

INNENSTADTENTWICKLUNG ENNIGERLOH



Strukturplanung – Chancen und Risiken

Innenstadtentwicklung Ennigerloh

Strukturplanung – Chancen und Risiken

Untersuchung im Auftrag der Stadt Ennigerloh

Bearbeiter:

Reinhard Drees
Thomas Fiebig

Rolf Junker
Elisabeth Kopischke

Rolf Suhre



Vennhofallee 97
33689 Bielefeld
Tel. 05205 – 3230/6502
info@dhp-sennestadt.de



Markt 5
44137 Dortmund
Tel. 0231-5578580
info@junker-kruse.de



Hansestraße 63
48165 Münster
Tel. 02501 – 2760-25
rolf.suhre@nts-plan.de

26. März 2004

Inhalt

Inhalt..... 5

1 Ausgangssituation 6

2 Methodik..... 7

3 Innenstädte und Einzelhandel 9

4 Standortbewertungen..... 11

5 Szenarien..... 57

 5.1 Szenario 158

 5.2 Szenario 260

 5.3 Szenario 362

6 Resümee..... 64

1 Ausgangssituation

In Ennigerloh zeichnen sich große Umwälzungen in der Lebensmittelversorgung der Stadt ab. Bisher in der Innenstadt ansässige Betreiber haben angekündigt bzw. haben bereits ihren Standort (zu) verlassen, um für sie attraktivere Standorte aufsuchen zu können. Das vorhandene Verkaufsflächen- und Parkplatzangebot reicht nach Angaben der Betreiber nicht mehr aus, sich im Wettbewerb zu behaupten. Die Stadt sieht sich vor diesem Hintergrund vor die Aufgabe gestellt, die bestehende räumliche Versorgungsstruktur zu überdenken und neu zu ordnen. Dabei entstehen zum einen Zielkonflikte zwischen den Betreiberwünschen und den Ansprüchen an eine nachhaltige Innenstadtentwicklung. Zum anderen sind Idealkonzepte von Betreibern in einer gewachsenen Innenstadt nicht ohne weiteres umzusetzen. Im Folgenden werden die wesentlichen Bestimmungsgrößen und Entscheidungsoptionen herausgearbeitet, um die politischen Entscheidungen auf eine rationale, fachliche Grundlage zu stellen.

2 Methodik

Die vorliegende Untersuchung wurde in Kooperation der Büros Drees und Huesmann, Bielefeld; nts Ingenieurgesellschaft, Münster sowie Junker und Kruse, Dortmund erarbeitet. Die Arbeitsteilung stellt sich, in Abhängigkeit von den durch das Arbeitsfeld der einzelnen Büros bestimmten Fachbereiche, wie folgt dar:

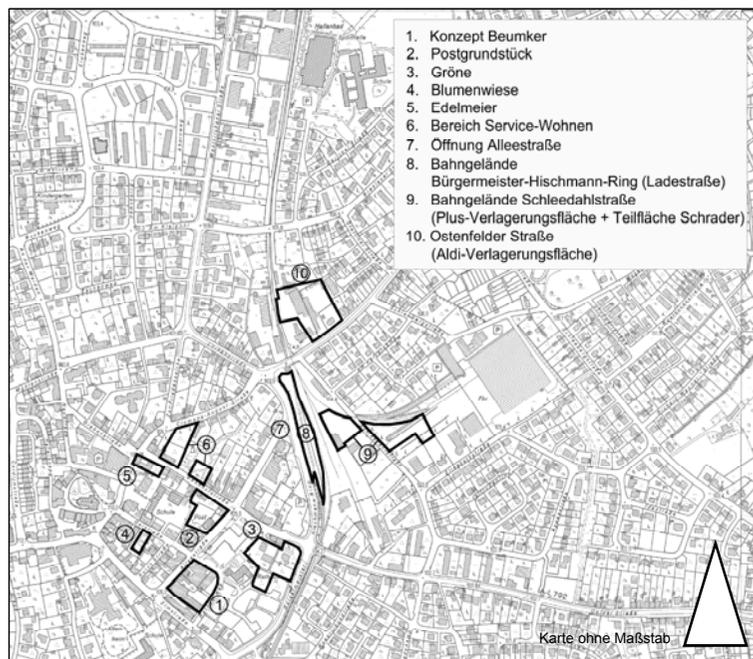
Einleitung / Wesensvoraussetzungen der Innenstadt	Junker und Kruse
Bewertung potenzieller Entwicklungsflächen	
Städtebauliche Kriterien	Drees & Huesmann Planer (DHP)
Verkehrliche Kriterien	nts Ingenieurgesellschaft
Kriterien Handel / Zentrumsstruktur	Junker und Kruse
Realisierungsaufwand / Fazit	gemeinsam
Entwicklungsszenarien / Resümee / Empfehlungen	Junker und Kruse

Im Anschluss an eine allgemeine Schilderung der Situation von Innenstädten werden in Kapitel 4 Bewertungen verschiedener, aktuell im Gespräch befindlicher und grundsätzlich geeigneter Standortalternativen (nach Angaben der Stadt Ennigerloh, März 2004) vorgenommen. Die Standorte werden anhand relevanter Merkmale bzw. Kriterien unter Berücksichtigung der Aspekte Zentrenstruktur, Handel, Städtebau und Verkehr beschrieben und - auch um eine Vergleichbarkeit herzustellen - anhand einer ordinalen Skala einer Bewertung unterzogen. Im Einzelnen werden im Bereich Städtebau die Eignung der Fläche (in Abhängigkeit von Flächengröße, bestehenden Nutzungen und Gebäuden, baurechtlichen Festsetzungen, Verfügbarkeit, Immissionsbelastungen) sowie städtebauliche Chancen und Restriktionen der Fläche (z.B. auf Grund von Abriss, Umbau, Schließung von Baulücken) betrachtet. Der Fachbereich Verkehr beurteilt vornehmlich Kriterien der Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Leistungsfähigkeit / Lärmbelastung, Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (z.B. Aufenthalt), Notwendigkeit baulicher Verän-

derungen der vorhandenen Verkehrsanlagen sowie der Stellplatzfrage. Die Analyse der Handels- und Zentrenstruktur ist gerichtet auf die Beurteilung der Lage der Standorte im Stadtgefüge, Entfernung zum Zentrum und insbesondere die handelsseitige Integration (z.B. auf Grund von Synergieeffekten der Handelseinrichtungen oder innerstädtischen Funktionen untereinander). Es ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Gesamtbewertung der einzelnen Standorte die Einzelbewertungen der Kriterien durchaus je nach Standort mit unterschiedlichen Gewichtungen eingehen, so erfahren beispielsweise die verkehrlichen Aspekte bei der Betrachtung der Öffnung der Alleestraße erwartungsgemäß eine höhere Gewichtung als die übrigen Kriterien.

Die Lage der einzelnen Standorte im Stadtgefüge sowie deren Arbeitstitel sind in Karte 1 dargestellt:

Karte 1: Standortübersicht



Quelle: Drees & Huesmann Planer

3 Innenstädte und Einzelhandel

Zentren und damit in besonderem Maße Innenstädte definieren sich durch ihren Bedeutungsüberschuss, den sie gegenüber ihrem Umland aufweisen. Nach planerischer Vorstellung bilden sie „die Knotenpunkte wirtschaftlicher und sozialer Beziehungen in der Stadt. In ihnen konzentriert sich das öffentliche Leben. Gleichzeitig übernehmen sie wichtige Versorgungsfunktionen für Bewohner und Beschäftigte in der näheren Umgebung und im weiteren Einzugsbereich. Sie sind geprägt durch eine Mischung unterschiedlichster Dienstleistungen privater und öffentlicher Art. Sie schließen den sozialen und gesellschaftlichen Bereich ebenso mit ein wie kulturelle Einrichtungen. Vor allem aber bestimmt der Einzelhandel das Bild der Zentren, er ist die Basis für ein pulsierendes öffentliches Leben und Ansatzpunkt für weitere zentrenbildende Einrichtungen und Angebote“¹.

Die herausragende Stellung des Einzelhandels für die Entwicklung der Innenstadt rührt insbesondere daher, weil vor allem er für eine ausreichende Besucherfrequenz in der Innenstadt sorgt. Eine dauerhafte und hohe Frequenz wiederum sorgt erst für die gewünschte Lebendigkeit und Urbanität in den Stadtzentren. Gleichzeitig sind die Betreiber von Einzelhandelseinrichtungen seit Jahren besonders aktiv handelnde Akteure in der Stadt. Ihr Standortwahlverhalten beeinflusst die Qualität der Innenstadt ganz massiv. War über Jahrzehnte hinweg die Innenstadt der bevorzugte Standort, sind für viele Branchen und Betriebskonzepte nicht integrierte Standorte ebenso bzw. noch attraktiver geworden. Dieser Trend hat seit einigen Jahren auch den Lebensmitteleinzelhandel und hier insbesondere die Discounter erfasst. Betriebskonzepte, die größere Ladeneinheiten verlangen und die Priorisierung autokundenorientierter Standorte führen dazu, dass eine ganze Reihe von Betrieben ihre angestammten innerstädtischen Lagen aufgeben wollen. Hiervon sind in besonderem Maße Klein- und Mittelstädte sowie die Stadtteilzentren in Großstädten negativ berührt, weil hier das Lebensmittelsegment eine tragende Säule darstellt. Dies ist umso problematischer, da durch einen Weggang des „Frequenzerzeugers“ nicht nur der Lebensmitteleinzelhandel als Anbieter wegfällt, sondern in der Regel auch kleinere Geschäfte, mit weniger eigener Anziehungskraft, sich dadurch nicht mehr am Markt behaupten können. Konkret bedeutet das für die Innenstädte, dass mit jedem Lebens-

¹ Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen (Hrsg.): Stadtentwicklungskonzept Bremen. Bremen 1999, S. 69

mittelgeschäft, das die Innenstadt verlässt, auch der wirtschaftliche Spielraum für den klein- und mittelständischen Handel anderer Branchen geringer wird (Schwächung der Synergieeffekte).

In Ennigerloh lässt sich die Innenstadt aus städtebaulicher Sicht durch den „Ring“ (Bürgermeister-Hischmann-Ring, Luisenstraße, Elmstraße) abgrenzen. Das funktionale Zentrum, insbesondere aus handelsseitiger Sicht der sogenannte Hauptgeschäftsbereich liegt dabei im Bereich Allee-straße und Marktplatz. Hier befindet sich die höchste Dichte an Handelseinrichtungen. Ergänzende Handelseinrichtungen sind daneben vor allem in der Elmstraße und der Clemens-August-Straße angesiedelt. Die „Querspangen“ Geiststraße und Bahnhofstraße weisen im Hinblick auf eine Verdichtung der innerstädtischen Funktionen eine deutlich untergeordnete Bedeutung auf.

Aus dieser Situationsschilderung resultiert die Aufgabe - wenn die Lebendigkeit der Innenstadt tatsächlich gesichert werden soll - die Standortbedingungen für den Lebensmitteleinzelhandel in der Innenstadt möglichst umfassend zu verbessern. Im Folgenden wird aufgezeigt, welche Möglichkeiten hierfür in Ennigerloh bestehen.

4 Standortbewertungen

Standort 1: Beumker

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzelbewertung	Zwischenbewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> Rathausweg/Alleestraße, westlich des Marktplatzes, innerhalb des innerstädtischen Zentrums, Hauptgeschäftsbereich in unmittelbarer Nähe zum Markplatz zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen (Rathaus) in unmittelbarer Nähe 		++
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> 5.300 (vorhandener Aldi + P = rd. 1.300 m²) 	+	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> weitgehend bebaut, 6 Gebäude Einzelhandel, 2 x Wohnen 	--	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> Gemischte Baufläche Mischgebiet / Verkehrsfläche 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> 5 Parzellen, 1 Eigentümer von 2 Parzellen (Beumker) z. T. städtischer Besitz, schwierig 	--	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> kl. Discounter z. B. 700-m²-Plus-Markt, kleinteilige Betriebsformen des Zentrums 	++	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> Wohnen Elmstraße, Wohnen über Schlecker 	o	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> Elmstraße, Rathausweg und Alleestraße verfügen bereits über diese Funktionen 	++	

Fortsetzung Standort 1: Beumker

2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bildung Blockrandbebauung wünschenswert, eingeschränkt möglich 	○	
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ja 	++	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			++
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abriss und Umbau ggf. erforderlich, nur rd. 20 Stellplätze auf der Fläche, Blockrandbebauung schwierig wenn Imbiss und P weiter bestehen bleiben 	--	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schließung der lückenhaften Blockrandbebauung 	+	
	Chancen und Restriktionen			○
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+○
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
3.1	Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	+	
3.2	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	++	
3.3	Leistungsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	○	
3.4	Lärmbelastung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	-	
3.5	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	-	
3.6	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	○	
3.7	Klären der Stellplatzfrage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	○	

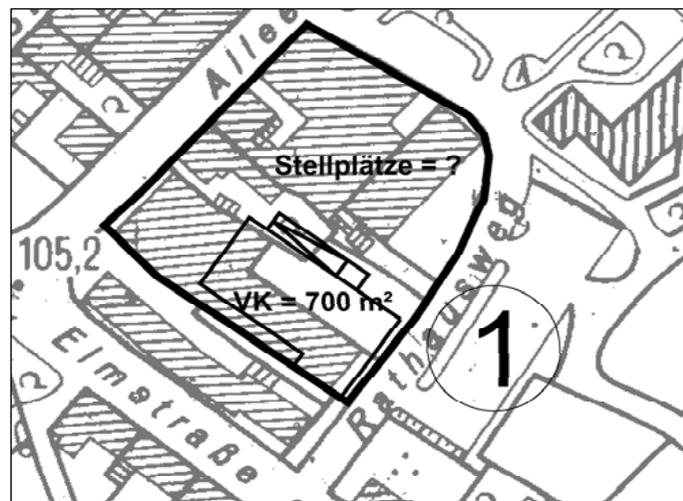
Fortsetzung Standort 1: Beumker

	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	Das Gelände Beumker ist verkehrstechnisch sehr gut erschlossen und für alle Verkehrsteilnehmer erreichbar. Es bestehen keine Bedenken bzgl. der Verkehrssicherheit. Bei einer möglichen Vergrößerung der Stellplatzfläche wird die angrenzende Wohnbebauung jedoch durch evtl. steigendes Verkehrsaufkommen belastet. Auch die angrenzenden städtischen Flächen, die in hohem Maße dem Aufenthalt und der Kommunikation dienen, können durch erhöhtes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt werden. Bei der Erschließung dieser Fläche und der Anordnung von Stellplätzen / Zufahrten sollte daher in besonderem Maße auf die o.g. Kriterien geachtet werden.	+
4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)		
	Handelsseitige Integration	<ul style="list-style-type: none"> Synergieeffekte zu bestehendem Handel bzw. zu übrigen Nutzungen zu erwarten 	++
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur	(aus 1 und 4)	++
5	Realisierungsaufwand		
		<ul style="list-style-type: none"> In Abhängigkeit von dem Vorhaben: Umsiedlung eines kleinen LM-Discounters ist kurzfristig abzuwickeln, Umbaumaßnahmen sind mit erhöhtem Aufwand verbunden 	○
6	Fazit		
		<ul style="list-style-type: none"> geeignet für kleinen Lebensmitteldiscounter, integriert im Zentrum, wahrscheinlich hoher Realisierungsaufwand 	+

Fortsetzung Standort 1: Beumker

Tabelle 1: Bewertung Standort 1 (Beumker)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	++
2. Städtebauliche Kriterien	+ o
3. Verkehrliche Kriterien	+
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	++
5. Realisierungsaufwand	o
Gesamtbewertung	+



Quelle: Drees & Huesmann Planer

Fazit

Standort integriert im Zentrum.

Geeignet für einen kleinen Lebensmitteldiscounter, z.B. für den Plus-Markt als Übergangsquartier. Eingeschränkte Eignung durch geringes Stellplatzangebot auf der Fläche.

Hoher Realisierungsaufwand !

Empfehlung für die Neuordnung und Überplanung des gesamten Blockes zur Verbesserung der Standortsituation der bestehenden Geschäfte und ggf. baulicher Ergänzung durch eine Blockrandbebauung.

Standort 2 : Postgrundstück

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzelbewertung	Zwischenbewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> Alleestraße / Bahnhofstraße, nördlich des Marktplatzes in unmittelbarer Nähe zum Marktplatz (Querung Alleestraße), innerhalb des innerstädtischen Zentrum, Hauptgeschäftsbereich, zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen (Rathaus) in unmittelbarer Nähe 		++
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> 3.500 (+ zusätzliche Fläche Schulgrundstück: rd. 650 m²) 	+	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> 3 Gebäude 1 x Geschäftliche/Gewerbliche Nutzung; 1 x Geschäftliche/Gewerbliche Nutzung /Wohnen; 1 x Wohnen 	--	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> Gemischte Baufläche Mischgebiet, Fläche f. Gemeinbedarf 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> 3 Parzellen, 1 großer Eigentümer mit 2.000 - 2.500 m² veräußerungswillig, andere Parzelleneinhaber auch 	++	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> kl. Discounter z. B. 700-m²-Plus-Markt, kleinteiligere Betriebsformen des Zentrums 	++	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> 1 neues Wohngebäude an der Bahnhofstraße 	o	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> Bahnhofstraße und Alleestraße verfügen bereits über diese Funktionen 	++	
2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	<ul style="list-style-type: none"> Gebäude mit Rücken zur Alleestraße; zweigeschossig! 	o	

Fortsetzung Standort 2: Postgrundstück

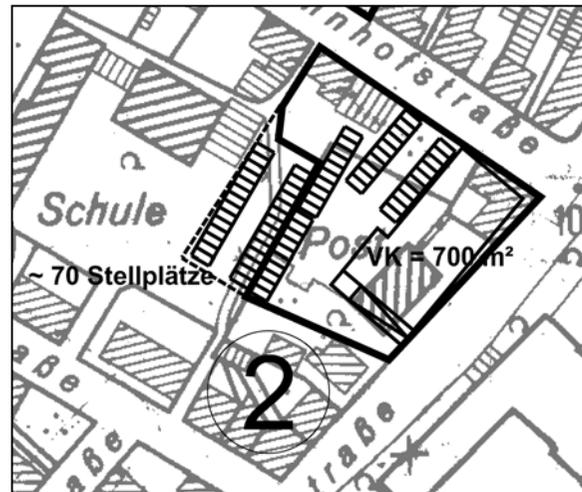
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ ja	++	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			+
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Abriss von mind. zwei Geb. erforderlich, für Stellplätze wird ggf. die Nutzung von Teilfläche Schule erforderlich	-	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪ Nutzung von Teilfläche der Grundschule (dadurch bis zu 70 Stellplätze möglich)	+	
	Chancen und Restriktionen			+
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	--	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	+	
	Leistungsfähigkeit	▪	o	
	Lärmbelastung	▪	-	
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	--	
	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	▪	-	
	Klären der Stellplatzfrage.	▪	o	

Fortsetzung Standort 2: Postgrundstück

	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	<p>Das Postgrundstück liegt unmittelbar am Busbahnhof und ist somit optimal von Fahrgästen, Fußgängern und Radfahrern zu erreichen. Der Pkw-Verkehr muss über die Bahnhofstraße bzw. den südlichen Abschnitt der Allee-straße fahren, die verkehrsberuhigt ausgebaut sind. Auch für den Lieferverkehr kann es hier Probleme geben, so dass ggf. bauliche Änderungen notwendig sind. Durch die Überlagerung des erhöhten Kfz-Verkehrs mit starken Fußgänger- und Radfahrerströmen kann es häufiger zu Konflikten (im schlimmsten Fall Unfällen) zwischen den Verkehrsteilnehmern kommen. Die Aufenthaltsqualität wird in diesem Bereich beeinträchtigt. Eine Nutzung der Fläche, die in erhöhtem Maße Pkw-Verkehr verursacht, ist an diesem Standort zwar vertretbar, jedoch nicht empfehlenswert. In jedem Falle ist hier großer Wert auf die Flächenaufteilung und Lage der Zufahrten zu legen, um die Konflikte minimieren zu können.</p>	-
4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)		
	Handelsseitige Integration	<ul style="list-style-type: none"> Synergieeffekte zu bestehendem Handel bzw. zu übrigen Nutzungen zu erwarten 	++
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur	(aus 1 und 4)	++
5	Realisierungsaufwand		
		<ul style="list-style-type: none"> Hoch aufgrund Abriss und Neubau, Grundstück nicht kurzfristig verfügbar 	-
6	Fazit		
		<ul style="list-style-type: none"> geeignet für kleinen Lebensmitteldiscounter integriert im Zentrum wahrscheinlich hoher Realisierungsaufwand 	+

Tabelle 2: Endbewertung Postgelände

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	++
2. Städtebauliche Kriterien	+
3. Verkehrliche Kriterien	-
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	++
5. Realisierungsaufwand	-
Gesamtbewertung	+



Quelle: Drees & Huesmann Planer

Fazit

Standort integriert im Zentrum.

Geeignet für die Ansiedlung eines kleinen Lebensmitteldiscounters (z.B. Plus-Markt), Lösung der Erschließungsprobleme erforderlich und Teilnutzung des Schulgelände für Stellplätze.

Hoher Realisierungsaufwand.

Empfehlung für die Ansiedlung von kleinteiligeren Betriebsformen des Handels und ggf. Plusmarkt in baulicher Integration in einer Blockrandbebauung.

Standard 3: Größe

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzelbewertung	Zwischenbewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhofstraße / Bürgermeister-Hischmann-Ring, östlich des Marktplatzes in unmittelbarer Nähe zum Marktplatz innerhalb des innerstädtischen Zentrums, Hauptgeschäftsbereich zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen (Rathaus) in unmittelbarer Nähe 		++
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5.900 	++	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 4 Gebäude 2 x Wohnen, 2 x Nebengebäude 	--	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemischte Baufläche Mischgebiet 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 Parzellen, 1 großer Eigentümer 	++	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kleiner und großer Discounter z. B. 900-m²-Aldi-Markt, kleinteiligere Betriebsformen des Zentrums 	++	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Wohngebäude an der Bahnhofstraße 	-	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhofstraße verfügt bereits über diese Funktionen 	++	

Fortsetzung Standort 3: Größe

2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	▪ Gebäude mit Rücken zum Ring oder zum Marktplatz	+	
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ Ja	++	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			++
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Abriss von mind. 4 Geb. erforderlich	--	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪ Stellplatzangebot am Rathaus, Nähe zum Marktplatz; bis rd. 100 Stellplätze möglich	++	
	Chancen und Restriktionen			○
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	+	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	++	
	Leistungsfähigkeit	▪	○	
	Lärmbelastung	▪	○	
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	○	
	Notwendigkeit von baulichen Än- derungen der vorhandenen Ver- kehrsanlagen	▪	○	

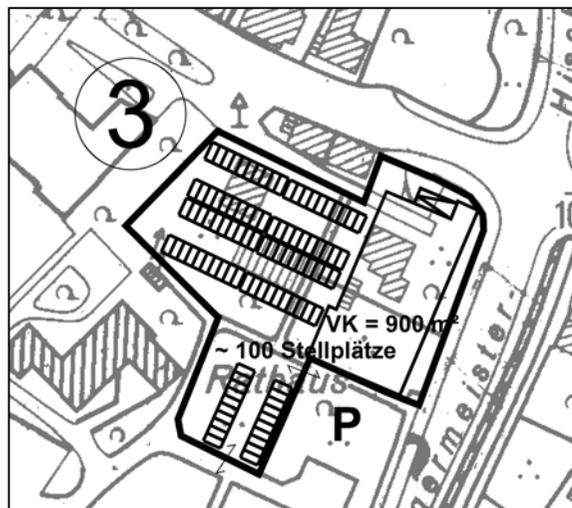
Fortsetzung Standort 3: Gröne

	Klären der Stellplatzfrage.			
	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	Die Fläche stellt für verkehrserzeugende Vorhaben einen optimalen Standort dar, da sie aus allen Fahrtrichtungen und für alle Verkehrsteilnehmer sehr gut erreichbar ist. Zusätzlicher Kfz-Verkehr kann mit einer Zufahrt an der Bahnhofstraße über den Bürgermeister-Hischmann-Ring abgewickelt werden, ohne dass andere Straßen oder Funktionen hierbei beeinträchtigt werden.		+ +
4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)			
	Handelsseitige Integration	<ul style="list-style-type: none"> Synergieeffekte zu bestehendem Handel bzw. zu übrigen Nutzungen zu erwarten 		++
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur	(aus 1 und 4)		++
5	Realisierungsaufwand			
		<ul style="list-style-type: none"> Sehr hoch, voraussichtlich nicht kurzfristig verfügbar 		-
6	Fazit			
		<ul style="list-style-type: none"> geeignet für kleinen und großen Lebensmitteldiscounter integriert im Zentrum wahrscheinlich hoher Realisierungsaufwand 		+

Fortsetzung Standort 3: Größe

Tabelle 3: Gesamtbewertung Standort 3 (Größe)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	++
2. Städtebauliche Kriterien	+
3. Verkehrliche Kriterien	+
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	++
5. Realisierungsaufwand	-
Gesamtbewertung	+



Quelle: Drees & Huesmann Planer

Fazit

Standort integriert in Zentrumsstruktur

Geeignet für die Ansiedlung sowohl eines großen als auch eines kleinen Lebensmitteldiscounters (Plus- oder Aldi-Markt). Stellplätze sind auf dem Grundstück und angrenzendem Parkplatzbereich unterzubringen.

Wahrscheinlich hoher Realisierungsaufwand

Empfehlung zur Nutzung für einen Discounter unter Maßgabe der zeitlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zur Realisierung.

Standard 4 : Blumenwiese - Geiststraße

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzel- bewertung	Zwischen- bewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geiststraße, westlich des Marktplatzes, Entfernung zum Marktplatz ca. 80-100 m, 2 min innerhalb des innerstädtischen Zentrums, am Rande außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen in unmittelbarer Nähe, Handelsnutzung und dominierende Nutzung Wohnen 		+
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 500 (+1.250) 	--	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grünfläche 	+	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemischte Baufläche Mischgebiet, Verkehrsfläche 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Parzelle 	+	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kleinteiligere Betriebsformen des Zentrums (kein Discounter) 	o	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ k. bek. 	++	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geiststraße verfügt bereits über diese Funktion 	++	

Fortsetzung Standort 4: Blumenwiese- Geiststraße

2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	▪ s. u.	○	
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ ja	++	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			+
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Fläche sehr klein, kann kaum alleine entwickelt werden, kein eigenes Stellplatzangebot	--	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪ Nutzung für Entwicklung des ganzen Blockes	+	
	Chancen und Restriktionen			○
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+○
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	○	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	○	
	Leistungsfähigkeit	▪	○	
	Lärmbelastung	▪	-	
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	-	
	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	▪	○	

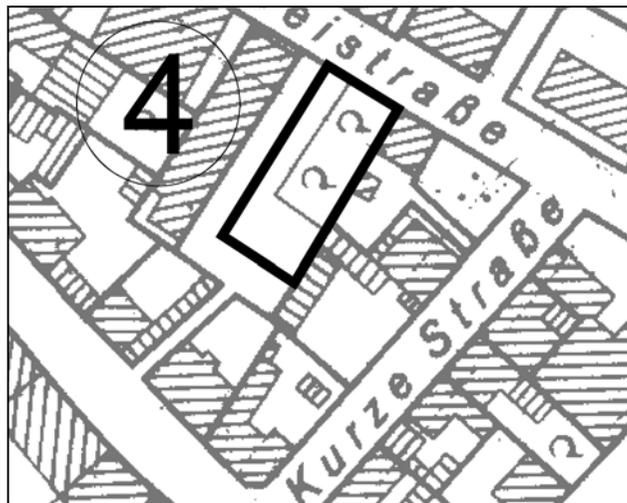
Fortsetzung Standort 4: Blumenwiese- Geiststraße

	Klären der Stellplatzfrage.	▪		--
	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien		Da auf der Fläche praktisch kein eigenes Stellplatzangebot möglich ist und sich nur wenige vorhandene Stellplätze im Umfeld befinden, ist die Erreichbarkeit für Kraftfahrer eingeschränkt. Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste des ÖPNV können die Fläche hingegen gut erreichen. Bei einer Kfz-relevanten Nutzung kann Parksuchverkehr das Umfeld geringfügig beeinträchtigen. Da jedoch das zusätzliche Kfz-Aufkommen gering sein wird, sind Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer maximal im ruhenden Verkehr zu befürchten.	-
4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)			
	Handelsseitige Integration	▪	Synergieeffekte zu bestehendem Handel bzw. zu übrigen Nutzungen zu erwarten	+
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur		(aus 1 und 4)	+
5	Realisierungsaufwand			
		▪	hoch	-
6	Fazit			
		▪	geeignet für kleinflächigen Handel (zentrenrelevant) integriert im Zentrum Realisierung in Abhängigkeit von der Funktionsfähigkeit des Zentrums, Auswirkungen sind nicht als zentrenprägend einzustufen <i>Bewertung des Standortes ist für die aktuelle anstehende Frage irrelevant !</i>	○

Fortsetzung Standort 4: Blumenwiese- Geiststraße

Tabelle 4: Bewertung Standort 4(Blumenwiese)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	+
2. Städtebauliche Kriterien	+ ○
3. Verkehrliche Kriterien	-
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	+
5. Realisierungsaufwand	-
Gesamtbewertung	○



Quelle: Drees & Huesmann Planer

Fazit

Geeignet für die Ansiedlung von kleinteiligeren Betriebsformen in Ergänzung der vorhandenen Einrichtungen im Zentrum, jedoch keine Nutzung mit Orientierung auf den PKW-Verkehr.

Empfehlung für eine ergänzende Nutzung und Bebauung. Einbezug der benachbarten Flächen in Überlegungen zur Nutzung erhöht die Chancen und Möglichkeiten dieses Standortes.

Bewertung des Standortes ist für die aktuell anstehende Frage irrelevant !

Standort 5 : Edelmeier

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzelbewertung	Zwischenbewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> Bahnhofstraße / Clemens-August-Straße, westlich des Marktplatzes innerhalb des innerstädtischen Zentrums, außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches Entfernung zum Marktplatz ca. 100 m, 3 min zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen in der Nähe, dominierende Nutzung Wohnen / Service-Wohnen auf der gegenüberliegenden Straßenseite, Stadtpark 		+
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> 1.000 	-	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> 2 Gebäude, Garten 1 x Wohnen, 1 Nebengebäude 	-	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> Gemischte Baufläche Mischgebiet 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> 1 Parzelle, gegeben 	++	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> kleinteiligere Betriebsformen des Zentrums 	o	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> Kindergarten durch Geländesprung abgetrennt 	++	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> Bahnhofstraße und Clemens-August-Straße verfügen bereits über diese Funktion 	++	

Fortsetzung Standort 5: Edelmeier

2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	▪ Neufassung des Straßenraumes durch Neubebauung	++	
	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ ja, wenn auch etwas abseitig	+	
2.9	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			+
	Weitere Restriktionen der Fläche der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Fläche sehr klein, begrenztes eigenes Stellplatzangebot möglich	--	
	Weitere Chancen der Fläche	▪ Neugestaltung der Einfahrt Bahnhofstraße nutzen (Sicht- verhältnisse verbessern)	+	
2.10	Chancen und Restriktionen			o
2.11	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+o
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	o	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	o	
	Leistungsfähigkeit	▪	o	
	Lärmbelastung	▪	-	
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	o	
	Notwendigkeit von baulichen Än- derungen der vorhandenen Ver- kehrsanlagen	▪	o	
	Klären der Stellplatzfrage		-	

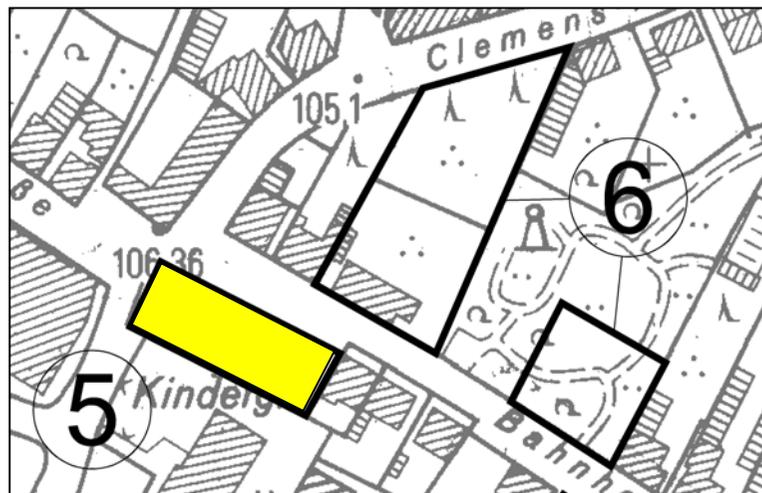
Fortsetzung Standort 5: Edelmeier

	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> Diese Fläche ist ähnlich zu bewerten wie der Standort 4 "Blumenwiese". Durch die Nähe zum Parkhaus ist die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr etwas besser, die Entfernung zu den Bushaltestellen ist dagegen etwas größer. Da diese Fläche für einen Discounter nicht in Betracht kommt, sind das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die Entfernung zum Parkhaus unkritisch. 	-
4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)		
	Handelsseitige Integration	<ul style="list-style-type: none"> Synergieeffekte zu bestehendem Handel bzw. zu übrigen Nutzungen zu erwarten, jedoch sind diese in Abhängigkeit von dem anzusiedelnden Betrieb zu sehen, der über eine gewisse eigene Magnetfunktion verfügen muss 	+
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur	(aus 1 und 4)	+
5	Realisierungsaufwand		
		<ul style="list-style-type: none"> mittel 	○
6	Fazit		
		<ul style="list-style-type: none"> geeignet für kleinflächigen Handel und Dienstleistungen integriert im Zentrum Auswirkungen sind nicht als zentrenprägend einzustufen <i>Bewertung des Standortes ist für die aktuell anstehende Frage irrelevant !</i> 	○

Fortsetzung Standort 5: Edelmeier

Tabelle 5: Bewertung Standort 5 (Edelmeier)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	+
2. Städtebauliche Kriterien	+ ○
3. Verkehrliche Kriterien	-
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	+
5. Realisierungsaufwand	○
Gesamtbewertung	○



Quelle: Drees & Huesmann Planer

Fazit

Standort integriert im Zentrum

Geeignet für die Ansiedlung von kleinteiligeren Betriebsformen in Ergänzung der vorhandenen Einrichtungen an der Bahnhofstraße.

Empfehlung für Umsetzung eines Konzeptes, das auf der Fläche zu realisieren ist. Ein Einbezug der Fläche des Kindergartens oder anderer Flächen entlang der Bahnhofstraße ist nicht zu empfehlen bzw. erhöht nicht die Chancen und Möglichkeiten.

Bewertung des Standortes ist für die aktuell anstehende Frage irrelevant

S t a n d o r t 6 : Bereich Service-Wohnen

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzel- bewertung	Zwischen- bewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhofstraße / Clemens-August-Straße, westlich des Marktplatzes innerhalb des innerstädtischen Zentrums, außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches Entfernung zum Marktplatz ca. 100 m, 3 min zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen in der Nähe, dominierende Nutzung Wohnen, Stadtpark 		+
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.700 + 1.000 = 3.700 	+	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Gebäude, Garten, Parkanlage 1 x Wohnen 	+	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemischte Baufläche, Fläche f. Gemeinbedarf Mischgebiet, Allgem. Wohngebiet 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 Parzellen, gegeben, eine im öffentlichen Eigentum 	++	

Fortsetzung Standort 6: Bereich Service-Wohnen

2.5	Flächenpotenzial	▪ kleinteiligere Betriebsformen des Zentrums, Ergänzungen der bestehenden Funktionen	+	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	▪ Wohnen	-	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	▪ Bahnhofstraße und Clemens-August-Straße verfügt bereits über diese Funktion	++	
2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	▪ Neufassung des Straßenraumes durch Neubebauung	++	
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ ja, wenn auch zum Teil abseitig	+	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			+
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ 1 Gebäude	-	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪ Ergänzung zu den benachbarten Funktionen	+	
	Chancen und Restriktionen			o
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	o	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	o	
	Leistungsfähigkeit	▪	o	
	Lärmbelastung	▪	-	

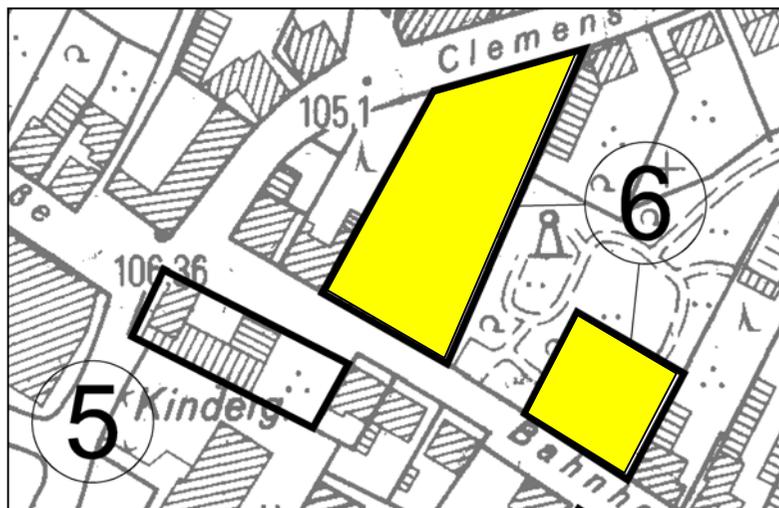
Fortsetzung Standort 6: Bereich Service-Wohnen

	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	○
	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	▪	○
	Klären der Stellplatzfrage.	▪	-
	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	Diese Fläche ist aus verkehrlicher Sicht vergleichbar mit der Fläche 5 "Edelmeier".	-
4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)		
	Handelsseitige Integration	▪ Synergieeffekte zu bestehendem Handel bzw. zu übrigen Nutzungen zu erwarten, jedoch sind diese in Abhängigkeit von dem anzusiedelnden Betrieb zu sehen, der über eine gewisse eigene Magnetfunktion verfügen muss.	+
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur	(aus 1 und 4)	+
5	Realisierungsaufwand		
		▪ mittel	○
6	Fazit		
		▪ geeignet für kleinflächigen Handel und Dienstleistungen integriert im Zentrum Auswirkungen sind nicht als zentrenprägend einzustufen. Bewertung des Standortes ist für die aktuell anstehende Frage irrelevant !	○

Fortsetzung Standort 6: Bereich Service-Wohnen

Tabelle 6: Bewertung Standort 6 (Bereich Service-Wohnen)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	+
2. Städtebauliche Kriterien	+
3. Verkehrliche Kriterien	-
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	+
5. Realisierungsaufwand	o
Gesamtbewertung	o



Quelle: Drees & Huesmann Planer

Fazit

Geeignet für die Ansiedlung von Einrichtungen mit Orientierung auf die benachbarten Nutzung des Service-Wohnen bzw. in der Bahnhofstraße. Auch für zukünftige Entwicklungen des Service-Wohnen selbst sollte diese Fläche als Reserve behandelt werden, z. B. der Bereich an der Clemens-August-Straße.

Empfehlung für die Nutzung in einer Bebauung des Blockrandes.

Bewertung des Standortes ist für die aktuell anstehende Frage irrelevant !

Standort 7 : Öffnung Alleestraße

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzel- bewertung	Zwischen- bewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	▪		
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	▪		
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	▪		
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	▪ Gemischte Baufläche Verkehrsfläche		
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	▪		
2.5	Flächenpotenzial	▪		
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	▪ Wohnen in der Alleestraße	-	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	▪ Aufwertung der Straße als Verbindung zum Ring	-	
2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	▪		
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪		
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Rückbau Eingangsbereich erforderlich	-	

Fortsetzung Standort 7: Öffnung Alleestraße

2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪	
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien		■
3	Verkehrliche Kriterien (nts)		
	Verkehrssicherheit	▪	--
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	○
	Leistungsfähigkeit	▪	-
	Lärmbelastung	▪	-
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	-
	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	▪	-
	Klären der Stellplatzfrage	▪	
	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	Die Öffnung der Alleestraße am Bürgermeister-Hischmann-Ring ist kritisch zu sehen. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit ist lediglich eine "Rechtsrein - Rechtsraus - Beziehung" möglich. Aus Fahrtrichtung Norden könnten Kraftfahrer den nördlichen Bereich der Alleestraße zwar etwas direkter erreichen, als über den Umweg über die Bahnhofstraße, eine Ausfahrtsmöglichkeit kann es dort jedoch nur in Richtung Süden geben. Hier ist der Weg über die Bahnhofstraße in jedem Fall günstiger. Des weiteren besteht die Gefahr erhöhten Schleichverkehrs aus dem nördlichen Stadtgebiet durch den besonders empfindlichen Bereich am Busbahnhof zur südlichen Alleestraße. Der starke Schüler- und Einkaufsverkehr (Fußgänger und Radfahrer) wird mehr gefährdet. Das hochwertige Umfeld der Alleestraße wird nachhaltig beeinträchtigt. Da die vorhandenen Stellplätze am nördlichen Abschnitt der Alleestraße weitgehend durchgängig belegt sind, werden	-

Fortsetzung Standort 7: Öffnung Alleestraße

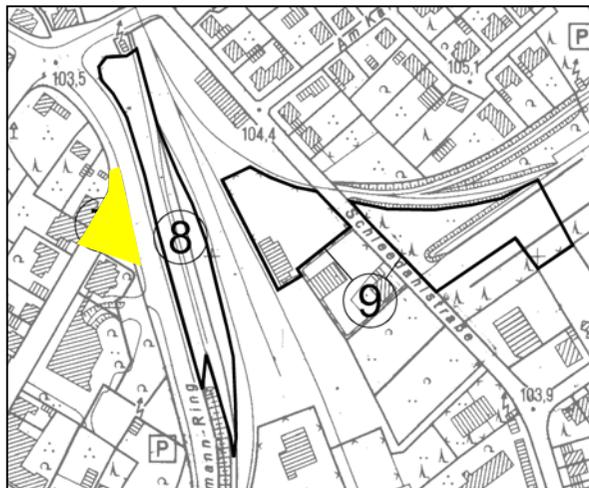
hier zusätzliche Kunden kaum zu erwarten sein. Lediglich der Durchgangsverkehr auf diesem Streckenabschnitt wird zunehmen. Durch die Anbindung an den Bürgermeister-Hischmann-Ring würde zudem noch die Erschließung der Fläche 8 (Bahngelände) wesentlich erschwert, da durch die versetzten Einmündungen weitere Konflikte auf dem stark belasteten Ring entstehen.

4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)		
	Handelsseitige Integration	▪	-
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur		
5	Realisierungsaufwand		
		▪ hoch	--
6	Fazit		
		▪ hoher Aufwand, negative Auswirkungen auf Verkehrssituation am Bürgermeister-Hischmann-Ring zu erwarten <i>Bewertung des Standortes ist für die aktuell anstehende Frage irrelevant !</i>	-

Fortsetzung Standort 7: Öffnung Alleestraße

Tabelle 7: Bewertung Standort 7 (Öffnung Alleestraße)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	
2. Städtebauliche Kriterien	-
3. Verkehrliche Kriterien	-
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	
5. Realisierungsaufwand	--
Gesamtbewertung	-



Quelle: Drees & Huesmann Planer

Fazit

Verkehrlich und städtebauliche Bewertung fallen negativ aus, da eine jetzt verkehrsberuhigte Straße mit z. T. Wohnnutzung geöffnet wird und die verkehrlichen Chancen und Möglichkeiten der besseren Erschließung der Innenstadt als nicht hoch einzuschätzen sind.

Empfehlung zur Nichtöffnung der Alleestraße.

Standard 8 : Bahngelände Bürgermeister-Hischmann-Ring

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzel- bewertung	Zwischen- bewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bürgermeister-Hischmann-Ring, östlich des Marktplatzes, außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches, außerhalb des Rings Entfernung zum Marktplatz 800 m, 6 min Bürgermeister-Hischmann-Ring bildet städtebauliche Zäsur zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen in der Nähe, dominierende Nutzung Gewerbe, Brachflächen, Bahnanlage 		-
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5.000 (Zuschnitt. 200 m x 25 m !) 	++	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplätze für LKW / Fahrzeuge; Brache 	++	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemischte Baufläche, Bahnanlage 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Parzelle 	++	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kleinteiligere Betriebsformen des Zentrums, Dienstleistungen 	o	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --- 	++	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BM-Hischmann-Ring verfügt bereits über diese Funktion 	++	
2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neufassung des Straßenraumes durch Neubebauung 	++	

Fortsetzung Standort 8: Bahngelände Bürgermeister-Hirschmann-Ring

2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ durch Ring abgetrennt	--	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			+
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Zuschnitt der Fläche etwas ungünstig, Anbindung Fläche ungünstig, Trennwirkung der Bahn	--	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪		
	Chancen und Restriktionen			--
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	o	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	+	
	Leistungsfähigkeit	▪	-	
	Lärmbelastung	▪	o	
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	o	
	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	▪	-	
	Klären der Stellplatzfrage.	▪	+	

Fortsetzung Standort 8: Bahngelände Bürgermeister-Hischmann-Ring

	<p>Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien</p>	<ul style="list-style-type: none"> Das Gelände zwischen dem Bürgermeister-Hischmann-Ring und der Trasse der WLE ist für den Kfz-Verkehr optimal erreichbar. Die Ausfahrt von dem Gelände ist problematisch, da die Anordnung einer zusätzlichen Lichtsignalanlage auf Grund der kurzen Abstände zu den benachbarten Knotenpunkten kaum möglich sein wird. Es muss untersucht werden, ob durch eine entsprechende Umstellung der vorhandenen grünen Welle Verkehrslücken erzeugt werden können, die auch für Linkseinbieger (von dem Bahngelände ausfahrend in Richtung Süden) ein gefahrloses Einfädeln in den fließenden Verkehr ermöglicht. Die Anordnung eines Kreisels scheidet auf Grund der Flächeninanspruchnahme und der Probleme bei der Eingliederung in die Grüne Welle aus. Für Fußgänger und Radfahrer sowie Fahrgäste des ÖPNV ist die Erreichbarkeit aus Richtung der Innenstadt eher schlecht. Empfindliche Straßenräume oder angrenzende Wohnbebauung werden nicht beeinträchtigt (vgl dazu Exkurs S. 44). 	<p>○</p>
<p>4 Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)</p>			
	<p>Handelsseitige Integration</p>	<ul style="list-style-type: none"> Verlagerung und Betriebserweiterung (LM-Discounter) kaum Synergien mit bestehendem Handel im Hauptgeschäftsbereich auf Grund der Autokundenorientierung des Betriebes und der städtebaulichen Zäsur durch den Bürgermeister-Hischmann-Ring, vorrangig einzelbetriebliche Verbesserungen, Schwächung des Hauptgeschäftsbereiches bei Ansiedlung von zentrenrelevanten Sortimenten, dazu gehören auch Lebensmittel (LM-Discounter) autokundenorientierter Standort, kaum nahversorgungsrelevante Funktion (fußläufige Erreichbarkeit) 	<p>—</p>
	<p>Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur</p>	<p>(aus 1 und 4)</p>	<p>○</p>

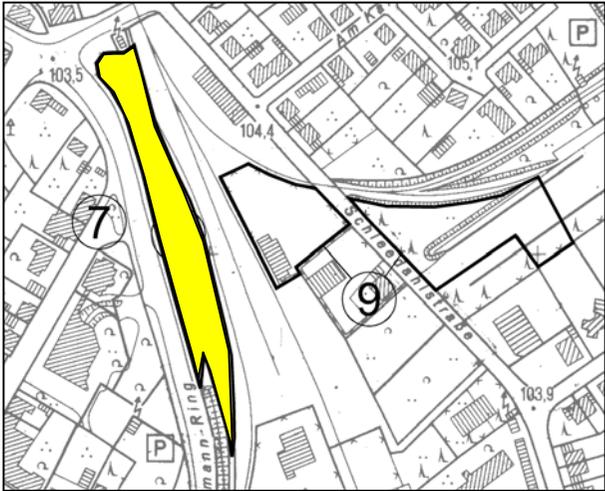
Fortsetzung Standort 8: Bahngelände Bürgermeister-Hirschmann-Ring

5	Realisierungsaufwand		
		▪ mittel	○
6	Fazit		
		▪ es bietet sich ein erhebliches Flächenpotenzial in diesem Standortbereich, jedoch ist eine geeignete Verknüpfung mit dem bestehenden Hauptgeschäftsbereich nicht möglich	○

Fortsetzung Standort 8: Bahngelände Bürgermeister-Hirschmann-Ring

Tabelle 8: Bewertung Standort 8 (Bürgermeister-Hirschmann-Ring)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	-
2. Städtebauliche Kriterien	+
3. Verkehrliche Kriterien	○
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	-
5. Realisierungsaufwand	○
Gesamtbewertung	○



Quelle: : Drees & Huesmann Planer

Fazit

Geeignete Verknüpfung mit bestehendem Hauptgeschäftsbereich nicht möglich.

Realisierungsaufwand eines Vorhabens vergleichsweise niedrig.

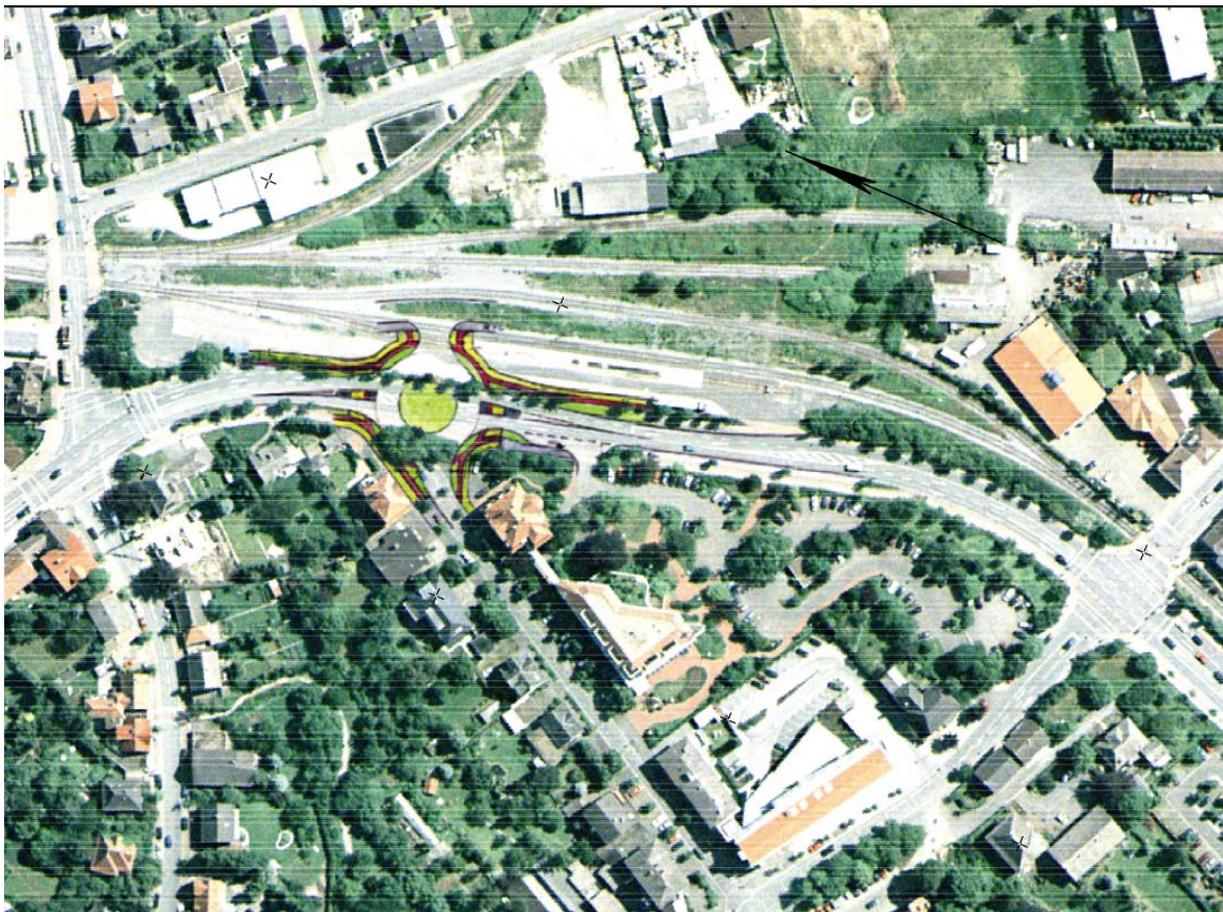
Empfehlung für die Nichtansiedlung von Discountern. Nutzung für Dienstleistungsangebote und das Zentrum ergänzende Nutzungen. Lösung der Frage der Anbindung für den Kfz-Verkehr.

Neuordnung im Zusammenhang mit dem gesamten Bahngelände um z. B. Trennwirkung des Rings und der Bahn abzumildern.

Exkurs: Öffnung Alleestraße (Kreisverkehr)

In Kombination mit Maßnahme 7 (Öffnung der Alleestraße) gibt es grundsätzlich die Möglichkeit durch die Anordnung eines Kreisels sowohl die Alleestraße, als auch die Fläche 8 zwischen Bürgermeister-Hischmann-Ring und Bahntrasse vollwertig anzuschließen. Um die Realisierbarkeit endgültig klären zu können, sind jedoch noch detaillierte verkehrstechnische Untersuchungen in Zusammenhang mit einer möglichen Blockade des Kreisels durch einen Rückstau vor dem Knotenpunkt Osterfelder Straße durchzuführen. Dieser Rückstau könnte ggf. durch eine Kontrolle des Zuflusses am Knotenpunkt Oelder Straße verhindert werden. Die Verbindung des Ortskernes zu den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes (Fläche 8 und 9) würde so wesentlich verbessert. Auf Grund der notwendigen Radien kann die Erschließung der Fläche 8 nur rückwärtig erfolgen, d.h. dass eine Fahrbahn vom Kreisel kommend unmittelbar parallel zu dem Gleis der WLE verlaufen müsste und sich die Gebäude und Stellflächen in Richtung Ring orientieren. Eine Verbindung von Fläche 8 zu Fläche 9 (Schleedahlstraße östlich der Bahntrasse) ist theoretisch zwar möglich, wird auf Grund der hohen Kosten eines gesicherten Bahnüberganges (BÜSTRA-Anlage) jedoch nicht finanzierbar sein. Des weiteren müßte hier eine ausreichende Aufstelllänge für wartende Fahrzeuge vor einem geschlossenen Bahnübergang bereit gestellt werden, um eine Blockade der Zufahrt bzw. des Kreisels ausschließen zu können.

Abbildung 1: Luftbild mit Entwurfsskizze Kreisverkehr an der Öffnung Alleestraße zum Bürgermeister-Hischmann-Ring



Quelle: nts Ingenieurgesellschaft

S t a n d o r t 9 : Bahngelände Schleedahlstraße (Plus Verlagerungsfläche)

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzel- bewertung	Zwischen- bewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schleedahlstraße, östlich des Marktplatzes, außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches, außerhalb des Rings Entfernung zum Marktplatz 900-1.000 m, 8-10 min Bürgermeister-Hischmann-Ring bildet städtebauliche Zäsur Gelände liegt in zweiter Reihe zum Bürgermeister-Hischmann-Ring zentrenrelevante Handelseinrichtungen und Dienstleistungen in der Nähe, dominierende Nutzung Gewerbe, Brachflächen, Bahnanlage 		-
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.000 / 4.300 	+	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baustoffhandel / Lagerfläche, Brache 	++	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geschäftliche/Gewerbliche Nutzung, Bahnanlage Gewerbegebiet, Bahnanlage 	+	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 Parzellen 	++	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kl. Discounter 700-m²-Plus-Markt (eingeschränkt s.u.) 	+	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen an der Schleedahlstraße und Elisabethstraße 	--	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schleedahlstraße verfügt z. T. über diese Funktionen 	o	

Fortsetzung Standort 9: Bahngelände Schloedahlstraße (Plus-Verlagerungsfläche)

2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	▪ keine Neufassung des Straßenraumes durch Neubebauung	-	
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ durch Ring und Bahn abgetrennt	--	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			○
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Zuschnitt der Flächen etwas ungünstig, Nutzung weiterer Teilflächen erforderlich, insbesondere für die Erschließung, Einzelentwicklung bindet Entwicklung der Restflächen	--	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪	○	
	Chancen und Restriktionen			-
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			○
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	--	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	--	
	Leistungsfähigkeit	▪	-	
	Lärmbelastung	▪	-	
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)		○	

Fortsetzung Standort 9: Bahngelände Scleedahlstraße (Plus-Verlagerungsfläche)

	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	-
	Klären der Stellplatzfrage.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	++
	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	Das Gelände an der Scleedahlstraße ist insbesondere aus Richtung Westen schwierig zu erreichen. Ein wesentlich erhöhtes Verkehrsaufkommen führt in jedem Fall zu Konflikten an den Anschlüssen an das Netz der Hauptverkehrsstraßen (Wohnbebauung bzw. unmittelbare Nähe zu einem Bahnübergang). Eine zusätzliche Querung der Bahngleise (zu Fläche 8) zur Verbesserung der Erreichbarkeit für Kfz kann aus finanziellen Gründen ausgeschlossen werden. Für Fußgänger und Radfahrer ist eine Querungsmöglichkeit denkbar. Aus verkehrlicher Sicht ist die Fläche zwar grundsätzlich für großflächige Handelseinrichtungen geeignet. Es sollten hier jedoch Produktpaletten bzw. Dienstleistungen angeboten werden, die ein relativ geringes Verkehrsaufkommen erzeugen.	-
4 Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)			
	Handelsseitige Integration	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung und Betriebserweiterung (LM-Discounter vorrangig einzelbetriebliche Verbesserungen) äußerst schwache Synergien zum bestehenden Handel im Hauptgeschäftsbereich Schwächung des Hauptgeschäftsbereiches bei Ansiedlung von zentrenrelevanten Sortimenten, dazu gehört auch Lebensmittel (LM-Discounter) autokundenorientierter Standort, kaum nahversorgungsrelevante Funktion (fußläufige Erreichbarkeit) 	-
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur		-

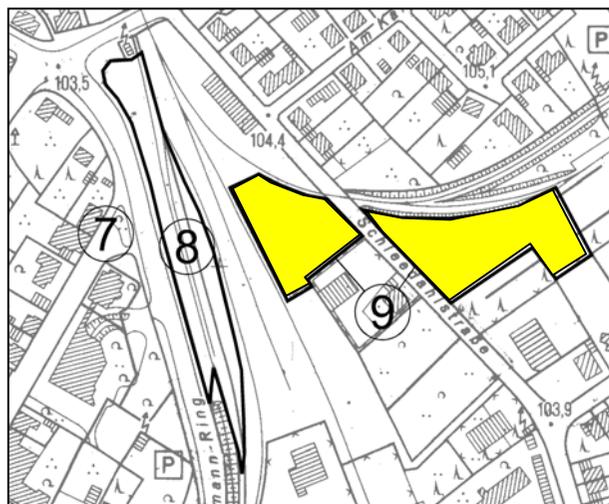
Fortsetzung Standort 9: Bahngelände Schleedahlstraße (Plus-Verlagerungsfläche)

5	Realisierungsaufwand		
		▪ niedrig	+
6	Fazit		
		▪ es bietet sich ein erhebliches Flächenpotenzial in diesem Standortbereich, jedoch ist eine Verknüpfung mit dem bestehenden Hauptgeschäftsbereich nicht zu realisieren, daneben werden hohe Ansprüche an eine verkehrliche Erschließung gestellt. massive Gefährdung des Zentrums.	-

Fortsetzung Standort 9: Bahngelände Schleedahlstraße (Plus-Verlagerungsfläche)

Tabelle 9: Bewertung Standort 9 (Bahnfläche Schleedahlstraße und Teilfläche Schrader)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	-
2. Städtebauliche Kriterien	○
3. Verkehrliche Kriterien	-
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	-
5. Realisierungsaufwand	+
Gesamtbewertung	-



Quelle: : Drees & Huesmann Planer

Fazit

Geeignete Verknüpfung zwischen bestehendem Zentrum und Standort nicht realisierbar, keine Synergieeffekte zu erwarten.

Realisierungsaufwand eines Vorhabens vergleichsweise niedrig.

Geeignet für die Ansiedlung eine kleinen Lebensmitteldiscounter (z.B. Plus). Lösung der Verkehrs- und Immissionsprobleme erforderlich. Nutzung einzelner Fläche bindet benachbarte Flächen und Konzept für den gesamten Bahnflächenbereich.

Empfehlung für die Nichtansiedlung von Discountern. Nutzung für Gewerbe und Dienstleistungsangebote. Neuordnung im Zusammenhang mit dem gesamten Bahngelände, um die Trennwirkung des Rings und der Bahn abzumildern.

Standard 10 : Ostenfelder Straße (Aldi Verlagerungsfläche)

Nr.	Kriterium	Erläuterungen	Einzel- bewertung	Zwischen- bewertung
1	Lage und Zentrumsstruktur (Junker und Kruse)			
	Lage, Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ostenfelder Straße, nordöstlich des Marktplatzes, außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches, außerhalb des Rings Entfernung zum Marktplatz ca. 900 m, 10 min Ausfallstraße in Richtung Ostenfelde dominierende Nutzung nicht zentrenprägender Handel (Raiffeisen, Baumarkt), Gewerbe, Tankstelle, Brachflächen, Bahn-anlage, untergeordnet Wohnen 		-
2	Städtebauliche Kriterien (DHP)			
2.1	Flächengröße [in m ²]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 8.500 	++	
2.2	Nutzungen in der Fläche [Nutzungen, Gebäude]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autohändler, Baustoffhandel / Lagerfläche, 1 x Wohn-/Geschäftsgebäude 	++	
2.3	Aussagen der Bauleitplanung FNP / B-Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemischte Baufläche Mischgebiet 	++	
2.4	Verfügbarkeit [Anzahl Parzellen, Eigentümer, Veräußerungswille?]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 Parzellen, gegeben 	++	
2.5	Flächenpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kl. und gr. Discounter, VK = 700 m² und 900 m² 	+	
2.6	Immissionsempfindliche Nutzung in der Nachbarschaft ?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen an der Stettiner Straße 	-	
2.7	Immissionsbelastungen Kunden und Anlieferverkehre?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ostenfelder Straße verfügt über diese Funktionen 	++	

Fortsetzung Standort 10: Ostfelder Straße (Aldi-Verlagerungsfläche)

2.8	Stellung neuer Gebäude [Bildung Straßenraum ...]	▪ keine Neufassung des Straßenraumes durch Neubebauung, Abschirmung des Wohnens	-	
2.9	Lage in Konzentration mit anderen Versorgungseinrichtungen	▪ durch Ring und Bahn abgetrennt	--	
	Zwischenergebnis Eignung der Fläche			+
2.10	Weitere Restriktionen der Fläche (Abriss, Umbau)	▪ Abriss von Gebäuden und Nebengebäuden	o	
2.11	Weitere Chancen der Fläche	▪ Gewerbe-Nachnutzung	o	
	Chancen und Restriktionen			o
	Gesamtbewertung städtebauliche Kriterien			+o
3	Verkehrliche Kriterien (nts)			
	Verkehrssicherheit	▪	o	
	Erreichbarkeit Kfz / Lieferverkehr / Fußgänger und Radfahrer / ÖPNV	▪	+	
	Leistungsfähigkeit	▪	o	
	Lärmbelastung	▪	o	
	Konflikte mit anderen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt u.ä.)	▪	o	
	Notwendigkeit von baulichen Änderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen	▪	-	
	Klären der Stellplatzfrage.	▪	+	

Fortsetzung Standort 10: Ostfelder Straße (Aldi-Verlagerungsfläche)

	Gesamtbewertung verkehrliche Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> Die Fläche 10, auf der die Ansiedlung eines Aldi-Marktes geplant ist, ist für das Zielpublikum sehr gut erreichbar. Für andere Personenkreise ist die Erreichbarkeit der Fläche nicht besonders gut. Durch die Anbindung direkt an eine Hauptverkehrsstraße wird der Quell-/Zielverkehr konfliktarm abgewickelt. Auf Grund der Nähe zu dem Bahnübergang kann es (in selten Fällen) zu einer Blockade der Zufahrt durch zurückstauende Kfz kommen. Eine zusätzliche Linksabbiegespur im Zuge der Ostfelder Straße ist empfehlenswert. 	○
4	Kriterien Handel – Zentrenstruktur (Junker und Kruse)		
	Handelsseitige Integration	<ul style="list-style-type: none"> Verlagerung und Betriebserweiterung (LM-Discounter) in erster Linie einzelbetriebliche Verbesserungen äußerst schwache Synergien zum Handel im Hauptgeschäftsbereich, vornehmlich Schwächung des Hauptgeschäftsbereiches insbesondere bei Ansiedlung von zentrenrelevanten Sortimente, dazu gehört auch Lebensmittel (LM-Discounter) 	-
	Gesamtbewertung Handel-Zentrenstruktur		-
5	Realisierungsaufwand		
		<ul style="list-style-type: none"> niedrig 	+
6	Fazit		
		<ul style="list-style-type: none"> die Fläche kann kurzfristig in Anspruch genommen werden, der Realisierungsaufwand stellt sich vergleichsweise niedrig dar negative Auswirkungen für das innerstädtische Zentrum sind zu erwarten eine verkehrliche Erschließung über den Knoten Ostfelder Straße/Bürgermeister-Hischmann-Ring (Bahngleise) stellt hohe Anforderungen. 	○

Fortsetzung Standort 10: Ostenfelder Straße (Aldi-Verlagerungsfläche)

Tabelle 10: Bewertung Standort 10 (Ostenfelder Straße)

Kriterium	Bewertung
1. Lage und Zentrumsstruktur	-
2. Städtebauliche Kriterien	+ ○
3. Verkehrliche Kriterien	○
4. Kriterien Handel - Zentrumsstruktur	-
5. Realisierungsaufwand	+
Gesamtbewertung	○



Quelle: : Drees & Huesmann Planer

Fazit

Standort ist nicht im Hauptgeschäftsbereich integriert, Synergieeffekte sind kaum zu erwarten.

Realisierungsaufwand eines Vorhabens vergleichsweise niedrig.

Geeignet für die Ansiedlung eines (kleinen oder großen Lebensmitteldiscounters (z.B. Plus- oder Aldi-Markt), Verkehrliche Erschließungsfragen sind zu beachten.

Übersicht Standortbewertung

	Städtebauliche Kriterien	Verkehrliche Kriterien	Handelsseitige Kriterien	Fazit	Realisierungsaufwand	Eignung für	
						Lebensmitteldiscounter (700 m ² Verkaufsfläche)	Lebensmitteldiscounter (900 m ² Verkaufsfläche)
1 Beumker	+○	+	++	+	○ je nach Vorhaben	X	
2 Postgrundstück	+	-	++	+	-	X	
3 Gröne	+	+	++	+	-	X	X
4 Blumenwiese	+○	-	+	○	-		
5 Edelmeier	+○	-	+	○	○		
6 Bereich Service-Wohnen	+	-	+	○	○		
7 Öffnung Alleestr.	-	-	/	-	--		
8 Bahngelände BM-Hischmann-Ring (Ladestr.)	+	○	-	○	○		
9 Bahngelände Schleedahlstraße	○	-	-	-	+	X	
10 Osterfelder Str.	+○	○	-	○	+	X	X

Im Hinblick auf die primäre Fragestellung dieser Untersuchung nach möglichen Flächen zur An- bzw. Umsiedlung von Lebensmitteldiscountern mit einer Verkaufsfläche von 700 bzw. 900 m² Verkaufsfläche lassen sich folgende Aspekte festhalten:

- Mit Fläche 7 (Öffnung Alleestraße) ist in erster Linie eine verkehrliche Problematik verbunden, die im Hinblick auf die aktuelle Fragestellung nachrangig zu betrachten ist.
- Die Standorte 4-6 (Blumenwiese, Edelmeier, Bereiche Service-Wohnen) sind vergleichsweise kleine Flächen, die für eine Ansiedlung eines Betriebes der angedachten Größenordnung ungeeignet sind. Die Bewertung dieser Flächen ist in diesem Zusammenhang daher irrelevant.
- Die Standorte 1-3 (Konzept Beumker, Postgrundstück, Gröne) sind Standorte im Hauptgeschäftsbereich der Stadt Ennigerloh und sehr gut integriert in die Zentrenstruktur. Der Nachteil dieser Flächen ist jedoch, dass der Realisierungsaufwand relativ hoch ist, das bedeutet der Zeit- bzw. Kostenaufwand liegt in der Regel höher als bei Grundstücken außerhalb des innerstädtischen Zentrums.
- Die Standorte 8-10 (Bahngelände Bürgermeister-Hischmann-Ring, Bahngelände Schleedahlstraße, Ostfelder Straße) liegen außerhalb der heute abzugrenzenden Innenstadt, eine Entwicklung der Flächen ist erwartungsgemäß kurzfristig möglich. Bei einer Entwicklung der Flächen mit Einzelhandel, insbesondere mit zentrentragenden Sortimenten, sind definitiv negative Auswirkungen zu erwarten, es lässt sich dabei je nach Vorhaben nur noch über das Ausmaß spekulieren.

5 Szenarien

Um mögliche Auswirkungen auf bestehende innerstädtische Strukturen und die künftige Stadtentwicklung zu verdeutlichen, werden im Folgenden die für die Lebensmitteldiscounter geeigneten Standorte, innerhalb bzw. außerhalb des innerstädtischen Zentrums, in unterschiedliche Szenarien eingebunden. Nach Abwägung der Stärken bzw. Schwächen der einzelnen Modelle wird ein gutachterliches Fazit gezogen.

Erläuternd sei darauf hingewiesen, dass Szenarien bewusst überzeichnete Denkmodelle sind, die auf Grund hypothetischer Annahmen zur Steuerung der Einzelhandels- und Zentrenentwicklung mögliche Entwicklungsperspektiven darstellen. Sie stellen dadurch einen wichtigen Arbeitsschritt im Rahmen der Erarbeitung der Entscheidungsfindung dar.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden drei Grundszenarien mit unterschiedlichen Varianten betrachtet:

Szenario 1: Lebensmitteldiscounter werden außerhalb des bestehenden innerstädtischen Zentrums angesiedelt

Szenario 2: Lebensmitteldiscounter werden innerhalb des innerstädtischen Zentrums angesiedelt

Szenario 3: Wahl einer „Mischform“, ein Lebensmitteldiscounter findet einen Standort außerhalb des innerstädtischen Zentrums, der andere im Hauptgeschäftsbereich

5.1 Szenario 1

Annahme

Verlagerung der Lebensmitteldiscounter (Aldi, Plus) an Standorte außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches bzw. innerstädtischen Zentrums

Varianten

- 1a Aldi (900 m² Verkaufsfläche) auf Standort 10 (Ostenfelder Straße)
Plus (700 m² Verkaufsfläche) auf Standort 9 (Schleedahlstraße)
- 1b Aldi (900 m² Verkaufsfläche) auf Standort 10 (Ostenfelder Straße)
Plus verlässt Standort Ennigerloh

Stärken

- In erster Linie einzelbetriebliche, qualitative Verbesserung
- Verbesserte Stellplatzsituation
- Vergrößerte Verkaufsfläche
- Aktuelles Angebotsprofil

Schwächen

- Nicht vereinbar mit bisherigen stadtentwicklungspolitischen Zielen
- Schwächung des Handels oder anderer Zentrumsfunktionen
- Synergieeffekte zwischen Lebensmitteleinzelhandel und übrigen Einzelhandel werden reduziert
- Künftige Entwicklungen, z.B. Schließung von Baulücken, Verdichtung der Handelsnutzung, Folgenutzungen von aufgegebenen Standorten (Lebensmitteldiscounter, post etc.) werden erschwert
- Leerstände im innerstädtischen Zentrum
- Fast ausschließlich autokundenorientierte Standorte

Fazit

Es sind besonders negative Auswirkungen auf die innerstädtische Zentrenentwicklung zu erwarten. Mit diesem Szenario sind in erster Linie einzelbetriebliche Verbesserungen verbunden. Aus gutachterlicher Sicht kann dieses Szenario im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung nicht befürwortet werden.

5.2 Szenario 2

Annahme

Lebensmitteldiscounter (Aldi, Plus) verbleiben im Hauptgeschäftsbereiche bzw. innerstädtischen Zentrum. Da sich die Erweiterungsabsichten von Aldi am heutigen Standort 1 (Konzept Beumker) nicht verwirklichen lassen, wird Aldi seinen heutigen Standort verlassen; Aldi findet neuen Standort in der Innenstadt.

Varianten

- 2a Aldi geht auf Standort 2 (Gröne)
Plus (700 m² Verkaufsfläche) auf Standort 1 (Konzept Beumker)
(möglicherweise als Übergangslösung bis zur Realisierung der Variante 2b)
- 2b Aldi geht auf Standort 2 (Gröne)
Plus (700 m² Verkaufsfläche) auf Standort 2 (Postgrundstück)

Stärken

- Szenario ist mit stadtentwicklungspolitischen Zielen im Einklang
- Synergieeffekte für bestehende innerstädtische Nutzungen, insbesondere kleinteiligen Handel sind zu erwarten
- Abrundung des Betriebsformenmixes im Bereich Lebensmittel im Zentrum
- Chancen und neue Perspektiven für künftige Stadtentwicklung durch Verdichtung der innerstädtischen Strukturen

Schwächen

- Insgesamt ist dieses Szenario nicht kurzfristig umsetzbar
- Heutige, eingeschränkte Stellplatzsituation im Bereich Beumker bleibt voraussichtlich auch künftig bestehen
- Scheitert eine Umsetzung des Aldi auf dem vorgesehenen Standort, gibt es z.Zt. keinen weiteren Standort im innerstädtischen Zentrum mit geeignetem Zuschnitt, die Frage nach dem Verbleib des Aldi ist somit ungelöst

Fazit

Im Hinblick auf eine zentrengerichtete Stadtentwicklung und Vereinbarkeit mit bestehenden stadtentwicklungspolitischen Zielen ist dieses Szenario positiv zu bewerten. Es bietet sich für den Lebensmitteldiscounter Aldi jedoch nur eine Fläche innerhalb des Hauptgeschäftsbereiches an, die über einen geeigneten Zuschnitt verfügt, eine entsprechende Umsetzung des Vorhabens ist nicht kurzfristig möglich. Die Umsetzbarkeit ist kurzfristig zu überprüfen und wenn Chancen bestehen, konsequent zu verfolgen.

5.3 Szenario 3

Annahme

Verlagerung eines Lebensmitteldiscounters (Aldi) an einen Standort außerhalb des Hauptgeschäftsbereiches bzw. innerstädtischen Zentrums sowie Erhaltung eines Lebensmitteldiscounters im Zentrum

Varianten

- 3a Aldi (900 m² Verkaufsfläche) auf Standort 10 (Ostenfelder Straße)
Plus (700 m² Verkaufsfläche) auf Standort 1 (Konzept Beumker)
- 3b Aldi (900 m² Verkaufsfläche) auf Standort 10 (Ostenfelder Straße)
Plus (700 m² Verkaufsfläche) auf Standort 2 (Postgrundstück)
- 3c Aldi (900 m² Verkaufsfläche) auf Standort 10 (Ostenfelder Straße)
Plus (700 m² Verkaufsfläche) auf Standort 3 (Gröne)

Stärken

- Teilweise Berücksichtigung einzelbetrieblicher Belange
- Abrundung des Betriebsformenmixes

Schwächen

- Konkurrenzdruck für bestehenden, insbesondere Lebensmitteleinzelhandel im innerstädtischen Zentrum zu den außerhalb des Zentrums liegenden Standorten steigt
- Bedeutende Magnetbetriebe liegen außerhalb des Zentrums
- Realisierung und langfristige Tragfähigkeit des Lebensmitteldiscounters im Zentrum unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation ist in Frage zu stellen
- Realisierung des Lebensmittelmarktes auf den Grundstücken 2 und 3 nicht kurzfristig möglich; Stellplatzsituation für Standort 1 ist nicht zufriedenstellend
- Schwächung der Zentrumsfunktionen ist zu erwarten

Fazit

Im Rahmen dieses Szenarios wird einem Betreiber kurzfristig die Möglichkeit gegeben, sich quantitativ und qualitativ zu verbessern. Dabei ist der Realisierungsaufwand vergleichsweise gering. Aus gesamtstädtischer Sicht befinden sich im Bereich Ennigerloh-Mitte drei wichtige Magnetbetriebe des Lebensmitteleinzelhandels Verbrauchermarkt (Dixi, Westkirchener Straße), Lebensmitteldiscounter (Lidl, Wulfsbergstraße) und Lebensmitteldiscounter (Aldi, Ostfelderstraße) an Standorten außerhalb des innerstädtischen Hauptgeschäftsbereiches. Eine Schwächung des Zentrums und negative Auswirkungen auf die bestehenden Funktionen, vor allem Schwächung der Synergieeffekte zu bestehendem zentrenprägendem Handel sind zu erwarten.

6 Resümee

Die Bewertung zeigt, dass - bei den gegebenen Rahmenbedingungen - die Möglichkeiten in Ennigerloh eine funktionierende Einzelhandelsstruktur aufzubauen nicht einfach sind. Schnelle Entwicklungserfolge sind vor allem an suboptimalen oder gänzlich ungeeigneten Standorten zu erwarten; aus Sicht einer nachhaltigen Stadtentwicklung geeignete Lösungen sind dagegen oft nur mit einem erheblichen Zeit- und Kostenaufwand zu realisieren. Sicher ist, dass ein uneingeschränktes Eingehen auf das aktuell gängige Investorenverhalten im Lebensmittelsektor in jedem Fall die Ennigerloher Innenstadt schwächen wird. „Spekuliert“ werden darf nur noch über das Maß der Auswirkungen. Will die Stadt jedoch den Ortskern als urbanen und gesellschaftlichen Mittelpunkt der Stadt erhalten, ist es erforderlich, die dargestellten Handlungsoptionen im innerstädtischen Bereich auszuloten und konsequent zu verfolgen. In der Regel ist eine solche Standortentwicklung komplizierter und zeitlich aufwändiger, für die Stadtentwicklung jedoch langfristig wesentlich zielführender. Aus Sicht der Gutachter ist deshalb das Szenario 2 vordringlich zu verfolgen, erst wenn sich abzeichnet, dass es mittelfristig nicht umgesetzt werden kann, sollte das Szenario 3 verfolgt werden.