfohlen.

Standorte des großflächigen Einzelhandels

Mit der Realisierung des Parkplatzkonzeptes geht die notwendige Verlagerung großflächiger Einzelhandelsbetriebe nördlich der Laurenzstraße einher. Die Situation, dass sich sämtliche großen Verbrauchermärkte Ochtrups innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs befinden, sollte im Sinne der Geschlechtergerechtigkeit erhalten bzw. gefördert werden.

Die Vereinbarkeit von Erwerbs-, Haushalts- und Betreuungsarbeit hängt in wesentlichem Umfang von den räumlichen und zeitlichen Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Wohnstandort, Ort der Kinderbetreuung bzw. Schule, Einkaufs- und Dienstleistungs- sowie Freizeit- und Sportangeboten ab. Integrierte Einkaufsstandorte in Verbindung mit öffentlichen Einrichtungen können die Bildung von Wegeketten erleichtern

Weiterhin muss gewährleistet werden, dass keine Versorgungslücke für die östlichen Ochtruper Ortsteile entstehen und sich neue Standorte möglichst nicht negativ auf bestehende Standorte auswirken. Es wäre denkbar, den Lidl-Markt in die leer stehende Comet-Immobilie am Marktplatz zu verlagern und für den Edeka-Markt einen Neubau auf dem Marktplatz zu errichten. Diese Lagen würden durch ihre stärkere funktionale Anbindung an die Innenstadt auch zu einer Stärkung der Fußgängerzone führen.

Grünflächen / Räume für Spiel und Freizeit

Die Wallanlagen stellen eine besondere Qualität der Ochtruper Innenstadt dar. Es wird empfohlen, Lücken in den Wallanlagen zu schließen um einen attraktiven Rundweg zu erlauben und gleichzeitig die Grünbereich nutzbarer zu machen.

Eine zentrale Anlage von Spielplätzen wird eine Stärkung der Fußgängerzone bedeuten und bei einem besonders attraktiven Angebot auch Besucher des EOC anziehen. Für Familien mit Kindern kann eine Abwechslung zum Shoppen geboten werden. Als idealer Standort wird dabei der Südwall einschließlich des Valverde del Camino Platzes angesehen. Hier bestehen sowohl Flächen- als auch Aufwertungspotenziale. Der Südwall bezieht die Fußgängerzone mit ein, die fußläufige Verbindung vom EOC erfolgt über die Weinerstraße.

Bei der Gestaltung von Spielflächen empfiehlt es sich, nicht nur die DIN-Norm als rahmengebendes Instrumentarium heranzuziehen. Neue Spielräume entstehen eher als Erlebnisräume – multifunktionale Spielbereiche ersetzen monofunktionale Spielgeräte (Rutsche, Schaukel, Klettergerüst).

Öffnung der Fußgängerzone

Aufgrund der Längsausdehnung der Fußgängerzone wurde eine mögliche Öffnung für den motorisierten Individualverkehr im Prozess diskutiert. Dabei wurden sowohl eine vollständige Öffnung als auch eine Teil-

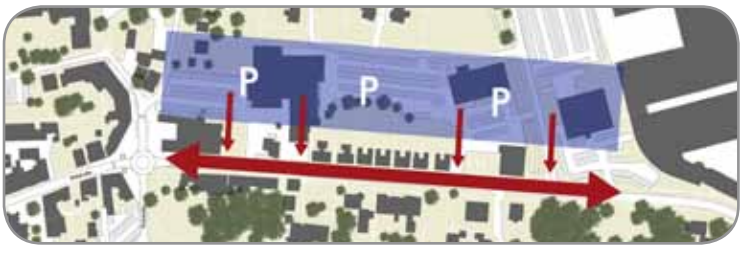


Abb.43: Neue Stellplatzanlage und fußläufige Erschließung

Abb.44: Hervorhebung der Wallanlagen

Abb.45: Heutige Gestaltung der Bahnhofstraße

Abb.46: Mögliche Gestaltung der Bahnhofstraße (Montage)

Abb.47: Heutige Gestaltung vor der Lambertikirche

Abb.48: Platzerweiterung über Bültstraße (Montage)

Abb.49: Bestehende Gestaltung östlich der Lambertikirche

Abb.50: Mögliche Platzerweiterung (Montage)

öffnung – z.B. im Bereich Bahnhofstraße – thematisiert. Aus verkehrstechnischer Sicht spricht nichts gegen eine Öffnung der Fußgängerzone, da die vorhandenen Straßenquerschnitte diese Möglichkeit zulassen.

Bei einer Freigabe der Bahnhofstraße für PKW-Verkehr sollten gleichzeitig zusätzliche Stellplätze zum Kurzzeitparken bereitgestellt werden. Mit dieser Maßnahme verliert die Bahnhofstraße jedoch ihren Charakter einer Fußgängerzone und die damit verbundene Aufenthaltsqualität. Bei der heute gegebenen Fußgängerfrequenz werden insbesondere zu Zeiten hohen Fußgängeraufkommens, am Vor- und Nachmittag, Nutzerkonflikte auftreten. Von einer Aufhebung der Fußgängerzone wird, auch unter dem Aspekt der zentralen Versorgungsfunktion dieses Bereiches, daher abgeraten. Grundsätzlich sollte jedoch, v.a. im Hinblick auf zukünftige Einzelhandelsentwicklungen und ggf. -verlagerungen, die Straßenraumgestaltung möglichst flexibel ausgelegt werden, sodass das Thema der Öffnung der Fußgängerzone für den PKW-Verkehr in Zukunft ggf. wieder aufgenommen werden kann.

Der neue Markt

Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass sowohl der Marktplatz als auch der Valverde del Camino sowie der Übergang zwischen nördlicher und südlicher Fußgängerzone in Bezug auf Lage und Gestalt als Marktfläche für Ochtrup nicht gerecht werden.

Aufgrund der Lage ist der Bereich der Lambertikirche nicht nur ein Scharnier in der Innenstadt, sondern auch das eigentliche Herz Ochtrups, der nicht zuletzt aufgrund der EOC-Erweiterung an Bedeutung gewinnen kann. Daher kann der richtige Ort für einen solchen zentralen Platz nur dieser Bereich sein. Ein im Jahr 2008 durchgeführter Studentenwettbewerb der Universität Dortmund kommt zum Ergebnis, dass das angrenzende Pfarramt, das als freistehendes Gebäude einen städtebaulichen Bruch der ansonsten geschlossenen Bauweise darstellt, rückgebaut werden sollte und an dessen Stelle ein großer neuer Platz entstehen sollte. Dies ist insofern kritisch zu sehen, als dass schon jetzt eine der Hauptherausforderungen in Ochtrup die Belebung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt darstellt. Bei Schaffung neuer öffentlicher Räume stellt sich automatisch die Frage nach deren Nutzung. Daher erscheint es sinnvoller, das bestehende Umfeld der Lambertikirche als Platz für Ochtrup zu definieren und ggf. umzugestalten. Ankerpunkt für die Umgestaltung kann das nordöstliche Kirchenumfeld sein, das bereits heute über eine hohe gestalterische Qualität verfügt. Dabei sind jedoch mögliche Nutzungskonflikte zu berücksichtigen, die durch den Pkw-Verkehr entstehen.

Durch eine Sperrung der Mühlenstraße/Kolpingstraße für den Pkw-Verkehr kann eine klare Gliederung und Orientierung im Straßenraum erreicht und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Standort Rathaus

Derzeit ist die Verwaltung auf drei Standorte in der Innenstadt verteilt, was die internen Abläufe erschwert. Es besteht der Wunsch nach einem neuen Standort, der alle Fachbereiche umfasst. Dabei sind insbesondere folgende drei Standorte in der Diskussion:

- Das frei gewordene Grundstück südöstlich des neuen Kreisverkehrs in der Laurenzstraße
- Das leer stehende Einzelhandelsgebäude am Marktplatz
- Die Pestalozzischule

Aufgrund der Grundstücksgröße, der Lage neben dem bestehenden Rathaus und der vorhandenen Bausubstanz erscheint die Pestalozzischule als künftiger Standort für das Rathaus am geeignetsten.

Innerstädtisches Wohnen

Es sollen innerstädtische Wohnangebote für Senioren und generationenübergreifende Angebote geschaffen werden, die flexibel und auch für Wohnprojekte nutzbar sind. Dabei sind zahlreiche potenzielle Standorte innerhalb der Innenstadt vorhanden. Bei der Bebauung von Potenzialflächen wie dem Bereich südöstlich des Kreisverkehrs, dem Grundstück Ecke Töpferstraße/ Fürstenbergstraße oder dem Marktplatz sind die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten abzuwägen. Alle kommen als innenstadtnahe Standorte für seniorenorientierte Wohnangebote in Frage. Neben der Bebauung größerer Freiflächen ist auch bei Baulückenschließungen oder Umbauten im Bestand die mögliche Schaffung seniorengerechten Wohnraumes zu bedenken.

Stadtidentität

Die Fokussierung auf Ochtrups Identität bei anstehenden Aufwertungsmaßnahmen ist nicht nur zur Akzeptanzsteigerung bei der Ochtruper Bevölkerung sinnvoll. Auch kann die Herausstellung Ochtruper Alleinstellungsmerkmale Interesse bei EOC-Besuchern wecken. Dabei sollten die beiden industriehistorischen Schwerpunkte Ochtrups – die Töpferei und Weberei – aufgegriffen werden. Neben der Entwicklung einer "Corporate Identity" oder als Rahmen für Veranstaltungen können beide Themen auch in städtebauliche Maßnahmen einfließen und somit für das Stadtentwicklungskonzept relevant werden. Beide Themen korrespondieren jedoch nur in geringem Maße und sollten eher nebeneinander stehen als ineinander übergreifen.

Schwerpunkt der Webereiindustrie in Ochtrup war die Laurenzstraße, wo sich nach wie vor die baulichen Zeugnisse befinden. Diese sollten optisch hervorgehoben werden. Dem interessierten Besucher Ochtrups sollte die Funktion der Gebäude vermittelt werden. Bei Aufwertungsmaßnahmen in der Altstadt sollte das Thema Töpferhandwerk aufgenommen werden und vor Ort die Geschichte der Stadt vermitteln.

4.2 Städtebauliche Schwerpunktbereiche

Im Folgenden sind die vorgesehenen Einzelmaßnahmen steckbriefartig für die identifizierten Schwerpunktbereiche aufgeführt.

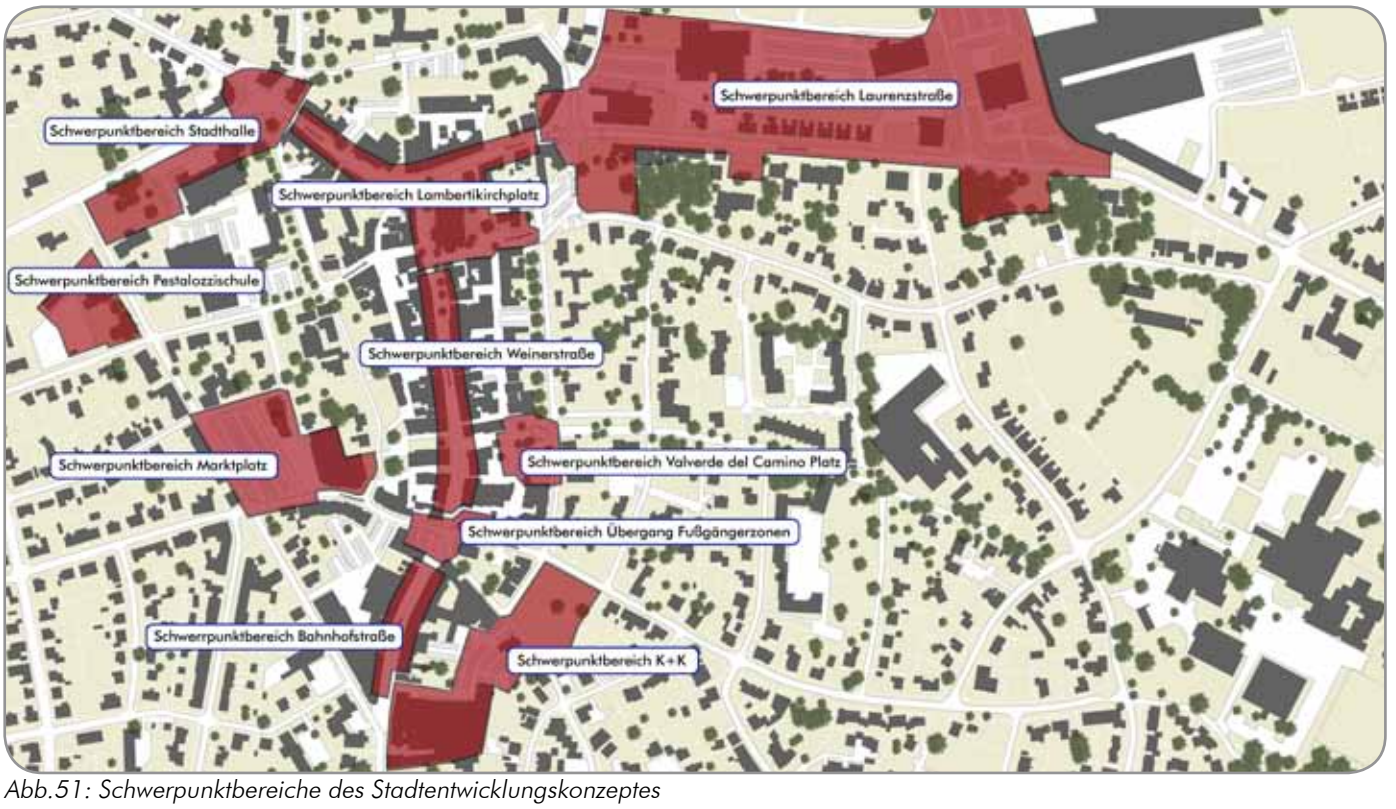


Abb.51: Schwerpunktbereiche des Stadtentwicklungskonzeptes

Laurenzstraße

Stärken:

- Bausubstanz der Industriegeschichte
- Angemessene Dimensionierung des Straßenraumes
- Attraktive Straßenraumgestaltung im östlichen Bereich
- Sichtbeziehungen durch axiale Ausrichtung der Straße
- Neuentstandene Platzsituation am Kreisverkehr
- Städtebauliche Eingangssituation zur Innenstadt am Kreisverkehr
- EOC als überregionaler Besuchermagnet in integrierter Lage

Mängel:

Laurenzstraße:

- Überdehnung der Einzelhandelslagen
- Unzureichende fußläufige Anbindung des bestehenden Einzelhandels an die Innenstadt
- Unattraktiver Straßenraum im westlichen Bereich
- Ausbauzustand der Straße als Hauptstraße
- Unattraktive Zufahrtsbereiche zu den Verbrauchermärkten
- Uneinheitliche Bebauungsstruktur
- Störende Beschilderungen und Werbeanlagen
- Elektromarkt als städtebaulicher Fremdkörper
- Unangemessene Gestaltung bzw. Fehlen eines EOC-Vorplatzes

Kreisverkehr:

- Mangelhafte Querungssituation für Fußgänger
- Fehlende städtebauliche Fassung des Platzes
- Erhöhte Größenwahrnehmung aufgrund fehlender Gestaltungsmittel
- Fehlende Verbindung zwischen Nordwall und Kreisverkehr
- Unattraktive Bebauung nordwestlich des Kreisverkehrs
- Hinterhofsituation im Bereich des südlichen Parkplatzes (Bücherei)

Ziele und Maßnahmen:

(A) Attraktivierung des Straßenraumes zur Aufwertung der fußläufigen Wegeverbindung vom EOC zur Innenstadt

1. Entfernung des Mittelstreifens von der Fahrbahn
2. Erarbeitung eines Ausschilderungs- und Werbeschilderkonzepts und Reduzierung der Werbeschilder
3. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und Anlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn, sodass der Radverkehr verlagert wird und ein großzügiger Gehweg entsteht
4. Rücknahme des Längsparkens im nordwestlichen Bereich und Fortführung der Zierapfelpflanzung zur Herstellung einer axialen Fußwegeverbindung
5. Anlage einer Grünfläche südlich des Klara-Stifts

(B) Städtebauliche Fassung des Kreisverkehrs

1. Baumpflanzungen im Umfeld des Kreisverkehrs
2. Auslobung eines Architektenwettbewerbs zur städtebaulichen Neuordnung des Bereiches Kreisverkehr
3. Herstellung einer korrespondierenden Architektur nördlich der Bücherei als städtebauliche Eingangssituation und Blickfang von der Laurenzstraße (Nutzungsspektrum: Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen)
4. Herstellung einer fußläufigen Verbindung zum Nordwall
5. Neubebauung des nordöstlichen Bereiches (Nutzungsspektrum: Einzelhandel; s.u.)
6. Bebauung der südöstlichen Freifläche (Nutzungsspektrum: Dienstleistungen, Wohnen, öffentliche/soziale Einrichtungen, ggf. Einzelhandel)
7. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger am Kreisverkehr (Klarstellung der Vorrangregelungen durch Markierung von Fußgängerüberwegen)

Abb.52: Bereich Kreisverkehr

(C) Steuerung von Einzelhandelsansiedlungen

1. Schaffung eines Einzelhandelsmagneten nordöstlich des Kreisverkehrs (Sonderverkauf)
2. Ausschluss von weiterem zentrenrelevantem Einzelhandel in der östlichen Laurenzstraße

(D) Orientierung der EOC – Stellplätze Richtung Innenstadt

1. Verlagerung der großflächigem Einzelhandelsbetriebe (Edeka, Lidl, ggf. Aldi, Expert)
2. Schaffung einer Hauptstellplatzanlage des EOC nördlich der Laurenzstraße in zweiter Reihe
3. Schaffung von Stichwegen zur fußläufigen Erschließung der Stellplatzanlage über die Laurenzstraße

Abb.53: Konzept Schwerpunktbereich Laurenzsraße

(E) Aufwertung des EOC-Vorplatzes

1. Begradigung des Fußweges und Fortführung der Zierapfelpflanzung zur Herstellung einer axialen Fußwegeverbindung zwischen EOC und Innenstadt
2. Verlagerung der vorhandenen Stellplätze
3. Schaffung eines Grünbereiches als Vorplatz
4. Errichtung von überdachten und sicheren Fahrradstellplätzen
5. Einrichtung einer Haltestelle für das EOC-Shuttle
6. Schaffung einer Querungshilfe an der Laurenzstraße zur Anbindung des Auffangparkplatzes Lortzingstraße; Ersatz des Zebrastreifens zugunsten einer Fahrbahnverengung

(F) Anreize zum Besuch der Innenstadt

1. Befragung der EOC-Kunden nach gewünschten Angeboten in der Innenstadt
2. Hinweistafeln innerhalb des EOC, z.B. für die "Spielachse" am Südwall, Gastronomie am Lambertikirchplatz
3. Gemeinsame Realisierung von Veranstaltungen am Lambertikirchplatz von Stadtmarketing und EOC-Management (Eisbahn, Pottbäckermarkt, Kirmes, Weihnachtsmarkt)
4. Ausgabe von Tontalern
5. Fahrradverleih am EOC (auch E-Bikes); Routenvorschläge mit Hilfe des Veloroutenkonzeptes für Rundstrecken mit Anlaufpunkten auch in der Umgebung
6. Dezente Fußweg-Hinweisschilder zur Innenstadt, Industriedenkmälern und Stadtpark mit Angabe in Gehminuten
7. Shopping-Shuttle: Entwicklung Träger- und Finanzierungsmodell / Einrichtung neuer Haltestellen

(G) Hervorhebung der Industriegeschichte

1. Lichtinszenierung wichtiger Gebäude (z.B. Weberhäuser)
2. Aufstellen von Informationstafeln an wichtigen Gebäuden

Abb.54: Bausubstanz der Industriegeschichte

(H) Schließung von Baulücken

1. Bebauung des Grundstückes südlich des EOC (bereits geplant)
2. Bebauung des Grundstückes westlich des Takko-Marktes (bereits geplant)
3. Bebauung des Grundstückes westlich des Marienheimes (Nutzungsspektrum: Wohnen, Dienstleistungen)

Lambertikirchplatz

Stärken:

- Scharnierfunktion zwischen Laurenzstraße, Berg-/Bültstraße und Weinerstraße
- Verkehrsberuhigte Gestaltung
- Gute Gestaltung des östlichen Kirchenumfeldes
- Lambertikirche als ortsbildprägendes Gebäude
- Bestehender Schwerpunkt im Bereich Gastronomie
- Reduzierter Durchgangsverkehr durch Verbot für Lkw an Kreuzung Gronauer/Bentheimer Str.

Mängel:

Berg-/Bültstraße:

- Trading Down-Tendenzen und Leerstände
- Geringe Aufenthaltsqualität
- Schmale Gehwege, fehlende Radverkehrsführung
- Fehlende Anbindung der Bergstraße an fußläufige Wegeverbindungen
- Teils unattraktive Neubauten
- Fehlende Parktaschen für Kurzparker
- Vorhandene Baulücken

Kirchenumfeld:

- Fehlender Frequenzbringer in der nördlichen Fußgängerzone
- Geringe Wahrnehmbarkeit als Eingang zur Fußgängerzone
- Starke Verschattung durch geschlossene Bauweise
- Einfriedungen im direkten Kirchenumfeld
- Städtebaulicher Bruch zwischen Hotel und Pfarrhaus, fehlende bauliche Fassung
- Durchgangsverkehr
- Gestaltungsmängel der Fassaden

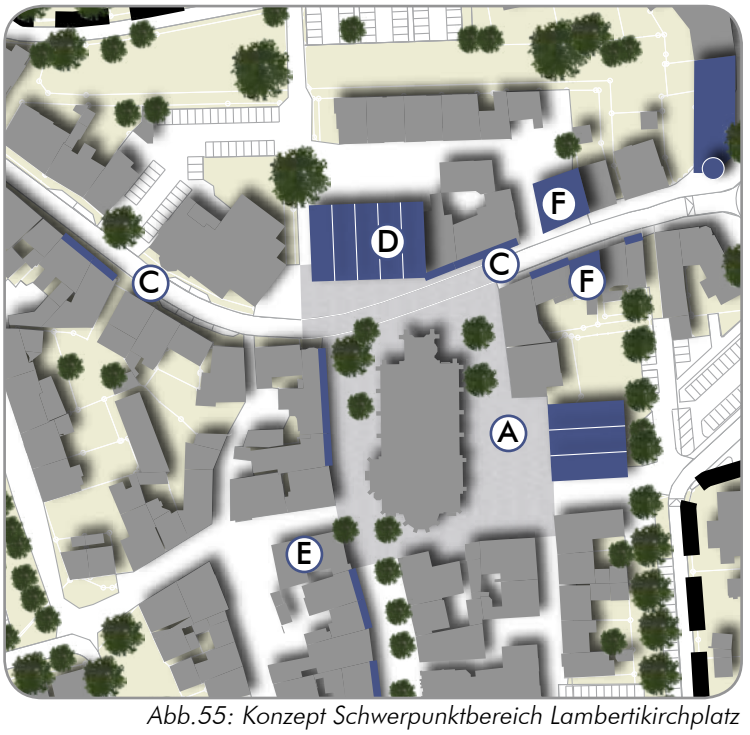


Abb.55: Konzept Schwerpunktbereich Lambertikirchplatz

Ziele und Maßnahmen:

A Umgestaltung zum zentralen Stadtplatz

1. Sperrung der Kolpingstraße für Pkw zwischen Weinerstraße und Kniepenkamp durch Aufstellung von versenkbaren Polleranlagen
2. Rückbau der Rasenflächen und Einfriedungen an der Lambertikirche
3. Einheitliche Gestaltung von Platz und Bültstraße durch Aufpflasterung der Bültstraße
4. Abriss des Pfarrhauses und Neubebauung zur Bildung einer durchgehenden östlichen Raumkante (Nutzungsspektrum: Gastronomie, Einzelhandel, Wohnen)

B Belebung des Platzes

1. Gemeinsame Realisierung von Veranstaltungen am Lambertikirchplatz von Stadtmarketing und EOC-Management (Eisbahn, Pottbäckermarkt, Kirmes, Weihnachtsmarkt)
2. Einrichtung eines Wochenmarktes am Samstag
3. Schaffung von Außengastronomie
4. Nutzung der südlichen Hotelwand als Projektionsfläche (z.B. Public Viewing, Open-Air-Kino, Kunst)

C Optimierung der Verkehrssituation in der Berg-/Bültstraße

1. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den MIV, sodass eine verkehrsberuhigte Zone mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht (Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – Tempo 20)
2. Rad- und Fußverkehrsführung verbessern, insbesondere im Kreuzungsbereich Gronauer Str./Bergstr. (Stadteingang)
3. Anlage von Parktaschen

D Neuordnung des Bereiches nördlich der Kirche

1. Einzelgespräche mit Eigentümern zu Realisierungsabsichten
2. Abriss der Gebäude und Neubebauung unter Schaffung einer Aufweitung des Platzes nach Norden (Nutzungsspektrum: Einzelhandel/Filialisten, Wohnen)

E Wiedernutzung der Immobilie Hues

1. Gemeinschaftliche Wiederherrichtung, z.B. durch Immobilienstandortgemeinschaft (siehe Schwerpunktbereich Weinerstraße, Nutzungsspektrum: Gastronomie, Kultur, Pfarramt)
2. Ggf. Einrichtung einer Lehrbaustelle

F Schließung von Baulücken in der Bültstraße

1. Untersuchung der Entwicklungshemmnisse von Baulücken in aktuellen Bebauungsplanbereichen
2. Erörterung möglicher Umsetzungskonflikte mit den Grundeigentümern und Entwicklung einer Strategie zur Realisierungsbeschleunigung

Weinerstraße

Stärken:

- Mittelalterlicher Stadtgrundriss
- Prägende Gebäude wie Alte Stadtapotheke, Gaststätte "Alt Ochtrup", Schmitz-Gebäude, Haus Hues
- Attraktive städtebauliche Situation im Bereich Alte Stadtapotheke
- Fußgängerzone
- Fußläufig erreichbare Stellplätze für den Einzelhandelsbesuch

Mängel:

- Trading Down-Tendenzen und Leerstände
- Geringe Ladengrößen aufgrund kleinteiliger Altstadtbebauung
- Fehlende Anziehungskraft auf EOC-Kunden
- Einzelne Mängel in der Pflasterung
- Teils unattraktive Neubauten
- Gestalterische Mängel bei Möblierungen
- Gestaltungsmängel der Fassaden in den Erdgeschosszonen
- Unattraktive Werbeanlagen

Ziele und Maßnahmen:

(A) Gestalterische Aufwertung

1. Barrierecheck des öffentlichen Raumes und Ausbesserung der Pflasterung, Reduktion von Stolperkanten
2. Austausch von Möblierungen: Laternen, Bänke (z.B. Modell "Elegance" oder "Varial", Fa. Runge), Fahrradstellplätze (z.B. Modell "Arc", Fa. Runge), Abfallbehälter
3. Aufstellung eines Gestaltungsleitfadens Fassaden und Werbeanlagen (als Satzung oder freiwillige Vereinbarung, möglicherweise Beirat)
4. Kommunales Förderprogramm und Bauberatung zur Fassadensanierung (in Verbindung mit Maßnahmen zur energetischen Sanierung)

(B) Stärkung der Kooperationen

1. Initiierung einer Immobilienstandortgemeinschaf
2. Abstimmung zur Gestaltung von Werbeanlagen
3. Zusammenlegung von Ladenlokalen
4. Abstimmung Öffnungszeiten

(C) Schaffung von Anreizen für Investitionen und Ladeneröffnungen

1. Einrichtung eines Leerstandsmanagements
2. Temporäre Gestaltung von Schaufensterbereichen; Öffnung der Lokale für Kunstinstallationen
3. Tag des offenen Leerstandes
4. Einführung eines mietfreien ersten Jahres
5. Aussetzung der Stellplatzablöse in der Weinerstraße und Berg-/Bültstraße befristet für 2 Jahre

(D) Konzentration der Einzelhandelslagen

1. Planungsrechtliche Steuerung
2. Verlagerung von Einzelhandelsstreulagen in die Weinerstraße
3. Bereitstellung von Umzugshilfen

(E) Nutzungsmischung

1. Planungsrechtliche Förderung zur Schaffung höherwertigen Wohnungsbaus
2. Wohnungen in den Obergeschossen zwingend vorschreiben
3. Umfassende Bauberatung von Investoren in der Innenstadt

(F) Monitoring über die Effekte des EOC auf die Innenstadt

1. Systematische Erfassung möglicher Auswirkungen auf die Fußgängerzone und den Einzelhandelsbesatz
2. Kundenzählung, Passantenbefragung, Einzelhändlerbefragung
3. Überarbeitung Einzelhandelsgutachten
4. Erarbeitung eines Einzelhandelskonzeptes

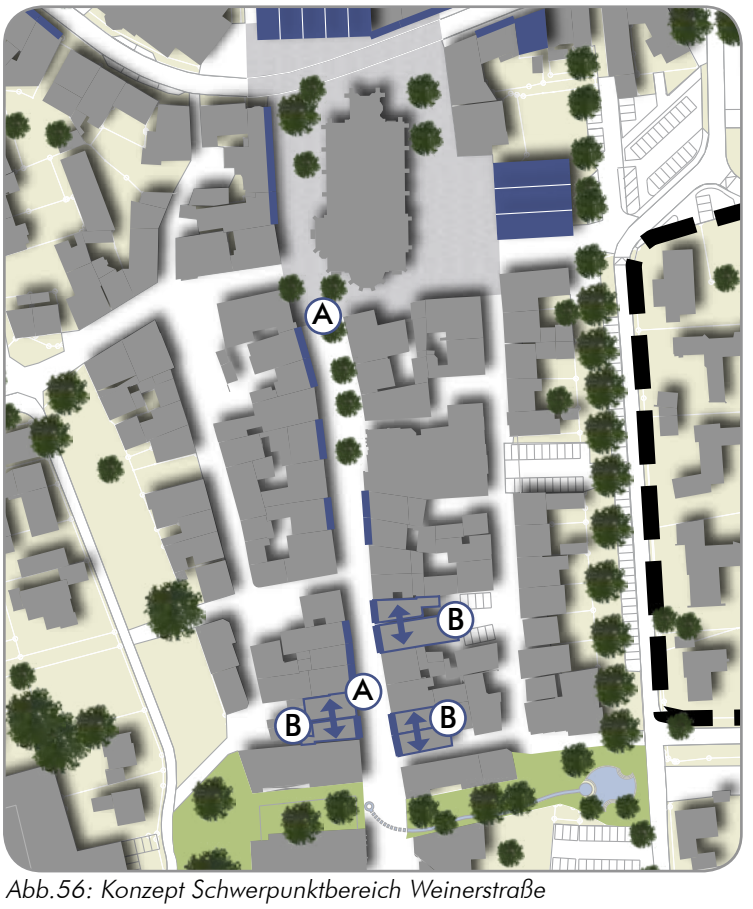


Abb.56: Konzept Schwerpunktbereich Weinerstraße

Valverde del Camino Platz

Stärken:
- Einziger angelegter Platz in der Innenstadt

Mängel:
- Funktionslosigkeit
- Fehlende bauliche Fassung
- Hoher Versiegelungsgrad
- Pkw-Stellplätze stören das Raumempfinden

Ziele und Maßnahmen:

Ⓐ Einrichtung von "Spielräumen am Südwall"

1. Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der Umgestaltung
2. Ansprache möglicher Sponsoren (z.B. EOC)
3. Anlage eines Kinderspielplatzes westlich der Weinerstraße
4. Entfernen bzw. Verlagerung der PKW-Stellplätze
5. Anlage eines Boule-Feldes am Westwall
6. Entfernung der Ochtruper Nachtigall
7. Entsiegelung des Valverde-Platzes und Aufwertung der Freiflächen
8. Anlage eines Wasserlaufes zwischen Kriegerbrunnen und Brunnen Valverde-Platz, kindgerechte Aufwertung des Südwalls (Mögliche Themen: Valverde del Camino, Befestigungswall)
9. Umwandlung des Brunnens in einen Wasserspielplatz
10. Temporäre Aktionen im Bereich Fußgängerzone, z.B. Aufstellen von Drehscheiben zum Töpfern

Abb.57/58: Der Südwall als Ort für Spiel und Freizeit

Übergang Fußgängerzonen

Stärken:
- Stark frequentierte Schnittstelle zwischen den Fußgängerzonen

Mängel:
- Durchgangsverkehr
- Erschwerte Orientierung wegen häufiger Belagwechsel
- Einzelne Mängel in der Pflasterung
- Fehlende bauliche Fassung durch vorhandene Baulücken
- Orientierung des Bereichs um das Kunstwerk zu nicht mehr vorhandenem Gebäude

Ziele und Maßnahmen:

Ⓑ Städtebauliche Fassung des Bereiches

1. Bebauung des südwestlich angrenzenden Grundstücks; Orientierung in der Gebäudeausrichtung auf die vorhandene halbrunde Platzgestaltung (Nutzungsspektrum: Gastronomie, Einzelhandel)
2. Bebauung des nordöstlich angrenzenden Grundstücks (Nutzungsspektrum: Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen)

Ⓒ Gestalterische Aufwertung

1. Barrierecheck des öffentlichen Raumes und Ausbesserung der Pflasterung, Reduktion von Stolperkanten
2. Austausch von Möblierungen: Laternen, Bänke (z.B. Modell "Elegance" oder "Varial", Fa. Runge), Fahrradstellplätze (z.B. Modell "Arc", Fa. Runge), Abfallbehälter
3. Einheitliche Gestaltung des Fahrbahnbereiches inkl. Verkehrsberuhigung
4. Schaffung eines Bereiches für Außengastronomie am Brunnen

Bahnhofstraße

Stärken:
- Attraktiver Einzelhandel, kaum Leerstände
- Magnetfunktion des K+K-Marktes
- Sehr gutes Stellplatzangebot

Mängel:
- Einzelne Mängel in der Pflasterung
- Optische Mängel bei Möblierungen
- Überfrachtung des öffentlichen Raumes mit Gestaltungselementen

Ziele und Maßnahmen:

(D) Gestalterische Aufwertung

1. Barrierecheck des öffentlichen Raumes und Ausbesserung der Pflasterung, Reduktion von Stolperkanten
2. Reduktion der Gestaltungsmittel: Rückbau der Pflanzbeete und Einfriedungen
3. Austausch von Möblierungen: Laternen, Bänke (z.B. Modell "Elegance" oder "Varial", Fa. Runge), Fahrradstellplätze (z.B. Modell "Arc", Fa. Runge), Abfallbehälter

Bereich K+K Markt

Stärken:
- Bedeutsame Versorgungsfunktion als Verbrauchermarkt v.a. für den Süden Ochtrups
- Entstandene Baulücke ermöglicht den durchgängigen Parkring

Mängel:
- Verkehrsführung des Parkrings auf dem Parkplatz (Einbahnstraßenführung)
- Lage der Stellplätze zueinander

Ziele und Maßnahmen:

(E) Umgestaltung Bereich K+K

1. Aufwertung der Fassade
2. Neuordnung Zufahrt und Stellplätze: Abschaffen der Senkrechtparkplätze im Bereich der Baulücke
3. Verlagerung des Parkrings über eine neue Erschließungsstraße südlich des K&K-Marktes
4. Neugestaltung der Knotenpunktes Prof. Gärtner-Str./Bahnhofstraße

(F) Bebauung der nordöstlich angrenzenden Freifläche an der Horststraße

1. Realisierung von Wohnbebauung im Norden
2. Realisierung von nicht störendem Gewerbe im Süden

(G) Unterstützung von alternativen Wohnprojekten

1. Unterstützung von vorhandenen Initiativen bei der Suche nach einem geeigneten Grundstück, Kataster für Potenzialflächen
2. Planerische Unterstützung (Zulässigkeit von Mehrfamilienhäusern (MFH) im Bebauungsplan)

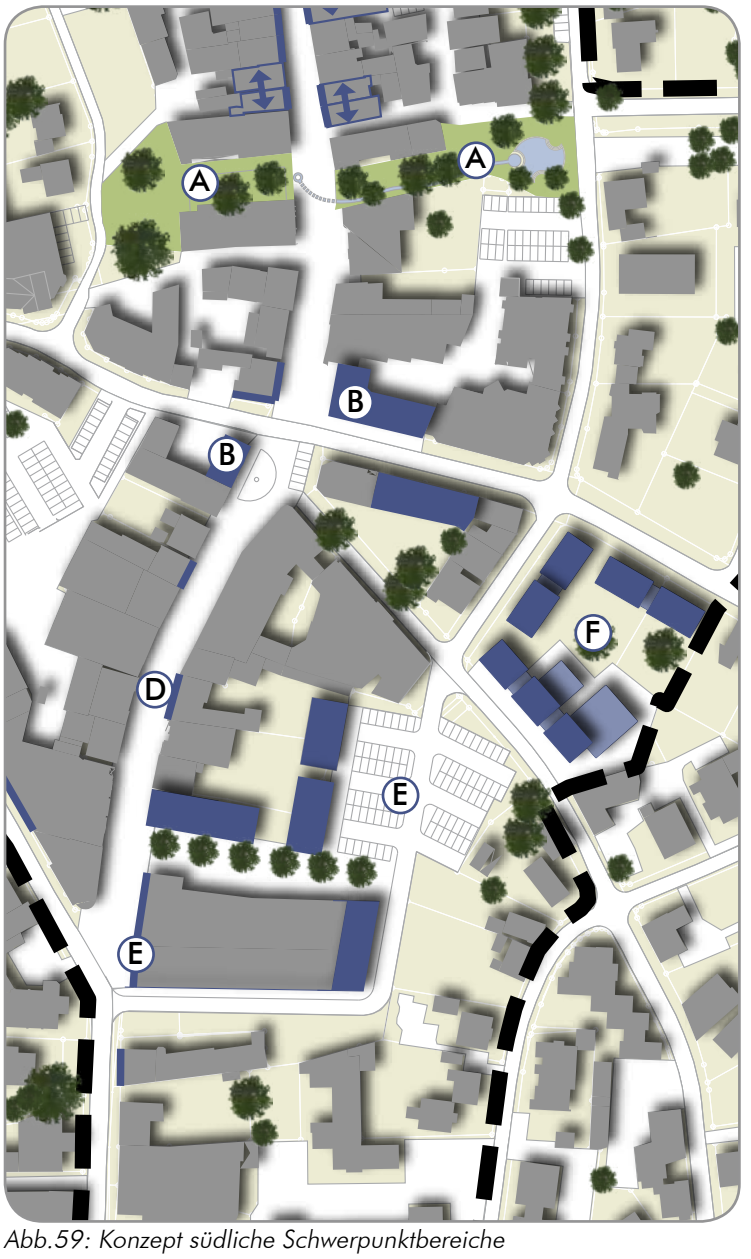


Abb.59: Konzept südliche Schwerpunktbereiche

Marktplatz

Stärken:
- Große innerstädtische Freifläche
- Größte innerstädtische Parkplatzfläche
- Standort der jährlichen Kirmes

Mängel:
- Größe des Platzes erschwert Ausnutzung des Raumes
- Geringe Aufenthaltsqualität und hoher Versiegelungsgrad
- Fehlende Anbindung an Fußgängerzone
- Leerstand des ehemaligen Comet-Marktes
- Entfernung der Stellplätze zum ehemaligen Comet
- Unattraktiver Busbahnhof
- Stadträumliche Lage des Busbahnhofs

Ziele und Maßnahmen:

Ⓐ Verlagerung des Busbahnhofs
1. Verlagerung des Busbahnhofs an das Schulzentrum
2. Rückbau des Wartebereiches

Ⓑ Wiedernutzung der Comet-Immobilie
1. Aufnahme von Gesprächen mit Eigentümer
2. Prüfung einer Verlagerung des Lidl-Marktes in die Immobilie

Ⓒ Neuordnung und Bebauung des Marktplatzes
1. Verlagerung der Stellplätze in den südlichen Teil des Platzes
2. Bebauung des nördlichen Marktplatzes (Nutzungsspektrum: Dienstleistungen, Einzelhandel, z.B. Verlagerung Edeka-Markt)

Abb.60: Busbahnhof

Pestalozzischule

Stärken:
- Zukünftige innerstädtische Potenzialfläche

Mängel:
- Zukünftiger Leerstand

Ziele und Maßnahmen:

Ⓓ Verlagerung der Verwaltung in den Bereich Pestalozzischule
1. Prüfung der Bausubstanz des Schulneubaus sowie der Möglichkeit von Grundrissveränderungen und energetischer Sanierung; Ziel sollte nach Möglichkeit der Erhalt des Neubaus sein
2. Bei negativer Prüfung Ersatz des Neubaus an gleicher Stelle
3. Erhalt des Altbaus

Abb.61: Neubau der Pestalozzischule

Abb.62: Freifläche Stadthalle / Pestalozzischule

Bereich Stadthalle

Stärken:

- Innerstädtisches Flächenpotenzial im südwestlichen Bereich

Mängel:

- Mangelhafte Orientierung am nordwestlichen Stadteingang

Ziele und Maßnahmen:

(E) Verbesserung der Verkehrssituation am nordwestlichen Stadteingang

1. Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Bergstraße / Gronauer Straße insbesondere zur städtebaulichen Aufwertung des Stadteingangs
2. Optimierung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
3. Radverkehrsführung von der Gronauer Straße zur Bergstr. überdenken (Lichtsignalsteuerung)

(F) Bebauung der südwestlich angrenzenden Freifläche, z.B. Wohnprojekte

1. Bebauung mit Wohngebäuden, z.B. Wohnprojekte

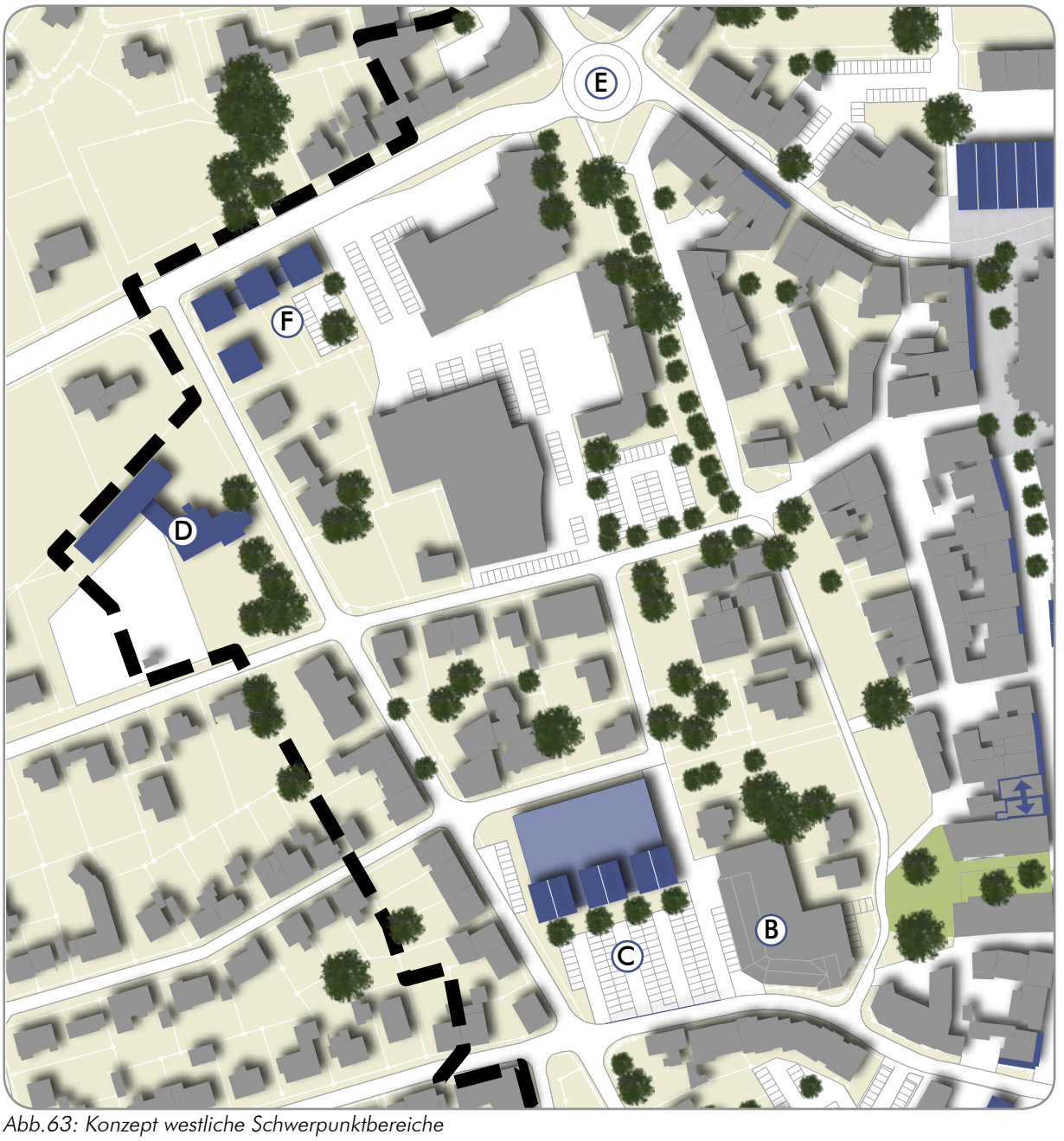
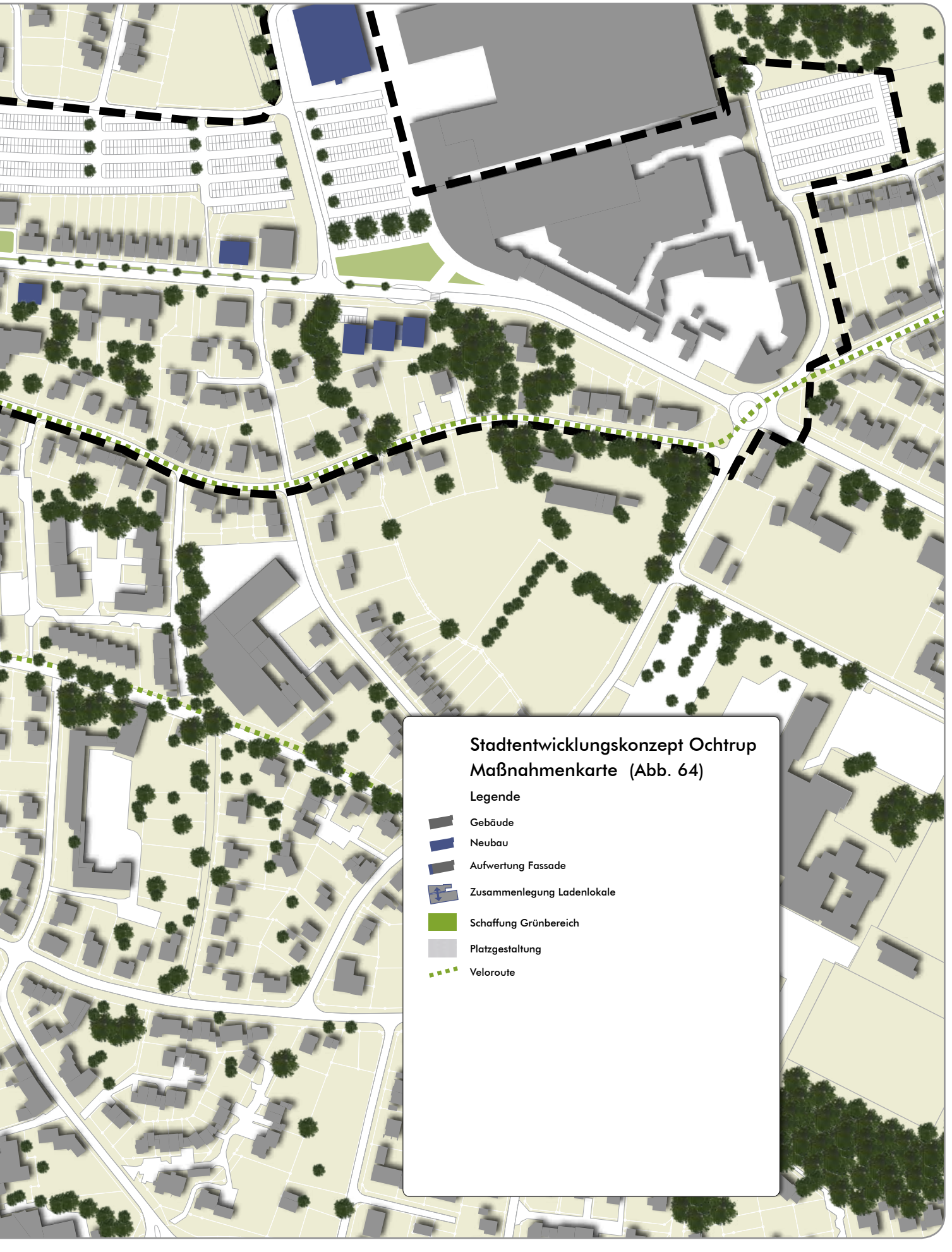


Abb.63: Konzept westliche Schwerpunktbereiche

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

OCHTRUP


Stadtentwicklungskonzept Ochtrup
Maßnahmenkarte (Abb. 64)
Legende
Gebäude
Neubau
Aufwertung Fassade
Zusammenlegung Ladenlokale
Schaffung Grünbereich
Platzgestaltung
Veloroute

Literaturverzeichnis

- Dahl, Guido: Ochtruper Schätze - Ochtruper Geschichte; Ochtrup 2005
- Junker und Kruse: Aktualisierung der städtebaulichen Verträglichkeitsuntersuchung einer geplanten Erweiterung des Euregio Outlet Centers in Ochtrup; Dortmund, 2010
- Junker und Kruse: Einzelhandelsstrukturgutachten und Einzelhandelskonzept Ochtrup; Dortmund, 2000
- Junker und Kruse: Zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Einzelhandelssortimente in der Stadt Ochtrup; Dortmund 2006
- Kreis Steinfurt (Hrsg.): Informationen zur Verkehrsentwicklungsplanung: Radwege im Kreis Steinfurt – Alltags- und Freizeitrouten; Steinfurt, 2007
- Kreis Steinfurt: Das Kreisentwicklungsprogramm 2020; Steinfurt 2009
- Mayr, A.; Stonjek, D. u. Temlitz, K. (Hrsg.): Der Kreis Steinfurt, Münster 1994
- Planungsbüro Hahm GmbH VBI: Verkehrsuntersuchung Knotenpunkt Laurenzstraße/Lorztingstraße/ Postdamm – Untersuchungsbericht 07/2006; Osnabrück, 2006
- Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul G. Jansn GmbH: Stadtmarketingkonzept Ochtrup; Köln, 2003

Abbildungsverzeichnis

- Abb.: 5,6,8, 30: Stadt Ochtrup
- Abb. 37: www.flickr.com; Mr. Pi
- Alle übrigen Abb.: BPW baumgart+partner