



---

**SITZUNGSVORLAGE**  
**T 2007/610/1155**

**Fachbereich/Aktenzeichen**

**Datum**

**öffentlich**

Fach- / Servicedienst Planung und  
Stadtentwicklung

03.12.2007

---

Frau Inga Nordalm

**Beratungsfolge**

**Termin**

---

Rat

03.12.2007

**Neugestaltung Innenstadt Nord**

**Beschlussvorschlag:**

Wie im Rat beschlossen.

**Maßnahme aus dem Stadtentwicklungskonzept 2015+**

Ja

Maßnahme aus SEK 2015+ zu Projekt Nr.: Wo 2-2, Wo 6-2, Wo 6-3, D 5-4 von Seite 75, 80,81,93

**Sachverhalt:**

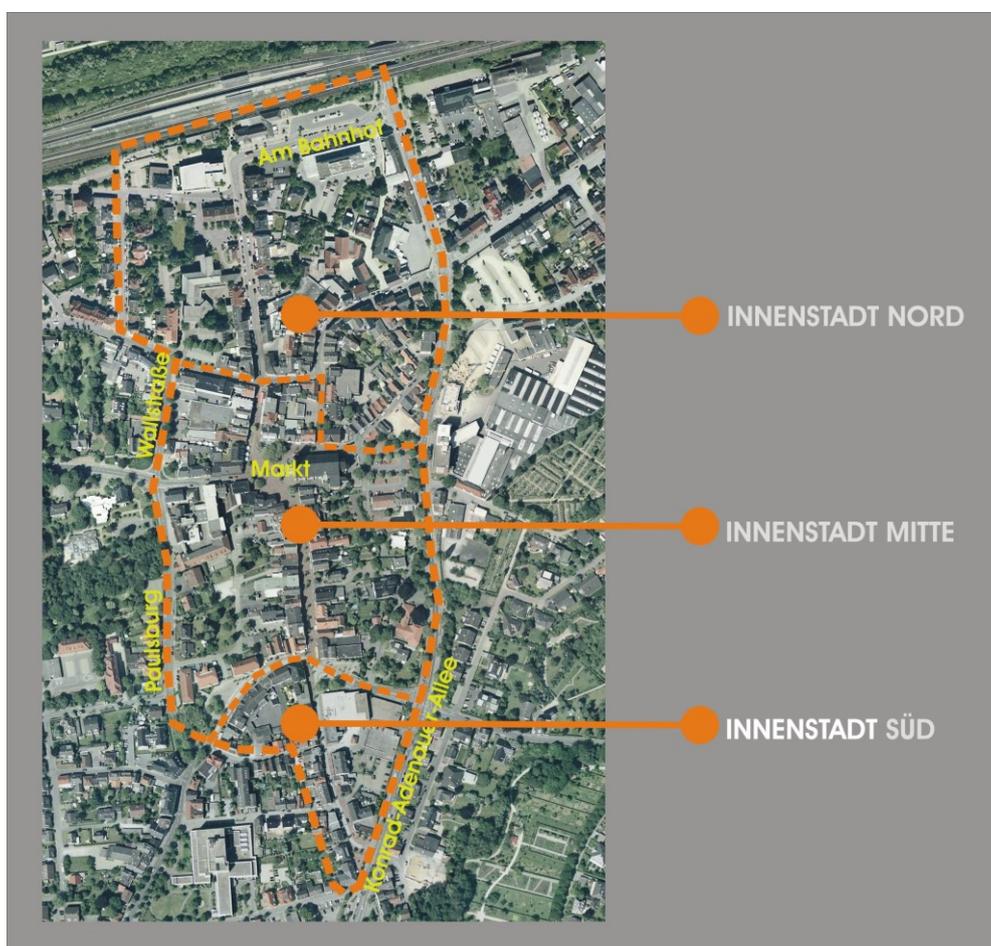
**Neugestaltung Innenstadt Nord**

**+ Einführung**

Für die Oelder Innenstadt sind im Stadtentwicklungskonzept 2015 + eine Anzahl von Projekten vorgesehen, welche den Erhalt der Funktionsfähigkeit und die Attraktivierung des Zentrums von Oelde vorsehen. Die städtebaulich-planerischen Zielvorstellungen der Stadt Oelde für das Gebiet der Innenstadt, wie die Stärkung der ökonomischen Funktion als Zentrum sowie die Steigerung der

Aufenthaltsqualität durch Maßnahmen im Bereich der Verkehrsführung und im öffentlichen Raum, sind zu verfolgen.

Eine Anzahl von Projekten im räumlichen Bereich der Oelder Innenstadt wird dazu im Stadtentwicklungskonzept 2015 + benannt (bspw. Entwicklungsflächen, Parkraumkonzept, Verkehrskonzept, Innenstadteingänge, Übergang Innenstadt - Vier-Jahreszeiten-Park, Gestaltungssatzung/Denkmalbereich, City-Management), die verschiedenen Maßnahmen verteilen sich über das gesamte Gebiet, dessen Umgrenzung mit dem Ratsbeschluss vom 17. September 2007 festgelegt wurde (Vorlage B 2007/610/1062 – Untersuchungsgebiet Innenstadt – Beschluss zu vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB). Die Oelder Innenstadt lässt sich demnach in die drei Bereiche Innenstadt Süd, Innenstadt Mitte und Innenstadt Nord unterteilen.



Bereits im Vorfeld der Erstellung des Stadtentwicklungskonzeptes 2015 + wurden im Bereich der nördlichen Innenstadt umfassende Maßnahmen durchgeführt, um diese funktional zu stärken und städtebaulich aufzuwerten. So wurden u.a. der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld mit dem Busbahnhof erneuert, die „Alte Post“ als Jugendzentrum hergerichtet, das Jugendamt renoviert, das Rathaus bekam eine neue Fassade und die „Bahnhofstraße“ sowie die Straßen „Am Bahnhof“ und „Engelbert-Holterdorf-Straße“ wurden ausgebaut. Die vorerst abschließende Maßnahme in

dem Bereich der nördlichen Innenstadt ist der Umbau der Ruggestraße, der Straßen Trippenhof, Lehmwall, Eickhoff, Am Markt und des Bernhard-Raestrup-Platzes.

#### **+ Anlass**

Für die Jahre 2007 - 2009 wurden Gelder für den Straßenbau im Bereich der Ruggestraße, Trippenhof/Am Markt, Eickhoff und Bernhard-Raestrup-Platz in den Haushalt der Stadt Oelde eingestellt und eingeplant. Die damit verbundenen großflächigen Eingriffe in den Straßenraum gaben Anlass dazu, die Situation in diesem für die Gesamtstadt so bedeutenden Bereich näher aus Sicht der Stadtentwicklung zu betrachten, da die Ruggestraße (neben der Fußgängerzone) die bedeutendste Geschäftsstraße der Oelder Innenstadt ist.

Charakteristisch für den Bereich ist eine dichte, geschlossene Bebauung mit einer Mischung von Wohn- und Geschäftshäusern, welche den Straßenraum lückenlos gliedern. Vor allem der Bereich der Ruggestraße wird durch

- einen straßenbegleitenden Geschäftsbereich, der nicht direkt an die Fußgängerzone angeschlossen ist,
- ein hohes Verkehrsaufkommen, welches zusammen mit der Einbahnstraßenregelung zu relativ hohen Geschwindigkeiten führt sowie
- geringe Aufenthaltsbereiche für die Fußgänger

geprägt.

Der Charakter einer Durchgangsstraße wird durch die Fahrbahnbreiten unterstützt und wirkt sich negativ auf die Seitenbereiche mit den Gehwegen aus. Die Nutzung der zum Teil sehr schmalen Gehwege ist für Mütter mit Kinderwagen, Nutzern von Rollatoren oder Rollstuhlfahrer stellenweise nur eingeschränkt möglich, ist häufig kompliziert und wird als wenig angenehm empfunden. Park- und Durchgangsverkehr sowie fehlende barrierefreie Übergänge erschweren zudem die Bewegung in der Fläche und einen Wechsel der Fahrbahnseite.

Aufgrund dessen wird dieser Bereich nicht als Teil des Zentrums angenommen, was sich negativ auf die städtebauliche Situation und die Situation der dort ansässigen Gewerbetreibenden auswirkt.



Um diesen ersten Eindruck zu überprüfen, wurde eine Verkehrsbefragung und -zählung am 31. Mai und 1. Juni sowie am 4. und 5. Juni 2007 jeweils in der Zeit von 8 –12 Uhr und 14-18 Uhr im Bereich der Ruggestraße durchgeführt. Die angehaltenen PKW-Fahrer wurden befragt, aus welchem Grund sie den Weg über die Ruggestraße wählen. Das Ergebnis zeigt, dass 2/3 des heutigen Verkehrs in der Ruggestraße dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind. Demzufolge resultiert das hohe Verkehrsaufkommen nicht aus dem Zielverkehr der anliegenden Geschäfte und Dienstleister oder der Bewohner.

Durch das hohe Verkehrsaufkommen mit z.T. hohen Durchfahrtsgeschwindigkeiten ist der Bereich stark belastet und in seiner Funktionsfähigkeit eingeschränkt. Zudem schafft Durchgangsverkehr keine Kundschaft, sondern beeinträchtigt vielmehr die Aufenthaltsqualität und die fußläufige Erreichbarkeit stark.

### **+ Ziele**

Das Ergebnis der Verkehrsbefragung sowie die vorgefundene Situation gaben Anlass, über notwendige und mögliche umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation und zur Stärkung der Innenstadt in diesem Bereich nachzudenken. Für den Bereich Ruggestraße wurden auf Grundlage der Ergebnisse seitens der Verwaltung folgende Ziele formuliert:

- Verbesserung der Funktionalität für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer
- Stärkung und Verbesserung der Aufenthaltsfunktion
- Verringerung des Durchgangsverkehrs
- Reduzierung der Geschwindigkeit zur Erhöhung der Sicherheit
- Schaffung eines Übergangs/Anschlusses zur Fußgängerzone
- Errichtung von Aktions- und Ausstellflächen für Gewerbetreibende im öffentlichen Raum
- Sicherstellung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit
- Erhalt von Parkmöglichkeiten
- Verringerung der Immissionen im Innenbereich
- Erhalt funktionstüchtiger „Knotenpunkte“

Anhand der darauf folgenden Überlegungen wurde deutlich, dass allein durch die Durchführung von Kanalbaumaßnahmen und die Überplanung der Straßenquerschnitte eine Realisierung dieser Ziele nicht möglich sein wird.

In der Bearbeitungsphase kristallisierte sich heraus, dass die Umsetzung der Ziele allerdings erreicht werden kann, indem das Stück der Ruggestraße zwischen Bahnhofstraße und Trippenhof als Fußgängerzone ausgewiesen wird. Damit wird der Bereich der Ruggestraße (Innenstadt Nord), der gegenwärtig nicht als Teil der Oelder Innenstadt (Innenstadt Mitte) wahrgenommen wird, mit dieser verbunden und damit zur hochwertigen 1A Lage. Es findet eine Anbindung an die Oelder Fußgängerzone und gleichzeitig eine Erweiterung derselbigen statt. Durch diese Maßnahme wird es gelingen, die fußläufige Kundschaft in die Ruggestraße zu führen und dadurch die geschäftsmäßigen Aktivitäten in der Ruggestraße zu stärken. Zwischen dem Vikarieplatz, dem Oelder Marktplatz und der neu gestalteten Ruggestraße entsteht ein „Dreiklang“, der die drei Bereiche der Oelder Innenstadt miteinander verbindet. Auch durch ein Grünkonzept soll die Verbindung der verschiedenen Bereiche unterstrichen werden – denkbar ist, dies über Bäume im Straßenraum aber auch durch gemeinschaftliche Aktionen der Anlieger, die bspw. Patenschaften für Pflanzbeete übernehmen oder mit Unterstützung der Stadt ergänzende Pflanznahmen an ihren Häusern und Fassaden vornehmen, zu realisieren.

Die Zugehörigkeit wird zudem über die Wahl der Materialien in Anlehnung an die Fußgängerzone unterstrichen. Durch einen niveaugleichen Ausbau und die Schaffung von Flächen mit Bänken, Bäumen, Spielflächen und Plätzen für Außengastronomie wird dieser Bereich eine Aufenthaltsqualität wie die Fußgängerzone „Lange Straße“ erhalten und den sich anschließenden Bereich Ruggestraße/Trippenhof fußläufig attraktiv anbinden.

Der geplante niveaugleiche Ausbau der übrigen Straßen zu verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (20 km/h) wird deren künftige verkehrliche Funktionalität deutlich verändern. Ziel ist es hierbei, den teilweise stark belastenden Durchgangsverkehr möglichst zu unterbinden, damit künftig weitestgehend nur noch Ziel- und Quellverkehr stattfindet. Dies wirkt sich nicht nur positiv auf das Wohnumfeld aus, weil der Verkehrslärm zurückgeht, sondern auch die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer wird sich deutlich erhöhen, da der verbleibende motorisierte Verkehr mit verträglicherem Tempo fahren wird. Radfahrer erlangen zudem durch diese Maßnahmen einen verbesserten Zugang zum Bereich der Innenstadt Nord.

Die Entscheidung für die Erweiterung der Fußgängerzone im Bereich der Ruggestraße zieht Neuerungen in der Verkehrsführung der nördlichen Innenstadt nach sich, die allesamt der Erreichung der oben genannten Ziele dienen. So werden u.a. die Zufahrten zur Innenstadt – quasi als Innenstadteingänge - über Kreisverkehre im Bereich Konrad-Adenauer-Allee/Ruggestraße und

Wallstraße/Bernhard-Raestrup-Platz geleitet, um einen reibungslosen Zufluss des Verkehrs direkt in das Zentrum hinein zu ermöglichen. Eine Änderung der Fahrtrichtungen geht damit einher.

Die verschiedenen Maßnahmen in der Innenstadt Nord bauen logisch und konsequent aufeinander auf. Die Stabilität des Systems der einzelnen Bausteine, die im Folgenden näher erläutert werden, ist nur zu erzielen, wenn sie in ihrer Gesamtheit umgesetzt werden.

## **+ Einzelmaßnahmen**

### **Ruggestraße**

Der Bereich der Ruggestraße zwischen Trippenhof und Lehmwall wird als Mischverkehrsfläche niveaugleich ausgebaut. Der Verkehr wird vom neuen Kreisverkehr aus in geringer Geschwindigkeit (Reduzierung von gegenwärtig 50 km/h auf 20 km/h – Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) direkt in die Ruggestraße einfahren und in Richtung Trippenhof passieren können. Die Zufahrtssituation wird damit umgekehrt und kann über den im Jahr 2006 neu angelegten Kreisverkehr (Lindenstraße/Ruggestraße/Konrad-Adenauer-Allee/Bultstraße/Warendorfer Straße) problemlos erfolgen. Die Ruggestraße hat von dieser Seite einen einladenden und offenen Charakter. Die bisherige Anfahrt der Ruggestraße über Umwege (Bahnhofstraße und Trippenhof) wird somit aufgehoben. Durch den umgedrehten Verkehrsfluss wird eine attraktive Zufahrt des Zielverkehrs auf das Wahrzeichen von Oelde, den Kirchturm von Sankt Johannes, erzielt. Der Kreisverkehr fungiert somit als Stadteingang in seiner ihm zugeordneten Funktion.

Durch den Ausbau der Straße zur Mischverkehrsfläche wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Ein Wechsel zwischen den beiden Straßenseiten kann künftig problemlos vollzogen werden, nicht zuletzt, da der ruhende Verkehr in dieser Straße durch die eindeutige Ausweisung von Parkflächen neu geordnet wird. Dieser stellt bislang aufgrund der nahtlosen Aneinanderreihung der parkenden PKW's eine nur schwer überwindbare Barriere dar. Dies verbessert auch die Situation für den Radfahrerverkehr.

Durch die Verbreiterung der Seitenbereiche werden gleichzeitig Ausstellungsflächen für die anliegenden Geschäfte geschaffen, wodurch die Zugehörigkeit dieses verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zur Innenstadt unterstrichen wird. Flächen für die Anlieferung der Geschäfte werden berücksichtigt.

### **Bahnhofstraße**

Die Verkehrsführung der Bahnhofstraße wird umgedreht und über eine Einbahnstraße vom Bernhard-Raestrup-Platz aus anzufahren sein. Dies geschieht aus drei Gründen. Zum einen wird

auf der abschüssigen Bahnhofstraße der Einmündungsbereich Bernhard-Raestrup-Platz/Ruggestraße momentan häufig mit sehr hohen Geschwindigkeiten befahren, so dass die Querung der Straße in Richtung Fußgängerzone durch Fußgänger und Radfahrer zu kritischen Situationen führt. Zum anderen wird durch den künftig in entgegengesetzter Fahrtrichtung fließenden Verkehr der Bereich Bahnhofstraße/Bernhard-Raestrup-Platz/Ruggestraße entschärft werden – alleine schon aufgrund der verengten Zufahrtssituation. Zudem erhöht sich die Übersichtlichkeit des Kreuzungsbereiches Bahnhofstraße/Lange Straße/Ruggestraße/Bernhard-Raestrup-Platz. Eine Aufpflasterung vor dem Querungsbereich der Fußgänger verringert weiter die Geschwindigkeit und steigert die Aufmerksamkeit der PKW-Fahrer zusätzlich. Des Weiteren wird durch die Einrichtung der Fußgängerzone in der Ruggestraße sich der Verkehr auf den Bereich Bernhard-Raestrup-Platz/Bahnhofstraße verlagern. Mit der Umkehrung der Fahrtrichtung vom Bernhard-Raestrup-Platz in die Bahnhofstraße wird weiterhin ein konfliktfreier Verkehrsfluss in diesem Bereich gewährleistet, da auch der die Brauerei andienende Schwerlastverkehr trotz der unterschiedlichen Straßenquerschnitte die Straße befahren kann (Fahrproben wurden durchgeführt).

Der Radverkehr wird auf der Bahnhofstraße in beiden Richtungen ermöglicht, um die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs weiterhin zu gewährleisten. Für die zukünftig in Gegenrichtung zur Einbahnstraße (südwärts) fahrenden Radfahrer wird auf der östlichen Straßenseite durch Fahrbahnmarkierungen ein Radweg angelegt, so dass jede Richtung eine separate Spur in ausreichender Breite erhält.

Der Ausbauzustand der Bahnhofstraße bleibt nahezu unverändert. Einige Umbauten innerhalb der Flächen für den ruhenden Verkehr sind erforderlich, um weiterhin die Anfahrt des Werksgeländes der „Pott's Brauerei“ durch den Lieferverkehr zu garantieren.

### **Bernhard-Raestrup-Platz**

Im Kreuzungsbereich Wallstraße/Bernhard-Raestrup-Platz/Ratsstiege wird zur eindeutigen Lenkung des Verkehrs ein Kreisverkehr (überfahrbar) errichtet. Die Verkehrsströme werden durch den Kreisverkehr eindeutig kanalisiert. Dadurch erfolgt eine Optimierung der Verkehrsabläufe und ein neuer Eingangsbereich zur Innenstadt entsteht. Die heutige Kreuzungssituation ist unübersichtlich und gefährlich. Mehrfach ist es zu Unfällen gekommen. Heute wird die Kurve der Wallstraße oftmals mit unangepasster Geschwindigkeit durchfahren und „geschnitten“. Ein Kreisverkehr wird diese Situation entschärfen und gleichzeitig zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen. Konfliktsituationen, wie sie heute durch Linksabbieger des von Westen kommenden Verkehrs entstehen, treten durch die Leitung über den Kreisverkehr nicht mehr auf. Zudem wird die jetzige Zufahrt des Parkplatzes Rathaus/Innenstadt zur Entschärfung des Kreuzungsbereiches abgekoppelt und verlegt. Eine Entflechtung des ein- und ausfahrenden Verkehrs wird möglich.

Die Straße „Bernhard-Raestrup-Platz“ wird als Mischverkehrsfläche ausgestaltet. Im städtebaulich eng gefassten Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße (s.o.) erfolgt ein niveaugleicher Ausbau, um die Querung der Fußgänger in die Fußgängerzone zu erleichtern. Über den Einbau einer Rampe wird zuvor eine Reduzierung der Geschwindigkeit und eine Steigerung der Aufmerksamkeit der PKW-Fahrer bewirkt. Zur Lenkung des Fußgängerverkehres wird die Ecksituation Bernhard-Raestrup-Platz/Bahnhofstraße mit Pollern und Ketten gefasst, so dass sicher gestellt wird, dass Fußgänger und PKW-Fahrer vor Querung Sichtkontakt aufgenommen haben.

Am Bernhard-Raestrup-Platz wird zudem der ruhende Verkehr neu geordnet. Durch eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 20 km/h, reduziert. Zusätzlich wird eine neue Zufahrt zum Parkplatz Rathaus/Innenstadt erstellt. Der Parkplatz in sich wird neu organisiert. Intern werden nach jetzigem Planungsstand die beiden Parkflächen miteinander verbunden, so dass es nur noch eine Zufahrt über den Bernhard-Raestrup-Platz und eine Abfahrt über die Ratsstiege in Richtung Kreisverkehr geben wird.

### **Trippenhof / Am Markt**

Die Straße Trippenhof wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h) niveaugleich ausgebaut, da der bestehende Straßenquerschnitt vor allem durch sehr schmale Gehwege gekennzeichnet ist. Über die Ausgestaltung als Mischverkehrsfläche und die Aufweitung der Bereiche für Fußgänger wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Der niveaugleiche Ausbau ermöglicht die barrierefreie Querung der Straße. Die Straße Am Markt wird ebenfalls niveaugleich ausgebaut.

Der ruhende Verkehr wird neu geordnet. War bislang ein „ungeordnetes Parken“ im Straßenraum möglich, so wird nun über die Ausweisung von Parkflächen eine klare Zuordnung des ruhenden Verkehrs im Straßenbild erfolgen.

### **Carl-Haver-Platz**

Die Einmündung Carl-Haver-Platz/Konrad-Adenauer-Allee wird durch die Umlenkung des Verkehrs im Bereich der Ruggestraße als einzige Ausfahrt fungieren. Zur schnellen, optimierten und konfliktfreien Abwicklung des Verkehrs in diesem Bereich wird neben der bestehenden Zu- und Abfahrtspur eine zusätzliche Rechtsabbiegerspur geschaffen. Dadurch teilt sich der abfließende Verkehr auf (ein Gutachten zur Berechnung der Abflusszeiten wurde erstellt).

Gleichzeitig wird der bestehende Rad- und Fußweg um eine PKW-Aufstellfläche nach hinten, in Richtung Carl-Haver-Platz, verlegt. Dies dient der Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs, da sich der abfließende Verkehr quasi stufenweise zuerst auf den Rad- und Fußgängerverkehr und erst danach auf den Verkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee konzentrieren muss.

## **Eickhoff/Lehmwall**

Die bestehenden Straßenquerschnitte zeichnen sich vor allem durch nicht ausreichende Gehwegbreiten aus. Beide Straßen sind fußläufig nur schwach frequentiert. Den Bewohnern der Straßen sind Sonderrechte zum Parken eingeräumt worden, weil hier kaum Möglichkeiten zur Einrichtung von Stellflächen auf Privatgrund bestehen.

Es ist vorgesehen, eine Mischverkehrsfläche herzustellen. Der niveaugleiche Ausbau ermöglicht die barrierefreie Querung der Straßen. Der ruhende Verkehr wird neu geordnet. Durch die Ausweisung von Parkflächen erfolgt eine klare Zuordnung des ruhenden Verkehrs im Straßenbild.

Der Bereich Eickhoff/Lehmwall war bislang in beide Richtungen zu befahren und wird nun als Einbahnstraße vom Carl-Haver-Platz in Richtung Ruggestraße geführt. Durch Beschilderung und Ausbaustandard soll sichergestellt werden, dass sie lediglich Anliegerverkehr aufnehmen. Die Auswahl der Materialität wird in Anlehnung an die Zugehörigkeit der Straßen zum historischen Kern Oeldes getroffen. Ein ähnliches Straßenbild wie in der Engelbert-Holterdorf-Straße wird geschaffen. In den Fußgängerbereichen wird ein Pflaster zum Einsatz kommen, das komfortabel begangen werden kann.

## **Weiteres Umfeld**

Die vorliegenden Pläne sehen vor, die Fahrbeziehungen so zu ändern, dass der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herausgehalten wird. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt verbessert. Durch die Planungen werden Verkehrsströme umgelenkt und es wird teilweise zu stärkeren Belastungen auf den qualifizierten Straßen sowie auf den im Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Sammel- bzw. Hauptsammelstraßen, wie Wallstraße/Kleygarten/Am Bahnhof, kommen. Diese weisen einen entsprechenden Ausbaustandard auf und können die erhöhte Belastung aufnehmen. Die geänderte Verkehrsführung im Bereich Bahnhofstraße/Bernhard-Raestrup-Platz bedingt eine Umkehrung des Verkehrsflusses in der Straße Kleygarten in Richtung Wallstraße. Durch die Straßenverkehrsbehörde wird diese Planung unterstützt.

Langfristig wird angestrebt, auch im Kreuzungsbereich Wallstraße/Ennigerloher Straße/Paulsburg/Herrenstraße einen neuen Kreisverkehr zu bauen. Dadurch kann, wie durch die anderen Kreisverkehre in Oelde gezeigt wird, ein reibungsloser Verkehrsfluss erreicht werden. Ein westlicher Eingang zur Innenstadt, der ähnlich markant wie sein Pendant an der Konrad-Adenauer-Allee im Osten ausgestaltet wird, ist städtebaulich wünschenswert. Diese Planung umzusetzen ist jedoch mit einem erheblichen Planungsaufwand verbunden, da die Ennigerloher Straße als Landesstraße gewidmet ist.

Insgesamt wird das Ziel, funktionstüchtige Knotenpunkte (Carl-Haver-Platz/Konrad-Adenauer-Allee, Am Bahnhof/Warendorfer Straße, Wallstraße/Bernhard-Raestrup-Platz) zu erhalten, damit erreicht.

### **+ Parkraum**

Die Planung sieht zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in vielen Bereichen eine Ausweitung der Aufenthalts- und Bewegungsflächen für die Fußgänger vor. Diese Freiflächen werden zum einen Teil über eine Verringerung der Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr, zum anderen Teil aber auch durch die Aufhebung von Stellflächen geschaffen.

Die beschriebene Attraktivierung des öffentlichen Raums durch die Änderung der Straßenquerschnitte geht mit einigen Veränderungen im Bereich des ruhenden Verkehrs einher. Lange Reihen parkender PKW's, die nur schwer überwindbare Barrieren darstellen, sollen vermieden werden. Den Fußgängern ist mehr Raum zuzugestehen, damit die Aufenthaltsqualität überwiegt und die Anbindung an die Oelder Fußgängerzone auch über die Gestaltung des Straßenraums erzielt wird. Selbstverständlich muss und soll Parken im Bereich der nördlichen Innenstadt weiterhin möglich sein.

Aufgrund dessen wurde eine Parkplatzbilanz erstellt, die aufzeigt, wo Parkplätze wegfallen und ein Ausgleich geschaffen werden kann. Dies ist neben der oben beschriebenen gestalterischen Neuordnung der Parkflächen im Straßenraum damit zu begründen, dass explizit Stellplätze über den Straßenraum verteilt ausgewiesen und markiert werden. Angedacht ist, über kürzere Parkzeiten innerhalb der Straßenzüge eine höhere Wechselfrequenz auf den Stellplätzen zu erzielen. Die damit verbundene höhere Auslastung dient den Gewerbetreibenden. Längere Parkzeiten werden auf den größeren, öffentlichen Parkplätzen ermöglicht. Die Stellflächen an der Straße Eickhoff werden weiterhin ausschließlich den Anwohnern dieser Straße zur Verfügung stehen.

Um das vorrangige Ziel der Umbaumaßnahmen - die Aufenthaltsfunktion und die Attraktivität der Innenstadt zu stärken - zu erreichen, wird der ruhende Verkehr teilweise in den äußeren Bereich der Innenstadt verlegt. Die wegfallenden Parkplätze werden durch die Neuschaffung von Stellplätzen auf einem von der Stadt Oelde erworbenen Grundstück an der Wallstraße kompensiert, welches in fußläufiger Erreichbarkeit zu Innenstadt liegt.

Bernhard-Raestrup-Platz	- 1
Bahnhofstraße	0
Ruggestraße (Fußgängerzone)	- 9
Ruggestraße (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	- 10
Lehmwall	- 4
Eickhoff	- 4
Am Markt	- 3
Carl-Haver-Platz	- 4
Trippenhof	- 1
P 1 Rathaus	- 6
P 2 Rathaus	- 2
Neubau Parkplatz Wallstraße	+ 39
Summe:	-5

Es ist geplant, ein abgestuftes Parkleitsystem zu errichten. Die Verkehrsführung erfolgt über statische Wegweiser. Vorankündigungstafeln weisen auf allen Einfahrtsstraßen auf das neue Parkleitsystem hin. Alle Parkmöglichkeiten in der Innenstadt sind in einem Ringsystem angeordnet. Der statische Parkwegweiser gibt die Richtung vor und weist den Fahrern den Weg. Der Parksuchverkehr soll so auf dem Ring um die Innenstadt geleitet werden. Hier werden die Parkplätze mit Namen benannt. Auf das bestehende Leitsystem wird teilweise zurückgegriffen werden können.

Das Parkleitsystem wird als Informationssystem die größeren, öffentlichen Parkplätze in der Stadt Oelde anzeigen und Autofahrer zielgerichtet dorthin führen. Ortsunkundigen kann damit eine Orientierungshilfe gegeben werden, was der Erhaltung und der Förderung Oeldes als attraktiven Standort dient. Der Individualverkehr wird direkt zu denjenigen Parkplätzen geführt, die dem tatsächlichen Fahrziel möglichst nahe gelegen sind. Eine Verkehrsentlastung des direkten Innenstadtbereiches kann erzielt und der Parksuchverkehr und die damit verbundene Umweltbelastung verringert werden. Die Reduzierung des Verkehrs im unmittelbaren Innenstadtbereich hat Vorteile für die Wohnbevölkerung, die Fußgänger und Radfahrer.

## + Bauzeitenplan

Der Bauzeitenplan gibt die Abfolge der Baumaßnahmen vor, die durch tiefbautechnische Zwänge wie Kanalanschlüsse und Gefälle sowie verkehrstechnische Belange bestimmt wird. Die durch die Verwaltung aufgestellten Rahmenbedingungen und Zielvorgaben sind:

- Umsetzung des gesamten Vorhabens innerhalb von 17 Monaten
- Dauerhafte Sicherstellung der Fahrbeziehungen
- Ermöglichung des Weihnachtsgeschäftes im Bereich der Ruggestraße.

Folgende Bauabschnitte sind vorgesehen:

1. Bauabschnitt Juli – Dezember 2008 Bernhard-Raestrup-Platz Eickhoff /Lehmall
2. Bauabschnitt Januar – Mai 2009 Am Markt Trippenhof Einmündung Carl-Haver-Platz/Konrad-Adenauer-Allee
3. Bauabschnitt Mai – Oktober 2009 Ruggestraße zwischen Lehmall und Trippenhof
4. Bauabschnitt Juli – November 2009 Ruggestraße (Fußgängerzone) zwischen Bahnhofstraße und Trippenhof

Der Bereich Ruggestraße wird während der gesamten Bauzeit fußläufig über die Rathaus-Passage erreichbar sein. Bei Interesse kann den Gewerbetreibenden in den von Umbaumaßnahmen betroffenen Straßen die Möglichkeit gegeben werden, an einer anderen Stelle in der Innenstadt in einem „Ruggestraße Dorf“ den Verkauf in Zelten fortzuführen.

Für die Gewährleistung der Erreichbarkeit des Volksbank-Parkplatzes wird eine neue Zufahrt im Bereich des Gebäudes „Am Markt 8“ angelegt. Der Parkplatz bleibt so auch während der Bauarbeiten in der Straße Trippenhof erreichbar.

## +Kosten

Folgende Kosten für die Baumaßnahmen wurden ermittelt und in die Haushaltsplanung eingestellt:

<b>Kreisverkehr Wallstraße, Bernhard-Raestrup-Platz, Bahnhofstraße</b>	
Kanalbau	139.300 €
Straßenbau	396.150 €
<b>Eickhoff, Lehmwall, Trippenhof, Am Markt, Carl-Haver-Platz</b>	
Kanalbau	264.600 €
Straßenbau	488.500 €
<b>Ruggestraße</b>	
Kanalbau	202.200 €
Straßenbau	404.100 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>1.894.850 €</b>

Ein Antrag auf Städtebauförderung wurde bei der Bezirksregierung Münster gestellt. Ob Anliegerbeiträge seitens der Stadt erhoben werden können, wird derzeit umfassend geprüft.