GELDERN
Die LandLebenStadt.

Städtebaulicher Rahmenplan 2040

Stadtkern Geldern



Impressum

Herausgeber und Bearbeitung:

Stadt Geldern

Bereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

Team Stadtplanung, Kerstin Deckers

Issumer Tor 36

47608 Geldern

www.geldern.de

Geldern, 23.05.2025

Inhaltsverzeichnis

Anlass und Ziel 1

Teil 1: Umsetzung der Entwicklungsziele und Stand der baulichen Realisierung 3

Standort 1: Betriebsgelände an der „Egmondstraße“, aufgegebene Kleinbetriebe 4

Standort 2: Betriebsgelände Firma „Strauchmann“/ Firma „Westerheide“ 5

Standort 3: Betriebsgelände „Krüger“ 6

Standort 4: Betriebsgelände ehemals „Stelkens“/ „Krüger“ 7

Standort 5: Gelände ehemalige Feuer- und Rettungswache 8

Standort 6: Betriebsgelände Firma „Linssen“ 9

Standort 7: Betriebsgelände Firma „Schaffrath“ 10

Standort 8: Blockinnenbereich „Issumer Straße“ 11

Standort 9: Betriebsgelände Firma „Nolte“ und „Gamerschlag“ 12

Standort 10: Betriebsgelände Firma „Weber & Wentzel“ 13

Standort 11: Betriebsgelände Firma „Nolte“ („Bahnhofstraße“) 14

Standort 12: Ehemaliges Gelände Firma „Lauffs“ 15

Standort 13: Ehemaliger Sportplatz („Am Brühl“) 16

Standort 14: Parkbereich „St.-Michael-Schule“ und „Nordwall“ 17

Standort 15: „Glockengasse“ 18

Standort 16: Blockinnenbereich „Gelderstraße“, „Breestraße“ 19

Standort 17: „Volksbank“/“Webergasse“ 20

Standort 18: „Mühlenturm“ 21

Standort 19: „Markt“ 22

Standort 20: „Gelderstraße“ 23

Standort 21: „Südwall“ 24

Standort 22: „Westwall“ – „Harttor“ bis „Burgstraße“ 25

Standort 23: „Westwall“ – „Burgstraße“ bis „Bahnhofstraße“ 26

Standort 24: „Nordwall“ 27

Standort 25: „Ostwall“ 28

Neu identifizierte Flächenpotentiale 29
Standort 26: „Nierscafé“ 29
Standort 27: „Hartstraße“ 29
Standort 28: „Geldertor“-Gelände 30
Standort 29: „Realschule am Westwall“ 30
Standort 30: „Sparkasse“ 31
Standort 31: „Kapuzinerplatz“ mit angrenzendem „Checkpoint“ und „VHS“ 31
Standort 32: „Campus-Areal“ 32

Teil 2: Sachbereiche und deren übergeordneten Entwicklungsziele 33
Sachbereich 1: Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgenanpassung 33
Klimaresiliente Innenstadt 33
Freiraum, Stadtgrün 38
Sachbereich 2: Verkehr 42
Sachbereich 3: Bau- und Nutzungsstruktur 46
Baustruktur 46
Nutzungsstruktur 50
Handlungsinstrumente – übergeordnete Maßnahmen 54

Teil 3: Maßnahmen zur Umsetzung der Entwicklungsziele für die Potentialflächen in der Innenstadt Geldern 57
Standort 1: Betriebsgelände an der „Egmondstraße“, aufgegebene Kleinbetriebe 57
Standort 2: Betriebsgelände Firma „Strauchmann“/ Firma „Westerheide“ 58
Standort 3: Betriebsgelände „Krüger“ 59
Standort 4: Betriebsgelände ehemals „Stelkens“/ „Krüger“ 60
Standort 5: Gelände ehemalige Feuer- und Rettungswache 60
Standort 6: Betriebsgelände Firma „Linssen“ 62
Standort 7: Betriebsgelände Firma „Schaffrath“ 63
Standort 8: Blockinnenbereich „Issumer Straße“ 64
Standort 9: Betriebsgelände Firma „Nolte“ und „Gamerschlag“ 65

Standort 10: Betriebsgelände Firma „Weber & Wentzel“ 66
Standort 11: Ehemaliges Gelände Firma „Nolte“ („Bahnhofstraße“) 67
Standort 12: Ehemaliges Gelände Firma „Lauffs“ 68
Standort 13: Ehemaliger Sportplatz („Am Brühl“) 68
Standort 14: Parkbereich „St.-Michael-Schule“ und „Nordwall“ 69
Standort 15: „Glockengasse“ 71
Standort 16: Blockinnenbereich „Gelderstraße“, „Breestraße“ 72
Standort 17: „Volksbank“/“Webergasse“ 73
Standort 18: „Mühlenturm“ 74
Standort 19: „Markt“ 75
Standort 20: „Gelderstraße“ 77
Standort 21: „Südwall“ 78
Standort 22: „Westwall“ – „Harttor“ bis „Burgstraße“ 79
Standort 23: „Westwall“ – „Burgstraße“ bis „Bahnhofstraße“ 80
Standort 24: „Nordwall“ 81
Standort 25: „Ostwall“ 83
Neu identifizierte Potentialflächen 85
Standort 26: „Nierscafé“ 85
Standort 27: „Hartstraße“ 86
Standort 28: „Geldertor“-Gelände 88
Standort 29: „Realschule am Westwall“ 89
Standort 30: „Sparkasse“ 90
Standort 31: „Kapuzinerplatz“ mit angrenzendem „Checkpoint“ und „VHS“ 91
Standort 32: „Campus-Areal“ 92

Teil 4: Zeitliche Kategorisierung der Maßnahmen 94

Referenzliste der verwendeten Quellen VIII

Anlagen X

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersicht der Flächenpotentiale und ihr Entwicklungsgrad 3
Abb. 2: Schrägluftaufnahme Standort 1 4
Abb. 3: Schrägluftaufnahme Standort 2 5
Abb. 4: Schrägluftaufnahme Standort 3 6
Abb. 5: Schrägluftaufnahme Standort 4 7
Abb. 6: Schrägluftaufnahme Standort 5 8
Abb. 7: Schrägluftaufnahme Standort 6 9
Abb. 8: Schrägluftaufnahme Standort 7 10
Abb. 9: Schrägluftaufnahme Standort 8 11
Abb. 10: Schrägluftaufnahme Standort 9 12
Abb. 11: Schrägluftaufnahme Standort 10 13
Abb. 12: Schrägluftaufnahme Standort 11 14
Abb. 13: Schrägluftaufnahme Standort 12 15
Abb. 14: Schrägluftaufnahme Standort 13 16
Abb. 15: Schrägluftaufnahme Standort 14 17
Abb. 16: Schrägluftaufnahme Standort 15 18
Abb. 17: Schrägluftaufnahme Standort 16 19
Abb. 18: Schrägluftaufnahme Standort 17 20
Abb. 19: Schrägluftaufnahme Standort 18 21
Abb. 20: Schrägluftaufnahme Standort 19 22
Abb. 21: Schrägluftaufnahme Standort 20 23
Abb. 22: Schrägluftaufnahme Standort 21 24
Abb. 23: Schrägluftaufnahme Standort 22 25
Abb. 24: Schrägluftaufnahme Standort 23 26
Abb. 25: Schrägluftaufnahme Standort 24 27
Abb. 26: Schrägluftaufnahme Standort 25 28
Abb. 27: Schrägluftaufnahme Standort 26 29
Abb. 28: Schrägluftaufnahme Standort 27 29
Abb. 29: Schrägluftaufnahme Standort 28 30
Abb. 30: Schrägluftaufnahme Standort 29 30
Abb. 31: Schrägluftaufnahme Standort 30 31
Abb. 32: Schrägluftaufnahme Standort 31 31
Abb. 33: Schrägluftaufnahme Standort 32 32
Abb. 34: Entwicklung „Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgenanpassung“ 41
Abb. 35: Entwicklung „Verkehr“ 45

Abb. 36: Entwicklung „Baustruktur“ 49
Abb. 37: Entwicklung „Nutzungsstruktur“ 53
Abb. 38: Verortung Standort 1 57
Abb. 39: Verortung Standort 2 58
Abb. 40: Verortung Standort 3 59
Abb. 41: Verortung Standort 4 60
Abb. 42: Verortung Standort 5 60
Abb. 43: Verortung Standort 6 62
Abb. 44: Verortung Standort 7 63
Abb. 45: Verortung Standort 8 64
Abb. 46: Verortung Standort 9 65
Abb. 47: Verortung Standort 10 66
Abb. 48: Verortung Standort 11 67
Abb. 49: Verortung Standort 12 68
Abb. 50: Verortung Standort 13 68
Abb. 51: Verortung Standort 14 69
Abb. 52: Verortung Standort 15 71
Abb. 53: Verortung Standort 16 72
Abb. 54: Verortung Standort 17 73
Abb. 55: Verortung Standort 18 74
Abb. 56: Verortung Standort 19 75
Abb. 57: Verortung Standort 20 77
Abb. 58: Verortung Standort 21 78
Abb. 59: Verortung Standort 22 79
Abb. 60: Verortung Standort 23 80
Abb. 61: Verortung Standort 24 81
Abb. 62: Verortung Standort 25 83
Abb. 63: Verortung Standort 26 85
Abb. 64: Verortung Standort 27 86
Abb. 65: Verortung Standort 28 88
Abb. 66: Verortung Standort 29 89
Abb. 67: Verortung Standort 30 90
Abb. 68: Verortung Standort 31 91
Abb. 69: Verortung Standort 32 92

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 1 4
Tab. 2: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 2 5
Tab. 3: Steckbrief - Entwicklungsgrad Standort 3 6
Tab. 4: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 4 7
Tab. 5: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 5 8
Tab. 6: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 6 9
Tab. 7: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 7 10
Tab. 8: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 8 11
Tab. 9: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 9 12
Tab. 10: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 10....13
Tab. 11: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 11....14
Tab. 12: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 12....15
Tab. 13: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 13....16
Tab. 14: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 14....17
Tab. 15: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 15....18
Tab. 16: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 16....19
Tab. 17: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 17....20
Tab. 18: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 18....21
Tab. 19: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 19....22
Tab. 20: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 20....23
Tab. 21: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 21....24
Tab. 22: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 22....25
Tab. 23: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 23....26
Tab. 24: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 24....27
Tab. 25: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 25....28
Tab. 26: Maßnahmen für eine klimaresiliente Innenstadt....37
Tab. 27: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040....38
Tab. 28: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040....42
Tab. 29: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040....46
Tab. 30: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040....50
Tab. 31: Handlungsinstrumente als übergeordnete Maßnahmen....56
Tab. 32: Zeitliche Kategorisierung der Handlungsinstrumente....96
Tab. 33: Zeitliche Kategorisierung der Potentialflächen....97

Abkürzungsverzeichnis

B 58	Bundesstraße 58
GFK	Grün- und Freiflächenkonzept
IKKK	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept
MIV	motorisierter Individualverkehr
NSK 2040	Nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept 2040
SRP	Städtebaulicher Rahmenplan
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
VHS	Volkshochschule Gelderland

Anlass und Ziel

Der „Städtebauliche Rahmenplan 2040“ ist eine Konzeption, die als Leitlinie für die künftige Entwicklung der Gelderner Innenstadt dient. Das Konzept beinhaltet städtebauliche Entwicklungsstrategien sowie -ziele, welche mit konkreten kurz- bis langfristigen Maßnahmen für relevante Entwicklungsstandorte untermauert werden.

Da der Städtebauliche Rahmenplan von 1997 nicht mehr in Gänze den heutigen planerischen Ansätzen und Entwicklungszielen entspricht, ist eine Anpassung an die aktuellen Gegebenheiten in der Planungspraxis erforderlich. Bereits mit der Rahmenplanung von 1997 wurde festgelegt, dass es sich dabei nicht um eine starre Konzeption handeln, sondern diese stetig fortgeschrieben werden soll. Mit diesem Konzept ist durch die Stadt eine entsprechende Aktualisierung des alten Rahmenplans mit neuen Entwicklungsschwerpunkten erarbeitet worden, welches einen Baustein des „Nachhaltigen Stadtentwicklungskonzeptes 2040 (NSK 2040)“ darstellt. Zudem besteht eine enge Verbindung zum „Nahmobilitätskonzept der Stufe I und II“ und zum „Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (IKKK)“ der Stadt Geldern, auf welches hier mit verwiesen wird.

Das Konzept beinhaltet vier Teile, die sich wie folgt gliedern: Im ersten Teil erfolgt zunächst ein Überblick über den bisherigen Entwicklungsstand der im Rahmenplan von 1997 aufgeführten Potentialflächen und deren Entwicklungszielen.

Eine thematische Einführung in die nachfolgenden Themen- bzw. Sachbereiche, in denen die übergeordneten Zielsetzungen und Handlungsinstrumente formuliert sind, folgt im zweiten Teil:

- Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgenanpassung
- Verkehr
- Bau- und Nutzungsstruktur

Darauf aufbauend folgen im dritten Teil, auf Grundlage der analysierten Entwicklungsstände und der neu formulierten Entwicklungsziele, die erarbeiteten Entwicklungsmaßnahmen für die innerstädtischen Potentialflächen.

Im vierten und letzten Teil werden die erarbeiteten Maßnahmen zeitlich kategorisiert, wann ein Beginn der Planung möglich ist. Hierzu werden die übergeordneten Handlungsinstrumente und die konkreten Maßnahmen aus den Potentialflächen in kurz-, mittel- oder langfristig eingestuft.

Mit der Aktualisierung und der Formulierung von Entwicklungsmaßnahmen soll der Erhalt und die Weiterentwicklung der Gelderner Innenstadt forciert und vorangetrieben werden. Zentrales Ziel dabei ist der Erhalt des charakteristischen Orts- und Stadtbildes mit Blick auf ein lebenswertes, ökologisch aufgewertetes Umfeld, welches u.a. Aufenthaltsqualitäten für jede Nutzergruppe bietet. Ganz nach dem Motto: Die Schaffung einer Innenstadt, die einlädt zum Wohnen und Arbeiten, zum Einkaufen und Verweilen.

Im Erarbeitungsprozess wurden sowohl eine interne Beteiligung der tangierenden Fachbereiche sowie eine öffentliche Beteiligung in Form einer zweitägigen Innenstadtkonferenz und einer Onlinebeteiligung über die offizielle Beteiligungsplattform NRW durchgeführt. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden umfangreich aufbereitet und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt – diese sind dem Konzept im Anhang nochmals zu entnehmen.

Teil 1: Umsetzung der Entwicklungsziele und Stand der baulichen Realisierung

Nachfolgend werden die im Städtebaulichen Rahmenplan von 1997 aufgeführten Entwicklungsflächen und Entwicklungsziele mit dem heutigen Entwicklungsstand verglichen, um eine Übersicht zum Realisierungsstand zu geben. Die nachstehende Karte zeigt zusammengefasst die bisherige Flächenentwicklung bis Anfang des Jahres 2024.

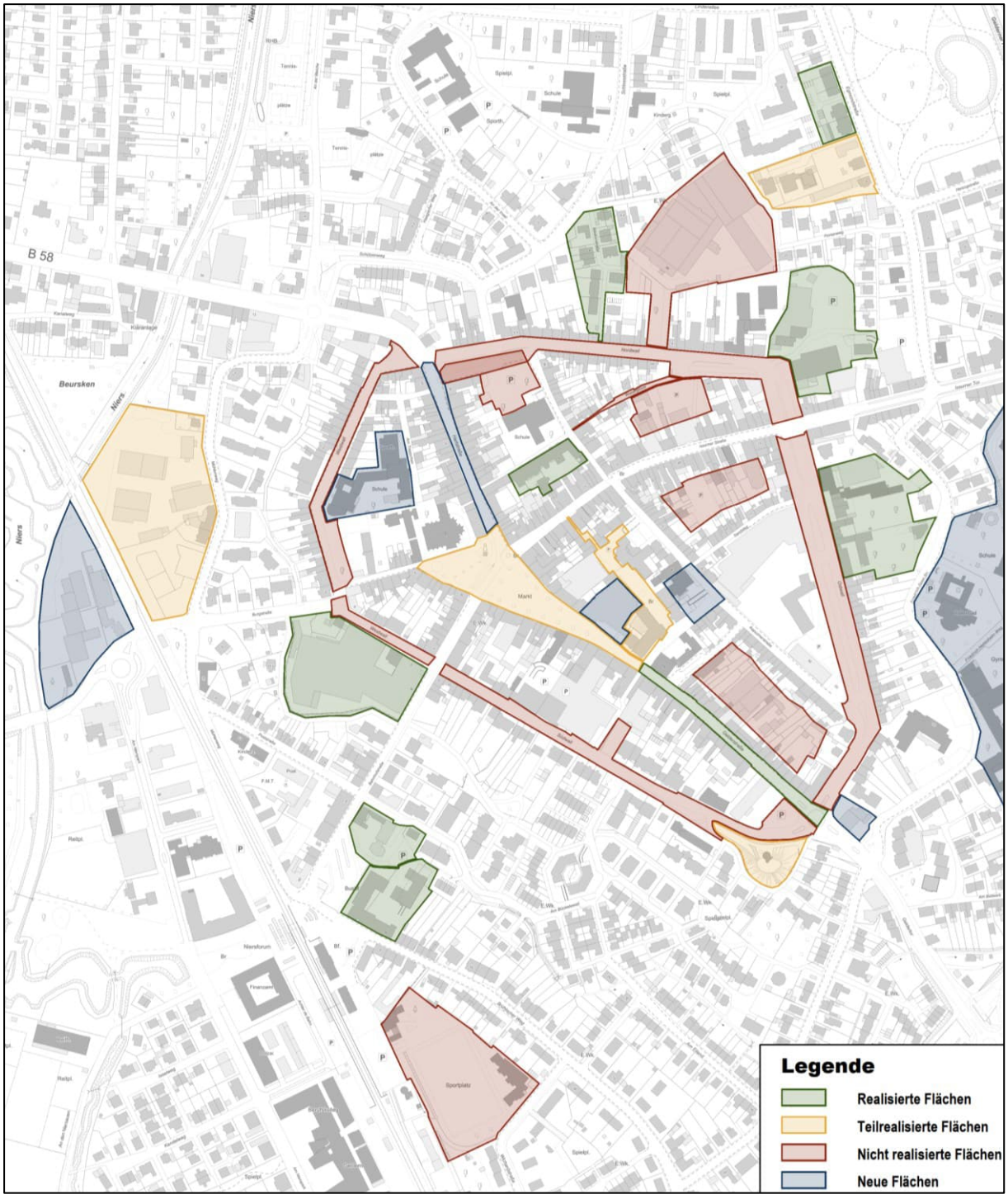


Abb. 1: Übersicht der Flächenpotentiale und ihr Entwicklungsgrad
Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Standort 1: Betriebsgelände an der „Egmondstraße“, aufgegebene Kleinbetriebe

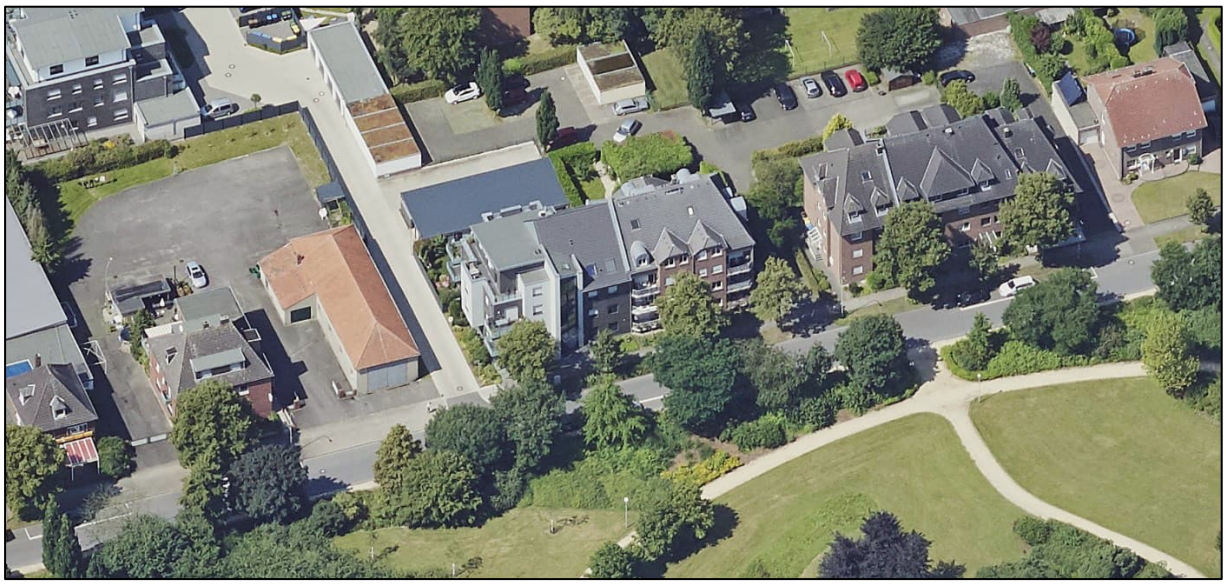


Abb. 2: Schrägluftaufnahme Standort 1
Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Ein min. dreigeschossiger Wohnungsbau und die Fassung des Stadtparks „Egmondpark“ nach Aufgabe der Kleinstbetriebe.
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 1: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 1

Standort 2: Betriebsgelände Firma „Strauchmann“/ Firma „Westerheide“



Abb. 3: Schrägluftaufnahme Standort 2

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Ein min. dreigeschossiger Wohnungsbau und die Fassung des Stadtparks „Egmondpark“.
Entwicklungsgrad:	40 %
Grund:	Der hintere Teil der Fläche wurde bereits mit einer Wohnbebauung entwickelt. Die Firma „Westerheide“ ist weiterhin an dem Standort ansässig. Ein Teil der Altgebäude der Firma „Strauchmann“ sind in Benutzung und stehen damit noch nicht zur Verfügung, sodass eine Entwicklung mit künftiger Wohnbebauung noch nicht umgesetzt werden konnte.

Tab. 2: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 2

Standort 3: Betriebsgelände „Krüger“



Abb. 4: Schrägluftaufnahme Standort 3

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Eine Wohnbebauung mit aufgelockerten und durchgrünten Baustrukturen nach Auslagerung der ansässigen Betriebe. Schaffung von Fußwegeverbindungen (Anbindung zur „Webergasse“ in Richtung Innenstadt und im Weiteren zum Rundwanderweg „Stadtgraben“)
Entwicklungsgrad:	0 %
Grund:	Eine Auslagerung des Betriebes „Onergys“ (Teilmieter) an den Pannofen wird erfolgen. Die Vulkanfiber-Fabrik wiederum ist weiterhin an dem Standort ansässig, sodass weiter eine intensive gewerbliche Nutzung besteht.

Tab. 3: Steckbrief - Entwicklungsgrad Standort 3

Standort 4: Betriebsgelände ehemals „Stelkens“/ „Krüger“



Abb. 5: Schrägluftaufnahme Standort 4

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Abschluss der Neubebauung durch Wohnbebauung
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 4: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 4

Standort 5: Gelände ehemalige Feuer- und Rettungswache

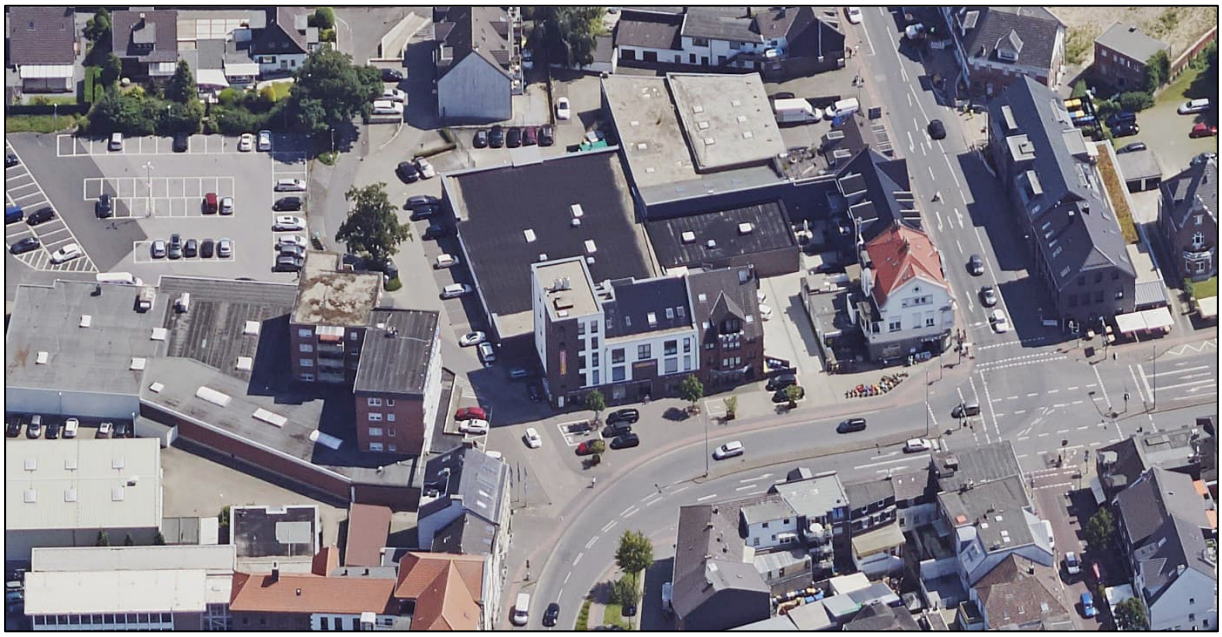


Abb. 6: Schrägluftaufnahme Standort 5

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Schließung der Blockrandbebauung und Etablierung von Geschäfts- und Dienstleistern am „Nordwall“.
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 5: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 5

Standort 6: Betriebsgelände Firma „Linssen“



Abb. 7: Schrägluftaufnahme Standort 6

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Nach Aufgabe oder Verlagerung des Betriebes soll eine offene und durchgrünte Wohnbebauung mit Abstand zur „Niers“ angestrebt werden. Das gleiche gilt für die südlich anknüpfende Fläche, ehemaliger Standort des Restaurants „All Arco“.
Entwicklungsgrad:	30 %
Grund:	Die Firma „Linssen“ ist nach wie vor an dem Standort ansässig, sodass weiterhin eine gewerbliche Nutzung besteht. Auf der südlich angrenzenden Fläche wurde bereits ein Abriss des baufälligen Altbestandes vorgenommen. Gebaut wird hier ein Wohnkomplex aus vier Mehrfamilienhäusern mit der Schaffung von ca. 60 Wohneinheiten.

Tab. 6: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 6

Standort 7: Betriebsgelände Firma „Schaffrath“



Abb. 8: Schrägluftaufnahme Standort 7

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Schließung des Baublocks durch Wohnbebauung und gewerblicher Nutzung (Büronutzung) im Erdgeschoss.
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 7: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 7

Standort 8: Blockinnenbereich „Issumer Straße“



Abb. 9: Schrägluftaufnahme Standort 8

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Errichtung zusätzlicher privater Garagen und Stellplätze sowie Erhöhung der Erreichbarkeit durch Grundstückszugänge zum „Sandsteg“, zur „Kapuzinerstraße“ und zum „Ostwall“. Eine starke Durchgrünung sollte vorgenommen werden.
Entwicklungsgrad:	20 %
Grund:	Seit 1997 wurden zum Teil Versiegelungen im rückwärtigen Gartenbereich der privaten Anlieger vorgenommen und private Stellplätze realisiert. Grundstückszugänge wurden nicht vorgenommen, die Grundstücke sind im Privatbesitz und der Umsetzungsaufwand bedarf einer Überprüfung. Eine Umgestaltung des provisorisch angelegten Parkplatzes mit Durchgrünung steht in Diskussion. Dieser könnte ein Bestandteil des Konzeptes zum Parkraummanagement sein, das in 2026 erarbeitet werden soll.

Tab. 8: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 8

Standort 9: Betriebsgelände Firma „Nolte“ und „Gamerschlag“



Abb. 10: Schrägluftaufnahme Standort 9

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Aufnahme einer Folgenutzung und im Falle eines Abrisses die Entwicklung einer geschlossenen Gebäudekante zum „Ostwall“ hin. Der Standort bietet eine besondere Eignung für publikumsintensive oder möglicherweise auch öffentliche Einrichtungen.
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 9: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 9

Standort 10: Betriebsgelände Firma „Weber & Wentzel“



Abb. 11: Schrägluftaufnahme Standort 10

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Entwicklung einer geschlossenen Baustruktur entlang der Bahnhofstraße und des „Westwalls“ mit besonderer Eignung zur Erweiterung des Dienstleistungs- und Geschäftsbereiches. Der Rundwanderweg im Bereich des ehemaligen Stadtgrabens soll besonders Beachtung finden.
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 10: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 10

Standort 11: Betriebsgelände Firma „Nolte“ („Bahnhofstraße“)



Abb. 12: Schrägluftaufnahme Standort 11

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Umnutzung des erhaltenswerten Gebäudekomplexes durch eine Mischnutzung (Büros/ Freie Berufe/ Wohnen/ Gastronomie).
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 11: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 11

Standort 12: Ehemaliges Gelände Firma „Lauffs“



Abb. 13: Schrägluftaufnahme Standort 12

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Der Bahnhofsvorplatz sollte durch eine Neubebauung mit einer ähnlichen Nutzung wie zu Standort 11 gefasst werden.
Entwicklungsgrad:	100 %

Tab. 12: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 12

Standort 13: Ehemaliger Sportplatz („Am Brühl“)



Abb. 14: Schrägluftaufnahme Standort 13

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Ankauf der Fläche und ggf. Verlagerung des Sportbetriebes. Bei Umnutzung der Fläche sollte eine Wohnbebauung vorrangig realisiert werden.
Entwicklungsgrad:	10 %
Grund:	Der Ankauf der Fläche durch die Stadt Geldern ist erfolgt und auch der Sportbetrieb wurde an einen anderen Standort verlagert. Es wird ein Bauleitplanverfahren durchgeführt und es liegt bereits ein Bebauungskonzept vor. Geplant ist ein Wohnquartier mit Geschoßwohnungsbau.

Tab. 13: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 13

Standort 14: Parkbereich „St.-Michael-Schule“ und „Nordwall“

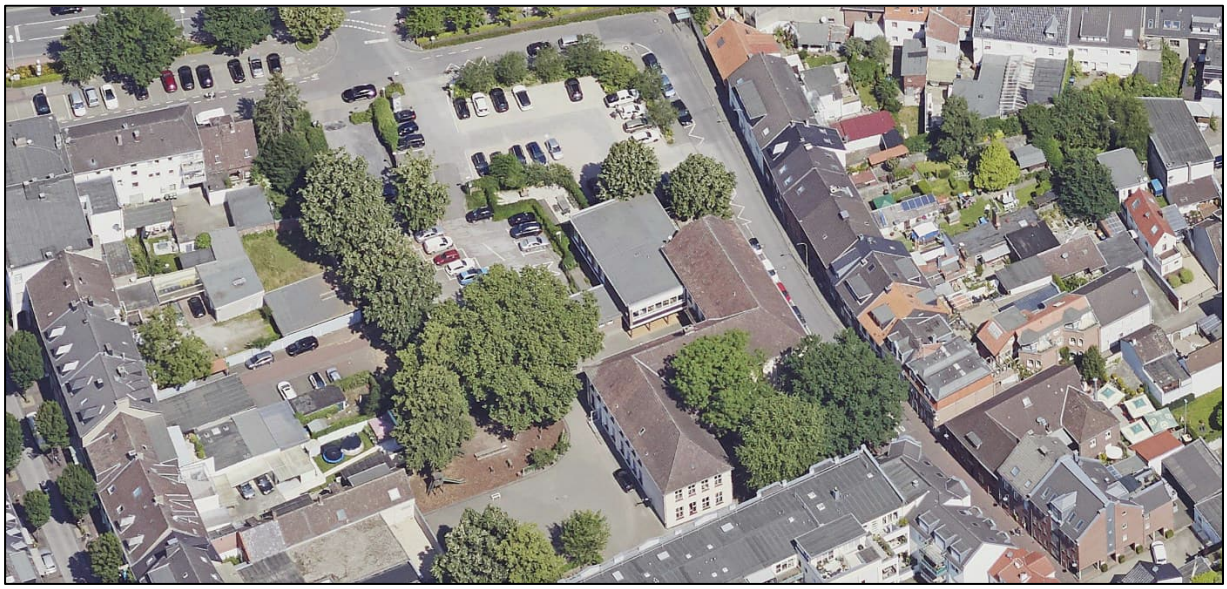


Abb. 15: Schrägluftaufnahme Standort 14

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Eignung zur Konzentration von Parkraum, der den ruhenden Verkehr der „Hartstraße“ und des „Westwalls“ zudem mit auffangen soll. Denkbar wäre ein offenes Parkhaus mit einer sich der Umgebung anpassenden Mischnutzung (Wohnnutzung, Jugendheim/öffentliche Begegnungsstätte).
Entwicklungsgrad:	0 %
Grund:	Für dieses Flächenpotential sind diverse Nutzungen denkbar, sodass eine genaue Prüfung derer vorzunehmen ist. Hinzu kommt die Modernisierung der „St.-Michael-Schule“, der eine kleine Teilfläche des Parkplatzes zugeschlagen wurde. Als Konzentrationsfläche für Parkraum könnte die Fläche ein Bestandteil des Konzeptes zum Parkraummanagement sein, das in 2026 erarbeitet werden soll.

Tab. 14: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 14

Standort 15: „Glockengasse“



Abb. 16: Schrägluftaufnahme Standort 15

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Strukturverbesserungen im Geschäftsbesatzes sollten angestrebt werden, bauliche Ergänzungen sind in dem Zuge denkbar.
Entwicklungsgrad:	30 %
Grund:	Eine erste Verbesserung des Geschäftsbesatzes gibt es durch die Integration des Café „Extrablatt“ und der „Sizzle“-Bar im Eckbereich der „Heilig-Geist-Gasse“ und „Glockengasse“ sowie die Verlagerung der „IMI-Mitmachwerkstatt“ in die „Glockengasse“.

Tab. 15: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 15

Standort 16: Blockinnenbereich „Gelderstraße“, „Breestraße“



Abb. 17: Schrägluftaufnahme Standort 16

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Erschließung der privaten Garagen und Stellplätze sowie ergänzender Wohnungsbau in Teilbereichen. Eine zu starke Nutzungsverdichtung bzw. stellplatzintensive Nutzung soll dabei vermieden werden.
Entwicklungsgrad:	20 %
Grund:	In der „Breestraße“ wurde ein Lückenschluss vorgenommen. Weitere Entwicklungen bedürfen der Überprüfung.

Tab. 16: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 16

Standort 17: „Volksbank“/“Webergasse“



Abb. 18: Schrägluftaufnahme Standort 17

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Eine Schließung des Baublocks unter Berücksichtigung der kleinteiligen Strukturen der „Webergasse“. Denkbar ist eine Büro- bzw. Wohnnutzung.
Entwicklungsgrad:	0 %
Grund:	Der „Volksbank“-Parkplatz wird weiterhin hoch frequentiert und stellt auch eine innenstadtnahe Parkmöglichkeit dar. Dieser könnte ein Bestandteil des Konzeptes zum Parkraummanagement sein, das in 2026 erarbeitet werden soll.

Tab. 17: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 17

Standort 18: „Mühlenturm“

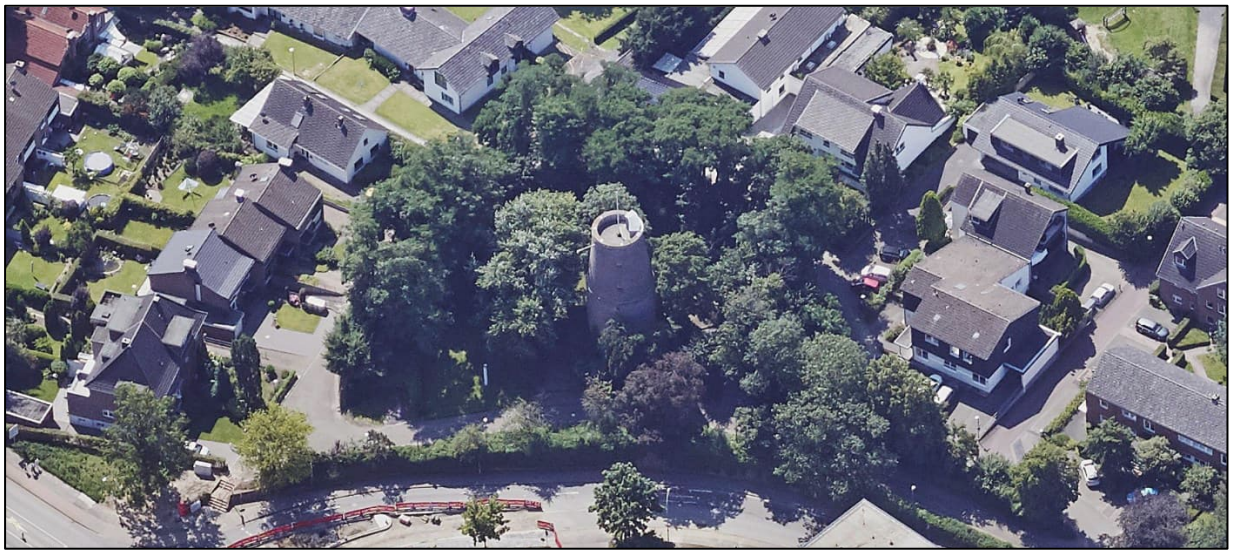


Abb. 19: Schrägluftaufnahme Standort 18

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Erhaltung und Nutzung der historischen Festungsanlage mit Zugang für eine breite Öffentlichkeit.
Entwicklungsgrad:	70 %
Grund:	Mit dem „Ja-Hotel“ wurde eine nahegelegene gastronomische Nutzung geschaffen, Ausstellungen finden im „Mühlenturm“ statt und auch die Zugänglichkeit durch den Ausbau des Kreisverkehrs sowie der darauf führenden Treppenanlage wurde erleichtert. An der Stelle soll der Rundwanderweg des ehemaligen Stadtgrabens weiter ausgebaut und beleuchtet werden.

Tab. 18: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 18

Standort 19: „Markt“



Abb. 20: Schrägluftaufnahme Standort 19

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Eine städtebauliche, gestalterische, funktionale und architektonische Pflege und Weiterentwicklung des Platzes und der Gebäude zum Charakter eines „Bürgerforums“ und einer „guten Stube“.
Entwicklungsgrad:	60 %
Grund:	Die letzte Umgestaltung des Marktes erfolgte 1997. Nach wie vor weist der Marktplatz Defizite in städtebaulicher, gestalterischer, funktionaler Hinsicht auf. Es gibt eine hohe verkehrliche Frequentierung durch den ÖPNV (Vor- und Nachteil), die vorhandene grüne und blaue Infrastruktur sollte ausgeweitet und aufgewertet und es sollten gestalterisch funktionale Elemente integriert werden. Ein Gestaltungskonzept ist zu erarbeiten.

Tab. 19: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 19

Standort 20: „Gelderstraße“



Abb. 21: Schrägluftaufnahme Standort 20

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Entwicklung des Straßenabschnittes im Sinne einer Wohnumfeldverbesserung mit Mitteln der Städtebauförderung.
Entwicklungsgrad:	90 %
Grund:	Die Anbindungen an den Kreisverkehr sowie der „Breestraße“ und „Heilig-Geist-Gasse“ sind bereits umgebaut. Der Umbau des Straßenabschnitts „Gelderstraße“ befindet sich in Umsetzung.

Tab. 20: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 20

Standort 21: „Südwall“



Abb. 22: Schrägluftaufnahme Standort 21

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Eine Funktionsverbesserung für einzelne Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr) sowie eine ausreichende Begrünung ist zu fokussieren. Optionalität von zusätzlichen ÖPNV-Verkehren.
Entwicklungsgrad:	0 %
Grund:	Nach Umwidmung der „B 58“-Umgehung werden konkrete Konzepte für die Wallstraßen erstellt. Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Geldern enthält erste Vorschläge zu Umgestaltungsmaßnahmen.

Tab. 21: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 21

Standort 22: „Westwall“ – „Harttor“ bis „Burgstraße“



Abb. 23: Schrägluftaufnahme Standort 22

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Klärung der Funktion des Straßenzuges hinsichtlich der Stadtkernerschließung und des ÖPNV (in Abhängigkeit zum Marktplatzhalt). Überfrachtung mit ruhendem Verkehr auflockern und Fokussierung einer Durchgrünung.
Entwicklungsgrad:	0 %
Grund:	Nach Umwidmung der „B 58“-Umgehung werden konkrete Konzepte für die Wallstraßen erstellt. Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Geldern enthält erste Vorschläge zu Umgestaltungsmaßnahmen.

Tab. 22: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 22

Standort 23: „Westwall“ – „Burgstraße“ bis „Bahnhofstraße“



Abb. 24: Schrägluftaufnahme Standort 23

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Erhöhte Bedeutung des Straßenzuges für die Erschließung/ Anbindung des Stadtkerns nach Umwidmung der Umgehungsstraße. Eine Funktionsverbesserung für einzelne Verkehrsteilnehmer (Radverkehr) sowie eine ausreichende Begrünung ist zu fokussieren. Optionalität von zusätzlichen ÖPNV-Verkehren.
Entwicklungsgrad:	0 %
Grund:	Nach Umwidmung der „B 58“-Umgehung werden konkrete Konzepte für die Wallstraßen erstellt. Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Geldern enthält erste Vorschläge zu Umgestaltungsmaßnahmen.

Tab. 23: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 23

Standort 24: „Nordwall“



Abb. 25: Schrägluftaufnahme Standort 24

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Weiterverfolgung der „B 58“-Umgehung, um eine Verkehrsentlastung zu erreichen. Eine Funktionsverbesserung für einzelne Verkehrsteilnehmer (Radverkehr) sowie eine ausreichende Begrünung ist zu fokussieren.
Entwicklungsgrad:	10 %
Grund:	Nach Umwidmung der „B 58“-Umgehung werden konkrete Konzepte für die Wallstraßen erstellt. Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Geldern enthält erste Vorschläge zu Umgestaltungsmaßnahmen.

Tab. 24: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 24

Standort 25: „Ostwall“



Abb. 26: Schrägluftaufnahme Standort 25

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Ziel des SRP 1997:	Rückbau von vier auf zwei Fahrspuren nach Umwidmung der Umgehungsstraße. Umnutzung der freiwerdenden Flächen in Parkmöglichkeiten und Fokussierung einer starken Durchgrünung.
Entwicklungsgrad:	20 %
Grund:	Nach Umwidmung der „B 58“-Umgehung werden konkrete Konzepte für die Wallstraßen erstellt. Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Geldern enthält erste Vorschläge zu Umgestaltungsmaßnahmen.

Tab. 25: Steckbrief – Entwicklungsgrad Standort 25

Neu identifizierte Flächenpotentiale

Standort 26: „Nierscafé“



Abb. 27: Schrägluftaufnahme Standort 26

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Standort 27: „Hartstraße“



Abb. 28: Schrägluftaufnahme Standort 27

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Standort 28: „Geldertor“-Gelände



Abb. 29: Schrägluftaufnahme Standort 28

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Standort 29: „Realschule am Westwall“



Abb. 30: Schrägluftaufnahme Standort 29

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Standort 30: „Sparkasse“



Abb. 31: Schrägluftaufnahme Standort 30

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Standort 31: „Kapuzinerplatz“ mit angrenzendem „Checkpoint“ und „VHS“



Abb. 32: Schrägluftaufnahme Standort 31

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Standort 32: „Campus-Areal“



Abb. 33: Schrägluftaufnahme Standort 32

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve

Teil 2: Sachbereiche und deren übergeordneten Entwicklungsziele

Innenstädte unterliegen einem anhaltenden Druck sich fortlaufend weiterzuentwickeln und an die aktuellen Herausforderungen anzupassen. Vor diesem Hintergrund verändern sich ebenfalls fortlaufend die Zielsetzungen in der Stadtentwicklung, die eine Anpassung an die aktuellen Gegebenheiten in der Planungspraxis bedingen. In diesem Teil des Konzepts werden diese neuen Zielsetzungen in den Bereichen Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgenanpassung, Verkehr und Bau- und Nutzungsstruktur ausgeführt.

Sachbereich 1: Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgenanpassung

Die Innenstadt Geldern weist eine durchmischte Struktur auf, die durch eine hohe Bebauungsdichte geprägt ist, jedoch über die Wälle hinaus abnimmt, sowie durch diverse Freiräume, die sich in der Innenstadtrandlage in die Quartiere im weiteren Stadtgebiet ausbilden. Letztere leisten einen entscheidenden Beitrag zur ökologischen Aufwertung von öffentlichen Räumen und einer grundsätzlichen klimaresilienteren Innenstadt. Die Thematik des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung erhalten einen immer größer werdenden Stellenwert, der im Rahmenplan von 1997 noch nicht thematisiert wurde, hier jedoch bedeutend hervorgehoben werden soll. Eine Gegenüberstellung der Zielsetzungen aus dem Rahmenplan von 1997 und den aktuellen Zielsetzungen kann entsprechend nicht erfolgen.

Klimaresiliente Innenstadt

Der Klimawandel stellt insbesondere Städte vor wachsende Herausforderungen. Dichte Bebauung, hohe Versiegelung und eine eingeschränkte Luftzirkulation verstärken die Auswirkungen von Hitzeinseln, Starkregenereignissen und Biodiversitätsverlusten. Dies beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität, erhöht gesundheitliche Belastungen und verringert die ökologische Widerstandsfähigkeit urbaner Räume.

Die klimatische Entwicklung zeigt bereits deutliche Veränderungen in Geldern. Seit dem Jahr 1888 ist die Jahresmitteltemperatur von 8,3°C auf 12,2°C (2020) angestiegen. Diese Erwärmung ist begleitet von häufigeren Hitzewellen, die insbesondere in der dicht bebauten Innenstadt zu Belastungen führen. Zudem steigt die Intensität von Extremwetterereignissen wie Starkregen oder längeren Trockenperioden, was sowohl für die städtische Infrastruktur als auch für die natürliche Umwelt weitreichende Folgen hat.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, sind neben punktuellen, zielgerichteten Maßnahmen wie Entsiegelung, Begrünung und Wassermanagement auch grundsätzliche klimaresiliente Prinzipien in alle städtebaulichen Planungen zu integrieren. Diese umfassen unter anderem die Berücksichtigung klimatischer Aspekte in der Materialwahl, die Planung von Bau- und Nutzungsstrukturen mit klimatischem Fokus sowie die langfristige Sicherung und Weiterentwicklung grüner und blauer Infrastruktur.

Die Stadt Geldern verfolgt mit dem Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (IKKK) eine umfassende Strategie zur Klimaanpassung. Insbesondere „Handlungsfeld 7: Klimaanpassung“ hebt hervor, dass klimaangepasste Stadtplanung durch eine Kombination aus grüner Infrastruktur, blauer Infrastruktur und baulichen Anpassungen erfolgen muss. Neben der Umsetzung konkreter Maßnahmen ist die Sensibilisierung und Beteiligung von BürgerInnen ein zentraler Bestandteil der klimaresilienten Stadtentwicklung. Wie auch im IKKK an verschiedenen Stellen hervorgehoben, soll durch die aktive Einbindung von BürgerInnen Klimaschutz und Klimaanpassung als gemeinschaftliche Aufgabe verstanden und getragen werden. Beispiele hierfür sind Bildungsinitiativen, Veranstaltungen sowie praxisnahe Anreize zur Förderung grüner Infrastruktur in privaten und öffentlichen Räumen.

Im Folgenden werden die zentralen Herausforderungen und Handlungsfelder beschrieben, die für die klimaangepasste Entwicklung der Innenstadt von besonderer Bedeutung sind.

Hitzeprävention und Abkühlung

Durch die hohe Versiegelung und dichte Bebauung liegt die Temperatur in der Innenstadt an heißen Tagen bis zu 5°C über der Umgebungstemperatur. Die reduzierte Verdunstung und fehlende Verschattung verstärken diesen Effekt.

Mögliche Maßnahmen:

- Erweiterung des Stadtgrüns durch zusätzliche Stadtbäume, begrünte Dächer und Fassaden (siehe IKKK-Aktivität 7.2.1.3: Pflanzliste für standort- und klimagerechte Grünstrukturen).
- Schaffung von Schattenstrukturen auf Plätzen und entlang von Gehwegen, etwa durch Rankgerüste oder überdachte Sitzbereiche.
- Integration von Wasserelementen zur Verdunstungskühlung, z. B. durch eine gestalterische Aufwertung bestehender Gewässer (siehe IKKK-Aktivität 7.2.3.8: Wasserelemente im öffentlichen Raum).

Versiegelung und Wassermanagement

Die Innenstadt ist durch einen hohen Versiegelungsgrad geprägt, wodurch Regenwasser nicht ausreichend versickern kann. Dies erhöht das Risiko von Oberflächenabfluss und Überflutungen.

Mögliche Maßnahmen:

- Gezielte Entsiegelung dort, wo sie sinnvoll ist, um die Versickerungsfähigkeit des Bodens zu erhöhen (siehe IKKK-Aktivität 7.2.1.5: Entsiegelungspotenzialanalyse).
- Nutzung wasserdurchlässiger Materialien, um Oberflächenabfluss zu reduzieren.
- Dezentrale Regenwasserspeicherung, z. B. durch Mulden-Rigolen-Systeme oder Zisternen.
- Erhalt und Aufwertung bestehender Wasserflächen als Kühl- und Versickerungszonen.

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen sollen, wo sinnvoll und umsetzbar, smarte Technologien zur ressourcenschonenden Bewässerung öffentlicher Flächen eingesetzt werden. Dies umfasst beispielsweise die Digitalisierung und Nutzung von Regenwasserspeicherungssystemen (siehe IKKK-Aktivität 7.1.2.2) zur nachhaltigen Pflege städtischer Grünflächen. Durch eine bedarfsgerechte, sensorbasierte Steuerung kann der Wasserverbrauch optimiert und die Widerstandsfähigkeit der Stadtbegrünung während Hitzeperioden verbessert werden.

Frischluftschneisen und Luftzirkulation

Bestehende Frischluftkorridore entlang der „Fleuth“ und des „Egmondparks“ sind für die Klimaregulierung besonders wichtig. Eine unzureichende Luftzirkulation verstärkt die Auswirkungen von Hitzeinseln.

Mögliche Maßnahmen:

- Erhalt und Ausbau von Frischluftachsen, um natürliche Luftbewegungen in der Stadt zu fördern.
- Grünflächen als Luftleitbahnen nutzen, um kühlende Strömungen gezielt zu lenken.
- Begrünung von Hauptverkehrsstraßen, um Luftfilterung und Kühlung zu verbessern.

Diese Maßnahmen stehen im Einklang mit den Zielen des Grün- und Freiflächenkonzepts (GFK) sowie des IKKK, die den Erhalt und die Schaffung grüner Infrastrukturen als zentrale

Elemente einer klimaresilienten Stadtentwicklung verfolgen (siehe IKKK-Aktivitäten 7.2.1.2 & 7.2.3.1).

Trittsteinbiotope und Förderung der Biodiversität

Eine vielfältige Stadtökologie trägt maßgeblich zur Klimaresilienz bei. Biodiversität verbessert das Stadtklima, unterstützt die Luftreinigung und erhöht die natürliche Wasseraufnahme.

Mögliche Maßnahmen:

- Schaffung und Vernetzung von Trittsteinbiotopen, um ökologische Inseln für Insekten, Vögel und Kleintiere zu erhalten.
- Nutzung extensiver Dachbegrünungen, um zusätzliche Lebensräume in der Innenstadt zu schaffen.
- Förderung heimischer, klimaresilienter Pflanzenarten, die an Trockenheit und Hitze angepasst sind.
- Ein Beispiel für bürgernahe Maßnahmen ist die Kampagne „Naturnahe Vorgärten“ (siehe IKKK-Aktivität 7.4.1.6), die zum Erhalt und zur Schaffung biodiversitätsfreundlicher Grünflächen motiviert.

Die nachfolgende Übersicht fasst die wesentlichen Maßnahmen für eine klimaresiliente Innenstadt zusammen und verdeutlicht deren Verknüpfung mit grundsätzlichen Prinzipien einer nachhaltigen Stadtplanung.

Maßnahmen für eine klimaresiliente Innenstadt		
Handlungsfeld	**Spezifische, zielgerichtete Maßnahmen**	**Grundsätzliche Prinzipien in der Stadtplanung**
Hitzeprävention und Abkühlung	Begrünung von Straßen, Plätzen und Gebäuden, Wasserelemente, Verschattung durch Vegetation	Stadtklima als Planungsfaktor in der Bau- und Freiraumgestaltung
Entsiegelung und Wassermanagement	Entsiegelung von Flächen, dezentrale Wasserspeicherung, Einsatz wasserdurchlässiger Materialien	Ausgewogene Flächennutzung mit gezielter Entsiegelung dort, wo sie städtebaulich und klimatisch sinnvoll ist

Frischluft und Luftzirkulation	Erhalt und Ausbau von Frischluftschneisen, Straßenbegrünung, Offenhaltung von Luftleitbahnen	Luftzirkulation und klimatische Bedingungen in der Bauleitplanung berücksichtigen
Förderung der Biodiversität	Trittsteinbiotope, extensive Dachbegrünung, klimaresiliente Bepflanzung	Stadtbegrünung als durchgängiges Element der Stadtentwicklung
Nachhaltige Materialwahl und Infrastruktur	Helle, hitzereflektierende Oberflächen, wasserdurchlässige Pflasterungen	Klimaschutz und Klimaanpassung als Kriterien bei Material- und Infrastrukturentscheidungen
Grüne und blaue Infrastruktur	Weiterentwicklung von Stadtgrün, Gewässeraufwertung, klimaangepasste Freiräume	Langfristige Sicherung ökologischer und klimatischer Funktionen

Tab. 26: Maßnahmen für eine klimaresiliente Innenstadt

Die vorgeschlagenen Maßnahmen verbinden punktuelle, konkrete Anpassungen mit langfristigen strukturellen Prinzipien. Durch die Kombination aus städtebaulichen Planungen, technischer Lösungen und einer verstärkten grünen und blauen Infrastruktur kann eine klimaresiliente Innenstadt geschaffen werden.

Neben technischen und infrastrukturellen Maßnahmen ist es belangreich, dass die BürgerInnen aktiv in den Prozess eingebunden werden. Durch gezielte Sensibilisierung, Informationskampagnen und Mitmach-Projekte soll ein gemeinschaftliches Verständnis für Klimaanpassung geschaffen und eine widerstandsfähige und lebenswerte Stadt erhalten werden.

Freiraum, Stadtgrün

Zielsetzungen des SRP 1997	Zielsetzungen des SRP 2040
Gewässer von Bebauung freihalten und erlebbar machen	Gewässer von Bebauung freihalten und erlebbar machen
Ergänzung, Ausbau und Bewusstmachung von Fußwegebeziehungen	Ergänzung, Ausbau und Bewusstmachung von Fußwegebeziehungen
Vorrang für den Ausbau des Rundwanderweges (ehem. Stadtgrabengelände)	Sicherung und Erhalt des Rundwanderweges (ehem. Stadtgrabengelände)
Alleeartige Bepflanzung der Zufahrtsstraßen und Wälle	Höherwertige Straßenraumbegrünung entlang der Zufahrtsstraßen und der Kernstadt
Starke Durchgrünung im Bereich des Stadtgrabens	Entsiegelung von Flächen zur Auflockerung und Begrünung des öffentlichen Raums
Vorrang für bessere Anbindung an die Wohngebiete	

Tab. 27: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040

Die Innenstadt Geldern weist eine durchmischte Struktur auf, die durch eine hohe Bebauungsdichte geprägt ist, jedoch über die Wälle hinaus abnimmt, sowie durch diverse Freiräume, die sich in der Innenstadtrandlage in die Quartiere im weiteren Stadtgebiet ausbilden. Hierunter fällt u.a. die innenstadtnahe Grünfläche, der „Egmondpark“, das „Campus-Areal“, zu Teilen eine Alleebepflanzung entlang der Zufahrtsstraßen sowie ein stadtkernumlaufendes Fußwegenetz mit Anschlüssen in die Kernstadt und in die Wohngebiete. Zu letzterem ist z.B. der Rundwanderweg entlang des ehemaligen Stadtgrabens zu benennen sowie die ebenfalls in der Kernstadt wahrnehmbaren Gewässer „Fleuth“ und „Niers“. Diese Freiraumstrukturen sind weiterhin zu erhalten, auszubauen und zu stärken, um die Innenstadt attraktiv zu halten und in ihrer Aufenthaltsqualität zu stärken.

Die Zielsetzungen aus dem Städtebaulichen Rahmenplan von 1997 wurden in diesem Zuge angepasst, da sie zum Teil weiterhin Bestand haben, aber sich zum Teil auch gewandelt haben. Beispielhaft dafür ist, dass eine Differenzierung von Freiflächen nach Funktionen wie,

Erholung, Freizeit, Sport, Tourismus sowie ökologische und landschaftspflegerische Funktionen eine stärkere Bedeutung erlangt haben.

Der Innenstadtbereich weist nach wie vor eine defizitäre Erlebbarkeit der blauen Infrastruktur auf. Die vorhandenen **Gewässer** im Stadtgebiet sowie deren zu schützenden Einzugsbereiche sind deutlicher **von wahlloser Bebauung zu schützen und freizuhalten**. In Planung stehende Bauvorhaben sind entsprechend danach auszurichten und nicht zu dicht an die gewässernahen Flächen heranzurücken, um diese Flächen erlebbarer zu machen – hierunter versteht sich zudem eine vermehrte Durchgrünung entlang der Gewässer. Beispielhaft hierfür sind zukünftige Bauprojekte, wie an dem Entwicklungsstandort „Mühle Linssen“ oder am „Nierscafé“. Darüber hinaus sind Renaturierungsmaßnahmen an der „Niers“ und an der „Fleuth“ zu prüfen, ob unter Einbindung der zuständigen Bodenverbände eine Umsetzung durchgeführt werden kann, um neue Grünachsen zu entwickeln.

Eine stetige **Verbesserung und Bewusstmachung der Fußwegebeziehungen** ist weiterhin ein wichtiges Ziel. Denn auch sie tragen durch ihren Erholungs-, Freizeit-, Sport und Tourismusfaktor zu einer lebenswerten Stadt bei. Teilweise ist die Kenntlichkeit dieser Wegebeziehungen nicht ausreichend oder gar nicht vorhanden. Ein Ausbau der Beschilderung ist anzustreben, um auch für nicht ortskundige BürgerInnen vereinfachte Wegebeziehungen herzustellen bzw. sichtbar zu machen. Beispielhaft hierfür ist die „Weber-„ und „Nordgasse“, die eine Verbindung zum nördlichen Umring des Innenstadtbereiches schafft, die bis hin zum „Egmondpark“ führt. Allerdings ist dies ein Beispiel, welches aufzeigt, dass Handlungsbedarf besteht und Lücken zur Verbindung der Freiraumstrukturen geschlossen werden sollten. Dies zeigt auch die Kenntlichmachung der fuß- oder radläufigen Erreichbarkeit des „Campus-Areal“ oder des „Holländer See“. Diese Wegebeziehungen sollten entsprechend gestalterisch ertüchtigt und eine Durchgrünung gestärkt werden. In verkehrlicher Hinsicht werden die Wegebeziehungen im Sachbereich Verkehr nochmal thematisiert.

Der **Rundwanderweg** oder auch Festungsweg genannt, auf den Spuren des ehemaligen Stadtgrabens, stellt ebenfalls eine wichtige Wegeverbindung dar, die **zu erhalten ist**. Auf dem gesamten Wegumlauf des Festungsweges sollten, an entsprechend geeigneten Stellen oder Abschnitten, Möblierungen ergänzt und Aufenthaltsbereiche, Beleuchtung, Grünflächen und Wegeoberflächen gestalterisch qualifiziert werden. Ein barrierefreier Ausbau wird zurzeit durch die Verwaltung geplant. Sofern möglich, sind weitere Grundstücke, die den ehemaligen Stadtgraben tangieren und damit den Rundwanderweg ergänzen bzw. erweitern würden, durch Vorkaufsrechte zu erwerben und zu sichern.

Die Zielsetzung aus dem Städtebaulichen Rahmenplan von 1997, die Zufahrtsstraßen sowie die Wälle mit einer alleeartigen Bepflanzung zu versehen, ist im Rahmen der Aktualisierung zu optimieren, da dies nicht in Gänze realisierbar ist. Eine beidseitige Befahrbarkeit der Wälle

schließt eine alleeartige Bepflanzung aufgrund des Straßenquerschnitts aus. Daher ist dieses Ziel zu ändern und auf die Zufahrtsstraßen sowie die Innenstadt im Allgemeinen zu beziehen. Dabei sind nicht nur das „Issumer Tor“/“Weseler Straße“, „Harttor“/“Klever Straße“ und die „Burgstraße“ als Zufahrtsstraßen zu betrachten, sondern auch die „Schlossstraße“/“Breslauer Straße“ als nördliche Achse im Anschluss zur südlichen Verbindung mit der „Krefelder Straße“, die bereits umgestaltet wurde. Als Eingangstore der Stadt ist eine **höherwertige Straßenraumbegrünung** zu generieren.

Im Rahmen einer **Entsiegelung** ist nicht nur einer klimabedingten Aufheizung in der Innenstadt entgegenzuwirken, sondern auch eine Wohnumfeldverbesserung zu forcieren. In der Hinsicht ist die grüne Infrastruktur zu stärken und mehr Grünflächen in der Innenstadt zu integrieren. Mit einer stärkeren Durchgrünung und insbesondere durch Grünflächen, wird eine **Aufwertung des öffentlichen Raumes** und qualitative Begegnungsorte geschaffen. Beispielhaft dafür können u.a. Standorte wie dem „Blockinnenbereich Issumer Straße“ oder zukünftig größeren Flächenpotentialen wie an der Realschule am Westwall sein. Diese Teilmaßnahmen schaffen einen Ausgleich zur historisch bedingt stark verdichteten Innenstadt.

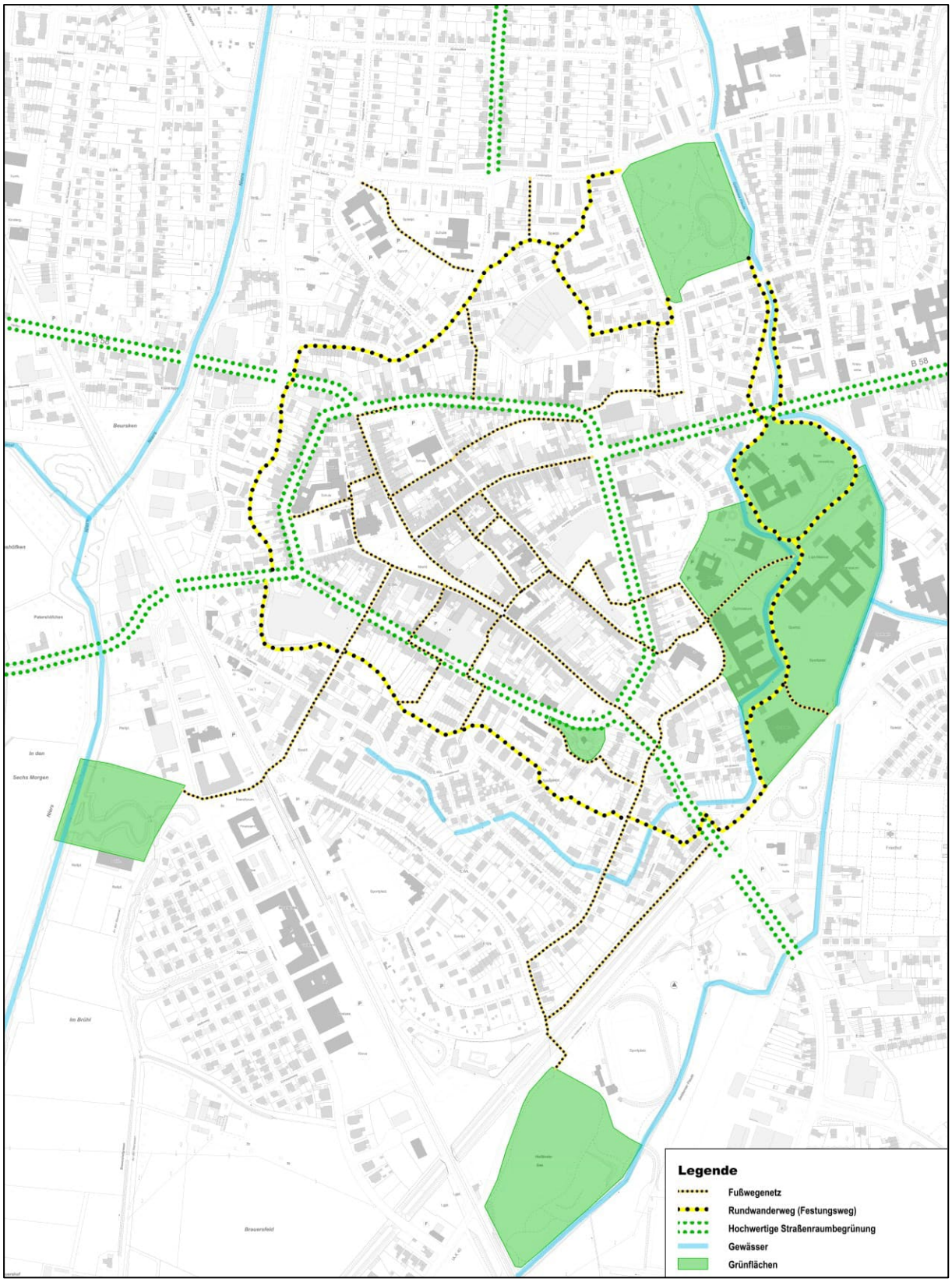


Abb. 34: Entwicklung „Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgenanpassung“

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Sachbereich 2: Verkehr

Zielsetzungen des SRP 1997	Zielsetzungen des SRP 2040
Nachhaltige Forderung der „B 58“- Umgehung	Weitere Fokussierung der „B 58“- Umgehung
Umbau/Rückbau des „Nordwalls“ und des „Ostwalls“	Umgestaltung der Wälle
Verbesserungen für den Radfahrenden auf den Wällen sowie den Zufahrtsstraßen	Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr auf den Wällen sowie den Zufahrtsstraßen durch eine fuß- und fahrradfreundlichere Führung samt Querungsmöglichkeiten
	Ergänzung, Ausbau und Bewusstmachung von Fuß- und Radwegebeziehungen
Entlastung der Einkaufsstraßen und –bereiche vom ruhenden Verkehr (Schwerpunkt: Ausbau des „Ostwalls“ durch Rückbau des Straßenraumes und „Nordwall“ durch Bau eines Parkhauses mit offenen Parkpaletten)	Entlastung der Einkaufsstraßen und –bereiche vom ruhenden Verkehr sowie allgemeine Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt – autoarme Innenstadt und Aktualisierung des Parkraumkonzepts
Wohnumfeldverbesserung durch Umbau relevanter Straßenzüge, wie z.B. die „Gelderstraße“ und dem „Westwall“	Wohnumfeldverbesserung durch Umbau weiterer relevanter Straßenzüge
Auswertung der Untersuchung zur Führung des ÖPNV	Untersuchung zur Führung des ÖPNV

Tab. 28: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040

Seit dem Städtebaulichen Rahmenplan von 1997 hat sich im Bereich Verkehr vieles geändert – ein Paradigmenwechsel, der sich mit einem neuen Fokus auf die Mobilitätswende hin zu einer kompakten und durchmischten Stadt mit kurzen Wegen bewegt. Ein wichtiger Baustein dabei ist eine Verbesserung für Radfahrende sowie zu Fuß Gehende unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV aber auch des MIV zu erreichen. Dabei ist nicht außer Acht zu

lassen, dass die Stadt Geldern aufgrund ihrer Funktion als Mittelzentrum und mit ihrer ländlichen Lage auch weiterhin auf eine gute Erreichbarkeit durch den MIV Individualverkehr angewiesen ist.

Für die Innenstadtentwicklung sind die Strukturierung und Organisation des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Schaffung einer gleichberechtigten Infrastruktur für die Nutzung aller Verkehrsteilnehmenden grundlegende Aufgabe, um die Funktionalität der Stadt Geldern als Mittelzentrum langfristig zu sichern. Im Zuge der Aktualisierung des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 sind daher einige Zielsetzungen weiterhin zu verfolgen, manch andere jedoch anzupassen bzw. zu ergänzen.

Die Hauptzufahrtsstraßen der Innenstadt erstrecken sich auf das „Geldertor“, das „Issumer Tor“ und das „Harttor“ – untergeordnet folgt die Burgstraße. Ein wichtiges Ziel ist es weiterhin die „**B 58“-Umgehung** auf die Stadtkerntangente am Krankenhaus zu fokussieren. Nach entsprechender Umwidmung des „Nordwalls“ wird eine Entlastung der Hauptzufahrten „Harttor“ und „Issumer Tor“ erreicht werden und damit einhergehend die Türen für eine mögliche **Umgestaltung** des „Nordwalls“ geöffnet. Dies ist ein Ziel, welches für **alle Wälle** weiterhin betrachtet werden sollte. Aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten der jeweiligen Wälle ist zu berücksichtigen, dass keine einheitliche Planung möglich sein wird und individuell Lösungen gefunden werden müssen. Inwiefern die Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs oder die Einrichtung einer Tempo 30-Zone als eventuelle Fahrradstraße sinnvoll sein kann, ist nachhaltig zu prüfen. Diesbezüglich ist für den **ÖPNV** ein **Verkehrsführungskonzept** zu erstellen, um die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofes mit den Stadtteilen sowie auch dem regionalen Verkehr zu gewährleisten. Damit ist ebenfalls zu prüfen, ob der regionale Verkehr aus der Innenstadt entfernt werden kann. Gewiss ist, dass die künftigen Planungen nach den Kriterien „Sicherheit“, „Durchgängigkeit“ und „Übersichtlichkeit“ für alle Verkehrsteilnehmenden ausreichend Flächen zur Verfügung stellen sollen.

In diesem Sinne soll insbesondere auf den Wällen und auf den Zufahrtsstraßen eine **fuß- und fahrradfreundlichere Führung** angestrebt werden. Darunter fällt z.B. die Verbreiterung von Fuß- und Radwegen, sichere und übersichtliche **Querungsmöglichkeiten** oder eine ausreichende Beleuchtung des Fuß- und Radwegenetzes. Allgemein sind der **Ausbau von** gut wahrnehmbaren, sicheren, komfortablen, schnellen, direkten und möglichst geschlossenen **Wegenetzen** für den Alltagsverkehr sowie ausreichende Radabstellmöglichkeiten Zielsetzungen, die es weiter zu verfolgen gilt. Der Lückenschluss von Fuß- und Radwegen in der Innenstadt und weiterführend der Ausbau von Wegeübergängen auf den Wällen erhöht die Sicherheit und Übersichtlichkeit im öffentlichen Raum und schafft kurze attraktive Wegeverbindungen.

Eine durchgängige ansprechende Gestaltung der Querungsbereiche spielt dabei ebenfalls eine große Rolle. Dabei sollte auf eine ausreichende Begrünung, Beleuchtung und Beschilderung sowie einer barrierearmen bzw. -freien Oberflächengestaltung zur verbesserten Wahrnehmbarkeit und zur attraktiven Gestaltung geachtet werden. Eine attraktive Stadtgestaltung trägt wiederum zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei. Dies sollte allgemeingültig für die Gestaltung der Wälle sowie der Innenstadt in Gänze gelten.

Ein weiteres wichtiges Ziel für die Innenstadtentwicklung in Geldern ist der Anstoß zu einer **autoarmen Innenstadt**. Dies zielt zum einen darauf ab, den Fuß- und Radfahrenden einen größeren Raum zu bieten und zum anderen neue Qualitäten in der Stadtgestaltung zu ermöglichen. Eine autoarme Innenstadt bedeutet nicht, den motorisierten Verkehr in Gänze aus der Innenstadt zu verbannen, sondern diesen unterzuordnen und mit gestalterischen Maßnahmen, wie z.B. den gleichrangigen Zugang für alle Verkehrsteilnehmenden oder einer vermehrten Begrünung, die Aufenthaltsqualität zu steigern. Am „Südwall“ bestünde in dieser Weise die Möglichkeit, die Strukturierung des Straßenraums übersichtlicher zu gestalten und beispielsweise die Engstelle aufzulösen, an welcher der Radfahrenden kurz vor dem Kreisverkehr am „Geldertor“ auf die Fahrbahn geführt wird.

Auch sollte eine **Entlastung der Einkaufsstraßen und –bereiche** erzielt werden, indem der ruhende Verkehr ebenfalls eine zunehmend untergeordnete Rolle im Straßenraum einnimmt. Hier ist u.a. eine Umsetzung in der „Hartstraße“ denkbar. Der Straßenabschnitt sollte in seiner Attraktivität gesteigert werden, indem mehr Raum für Außengastronomie, Stadtmobiliar oder Begrünung geschaffen wird. Wird der ruhende Verkehr aus den Einkaufsstraßen genommen, muss für diesen Platz an anderer Stelle geschaffen werden. Parkflächen sollten vornehmlich auf den Wallstraßen sowie angrenzenden Flächen konzentriert werden. Hierfür sollte das **Parkraumkonzept aktualisiert** sowie ein Parkleitsystem erstellt werden. Der „Ostwall“, als größte Wallstraße, sollte weiterhin einen großen Anteil an Parkraum zur Verfügung stellen. Weiter ist denkbar, den Parkplatz am Florianweg neu zu ordnen und auszubauen.

Zuletzt sollte das Ziel des **Umbaus relevanter Straßenzüge** im Sinne einer **Wohnumfeldverbesserung** weiterverfolgt werden. Auch hier geht es um die Erzielung einer Attraktivitätssteigerung in der Stadtgestaltung, einer Aufwertung des Stadtklimas durch eine verstärkte Begrünung sowie einer Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes durch eine Verbreiterung der Wege oder durch eine Verbesserung der Oberflächengestaltung. Im Zuge der Sanierung und des Anbaus an der „St.-Michael-Schule“ ist es sinnvoll die „Hülser - Kloster - Gasse“ sowie die „Webergasse“ als Verbindungen zur Innenstadt an den „Nordwall“ umzubauen und kenntlich zu machen.

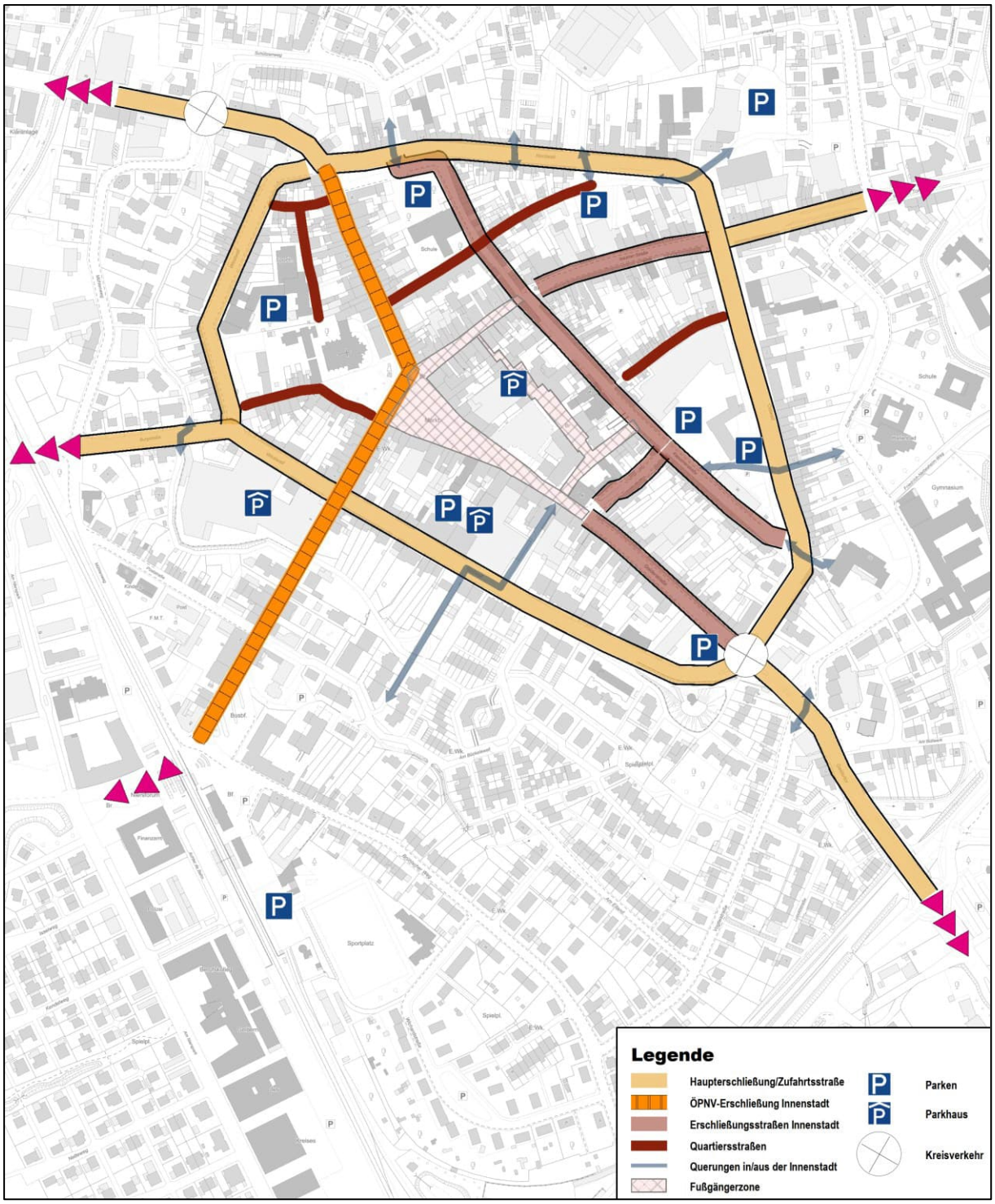


Abb. 35: Entwicklung „Verkehr“

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Sachbereich 3: Bau- und Nutzungsstruktur

Die Zielsetzungen, welche im Städtebaulichen Rahmenplan von 1997 getroffen wurden, haben im Großteil weiterhin Bestand. Im Laufe der Jahre hat sich hinsichtlich der Nutzungsstruktur und zum Teil auch der Baustruktur viel getan, allerdings sind diese Ziele weiter zu verfolgen und unter anderem als Daueraufgaben zu betrachten. Die Stadt und insbesondere ihr Kern, die Innenstadt, steht immer wieder vor neuen Herausforderungen, denen sie sich aufgrund neuer Rahmenbedingungen und Gegebenheiten stellen muss. Mit ihren zentralen Funktionen, die sie für die BürgerInnen bereitstellt, muss sie auf diese äußeren Einflüsse reagieren und weiterhin attraktiv und leistungsfähig bleiben.

Baustruktur

Zielsetzungen des SRP 1997	Zielsetzungen des SRP 2040
Erhalt der vorhandenen Baustruktur (geschlossene Baublöcke) und Stadtbildreparaturen wo erforderlich	Erhalt der vorhandenen Baustruktur (geschlossene Baublöcke) durch Block- und Lückenschließungen
Erweiterungen von Geschäftsflächen und von Dienstleistungsangeboten möglichst an den Hauptachsen zwischen „Harttor“ und „Geldertor“ (Nord-/Südachse) bzw. zwischen „Bahnhof“ und „Schul-/Verwaltungszentrum“ (West-/Ostachse)	Beseitigung von städtebaulichen Mängeln durch erforderliche Stadtbildreparaturen
	Weiterer Ausbau der Wohnnutzungen im Bestand durch Aufstockungen und Dachgeschossausbauten
	Harmonische Antwort künftiger Gebäude auf den Gebäudebestand (Maßstäblichkeit und Geschossigkeit)
	Erhalt des innerstädtischen Charakters

Tab. 29: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040

Eine funktionsfähige Innenstadt leitet sich aus einer durchmischten und belebten Struktur mit einer intakten und ansprechenden Baustruktur ab. Letztere stellt letztendlich die erforderlichen

Flächen für diese Nutzungen zur Verfügung und wirkt sich in ihrer Erscheinung und Bauweise auf die Stadtgestaltung und damit auch auf die Attraktivität der Stadt aus. Die Innenstadt ist vorwiegend durch **geschlossene Baustrukturen** geprägt, die sich wiederum über die Wälle hinaus in die Wohngebiete auflockert. Diese Baustrukturen gilt es weiterhin beizubehalten. In diesem Sinne ist es das Ziel, Block- und Lückenschließungen vorzunehmen sowie städtebauliche Mängel zu beseitigen. Derartige Lückenschlüsse sollten u.a. am „Nordwall“ in Höhe der „St.-Michael-Schule“ diskutiert werden, um hier die städtebaulich geschlossene Baustruktur aufzugreifen und neue Raumkanten zu bilden.

Zudem weist der Bestand an der Webergasse städtebauliche Mängel in den Hinterhofsituationen auf, welche die Attraktivität im Stadtbild mindern und behoben werden sollten. In Bezug auf die herzustellende Rad- und Wegeverbindung in die Innenstadt mit neuer Querungsmöglichkeit am „Nordwall“, sollte an dieser Stelle eine räumliche Fassung des Straßenraumes erfolgen, um eine Aufwertung des Straßenzuges zu erlangen. Im Grundsatz ist in der Innenstadt eine Aufwertung der Hinterhofsituationen in den Blockinnenbereichen und eine **Beseitigung städtebaulicher Mängel** zu fokussieren, um eine Attraktivitätssteigerung sowie Aufenthaltsqualitäten zu erzielen. Wie bereits im Sachbereich „Freiraum, Stadtgrün und Kimafolgenanpassung“ erwähnt, wäre dies durch eine Entsiegelung, Durchgrünung sowie in Form einer grundsätzlichen Neustrukturierung bzw. Herausbildung eigenständiger Aufenthaltsbereiche und Aufwertung der rückwärtigen Baustrukturen der Innenhöfe denkbar. In dieser Weise ist es möglich halböffentliche Räume bereitzustellen, innere Stadtbildansichten in den Innenhöfen weiterzuentwickeln und damit eine Belebung des Stadtgefüges zu erlangen.

Im Zuge von Stadtbildreparaturen sind unter anderem sogenannte heruntergekommene Immobilien zu ertüchtigen, um das Stadtbild aufzuwerten (z.B. Eckbereich „Kapuzinerstraße“/“Sandsteg“). Darüber hinaus ist **bei Neubauten Rücksicht auf die vorhandene Gebäudestruktur** zu nehmen und die Sprache der **Maßstäblichkeit** sowie der **Geschossigkeit** aufzunehmen. Die Innenstadt Geldern ist überwiegend durch zweigeschossige kleinteilige Grundstückszuschnitte mit Satteldach geprägt. Ein Anstieg zur Dreigeschossigkeit und mehr ist im zentralen Bereich und an den Hauptachsen – vorwiegend im Bereich „Markt“, „Hartstraße“, Fußgängerzone, „Issumer Straße“, „Gelderstraße“ und am Bahnhof – vorzufinden. Künftige Gebäude sollen sich entsprechend an die Umgebung und der vorherrschenden Gebäudehöhen der Nachbargebäude anpassen. Eine Höhenentwicklung von vier oder mehr Geschossen sollen in der Innenstadt eine Ausnahme bleiben – bei zunehmenden Wohnungsdruck sollten jedoch partiell höhere Gebäudehöhen zugelassen werden. Grundsätzlich ist der **Ausbau der Wohnnutzungen im Bestand** durch Aufstockungen und Dachgeschossausbauten zu forcieren, um Wohnraum in der Innenstadt zu schaffen und dem Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung Rechnung zu tragen.

Ebenfalls wichtig dabei zu berücksichtigen sind die Baudenkmäler in der Innenstadt, die mit ihren architektonischen Elementen und Details an den Fassaden das Stadtbild prägen. Diese sollen langfristig gesichert werden, indem frühzeitige Ertüchtigungen der Fassaden vorgenommen werden sowie Neuerungen an den Nachbargebäuden, sich wie zuvor beschrieben, stadtbildverträglich u.a. in ihrer Geschossigkeit und der Farbgebung an das Denkmal anpassen. Ebenfalls der Umgang mit dem Bodendenkmal, dem historischen Erbe der Stadt, ist weiter mitzudenken und zu diskutieren.

Die Stadt Geldern verfügt über eine Gestaltungssatzung, mit der zum **Erhalt des innerstädtischen Charakters** beigetragen sowie die damit verbundenen stadtgestalterischen Qualitäten und städtebaulich gestalterische Gebäudequalitäten gesichert, ertüchtigt und durch neue Nutzungen belebt werden sollen. Die Satzung stellt allgemeine Anforderungen an bauliche Anlagen und gibt Vorgaben in der Farb- und Materialgestaltung von Gebäuden, zu Dächern und Dachaufbauten etc. Zudem gibt es eine Werbeanlagensatzung, die einen einheitlichen Leitfaden für den Einzelhandel und die Dienstleistungen bereitstellt, um eine einheitliche Gestaltung in der Erdgeschosszone und eine harmonische Abfolge in der Fassadengestaltung und im Außenbereich zu erreichen. Um eine harmonische Stadtgestaltung zu sichern gilt es sowohl die Gestaltungssatzung als auch die Werbeanlagensatzung zu überarbeiten und fortlaufend an die aktuellen Handlungserfordernisse anzupassen.

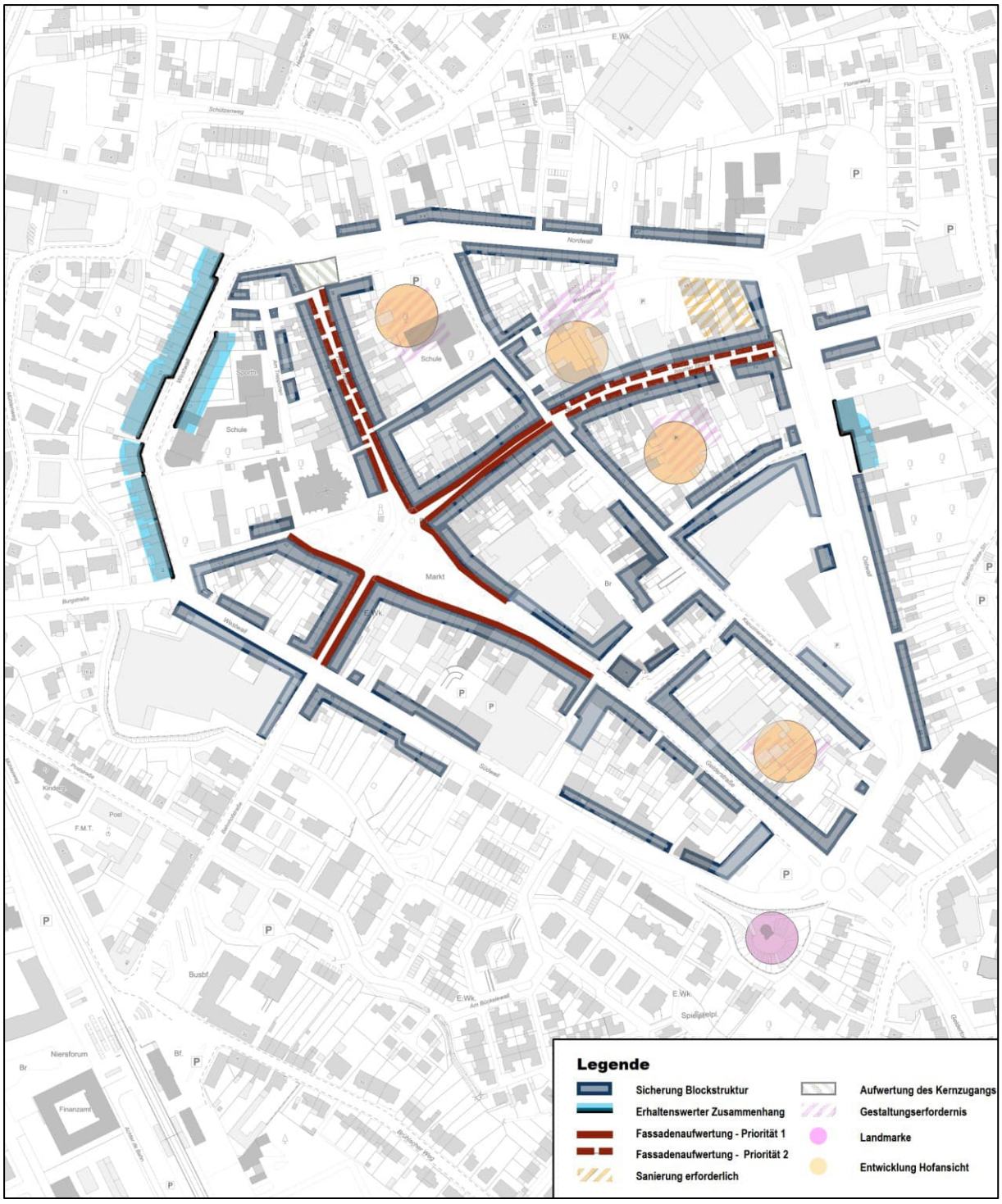


Abb. 36: Entwicklung „Baustruktur“

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Nutzungsstruktur

Zielsetzungen des SRP 1997	Zielsetzungen des SRP 2040
Abstimmung im Geschäftsflächenbesatz für den zentralen Bereich am „Markt“ und der „Glockengasse“	Stabilisierung des Einzelhandels, der Dienstleistungen sowie der Gastronomie für den zentralen Bereich am „Markt“ sowie des Haupteinkaufsbereiches
	Neustrukturierung der „Glockengasse“ und Aufwertung des Quartiers durch Erweiterung im Geschäftsflächenbesatzes, insbesondere gastronomischer Angebote
	Erweiterung der Nutzungsvielfalt in der Innenstadt durch Nutzbarmachung des öffentlichen Raumes
Entwicklung des Innenstadt- und Innenstadtrandbereiches als Wohnstandort mit entsprechender Entwicklung der Blockinnenbereiche	Entwicklung des Innenstadt- und Innenstadtrandbereiches als Wohnstandort mit Entwicklung der Blockinnenbereiche mit Aufenthaltsqualitäten
	Ansiedlung des Bürgerbüros, des Kultur- und Tourismusbüros sowie weiterer öffentlicher Angebote in der Innenstadt zur Frequenzverbesserung

Tab. 30: Gegenüberstellung – Zielsetzungen von 1997 und bis 2040

Wie bereits angedeutet, bewegt sich die Stadt Geldern hin zu einer durchmischten Stadt mit kurzen Wegen. Dies bedeutet in Bezug auf die Nutzungsstruktur, dass eine Vielzahl zentraler Funktionen z.B. in der Innenstadt gebündelt angeboten werden sollten, um so unter anderem eine Funktionsmischung und insbesondere eine Nutzungsmischung erzielen zu können. Denn nicht nur eine ansprechende Gestaltung in der Innenstadt ist zielführend, sondern auch die **Stärkung und Stabilisierung des Einzelhandels-, des Dienstleistungs- sowie des Gastronomieangebotes** im zentralen Bereich am „Markt“ sowie des Haupteinkaufsbereiches. Die Corona-Pandemie, aber auch der gestiegene Onlinehandel und die in Geldern vorherrschenden kleinteiligen Strukturen haben der Innenstadt zugesetzt. Daraus resultierte ein vermehrter Leerstand, dem durch eine Konzentration und Verkleinerung einer zentralen

Einkaufszone entgegengewirkt wird. Hauptbestandteil dieser Zone ist insbesondere der „Große Markt“. Hier ist der überwiegende Teil des Geschäftsflächenbesatzes zu halten. In geringen Teilen ist diese Zone auf die obere „Issumer Straße“ und dem „Markt“ anschließenden Teil der „Hartstraße“ auszuweiten. Es sollte weiterhin das Ziel verfolgt werden eine Mischung der zentralen Funktionen zu erreichen, um somit eine Nutzungsmischung zu generieren. In einer funktionsgemischten Innenstadt ist ein Besuch nicht mehr nur an das Einkaufs- und Gastronomieangebot gekoppelt – auf diese Weise wird eine deutlichere Belebung der Innenstadt erlangt, da vielseitige Angebote nachgefragt werden können. In der Hinsicht wäre eine **Ansiedlung des Bürgerbüros**, des Kultur- und Tourismusbüros sowie weiterer öffentlicher Angebote in der Innenstadt zielführend und würde gleichzeitig zu einer Frequenzverbesserung führen.

Dazu ist es erforderlich dem Einzelhandel, den Dienstleistungen sowie der Gastronomie den Standort der Gelderner Innenstadt attraktiv zu gestalten, sodass diese sich dort ansiedeln und langfristig halten können. Dafür ist es zum einen wichtig, eine attraktive Lage zu bieten, die eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und damit einen hochwertigen Einkaufs-, Verweil- und Erlebnisraum bietet. Zum anderen müssen auch harte Standortfaktoren, wie die Mietkosten oder die Verkehrslage etc., attraktiv sein. Es gab ein Sofortprogramm des Landes zur Stärkung der Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen, womit ein neues Geschäftsmodell getestet wurde. Es wäre denkbar über ein derartiges Förderprogramm wieder einen Anreiz zu schaffen, leerstehende Ladenlokale zu vermieten und die Belebung in der Innenstadt zu steigern.

Ein wichtiger Beitrag zur Belebung wird durch die aktuelle Ansiedlung des Café „Extrablatt“ sowie der „Sizzle“-Bar im Eckbereich der **„Glockengasse“** hin zum Markt geleistet. Dieser Südbereich des Marktes war zuvor von nicht hochfrequentierten Nutzungen geprägt, die nun abgelöst werden und eine Qualitätssteigerung im Geschäftsflächenbesatz erlangen. Dies sollte als Anstoß einer weiteren Entwicklung in diesem Bereich gesehen und das Ziel gesetzt werden, eine **Neustrukturierung des Quartiers** vorzunehmen bzw. aufbauend zu den beiden gastronomischen Angeboten den Geschäftsflächenbesatz zu erweitern. Hierbei ist denkbar weitere gastronomische Angebote zu integrieren oder aber anderweitige hochfrequentierte Nutzungen, wie soziale oder gemeinschaftlich orientierte Nutzungen, für das Quartier zu gewinnen, sodass auch hier das Ziel einer funktionsgemischten Nutzungsentwicklung verfolgt wird.

Grundsätzlich gilt, sowohl für die Innenstadt allgemein als auch speziell für die „Glockengasse“, dass die **Nutzungsvielfalt im öffentlichen Raum** gesteigert werden sollte. Auf diese Weise kann eine höhere Frequentierung und damit eine stärkere Belebung der Außenbereiche in der Innenstadt sowie eine Durchmischung in der Nutzerstruktur erreicht werden. Dies kann durch

die Herausbildung eigenständiger Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, sodass eine Diversität in der Bespielung des Straßenraumes erfolgt. Eine Durchgrünung zur Attraktivierung des öffentlichen Raumes sollte dabei ebenfalls erfolgen – diese kann gleichzeitig funktional die Abgrenzung verschiedener Aufenthaltsbereiche darstellen.

Zur Nutzungsvielfalt gehört ebenfalls die Wohnnutzung, die zur Belebung der Innenstadt beiträgt. Somit sollte es das Ziel sein, die **Innenstadt- und Innenstadtrandbereiche als Wohnstandorte** zu entwickeln und auch die Blockinnenbereiche auszubauen und in ihrer Aufenthaltsqualität zu stärken. Eine prädestinierte Fläche wäre u.a. der aktuelle Interims-Standort der Realschule am Westwall, die einer hochqualitativen Nutzungsmischung mit integrierter Wohnnutzung zugeführt werden kann.

Eine Etablierung von Wohnraum in Erdgeschosslagen, wird aufgrund von teils dauerhaften Leerständen, nicht in Gänze abzuwenden sein. Zum einen wird auf diese Weise eine Belebung erzielt, statt eine Verödung durch die nicht Wiedernutzung durch den Einzelhandel zu verstetigen. Zum anderen kann auch das aktuell geltende Planungsrecht diese Entwicklung nicht verhindern. Dennoch sollte eine engmaschige Beobachtung und Dokumentation der Geschäftsflächennutzungen im Hinblick auf stadtplanerische Handlungserfordernisse und Neustrukturierungen unverzichtbar sein und eine enge Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaftsförderung, dem Citymanagement und der Stadtentwicklung und Stadtplanung erfordern.

Auch in der Innenstadtrandlage sollte grundsätzlich eine Stärkung als Wohnstandort fokussiert werden. Beispielhaft hierfür sind die Standorte der Firma „Linssen“, „Am Brühl“ und der „Vulkanfiberfabrik“, die sich dafür gut eignen.

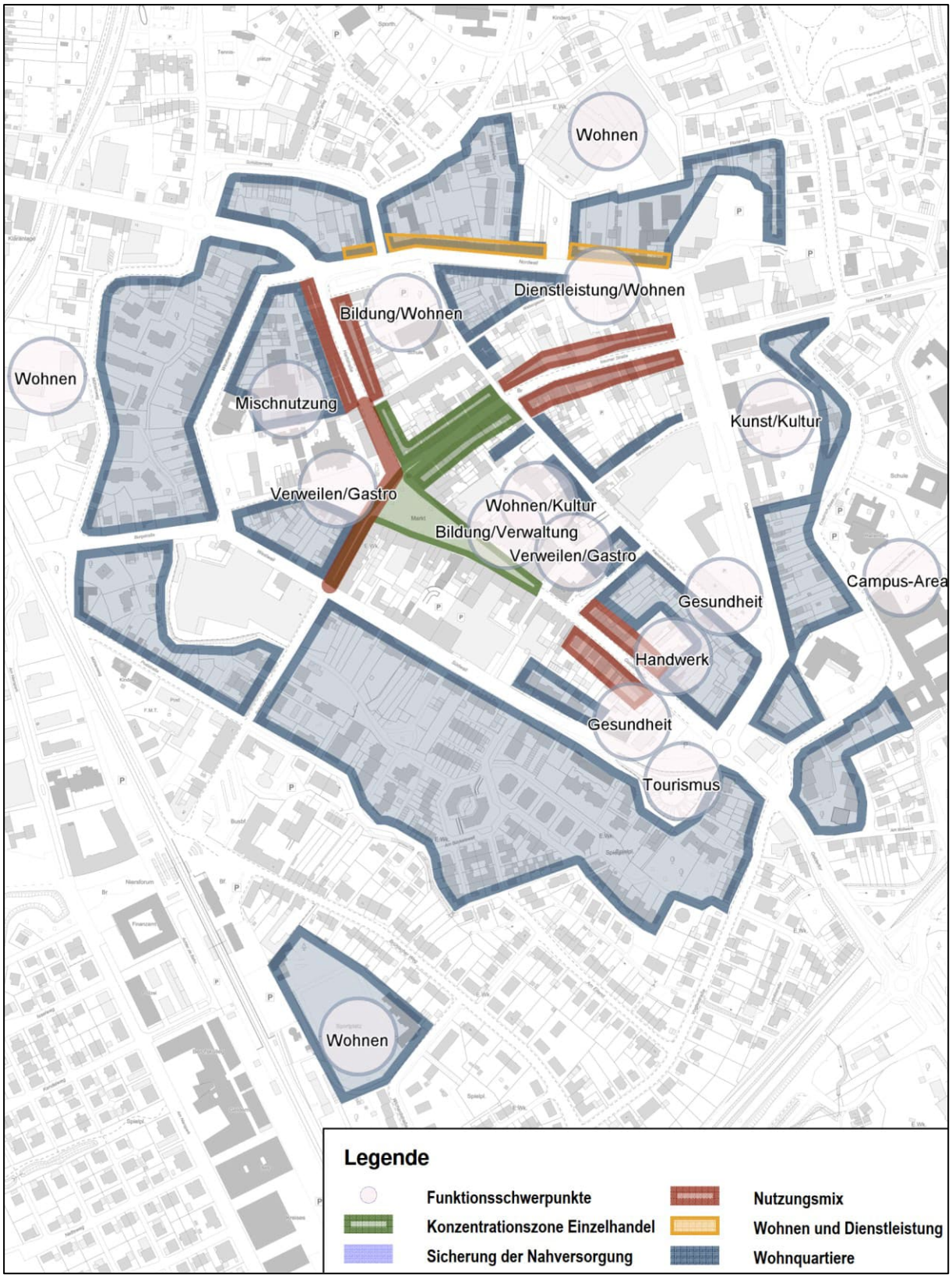


Abb. 37: Entwicklung „Nutzungsstruktur“

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Handlungsinstrumente – übergeordnete Maßnahmen

Aus den übergeordneten Zielsetzungen in den verschiedenen Sachbereichen ergeben sich nicht nur grundsätzlich Maßnahmen, die standortbezogen sind. So können sich auch Maßnahmen ergeben, die sich allgemein auf einen größeren Bereich oder auf eine bestimmte Thematik beziehen. Darunter können u.a. die Aufstellung von bestimmten Satzungen zählen, welche konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzungen beinhalten.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht, der sich aus den Sachbereichen ergebenen Handlungsinstrumente als übergeordnete Maßnahmen.

Übergeordnete Maßnahmen		
Sachbereich	**Zielsetzung**	**Instrument**
Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgen-anpassung	Aufwertung der Stadteinfahrten	Ideen zur Umgestaltung der Zufahrtsstraßen
	Klimatischer und räumlich-struktureller Ausgleich zum verdichteten Innenstadtkern	Entsiegelung, Stärkung der Grünachsen und Trittstein
		Grundsatzbeschluss nachhaltiges Planen und Bauen
	Entwicklung einer klimaresilienten Innenstadt, die Klimafolgen wie Hitze, Trockenheit und Starkregen entgegensteuert	Umsetzung des Handlungsfelds 7 „Klimaanpassung“ aus dem IKKK
	Förderung blauer und grüner Infrastrukturen im Innenstadtbereich	Umsetzung der im GFK beschriebenen Maßnahmen und Handlungsfelder
Verkehr	Reduzierung insbesondere des Schwerlastverkehrs u.a. auf den Wallstraßen	Vollendung der „B 58“- Umgehung
	Bestandsaufnahme für eine konkrete Planung zur Umgestaltung der Wallstraßen	Durchführung einer Verkehrszählung nach Umwidmung der „B 58“

	U.a. Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofes mit den Stadtteilen	Erstellung eines Verkehrsführungskonzepts für den ÖPNV
	Gewährleistung von ausreichend Parkraum (insbesondere außerhalb der Wallstraßen) und der guten Kenntlichmachung des bestehenden Parkraums	Aktualisierung des Parkraumkonzepts und des Parkleitsystems (Parkraum und Parkraumbewirtschaftung)
Bau- und Nutzungsstruktur	Verbesserung der Stadtbildansicht	Aktualisierung der Gestaltungssatzung Innenstadt
	Zur harmonischen Gestaltung der Fassaden und damit einer Verbesserung der Stadtbildansicht	Aktualisierung der Werbeanlagensatzung
	Zur einheitlichen und harmonischen Gestaltung des öffentlich Raums	Erstellung einer Gestaltungsleitlinie Innenstadt → Überführung in die Gestaltungssatzung
	Zur Aufdeckung von neuen Handlungsbedarfen in der Einzelhandelsstruktur und zur Fortschreibung der Sortimentsliste	Aktualisierung des Einzelhandelskonzepts
	Bspw. Konzentration und Verkleinerung eines zentralen Haupteinkaufsbereiches	Räumliche Abgrenzung und Definition funktionaler Bereiche der Innenstadt sowie Bewertung im Rahmen der Aktualisierung des Einzelhandelskonzepts
	Bspw. Gegensteuerung des vorherrschenden Leerstands in bestimmten Bereichen der Innenstadt durch Etablierung	Umnutzung: Festlegung und Begründung räumlicher Bereiche

	von Wohnraum in Erdgeschosslage	
	Zur Belebung und Attraktivierung der Innenstadt	Prüfung Fördermöglichkeiten zur Reduzierung des Ladenleerstands
	Sicherung von Grundstücken zur städtischen Entwicklung	Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung

Tab. 31: Handlungsinstrumente als übergeordnete Maßnahmen

Teil 3: Maßnahmen zur Umsetzung der Entwicklungsziele für die Potentialflächen in der Innenstadt Geldern

Um die zuvor aufgestellten Zielsetzungen zur Entwicklung der Gelderner Innenstadt umsetzen zu können, bedarf es städtebaulicher Maßnahmen, die auf die jeweiligen Potentialflächen abgestimmt sind. Im nachfolgenden werden zu den einzelnen Potentialflächen die bisherigen Entwicklungsstände mit den aktuellen Zielsetzungen abgeglichen und neue Maßnahmen formuliert.

Standort 1: Betriebsgelände an der „Egmondstraße“, aufgegebene Kleinbetriebe

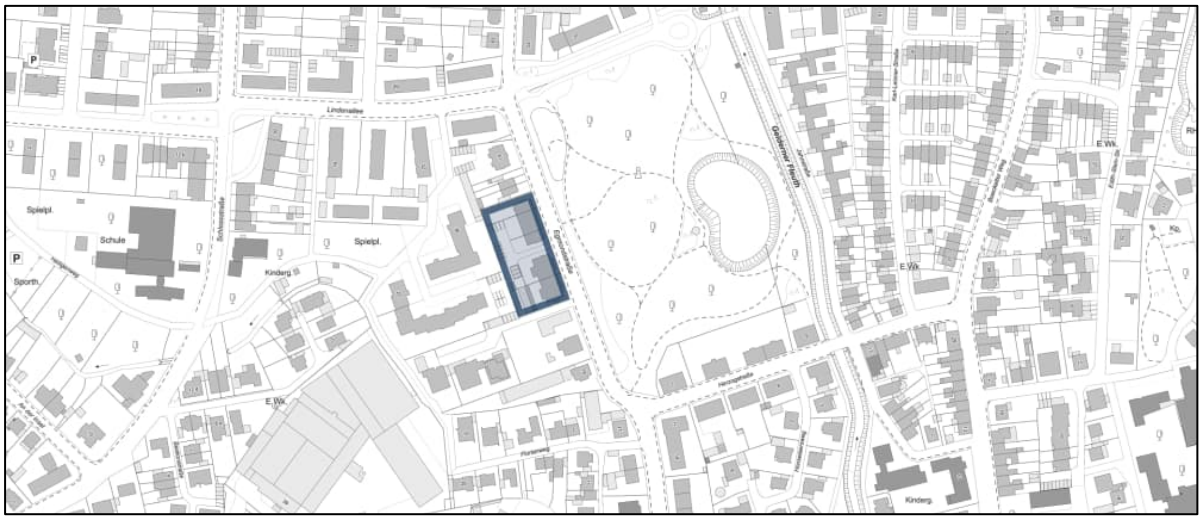


Abb. 38: Verortung Standort 1

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 sind umgesetzt worden und es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Standort 2: Betriebsgelände Firma „Strauchmann“/ Firma „Westerheide“



Abb. 39: Verortung Standort 2

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Ein min. dreigeschossiger Wohnungsbau mit ausreichendem und qualitativen Begrünungsanteil und die Fassung des Stadtparks „Egmondpark“ war das Ziel des Rahmenplans von 1997. Dieses Ziel ist weiterzuverfolgen, wobei auf eine harmonische Einbettung in die nähere Umgebung bezüglich der Geschossigkeit zu achten ist.

Maßnahmen:

Der Betriebsstandort der Firma „Westerheide“ ist zu gegebener Zeit zu verlagern. Bei der Standortsuche zur Realisierung der gewünschten Vergrößerung ist durch die Wirtschaftsförderung und das Team Planung unterstützend mitzuwirken. Es ist ein mehrgeschossiger Wohnungsbau, der sich in die Umgebung harmonisch einfügt und eine Raumkante hin zum „Egmondpark“ ausbildet, zu realisieren.

Standort 3: Betriebsgelände „Krüger“



Abb. 40: Verortung Standort 3

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Die „Vulkanfiber“-Fabrik sollte zunächst an diesem Standort gehalten werden, da diese ein bedeutendes Wirtschaftsunternehmen der Stadt Geldern ist. Auf langfristige Sicht soll dem Standort eine Wohnnutzung zugeführt werden mit einer aufgelockerten und durchgrünten Baustruktur. In dem Zuge soll eine Fußwegeverbindung geschaffen werden, die eine Anbindung zur Innenstadt und im Weiteren zum Rundwanderweg des ehemaligen Stadtgrabens an die „Webergasse“ herstellt.

Maßnahmen:

Der Betriebsstandort „Vulkanfiber“-Fabrik ist zu gegebener Zeit zu verlagern. Im Falle einer Betriebsverlagerung soll eine Unterstützung durch die Wirtschaftsförderung und das Team Planung gewährleistet werden. Die zu treffenden Maßnahmen bezüglich der herzustellenden Wegeverbindung zur Innenstadt über die „Webergasse“ schließen sich denen zum Standort Nr. 17 „Volksbank/Webergasse“ an, worauf an der Stelle deutlicher eingegangen wird. Diese Wegeverbindung soll im Zuge einer Verlagerung des Betriebes von der „Webergasse“ ausgehend über das Gelände und der zu entwickelnden Wohnbebauung geführt werden und damit eine zusätzliche Verbindung in Richtung „Egmondpark“ herstellen.

Standort 4: Betriebsgelände ehemals „Stelkens“/ „Krüger“



Abb. 41: Verortung Standort 4

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 sind umgesetzt worden und es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Standort 5: Gelände ehemalige Feuer- und Rettungswache



Abb. 42: Verortung Standort 5

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Ziel des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 war es, den Baublock entlang des „Nordwalls“ zu schließen und somit eine Raumkante zu bilden. Des Weiteren sollte eine

entsprechende Nutzung für die Lage gefunden werden, die sich dem Geschäfts- und Dienstleistungsbereich an der Stelle anschließt. Dieses Ziel wurde seitdem erfüllt.

Aktuell sollte die Fläche samt dem Gebäude des ehemaligen Einzelhandelsgeschäfts „Eisenschmitz“ und der angrenzende Parkplatz aufgenommen werden. Hier sollte eine verbesserte Stadtbildansicht geschaffen werden, da das Gebäude eine präsente Lage im Stadtgefüge hat und damit einen wichtigen Beitrag zur Stadtgestalt liefert. Für den angrenzenden Parkplatz ist anzustreben, zu erörtern, ob ein Teilbereich dessen gemäß den übergeordneten Zielsetzungen für den Sachbereich Verkehr zu einem der konzentrierten innerstädtischen Parkflächen ausgebaut werden kann.

Maßnahmen:

Durch die Beseitigung der alten Werbeanlage des ehemaligen Einzelhandelsgeschäfts „Eisenschmitz“ und einer Fassadenerneuerung soll ein verbessertes Stadtbild geschaffen werden. Für den angrenzenden Parkplatz sollte eine Neustrukturierung angestrebt werden, die es ermöglicht den bestehenden Parkplatz auszubauen. In dem Zuge ist es denkbar ein Parkdeck zu integrieren, um mehr Parkraum zu schaffen. Dieses ist mit einer Fassadenbegrünung auszuführen, um eine ausreichende und qualitative Begrünung zu integrieren. Damit wird aufgrund der Lage im hinteren Bereich und der qualitativen Begrünung kein negativer Einfluss auf das Stadtbild ausgeübt. Auf diese Weise soll eine erste Möglichkeit für eine Konzentrationszone für den innerstädtischen ruhenden Verkehr geboten werden und diesen aus der Innenstadt aufnehmen. Der Parkplatz kann dann Bestandteil des zu aktualisierenden Parkraumkonzeptes und Parkleitsystems sein. Diese Maßnahme ist jedoch unter Berücksichtigung des Kirmesstandortes zu betrachten und abzuwägen, ob eine Realisierung möglich ist bzw. ob zumindest ein Teilbereich der Fläche in der Weise entwickelt werden kann.

Standort 6: Betriebsgelände Firma „Linssen“



Abb. 43: Verortung Standort 6

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Bereits im Städtebaulichen Rahmenplan von 1997 wurde das Ziel verfolgt, eine offene und durchgrünte Bebauung an dem Standort zu realisieren. Auch aktuell sollte dieses Ziel weiterverfolgt werden. Grundsätzlich ist eine verträgliche Nachnutzung für das Areal zu finden, den Bereich in der „Niersaue“ weiterhin zu schützen, diesen aber auch erlebbar zu machen. Aufgrund der direkten Lage zur „Niers“ eignet sich auch eine Mischnutzung aus Wohnen und Dienstleistungen. Auf diese Weise kann eine städtebauliche Nachverdichtung im Innenbereich mit der Nähe zur Landschaft miteinander verbunden werden.

Maßnahmen:

Zu gegebener Zeit ist eine Verlagerung des Betriebsstandortes der Firma „Linssen“ anzustreben. Nach Verlagerung oder Aufgabe der Firma „Linssen“ sollte dann eine verträgliche Nachnutzung auf dem Areal erfolgen. Straßenseitig sollte eine städtebaulich sich einfügende Nachverdichtung zur Schließung der Raumkante vorgenommen werden. Dies ist rückwärtig zur „Niers“ in einer offenen und durchgrünten Bebauung zu erfolgen. Eine hochwertige Architektur und die Nähe zur „Niers“ verleiht der Bebauung ein qualitatives Wohnumfeld. Um den Abschnitt der „Niers“ öffentlich erlebbar zu machen, ist die Bebauung mit Abstand zur „Niers“ zu realisieren. Zudem ist eine attraktive Wegebeziehung entlang der „Niers“ herzustellen, welche die Nord-Süd-Verbindung zum „Schloß Haag“ und zum „Nierspark“ schließt. Der Bereich eignet sich zudem für eine Mischnutzung – neben dem Wohnen ist auch eine Nutzung durch Dienstleistungen denkbar. Für das straßennahe

Bestandsgebäude ist eine Umnutzung wünschenswert, indem beispielsweise im Sinne einer Nutzungsmischung in Erdgeschosslage Dienstleistungen und darüber Wohnungen integriert werden. Aufgrund der Größenordnung der Fläche ist eine weitere Entwicklung von Mehrfamilienhäusern möglich, die sich in die nähere Umgebung einfügen müssen. Dabei ist zu erwähnen, dass sich das „Gremium Wohnen“ u.a. damit beschäftigt, welche Wohnformen sich wo in welcher Lage am besten eignen und erforderlich sind. Dies schließt diesen Standort mit ein. Zudem sollte die städtebauliche Entwicklung dieser Flächen den Erhalt und Ausbau bestehender Frischluftachsen und Grünflächen berücksichtigen, um die Luftzirkulation zu fördern und das Stadtklima zu verbessern.

Standort 7: Betriebsgelände Firma „Schaffrath“



Abb. 44: Verortung Standort 7

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 sind umgesetzt worden und es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Standort 8: Blockinnenbereich „Issumer Straße“



Abb. 45: Verortung Standort 8

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Mit Ziel des alten Rahmenplans sollten zusätzliche private Garagen und Stellplätze geschaffen werden, die zudem über zusätzliche Wegeverbindungen erreicht werden sollten. Seitens der privaten Anlieger wurden im rückwärtigen Gartenbereich Teilversiegelungen zur Stellplatznutzung vorgenommen, weitere Entwicklungen gab es seitdem nicht.

Die schmalen Parkplätze werden dem gestiegenen Raumbedarf für den MIV nicht mehr gerecht. Zukünftig ist der Parkplatz im Zuge einer Neuordnung mit vermehrter Begrünung aufzuwerten.

Maßnahmen:

Im Sinne der Neuordnung des bestehenden Parkplatzes ist eine adäquate Parkraumnutzung zu erzielen, um eine attraktive innerstädtische Parkmöglichkeit bieten zu können. Es sind Varianten auszuarbeiten, die eine bestmögliche Nutzung des Parkplatzes aufzeigen und eine angemessene Begrünung integrieren, um eine Aufwertung des Parkplatzes zu erzielen. Die Schaffung von begrünten Flächen beeinflusst das Stadtklima positiv. Eine gezielte (Teil-)Entsiegelung dieser Flächen verbessert zudem die Wasserdurchlässigkeit und reduziert das Risiko von Oberflächenabfluss. Auch in der Innenstadtkonferenz wurde die Erforderlichkeit der ökologischen Aufwertung der Fläche angesprochen und verdeutlicht, dass es mehr Grünstrukturen bedarf. Zielführend ist die Erarbeitung eines Gestaltungs- und Entwicklungsplans.

Weitere Grundstückszugänge würden die nutzbare Fläche reduzieren. Diskutiert wurde ebenso, dass die Möglichkeit einer Nachverdichtung durch Mitdenken der Spielhalle und des ehemaligen Getränkehandels am „Ostwall“ zu prüfen ist.

Standort 9: Betriebsgelände Firma „Nolte“ und „Gamerschlag“



Abb. 46: Verortung Standort 9

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 sind umgesetzt worden. Das denkmalgeschützte Gebäude sollte zukünftig weiterhin einer publikumsintensiven und verträglichen Nutzung zugeführt werden.

Maßnahmen:

Sofern die aktuelle Nutzung durch die Caritas des ehemaligen Betriebsgeländes der Firma „Nolte und Gamerschlag“ sich langfristig nicht an dem Standort halten kann, so sollte eine verträgliche Nachnutzung für das Gebäude gefunden werden. An der Stelle ist weiterhin eine publikumsintensive Nutzung in Form von Einzelhandel oder Dienstleistung denkbar. Andernfalls sind im oberen Teil des Gebäudes freischaffende Künstler tätig – in dem Zuge kann eine Verlagerung der Künstlerateliers am Bahnhof in den Komplex geprüft werden. Im rückwärtigen Bereich der Fläche, welche nicht bebaut ist, ist zukünftig für eine zu Wohnzwecken dienende Bebauung vorzusehen.

Standort 10: Betriebsgelände Firma „Weber & Wentzel“



Abb. 47: Verortung Standort 10

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Ziel des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 war es, eine geschlossene Baustruktur entlang der „Bahnhofstraße“ und des „Westwalls“ zu realisieren. Der Rundwanderweg sollte dabei ebenfalls betrachtet und ertüchtigt werden. Dieses Ziel wurde seitdem erfüllt.

Zukünftig ist dem Geschäftsflächenbesatz innerhalb des entstandenen Einkaufszentrums eine besondere Bedeutung zuzusprechen. Die Aufenthaltsqualität innerhalb des Komplexes sowie des Außenraumes sollte dabei gesteigert werden.

Maßnahmen:

Es ist darauf zu achten, dass auf langfristige Sicht der Geschäftsbesatz aus dem Einkaufskomplex nicht abwandert und Leerstand entgegengewirkt wird. Hierbei sollte die Wirtschaftsförderung unterstützend mitwirken.

Auch die Attraktivität des Komplexes und des Außenraumes spielt dabei eine Rolle. Die Beleuchtung um den Komplex herum, insbesondere auf dem umlaufenden Fußweg sollte ausgebaut werden, um das Sicherheitsgefühl an dem Standort zu stärken. Der Eingangsbereich an der Kreuzung sollte durch z.B. temporäre Bepflanzungsmöglichkeiten das Stadtbild aufwerten.

Standort 11: Ehemaliges Gelände Firma „Nolte“ („Bahnhofstraße“)



Abb. 48: Verortung Standort 11

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Die Zielsetzungen von 1997, eine Umnutzung des erhaltenswerten Gebäudekomplexes durch eine Mischnutzung an Büros, freien Berufen, Gastronomie und Wohnen vorzunehmen, ist vollständig umgesetzt worden.

Um den Zielen einer ökologischen Aufwertung im Stadtgebiet Folge zu leisten, sollte auf diesem Grundstück eine Neuordnung der versiegelten Flächen zugunsten einladender Grünflächen vorgenommen werden. Des Weiteren ist es wichtig, die Mischnutzung weiterhin an dem Standort beizubehalten.

Maßnahmen:

Das Grundstück weist durch die Verkehrsflächen einen hohen Versiegelungsgrad auf, der aufgebrochen und durch eine Neuordnung einen höheren Grünflächenanteil erlangen sollte. Der westliche Parkplatzbereich sollte in dem Zuge durch eine Begrünung, wie z.B. der südwestlich bestehenden Heckenstruktur, von dem Bahnhofsvorplatz getrennt werden und eine neue Raumkante bilden. Dadurch erlangt das Grundstück zusätzlich an Attraktivität.

Standort 12: Ehemaliges Gelände Firma „Lauffs“



Abb. 49: Verortung Standort 12

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Wie beim Standort 11, war es das Ziel den Bahnhofsvorplatz durch eine Neubebauung mit einer ähnlichen Nutzung zu fassen. Durch eine Neubebauung entlang des Bahnhofsvorplatzes mit sozialem Wohnungsbau sind die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans von 1997 umgesetzt worden, sodass keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Standort 13: Ehemaliger Sportplatz („Am Brühl“)

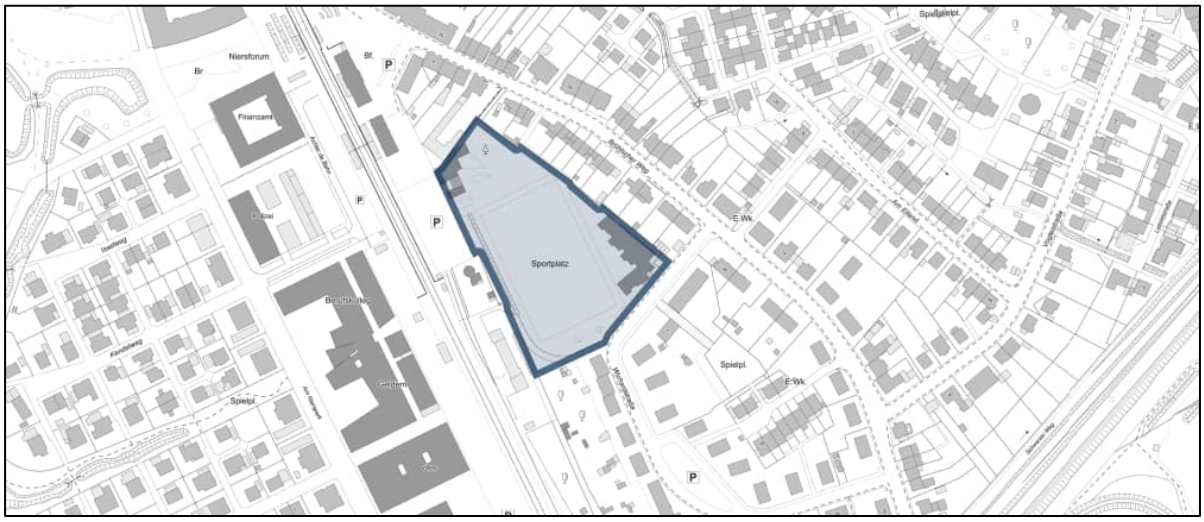


Abb. 50: Verortung Standort 13

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Dem städtebaulichen Rahmenplan von 1997 nach, war es das Ziel die Fläche des ehemaligen „RSV Sportplatzes“ durch die Stadt Geldern anzukaufen und bei Umnutzung der Fläche eine Wohnbebauung zu realisieren. Der Ankauf der Fläche ist bisher erfolgt; der Planungsprozess ist weiter fortgeschritten und die Stadt Geldern befindet sich in der Vorbereitung zur Bauleitplanung.

Im Sinne der Innen- vor Außenentwicklung soll zukünftig weiterhin an dem Ziel festgehalten und eine städtebaulich vertretbare Bebauung mit einer ökologisch aufwertenden Gestaltung auf dem attraktiven innerstädtischen Standort entwickelt werden.

Maßnahmen:

Mit der Entwicklung des Grundstücks soll angestrebt werden, einen mehrgeschossigen Wohnkomplex mit anteilig gefördertem Wohnungsbau zu realisieren. Die unmittelbare Lage am Bahnhof und die fußläufige Nähe in die Innenstadt macht den Standort zu einem attraktiven Wohnumfeld. Um dieses auch in ökologischer Sicht aufzuwerten, sollte die Bebauung in eine hochwertige Grünflächengestaltung gebettet werden. Die Bebauung sollte sich zudem in ihrer Kubatur und Geschossigkeit unaufdringlich an die umliegende Bebauung anpassen.

Standort 14: Parkbereich „St.-Michael-Schule“ und „Nordwall“



Abb. 51: Verortung Standort 14

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Der Städtebauliche Rahmenplan von 1997 zielte darauf ab, die am „Nordwall“ gelegene Fläche für die erforderlichen Parkmöglichkeiten zu nutzen und zudem den ruhenden Verkehr, der in der „Hartstraße“ und dem „Westwall“ reduziert werden soll, mit aufzunehmen. Dafür denkbar war ein Parkhaus mit offenen Ebenen mit einer sich der Umgebung anpassenden Mischnutzung (Wohnnutzung, Jugendheim/öffentliche Begegnungsstätte) im Erdgeschoss.

Es ist zukünftig weiterhin eine Parkraumnutzung an dem Standort zu fokussieren. Diese ist durch Ausbildung einer Raumkante zum „Nordwall“ und unter Berücksichtigung einer raumbildenden Begrünung zu errichten. Weiter ist eine Mischnutzung durch Integration von Wohnungen zum Ziel zu setzen.

Maßnahmen:

Bezugnehmend auf die Erforderlichkeit zur Aktualisierung des konzentrierten Parkraumsystems für die Innenstadt, eignet sich der Standort nach wie vor für eine Parkraumnutzung. Der Standort nimmt mit direkter Lage am „Nordwall“ eine stadtbildprägende Funktion ein. Insbesondere ist eine ganzheitliche Betrachtung des angrenzenden Umfeldes (z.B. Eckbereich „Deutsche Bank“) erforderlich, was auch als Konsens aus der Innenstadtkonferenz mitgenommen wurde. In dem Zuge ist eine Mischnutzung aus Wohnen, Gastronomie und Dienstleistung denkbar. Grundsätzlich sollte die Zielsetzung einer geschlossenen Baustruktur weiterverfolgt werden und eine Raumkante zum „Nordwall“ hin ausgebildet werden. Dies ist in Form eines Parkhauses denkbar, welches sich in seiner Gestaltung zurücknimmt und harmonisch einfügt. Eine Fassadenbegrünung würde dieses untermauern und zusätzlich aufwerten, sodass keine negative Stadtansicht zu befürchten ist und gleichzeitig die klimatischen Ziele mitberücksichtigt. Diese Maßnahmen wurden u.a. in der Innenstadtkonferenz diskutiert und ebenfalls befürwortet. Eine Beschilderung zur „Hartstraße“ samt Beleuchtung wurde in dem Zusammenhang zudem als wichtig erachtet, um auf die fußläufige Wegebeziehung zur „Hartstraße“ und damit in die Innenstadt zu verdeutlichen.

Darüber ist eine Wohnnutzung zu integrieren. Rückwärtig sollte dann ein Innenhof geschaffen werden, der als halböffentliche Grünfläche ausgestaltet wird und so die Aufenthaltsqualität und das Mikroklima der Umgebung verbessert. Die raumbildende Begrünung, die am „Nordwall“ etabliert werden soll, sollte an diesem Standort mitgedacht werden – so wird gleichzeitig die Stadtbildansicht für den Standort gesteigert.

Zudem zu berücksichtigen ist, dass dieser Standort den Standort Nr. 24 „Nordwall“ tangiert und im Bereich oberhalb der „St.-Michael-Schule“ und der „Deutschen Bank“ im Zusammenhang mit diesem Standort zu betrachten ist.

Standort 15: „Glockengasse“



Abb. 52: Verortung Standort 15

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Bereits mit dem Städtebaulichen Rahmenplan von 1997 war es das Ziel den Geschäftsbesatz in der „Glockengasse“ zu verbessern und in dem Zuge bauliche Ergänzungen vorzunehmen. Dieses Ziel ist zukünftig weiterzuverfolgen, um die Attraktivität der „Glockengasse“ zu steigern und eine Aufenthaltsqualität zu schaffen, welche die Frequentierung des Straßenzuges erhöht.

Maßnahmen:

Mit der gastronomischen Nutzung durch das Café „Extrablatt“ und dem „Sizzle“ konnten bereits erste Frequenzbringer für die Innenstadt im Eckbereich der „Glockengasse“ und „Heilig-Geist-Gasse“ gewonnen werden. Durch weitere kleine bauliche Maßnahmen ist der Bestand so aufzuwerten, dass eine Attraktivierung im Geschäftsbesatz erreicht wird, sodass der bestehende Leerstand sukzessive abnimmt. Dies ergab sich ebenfalls aus den Gesprächen in der Innenstadtkonferenz. In diesen wurden zudem diverse Ideen für mögliche Nutzungen gesammelt, die von einem Kinder-, oder Reparatur-Café über die Errichtung einer Boulebahn bis hin zur Integration einer Bühne für Live-Musik reichten. Grundsätzlich ist hierdie

Ansiedlung weiterer gastronomischer Angebote oder anderweitiger hochfrequentierter Nutzungen, wie soziale oder gemeinschaftlich orientierte Nutzungen wünschenswert.

Ebenfalls im öffentlichen Raum ist eine Aufwertung durch bauliche Maßnahmen zu erzielen. Hier ist denkbar durch eine Neustrukturierung des öffentlichen Raumes eigenständige Aufenthaltsbereiche und damit einhergehend eine vielseitigere Bespielung des Straßenraumes zu schaffen. In dem Zuge ist eine stärkere Begrünung durch z.B. Pflanzkübel doer Hochbeete denkbar zu integrieren. Auf diese Weise ist eine neue Aufenthaltsqualität zu erzielen. In dem Zusammenhang wurde in der Innenstadtkonferenz über eine Attraktivierung der Zugänge in die „Glockengasse“ gesprochen, die gesteigert werden sollte – die Zugänge strahlen im aktuellen Zustand keine einladende Wirkung aus.

Standort 16: Blockinnenbereich „Gelderstraße“, „Breestraße“



Abb. 53: Verortung Standort 16

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Mit Ziel des alten Rahmenplans war es denkbar eine innere Erschließung herzustellen und somit private Garagen und Stellplätze zu erschließen – zudem auch in Teilbereichen Wohnungsbau zu generieren und auf diese Weise eine innerstädtische Nachverdichtung zu forcieren. Bisher wurde dieses Ziel mit der Schließung des Baublocks in der „Breestraße“ verfolgt. Zukünftig ist es denkbar das Ziel einer inneren Erschließung für die Anwohner weiterzuverfolgen, den Blockinnenbereich neu zu ordnen und den Bereich ökologisch aufzuwerten.

Maßnahmen:

Im Zuge einer Neuordnung des Blockinnenbereiches ist der südliche Bereich des bestehenden Kinos mit einer sich harmonisch einfügenden Wohnbebauung nachzuverdichten, um den Wohnungsdruck entgegenzusteuern. Eine mögliche Erschließung ist über den „Ostwall“ oder der „Gelderstraße“ denkbar. Es sind Teilflächen zu entsiegeln und Grünflächen zu integrieren.

Standort 17: „Volksbank“/“Webergasse“



Abb. 54: Verortung Standort 17

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Ziel des Rahmenplans von 1997 war es, den Baublock unter Berücksichtigung der kleinteiligen Strukturen der Webergasse zu schließen – hierbei waren Büro- bzw. Wohnnutzungen denkbar. Das Ziel sollte weiterhin verfolgt werden. Zudem sollte zukünftig die Webergasse als Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und die nördlichen Gebiete Richtung „Egmondpark“ gestärkt und attraktiver gestaltet werden.

Maßnahmen:

Um eine verbesserte Stadtansicht und Attraktivität der Gasse zu erlangen, ist eine zukünftige städtebaulich vertretbare Schließung des Baublocks zu forcieren. Städtebaulich nicht attraktive Hinterhofabschnitte sind abzuschirmen und attraktiv zu gestalten. Die Webergasse ist als wichtige Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und der nördlichen Gebiete der Stadt, z.B. insbesondere Richtung „Egmondpark“, auszugestalten. Dafür sind ein fahrradfreundlicherer Straßenbelag sowie eine entsprechende Ausweisung der Verbindung

durch Beschilderung vorzunehmen. Wie bereits im Rahmenplan von 1997 sind Büro- und Wohnnutzung zu integrieren.

Standort 18: „Mühlenturm“



Abb. 55: Verortung Standort 18

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Der Rahmenplan von 1997 zielte darauf ab die historische Festungsanlage zu erhalten und zu nutzen – dieser sollte für die breite Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Dieses Ziel wurde bisher weitestgehend umgesetzt und ist zu Ende zu denken.

Maßnahmen:

An dieser Stelle ist die Einbindung der Grünfläche in das bestehende Fußwegenetz bzw. des historischen Festungswanderweges zu verbessern. Hier ist eine ausreichende Beleuchtung der Wegeführung vorzusehen – dies kommt dem Ausbau bzw. der attraktiven Gestaltung des Abschnittes des Rundwanderweges zu Gute.

Standort 19: „Markt“



Abb. 56: Verortung Standort 19

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Bereits mit dem Rahmenplan von 1997 war es das Ziel dem Markt eine städtebauliche und gestalterische Qualität zuzuführen. Es war die Rede von einer städtebaulichen, gestalterischen, funktionalen und architektonischen Pflege und die Weiterentwicklung des Platzes mit dem Charakter eines „Bürgerforums“ und einer „guten Stube“. Dieses Ziel ist zukünftig weiterzuverfolgen und als Daueraufgabe zu verstehen, da der Markt u.a. als Aushängeschild der Stadt Geldern zu sehen ist. Relevante Aspekte dabei sind die Nutzungsstruktur, insbesondere die Nutzerfreundlichkeit für jede Altersgruppe sowie die Barrierefreiheit zu erzielen.

Maßnahmen:

Aufgrund des fortlaufenden Strukturwandels, ist die Gelderner Innenstadt dazu angehalten mit städtebaulichen Maßnahmen einer Fehlentwicklung des Zentrums entgegenzuwirken, und damit den Markt für die unterschiedlichen Nutzergruppen attraktiv zu halten. Dem anhaltenden Ladenleerstand, der sich in der „Issumer Straße“ und der „Hartstraße“ zeigt, ist durch eine Konzentration und Verkleinerung einer zentralen Einkaufszone entgegenzuwirken. Hauptbestandteil dieser Zone soll insbesondere der „Große Markt“ sein. Hier ist der überwiegende Teil des Geschäftsflächenbesatzes zu halten. In geringen Teilen ist diese Zone auf die obere „Issumer Straße“ und dem Beginn der „Hartstraße“, der sich dem Marktplatz anschließt, auszuweiten. Die historischen kleinteiligen Strukturen sind bedingt förderlich in der Vermietung der Räumlichkeiten. Daher ist zu prüfen, ob und wie die Möglichkeit besteht, diese

Strukturen aufzubrechen und somit bestenfalls einen geringeren Ladenleerstand zu verzeichnen.

Um eine individuelle und abwechslungsreiche Bespielung des Marktplatzes zu schaffen, ist der Platz für pop-up Nutzungen zugänglich zu machen. In der Innenstadtkonferenz wurde dazu beispielhaft eine gastronomische Nutzung vorgeschlagen, wie sie temporär am „Holländer See“ durch den Gastronomen „Restaurant Thomas“ bespielt wird. Durch eine entsprechende Gliederung des Marktplatzes kann so eine Integration der verschiedenen Nutzergruppen geschaffen werden. Dabei zu berücksichtigen sind die wiederkehrenden Veranstaltungen, die nach wie vor auf dem Marktplatz stattfinden sollen. In dem Zuge ist außerdem der „Wochenmarkt“ zu benennen, der jeden Dienstag und Freitag auf dem Markt stattfindet. Diese Nutzungen sind wichtig beizubehalten, da sie zu einer positiven Belebung der Innenstadt beitragen.

Ergänzend ist eine Attraktivierung des Marktplatzes durch mehr Gestaltungselemente zu erreichen, welche in der Innenstadtkonferenz diskutiert wurden. Hierzu zählt ein einheitliches modernes Mobiliar (mehr Bänke mit Rückenlehnen), mehr Spielmöglichkeiten für Kinder und eine vermehrte Entsiegelung, um mehr Grünflächen und Wasserelemente zu integrieren. Dabei sollte der bestehende Brunnenlauf weiterhin Bestandteil des Marktplatzes bleiben und zukünftig aufgewertet werden. Eine Erweiterung der Begrünung und Verschattung etwa durch Stadtbäume, Rankgerüste oder begrünte Pergolen trägt dazu bei, sommerliche Hitzeinseln zu reduzieren. Die Begrünungsmaßnahmen sollen so gestaltet werden, dass sie die Aufenthaltsqualität verbessern, gleichzeitig aber die Nutzungsvielfalt und funktionalen Anforderungen des Marktplatzes für Veranstaltungen und Marktgeschehen berücksichtigen.

In den übrigen Bereichen, wie z.B. dem „Kleinen Markt“, ist eine Umnutzung der Erdgeschosszonen in Wohnen umzusetzen, um langwierigen Ladenleerstand entgegenzuwirken und eine Belebung zu erreichen. Auch in der Innenstadtkonferenz diskutiert wurde, dass die am „Kleinen Markt“ gelegene Spielpyramide durch weitere Spielmöglichkeiten ergänzt werden sollte. Dabei ist zudem der Zugang der Grünfläche durch eine teilweise Öffnung der niedrigen Zaunelemente vorzunehmen, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

In der Innenstadtkonferenz wurde u.a. auch über die Formulierung eines einheitlichen Möblierungskonzeptes für die EinzelhändlerInnen gesprochen. Dieses wurde seitens der Verwaltung bereits erstellt – dabei handelt es sich um ein informelles Möblierungskonzept, das Informationsblatt zur „Gestaltungsleitlinie Innenstadt“. Zu überarbeiten sind noch die Werbeanlagen- und die Gestaltungssatzung der Stadt Geldern, die maßgeblich zur Gestaltung der Fassaden und des Stadtbildes beitragen.

Wenn von der Pflege und Weiterentwicklung des Platzes mit dem Charakter eines „Bürgerforums“ und einer „guten Stube“ die Rede ist, dann ist damit nicht nur die Nutzungsstruktur gemeint, sondern auch die architektonische Pflege der Bebauung, die sich um den Markt erstreckt. Bei Neu-, An- und Umbauten ist zu berücksichtigen, dass diese sich harmonisch in das Umfeld einfügen und den Charme der ortsbildprägenden Gebäude der Innenstadt erhalten wird. Dies ist weiterhin aktiv durch das Team Planung zu betreuen.

Grundsätzlich ist am „Markt“ und damit auch in der „Hartstraße“ die verkehrliche Situation (ÖPNV-Verkehr und Haltepunkt) zu diskutieren und im Zusammenhang mit den weiteren betroffenen Standorten (z.B. Wälle) zu prüfen. Dies wurde in der Innenstadtkonferenz ebenfalls kontrovers diskutiert.

Standort 20: „Gelderstraße“



Abb. 57: Verortung Standort 20

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Ziesetzung:

Der Straßenzug „Gelderstraße“ sollte bereits im Rahmen des Rahmenplans 1997 im Sinne einer Wohnumfeldverbesserung mit Mitteln der Städtebauförderung entwickelt werden. Dieses Ziel ist nicht in Gänze umgesetzt und sollte weiter fokussiert werden.

Maßnahmen:

Nachdem zunächst der Abschnitt „Breestraße“ umgebaut wurde, ist in einem nächsten Abschnitt die „Gelderstraße“ umzubauen. Der Umbau dient dazu eine einheitliche Gestaltung des Straßenzugs zu erzielen und eine neue Bepflanzung vorzunehmen. Weiter ist damit die

Verbindungsfunktion des Straßenzuges zwischen dem Marktplatz und dem „Ja-Hotel“, aber auch dem „Herzogtheater Geldern“ deutlicher darzustellen und einen attraktiven Stadteingang zu erzielen.

Standort 21: „Südwall“

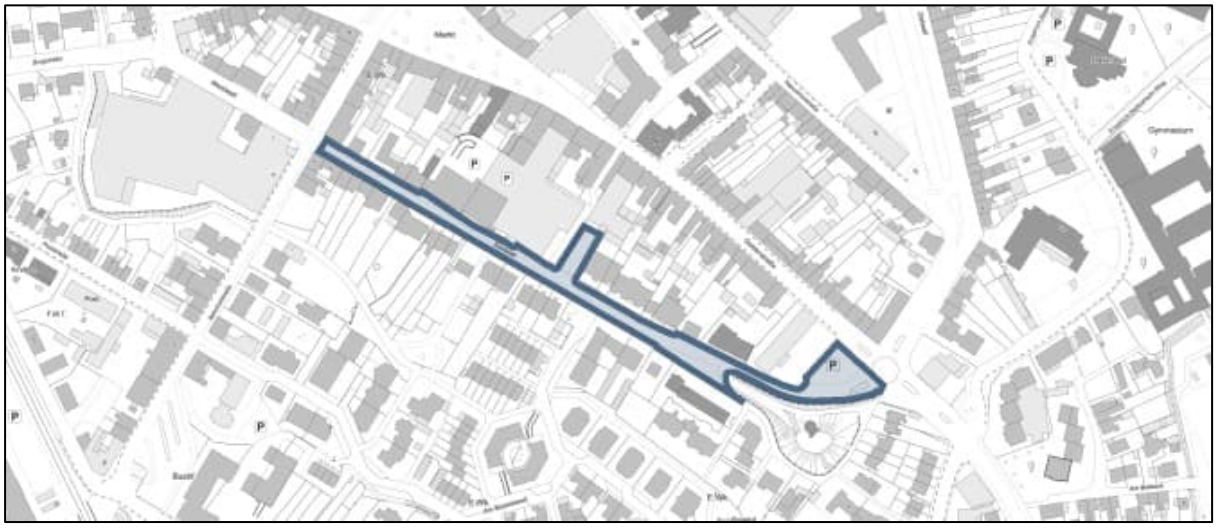


Abb. 58: Verortung Standort 21

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Ziesetzung:

Der Rahmenplan von 1997 sah am Südwall eine Funktionsverbesserung für einzelne Verkehrsteilnehmer wie dem Radverkehr vor. Zudem wurde der Haupterschließungsstraße vorbehalten, künftig zusätzlichen ÖPNV-Verkehr aufzunehmen und bei geplanten Veränderungen auf eine ausreichende Begrünung zu achten. Diese Ziele sind weiterhin zu verfolgen, insbesondere ist eine sichere Vereinigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Maßnahmen:

Grundsätzlich ist eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr auf den Wallstraßen sowie den Zufahrtsstraßen zu fokussieren. Auch auf dem Südwall ist eine fahrradfreundliche Führung vorzunehmen und weitere Querungsmöglichkeiten zu integrieren. Zukünftig ist die Führung des Radverkehrs vor der Einbiegung „Am Mühlenturm“ aus dem Seitenbereich auf die Straße sicherer zu gestalten. Eine Auframpung in Höhe der Tiefgarage bis zum Parkplatz ist eine weitere Maßnahme, um eine sichere Möglichkeit der Querung zu gewährleisten und eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu erreichen. Es gilt grundsätzlich für die Wallstraßen,

dass auf eine ausreichende Begrünung zu achten ist – dies gilt auch hier. Der Parkplatz an der „Südgasse“, auf den der Standort auszuweiten ist, zählt ebenfalls darunter.

Standort 22: „Westwall“ – „Harttor“ bis „Burgstraße“



Abb. 59: Verortung Standort 22

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Mit dem Rahmenplan von 1997 war die Zielsetzung der künftigen Funktion des Straßenzuges nicht in Gänze geklärt. Die Frage steht in Verbindung mit der Thematik der ÖPNV-Führung über den „Markt“ und damit der grundsätzlichen Stadtkernerschließung. Ebenfalls war bereits der übermäßige ruhende Verkehr ein Thema, der auf den angrenzenden „Nordwall“ verlagert und in Form eines Nordwallparkhauses am Standort „St.-Michael-Schule“ gelöst werden sollte. Diese Ziele sind weiterhin zu verfolgen. Zudem war und ist für diesen Straßenzug immer noch die Pflege der historischen Bausubstanz von großer Bedeutung. Eine ausreichende Begrünung ist ebenfalls weiterhin zum Ziel zu setzen.

Maßnahmen:

Die entscheidende Fragestellung der Stellplatzsituation entlang des gesamten „Westwalls“ ist durch eine Überprüfung der Reduzierung und Verlagerung von Parkplätzen zu klären. Die Frage dabei stellt sich, ob eine Reduzierung des Parkraumangebots möglich ist und ob dafür eine Verlagerung in ein evtl. Parkhaus am Standort „St.-Michael-Schule“ am „Nordwall“, am Standort „Betriebsgelände der Firma Weber & Wentzel“, dem aktuellen Parkhaus im „Kaufland“ oder eine teilweise Aufnahme des ruhenden Verkehrs auf das Flächenpotential der

ehemaligen „Realschule am Westwall“ in Frage kommt. Dies wurde in der Innenstadtkonferenz kontrovers diskutiert, der Konsens daraus war die eindeutige Reduzierung des Verkehrs auf das Anwohnerparken. Im Zuge der konkreten Planung und damit der Prüfung der verkehrlichen Möglichkeiten ist entsprechend zu erörtern, ob lediglich Anwohnerparkplätze nachgewiesen werden können und wie der Parkraum anderweitig ausreichend nachgefragt werden kann. Mit einer Reduzierung bzw. Verlagerung ist zumindest eine Verbesserung der Qualität des Straßenzuges und des Stadtbildes zu erreichen.

Grundlegend ist der „Westwall“ attraktiver zu gestalten und die Stadtbildansicht zu verbessern, hierbei ist insbesondere auch die Sicht auf die denkmalgeschützten Gebäude zu verbessern. In der Innenstadtkonferenz ist über die Herstellung von Vorgärten, wie in einer klassischen Wohnstraße, gesprochen worden. Dies wird als zielführend erachtet – hierzu können z.B. die kleinen „Vorgartenzonen“ durch die Parkplatzreduzierung weiter ausgebildet werden. Weiter war gewünscht, dass die denkmalwürdige Bausubstanz zu erhalten ist – so bleibt der Charakter des historisch geprägten Straßenabschnitts bestehen. Dies ist von hoher Relevanz, da der Anteil historischer Gebäude in der Innenstadt nicht besonders hoch ist.

Zur Förderung einer Aufenthaltsqualität und Attraktivierung des Straßenzuges ist der sogenannte „Schweinemarkt“ zu entsiegeln und so umzugestalten, dass eine Platzsituation mit Aufenthaltsqualität geschaffen wird. Eine Ausgestaltung als Grünfläche ist vorstellbar, die im Sommer als Schattenplatz dient, zum Verweilen einlädt und sich mitunter positiv auf das Stadtbild auswirkt.

Standort 23: „Westwall“ – „Burgstraße“ bis „Bahnhofstraße“



Abb. 60: Verortung Standort 23

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Mit dem Rahmenplan von 1997 wurde eine erhöhte Bedeutung für den Straßenabschnittes „Westwalls“ im Zuge der Umgehungsstraße zur „B 9“ für die Erschließung und die Anbindung des Stadtkerns vorgesehen. Ebenso eine Funktionsverbesserung für die einzelnen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr) und eine ausreichende Begrünung ist zu fokussieren. Diese Ziele sind weiterhin zu verfolgen.

Maßnahmen:

Der Radverkehr befindet sich zusammen mit dem Fußgängerverkehr auf einer schmalen Nebenanlage. Um an dieser Stelle eine Funktionsverbesserung zu erzielen, ist eine Trennung der beiden Verkehre möglich. Inwiefern eine Auslagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn eine positive Veränderung darstellt, ist im Rahmen der Umgestaltung der Wälle mit zu prüfen. Bei etwaigen Maßnahmen ist für eine ausreichende Begrünung zu sorgen.

Standort 24: „Nordwall“



Abb. 61: Verortung Standort 24

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Bereits mit dem Rahmenplan von 1997 sollte die stärkste befahrene Straße der Innenstadt entlastet und damit die „B 58“-Umgehung forciert werden, da sie neben dem „Westwall“ (Abschnitt „Burgstraße“) und dem „Ostwall“ als der wichtigste Straßenzug zur Erschließung und der Anbindung des Stadtkerns fungiert. Es ist eine Funktionsverbesserung für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer, insbesondere dem Radverkehr, und eine angemessene Begrünung vorzunehmen.

Diese Ziele sind nach wie vor zu verfolgen. Eine Neustrukturierung des Straßenabschnittes ist in Betracht zu ziehen, sofern keine ressourcenschonenderen Maßnahmen als zielführend erachtet werden. Im Fokus ist das Ziel zu verfolgen eine grundlegende Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation am „Nordwall“ zu erreichen.

Maßnahmen:

Die „B 58“-Umgehung ist weiterhin zu forcieren und soll damit den (Schwerlast-)Verkehr auf dem „Nordwall“ reduzieren, um eine Entlastung des viel befahrenen Straßenabschnitts zu erreichen. Die Entlastung ist jedoch nicht die Lösung aller Problemlagen – die räumlichen Verhältnisse am „Nordwall“ sind sehr beengt. Somit stehen die möglichen Maßnahmen in enger Verbindung zur Gesamtbetrachtung der Verkehrsführung auf den Wällen. Dabei steht als Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept zur Diskussion, ob die Wälle als Fahrrad- oder Einbahnstraße ausgebaut, ein Komplettumbau realisiert oder die Integration von Fahrradpiktogrammen vorgenommen werden sollte. Dies ist in der zukünftigen Entwicklung mit zu betrachten.

In dem Zusammenhang ist ebenfalls die Frage des Parkraumangebotes zu prüfen. Im Zuge der Entwicklung der Wälle ist zu klären, ob eine Reduktion von Parkplätzen entlang des „Nordwalls“ zielführend ist oder diese unter Beachtung der Entwicklung des Straßenquerschnitts weiterhin bestehen bleiben können. In jedem Falle ist eine Verbesserung der Begrünung, z.B. in Form von Baumpflanzungen, Fassadenbegrünungen und Straßenbegleitgrün, vorzunehmen, um das Stadtklima nachhaltig zu verbessern.

Um eine Funktionsverbesserung für die Fuß- und Radfahrer zu erreichen, sind barrierefreie Querungsmöglichkeiten am „Nordwall“ zu errichten, um bei dem erhöhten Verkehrsaufkommen mehr Sicherheit gewährleisten zu können. Hierbei wird z.B. eine Querungshilfe vom „Florianweg“, von der „Nordgasse“ sowie vom „Haagschen Weg“/ „Schützenweg“/“Schlossstraße“ hin zur Innenstadt als sinnvoll erachtet. Es würden neue Verbindungen in die Innenstadt hergestellt und insbesondere Gefahrenstellen für Fuß- und Radfahrer, wie z.B. am „Florianweg“, beseitigt werden. Es ist eine ausreichende und eindeutig sichtbare Beschilderung der Wegeführungen in und aus der Innenstadt vorzunehmen. Hierunter ist ebenfalls eine Beschilderung für das bereits genannte Parkraumleitsystem zu integrieren.

Zudem zu berücksichtigen ist, dass dieser Standort den Standort Nr. 14 „Parkbereich St.- Michael-Schule und Nordwall“ tangiert und im Bereich oberhalb der „St.- Michael- Schule“ und der „Deutschen Bank“ im Zusammenhang mit diesem Standort zu betrachten ist.

Standort 25: „Ostwall“



Abb. 62: Verortung Standort 25

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Ziesetzung:

Mit dem Rahmenplan von 1997 wurde zum Ziel gesetzt, dass der „Ostwall“ von vier auf zwei Spuren zurückgebaut und vermehrt ruhenden Verkehr aufgenommen werden soll. Eine Wiederaufnahme des Allee-Charakters konnte aufgrund der Kirmes bisher nicht wieder aufgegriffen werden – grundsätzlich sollte der Begrünung jedoch ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Dieses Ziel ist gleichermaßen aktuell und sollte weiterhin verfolgt werden. Die Spurverringerung wurde seither bereits umgesetzt.

Dem „Ostwall“ ist gleichermaßen, wie den anderen Wällen, das Ziel zugrunde zu legen, grundsätzlich eine Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation zu erreichen. Hierunter ist auch der Umgang mit dem ruhenden Verkehr sowie die sichere Führung der jeweiligen Verkehrsteilnehmer zu fassen.

Maßnahmen:

Um die genannten Ziele zum Standort „Ostwall“ zu realisieren, ist es denkbar eine Neustrukturierung des Straßenabschnittes vorzunehmen und einige bauliche Maßnahmen und Änderungen durchzuführen. Durch die Reduzierung der Fahrspuren auf zwei Spuren ist bereits Raum geschaffen worden, der sowohl für den ruhenden Verkehr sowie für eine begrünte Mittelinsel entlang des „Ostwalls“ genutzt werden konnte. Durch eine Neustrukturierung oder der Verschmälerung der Fahrbahnbreite kann ein neuer Straßenquerschnitt für den „Ostwall“ generiert werden.

In diesem ist ein hoher Stellenwert auf die Begrünung des Straßenabschnitts zu legen, sodass an die bestehende Größenordnung der aktuellen Begrünung angeknüpft und bestenfalls eine Ausdehnung erfolgt. Dieses Ziel wurde u.a. in der Innenstadtkonferenz thematisiert und gefordert. Dabei wurde sich für ein ansprechendes Straßenbegleitgrün entlang des „Ostwalls“ und einer Teilentsiegelung im Vorbereich des Refektoriums, in dem u.a. zahlreiche kulturelle Veranstaltungen stattfinden, ausgesprochen, um dort eine attraktive Platzsituation herzustellen. Durch den Rückbau versiegelter Flächen können zusätzliche Grün- und Versickerungszonen geschaffen werden, die Regenwasser aufnehmen und das Risiko von Überflutungen verringern.

In der Innenstadtkonferenz wurde darüber diskutiert, dass sowohl der aktive als auch der ruhende Verkehr reduziert und der ÖPNV ausgebaut werden soll. Der „Ostwall“ hat wie der „Nordwall“ einen hohen Durchgangsverkehr, der eine Verbindung von der „B 58“ („Weseler Straße“) über die „Krefelder Straße“ oder „Am Holländer See“ zur „B 9“ schafft. Eine Reduzierung des aktiven Verkehrs auf diesem Wallabschnitt wird nicht möglich sein. Daher ist eine verträgliche Lösung zu finden im weiteren Raum genügend Platz für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer zu generieren, aber auch den ruhenden Verkehr aufzunehmen. Denn der „Ostwall“ als größte Wallstraße und dem übergeordneten Ziel vermehrt Parkraum an bzw. außerhalb der Wälle zu verlagern, sollte dieses Ziel an diesem Standort mitunter umgesetzt werden.

Um eine Funktionsverbesserung für die Fuß- und Radfahrenden zu erreichen ist ein Ausbau und eine deutliche Sichtbarmachung der beiden bestehenden Querungsmöglichkeiten vorzusehen. Eine Bevorrechtigung für den Fuß- und Radverkehr ist in Hinblick der Sicherheit als sinnvoll zu erachten und zu überprüfen.

Es ist zudem zu prüfen, ob im Zuge einer Neustrukturierung die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung „Ostwall“/“Nordwall“ – „Issumer Tor“/“Issumer Straße“ in Betracht kommen kann, der dem nachhaltig hohen Verkehrsaufkommen standhalten kann.

Neu identifizierte Potentialflächen

Im Zuge der Betrachtung und der Analyse der Gelderner Innenstadt sind weitere Potentialflächen ersichtlich geworden, die Entwicklungspotential haben. Die nachfolgenden Standorte wurden im Rahmenplan von 1997 nicht behandelt, sodass diese als Ergänzung in die Aktualisierung mitaufgenommen werden.

Standort 26: „Nierscafé“

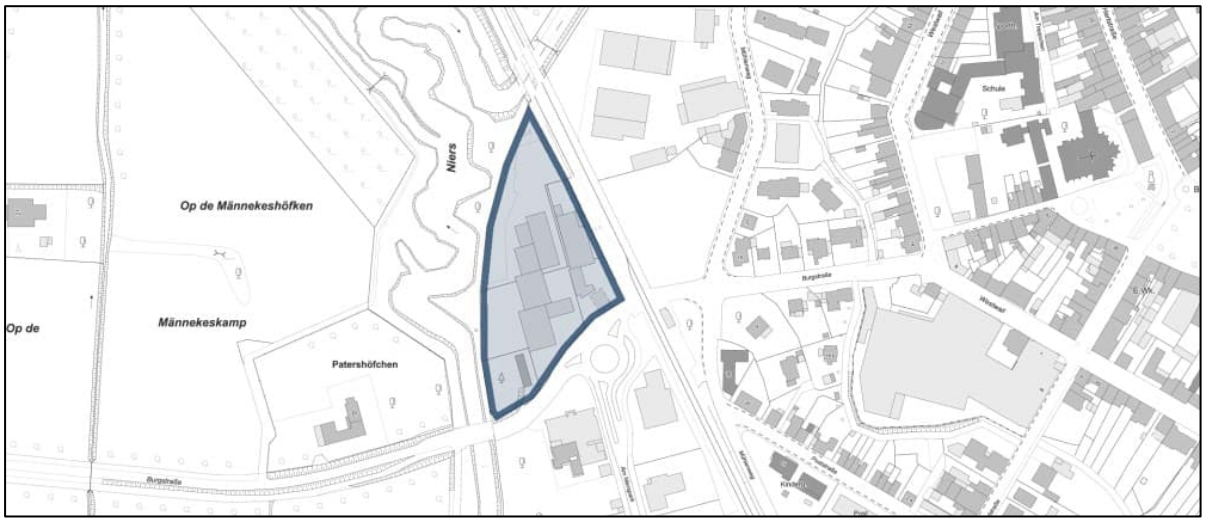


Abb. 63: Verortung Standort 26

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Die Fläche um die „AVIA-Tankstelle“, dem „THW – Technische Hilfswerk“ und der Kfz-Werkstatt „Thissen“ stellt eine zukünftige Potentialfläche dar, die auf mittel- bis langfristiger Sicht gesehen einer neuen Entwicklung zugeführt werden kann. Nach Verlagerung oder Aufgabe eines Teils oder aller Betriebe ist die Realisierung eines sogenannten „Nierscafés“ mit Anlegestelle für die „Niers“ denkbar. Dies hat zum Ziel eine attraktive Anlaufstelle mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Thematik der Durchgrünung nimmt hierbei einen weiteren wichtigen Stellenwert ein.

Maßnahmen:

Es ist zukünftig anzustreben, die an der „Niers“ gelegenen Fläche einer attraktiven Nutzung zuzuführen. Der Standort bietet eine prädestinierte Lage um einen Anziehungspunkt mit Aufenthaltsqualität zu realisieren. Die Neuentwicklung dieser Flächen sollte gezielt die blaue

Infrastruktur stärken, indem z.B. Wasserläufe offengelegt oder naturnahe Uferzonen geschaffen werden. Ergänzend ist in dem Zusammenhang die Errichtung einer Anlegestelle für Paddeltouren auf der „Niers“ und eines Gastronomiebetriebes zu prüfen. Auf diese Weise soll Raum für einen Zwischenstopp und zum Verweilen geboten werden, der zudem einen schönen Ausblick bietet. Eine Spielmöglichkeit ist dabei mitzudenken. Es ist grundsätzlich eine Entsiegelung von Flächen vorzunehmen und einen hohen Anteil an Begrünung zu integrieren, um eine ökologische Aufwertung mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Der Standort hat das Potential, zu einem attraktiven Anlaufpunkt für Touristen und Einheimische zu werden.

Standort 27: „Hartstraße“



Abb. 64: Verortung Standort 27

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Ganz nach dem Beispiel der „Bahnhofstraße“ im Abschnitt Ecke „Süd“-/“Westwall“ bis zum „Markt“, ist es das Ziel des Rahmenplans eine Funktionsverbesserung für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden in der „Hartstraße“ zu erreichen. Hierzu ist auch eine Reduzierung des aktiven und ruhenden Verkehrs denkbar. Der Straßenzug soll mehr an Attraktivität gewinnen und besser in den Kontext des Innenstadtbereichs eingebunden werden. Der Geschäftsflächenbesatz bzw. die Funktion des Innenstadtbereiches sind allerdings neu zu denken.

Maßnahmen:

Der Leerstand in der Innenstadt macht sich insbesondere auch in der „Hartstraße“ bemerkbar. Als übergeordnetes Ziel wurde bereits festgesetzt, dass eine Verringerung der zentralen

Einkaufszone vorzunehmen ist. Dies betrifft u.a. auch die „Hartstraße“, die zunehmend an Einzelhandels-, Dienstleistungs- oder Gastronomiegeschäften verliert und damit zukünftig auf einen geringen Teil der „Hartstraße“, der sich an den „Markt“ anknüpft, beschränkt werden sollte. Jedoch ist darauf zu achten, dass der Straßenabschnitt nicht in Gänze seine Funktion im Gefüge des Haupteinkaufsbereiches verliert. Grundsätzlich ist dieser nur kleiner und ratsam diesen nicht mehr für die gesamte Hartstraße zu denken – damit ist jedoch auch die Sicherung einer anderweitigen qualitativen Nachnutzung im Erdgeschoss, wie z.B. einer Wohnnutzung, abzuwägen und städtebaulich zu sichern.

Es ist denkbar, den Straßenabschnitt im Sinne der „Bahnhofstraße“ im Abschnitt Ecke „Süd- / Westwall“ bis zum „Markt“ einheitlich umzugestalten. Angestrebt werden sollte in dem Zuge eine Funktionsverbesserung für die einzelnen Verkehrsteilnehmer sowie für den Straßenzug an sich zu erreichen. Eine Thematik, die in der Innenstadtkonferenz kontrovers diskutiert wurde. Relevante Stichworte dabei sind Verkehrssicherheit, aber auch Qualität für Aufenthaltsorte sowie grundlegend eine attraktive Stadtbildansicht. Um dies zu erreichen ist eine Neuordnung des Straßenraumes erforderlich.

Im Zuge der Neuordnung ist eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs vorzunehmen. Es ist zielführend die wegfallenden Parkplätze mit hochwertigen Nutzungen zu versehen. Beispielhaft hierfür ist die vermehrte Begrünung des Straßenzuges, die Ausweitung des Stadtmobiliars, welches zum Verweilen einlädt und damit qualitative Aufenthaltsorte schafft, oder eine ausgedehnte Nutzung durch die ansässigen Einzelhandelsgeschäfte oder Gastronomiebetriebe. Vorstellbar ist eine einseitige Reduzierung der Parkplätze – dies ist im Rahmen der detaillierten Planung zu prüfen. Daraus resultierend wird eine qualitative Aufwertung des Straßenzuges erzielt. Der fehlende Parkraum kann wiederum am Standort Nr. 14 „Parkbereich St.-Michael-Schule und Nordwall“ nachgefragt werden, welcher fußläufig an die „Hartstraße“ angebunden ist.

Im Zusammenhang der Reduzierung des ruhenden Verkehrs bzw. der Thematik Verkehrssicherheit ist in der Konferenz diskutiert worden, inwiefern der Umfang der Verkehrsteilnehmer auf der „Hartstraße“ zukünftig aussehen soll. Ein größerer Konsens war die Reduzierung der Verkehrsteilnehmenden auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu beschränken. Damit wäre der MIV, ausgenommen der Anlieger, ausgeschlossen und eine Verkehrsreduzierung würde erzielt werden. Zunächst ist kein genereller Ausschluss des MIVs vorzunehmen, sondern zu prüfen, ob aufgrund der Reduzierung der Parkplätze eine Verbesserung der Situation erfolgt.

Standort 28: „Geldertor“-Gelände

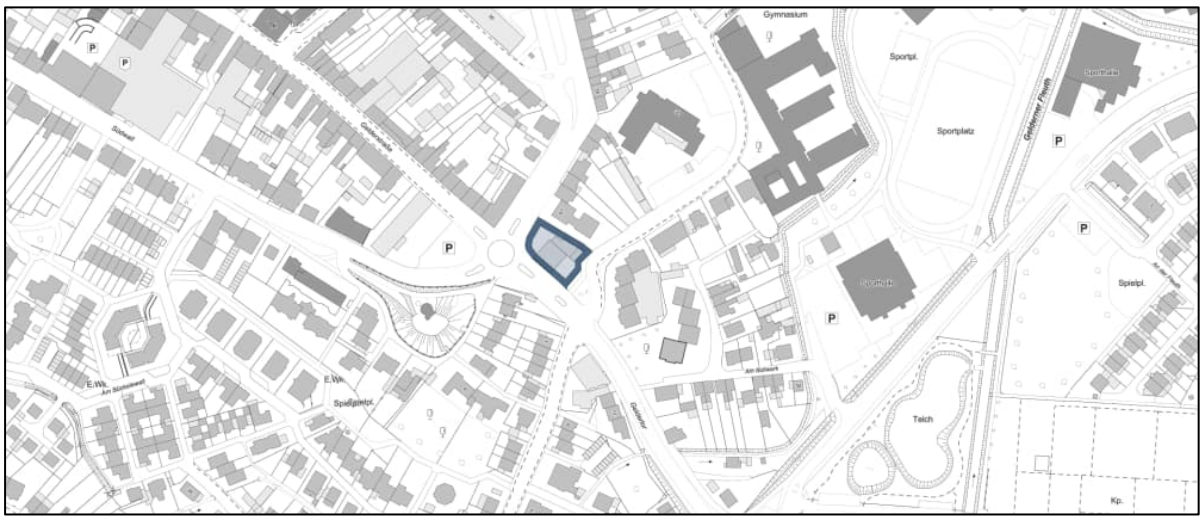


Abb. 65: Verortung Standort 28

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Nach Beendigung des Pachtvertrages der „HEM-Tankstelle“ bietet die Eckfläche Spielraum für eine gemischte Nachnutzung oder einer Parkraumnutzung. Bei der besonderen Lage ist auf eine qualitative und begrünte Nachnutzung zu achten.

Maßnahmen:

Der Standort eignet sich aufgrund seiner direkten Lage am „Ostwall“ und zur Innenstadt gleich für mehrere Nutzungen. Der Standort bietet ausreichend Platz um Geschoßwohnungsbau zu realisieren und so auf den anhaltenden Wohnungsdruck zu reagieren. In dieser Variante kann in Erdgeschosslage auch eine Einzelhandels- oder Dienstleistungsnutzung zu integriert werden. Aufgrund der direkten Lage zum Stadtkern ist aber auch eine publikumsintensive Nutzung denkbar. Alternativ ist der Standort auch für einen zentralen öffentlichen Parkplatz oder sogar eines Parkdecks geeignet. Die direkte fußläufige Erreichbarkeit über die „Gelderstraße“ macht den Standort attraktiv und wäre dem Eingang in die Innenstadt gleich vorgelagert. Die Eck-Lage ist sehr präsent und demnach in jedem Falle ansprechend mit ausreichender Begrünung zu gestalten, um positiv auf das Stadtbild einzuwirken. Im Falle einer Parkraumnutzung wäre bei einem Parkdeck eine Fassadenbegrünung sowie eine Photovoltaikanlage zu integrieren.

Standort 29: „Realschule am Westwall“



Abb. 66: Verortung Standort 29

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Mit Aufgabe der Interims-Lösungen für die Sanierung der umliegenden Schulen bietet der Standort ein großes innerstädtisches Flächenpotential. Aufgrund der Lage und der Größenordnung des Standortes ist eine qualitative Mischnutzung anzustreben. Die Nachnutzung hat sich behutsam in die historischen Strukturen des Westwalls einzufügen und es ist eine verträgliche städtebauliche Lösung eines Mehrgenerationenquartiers zu erarbeiten. Es ist auf die in den Standorten 22 und 23 bereits eingegangene Parkraumfrage einzugehen. Es wird ein hoher Stellenwert auf eine ausreichende Begrünung des neuen Quartiers gelegt.

Maßnahmen:

Mit Entwicklung des neuen Quartiers ist zu prüfen, wie mit dem Bestand umzugehen ist und welche Strukturen abgerissen oder weiterhin Bestand haben können. Bei der Größenordnung der zur Verfügung stehenden Fläche ist ein Mehrgenerationenquartier zu entwickeln, was zum einen eine Wohnnutzung und zum anderen belebende Nutzungen für Jung und Alt integriert.

Im Zuge der Innenstadtkonferenz wurden eine Vielzahl an Vorschlägen für mögliche Nutzungen an diesem Standort erbracht. Es ist denkbar in Erdgeschosslage publikumsintensive Nutzungen einzubringen, wie z.B. ein Café, einen Teil der „Volkshochschule Gelderland (VHS)“ oder die „Stadtbücherei“ – auch diese zählten zu den erbrachten Vorschlägen. Grundsätzlich wichtig dabei ist, dass Angebote für Jung und Alt

geschaffen werden. Dabei ist zudem zu prüfen, ob eine Weiternutzung der Sporthalle möglich ist und als Mehrzweckraum, für u.a. sportliche Aktivitäten, genutzt werden kann.

Für ein attraktives Wohnumfeld mit einer Aufenthaltsqualität sind kleine Plätze zum Verweilen, grüne und blaue Infrastrukturen im Innenhof und eine öffentliche Spielmöglichkeit zu Schaffen. Dabei wurden in der Diskussion die Aspekte der Durchlässigkeit, Kleinteiligkeit und besonders der Maßstäblichkeit benannt, die es zu beachten gilt. Auch bei der Parkraumthematik ist dies mit zu bedenken. Eine Quartiersgarage für die Anwohner des neuen Quartiers und ggf. des Westwalls kann hier eine integrative Lösung sein, um den anhaltenden Parkdruck auf dem Straßenzug „Westwall“ rauszunehmen und eine Aufwertung zu erzielen – so auch aus der Sicht der Innenstadtkonferenz. Diese ist städtebaulich verträglich einzufügen und sollte gestalterisch unscheinbar und mit einer Grünfassade errichtet werden. Auf diese Weise kann die Quartiersgarage auch unter klimatischen Aspekten einen Beitrag leisten.

Standort 30: „Sparkasse“



Abb. 67: Verortung Standort 30

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Mit innerstädtischer Lage direkt am Marktplatz hat der Standort große Potentiale. Auf langfristige Sicht, wenn die aktuell ansässige „Sparkasse“ die großen Räumlichkeiten nicht mehr in Gänze benötigt, ist eine publikumsintensive und auf den Gemeinbedarf ausgerichtete Nutzung zu integrieren.

Maßnahmen:

Mit einer Aufgabe des „Sparkassen“-Standortes zu gegebener Zeit ist diesem zeitnah eine neue Nutzung zuzuführen, um weiteren Leerstand in der Innenstadt zu verhindern. Eine belebende publikumsintensive Nutzung ist für diesen Standort zielführend. Eine Verlagerung des am „Issumer Tor“ ansässigen Bürgerbüros in die Innenstadt wird bereits seit einiger Zeit geprüft. Der Standort der Sparkasse wäre eine ideale Lösung. Damit würde eine zentrale Funktion in Innenstadt angesiedelt, wo sie für die BürgerInnen zentral zu erreichen ist und zudem die Innenstadt belebt.

Standort 31: „Kapuzinerplatz“ mit angrenzendem „Checkpoint“ und „VHS“



Abb. 68: Verortung Standort 31

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Zukünftig bleibt es zielführend am „Kapuzinerplatz“ eine attraktive und belebende Platzsituation herzustellen. Der nördlich abschließende Gebäudebereich wird durch das Jugendzentrum „Checkpoint“ und der VHS genutzt. Insbesondere für das Jugendzentrum ist zu prüfen, ob ein anderer Standort, wie z.B. das „Campus-Areal“ größere Synergien der Nutzungen bietet, bzw. diese ergänzt werden können. Die Räumlichkeiten am „Kapuzinerplatz“ könnten einer anderweitigen publikumsintensiven und auf den Gemeinbedarf ausgerichteten Nutzung zugeführt werden, die die Breite an Zielgruppen abdeckt.

Maßnahmen:

Der „Kapuzinerplatz“ wurde vor ca. 5 Jahren bereits umgebaut, allerdings wurden seitens der Bevölkerung mehr Grünstrukturen gewünscht. Denkbar ist mit mobilen Grünelementen den Platz räumlich mehr zu fassen und somit einen höheren Aufenthaltscharakter zu schaffen. Die Räumlichkeiten des Jugendzentrums „Checkpoint“ sind zukünftig an einen anderen Standort zu verlagern. Die Lage am „Campus-Areal“ würde sich bspw. sehr gut eignen, da hier bereits viele Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche vorhanden sind. Ein Neubau könnte mit einer Sanierung der Turnhalle „Am Bollwerk“ einhergehen und diese miteinander kombinieren. Es ist zu überprüfen, ob und wohin eine Verlagerung der VHS stattfinden kann.

Standort 32: „Campus-Areal“



Abb. 69: Verortung Standort 32

Quelle: GeoMedia Smart Client; Kreis Kleve; eigene Darstellung

Zielsetzung:

Das „Campus-Areal“ stellt einen Teil des Grünzuges „Fleuth“ dar und ist als grüne Lunge nahe der Innenstad weiter auszubilden. Dieser Teilbereich soll mit zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen und die einzelnen Grünflächen miteinander verknüpfen. Der Standort zeichnet sich ebenfalls durch eine hohe Freizeitsportnutzung in direkt angrenzender

Innenstadtlage aus und bietet auch für die angrenzenden Schulen gute Freiraumqualitäten. Das „Campus-Areal“ bildet darüber hinaus eine verkehrstechnische Scharnier- und Verbindungsfunktion für Zufußgehende und Fahrradfahrende zwischen der Innenstadt und den östlich angrenzenden Wohngebieten. In Verbindung mit den Maßnahmen des Standortes 31 „Kapuzinerplatz mit angrenzendem Checkpoint und VHS“ wäre es zielführend als Standortverlagerung das Jugendzentrum „Checkpoint“ an der Halfpipe als integrative Maßnahme bei Sanierung der Turnhalle „Am Bollwerk“ aufzunehmen.

Maßnahmen:

Im Zuge der Erneuerungen der ansässigen Schulen sind die zusammenhängenden Grünflächen weiterhin deutlich miteinander zu verknüpfen und darauf zu achten, dass die Funktionen als Frischluftschneise und zur Kühlung und Filterung nachhaltig beibehalten werden. Dies hat u.a. Auswirkungen auf das Klima in der Stadt und dient als klimatischen Ausgleich zum verdichteten Innenstadtkern. Verbindungswege in das „Campus-Areal“ und davon ausgehend sind in ihrer Funktion durch eine gestalterische Ertüchtigung und Durchgrünung zu stärken.

Das Jugendzentrum „Checkpoint“ an der Halfpipe neben der Turnhalle „Am Bollwerk“ zu verlagern, bietet weiteres Potential für die Jugendhilfearbeit, um die Nutzungen sinnvoll zusammenzuführen. Es ist daher zu überprüfen in welcher Weise die Verlagerung möglich ist. Zur Entwicklung des „Campus-Areals“ wird auf die erarbeiteten Ergebnisse zur städtebaulichen Leitlinie hingewiesen, die seit 2020 im eigens etablierten Campus-Ausschuss des Rates der Stadt Geldern entwickelt wurde. Hintergrund sind städtebauliche Entwicklungen rund um die Gymnasien, des Hallenbads und weiterer Gebäude im Areal.

Teil 4: Zeitliche Kategorisierung der Maßnahmen

Um die in Teil 2 formulierten übergeordneten Zielsetzungen in den einzelnen Sachbereichen umsetzen zu können, wurden entsprechend nicht standortbezogene und standortbezogene Maßnahmen herausgearbeitet. Dies sind die Handlungsinstrumente als übergeordnete Maßnahmen und die konkreten Maßnahmen zu den einzelnen Potentialflächen.

Wie eingangs beschrieben, soll es sich bei der Aktualisierung des Rahmenplans 2040 nicht um eine starre Konzeption handeln, sondern eine stetige Anpassung vorgenommen werden. Nichtsdestotrotz wird eine zeitliche Kategorisierung der Maßnahmen vorgenommen, die nach aktuellem Stand einen möglichen Beginn der Planung aufzeigt. Der tatsächliche Beginn wird durch die zu dem Zeitpunkt aktuellen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen bedingt sein, bspw. durch Eigentumsverhältnisse. Des Weiteren ist zu beachten, dass die dargestellten Ziele und Maßnahmen in Abhängigkeit untereinander und zu anderen übergeordneten Fragestellungen stehen, wie beispielsweise das weitere Vorgehen im Sinne der Führung des Kfz-und des ÖPNV und vieles mehr. Die Klärung dieser Fragestellungen ist u.a. Voraussetzung zur Umsetzung der sonstigen Inhalte des Rahmenplans 2040.

Vereinzelte Potentialflächen werden nicht kategorisiert, da die Zielsetzungen und Maßnahmen aus dem Rahmenplan von 1997 bereits zu 100 % umgesetzt wurden und keine neuen Maßnahmen erforderlich sind.

Kategorisiert werden die Maßnahmen in folgende drei Zeitintervalle:

- kurzfristig: 1 – 3 Jahren
- mittelfristig: 3 – 5 Jahren
- langfristig: 5 – 15 Jahren

Zur Klarstellung wird darauf verwiesen, dass die Maßnahmen in diesen Zeitspannen beginnen sollen, die Verwaltung also aktiv an der Umsetzung arbeitet. Die jeweiligen Zeiträume zum erfolgreichen Abschluss der Maßnahmen müssen im Detail im Rahmen der Durchführung der Maßnahmen festgestellt werden. Die nachfolgenden Tabellen bieten eine Übersicht der zeitlichen Kategorisierung der Handlungsinstrumente als übergeordnete Maßnahmen (Tabelle 32) und der Maßnahmen der jeweiligen Potentialflächen (Tabelle 33).

Sachbereich	Handlungsinstrument	Zeitliche Kategorisierung
Freiraum, Stadtgrün und Klimafolgen-anpassung	Ideen zur Umgestaltung der Zufahrtsstraßen	mittelfristig
	Entsiegelung, Stärkung der Grünachsen und Trittstein	mittelfristig (laufend)
	Grundsatzbeschluss nachhaltiges Planen und Bauen	kurzfristig
	Umsetzung des Handlungsfelds 7 „Klimaanpassung“ aus dem IKKK	mittel- bis langfristig
	Umsetzung der im GFK beschriebenen Maßnahmen und Handlungsfelder	mittel- bis langfristig
Verkehr	Vollendung der „B 58“- Umgehung	kurzfristig
	Durchführung einer Verkehrszählung nach Umwidmung der „B 58“	mittelfristig
	Erstellung eines Verkehrsführungskonzepts für den ÖPNV	mittelfristig
	Aktualisierung des Parkraumkonzepts und des Parkleitsystems (Parkraum und Parkraumbewirtschaftung)	kurzfristig
Bau- und Nutzungsstruktur	Aktualisierung der Gestaltungssatzung Innenstadt	kurzfristig
	Aktualisierung der Werbeanlagensatzung	kurzfristig

	Erstellung einer Gestaltungsleitlinie Innenstadt → Überführung in die Gestaltungssatzung	kurzfristig
	Aktualisierung des Einzelhandelskonzepts	kurzfristig
	Räumliche Abgrenzung und Definition funktionaler Bereiche der Innenstadt sowie Bewertung im Rahmen der Aktualisierung des Einzelhandelskonzepts	kurzfristig
	Umnutzung: Festlegung und Begründung räumlicher Bereiche	kurzfristig
	Prüfung Fördermöglichkeiten zur Reduzierung des Ladenleerstands	Kurzfristig
	Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung	erledigt

Tab. 32: Zeitliche Kategorisierung der Handlungsinstrumente

Potentialfläche	Zeitliche Kategorisierung
1. Gelände an der „Egmondstraße“	erledigt
2. Betriebsgelände Firma „Strauchmann“/ Firma „Westerheide“	mittel- bis langfristig
3. Betriebsgelände „Krüger“	langfristig
4. Betriebsgelände ehemals „Stelkens“/ „Krüger“	erledigt
5. Gelände der ehemaligen Feuer- und Rettungswache	kurz- bis mittelfristig
6. Betriebsgelände Firma „Linssen“	mittel- bis langfristig
7. Betriebsgelände Firma „Schaffrath“	erledigt
8. Blockinnenbereich „Issumer Straße“	kurz- bis mittelfristig

9. Betriebsgelände der Firma „Nolte“ und „Gamerschlag“	langfristig
10. Betriebsgelände der Firma „Weber & Wentzel“	kurz- bis mittelfristig
11. Betriebsgelände der Firma „Nolte“ („Bahnhofstraße“)	mittelfristig
12. Ehemaliges Gelände der Firma „Lauffs“	erledigt
13. Ehemaliger Sportplatz („Am Brühl“)	kurzfristig
14. Parkbereich „St.-Michael-Schule“ und „Nordwall“	kurzfristig
15. „Glockengasse“	mittel- bis langfristig
16. Blockinnenbereich „Gelderstraße“, „Breestraße“	langfristig
17. „Volksbank“/ „Webergasse“	langfristig
18. „Mühlenturm“	kurzfristig
19. „Markt“	mittelfristig
20. „Gelderstraße“	kurzfristig
21. „Südwall“	mittel- bis langfristig
22. „Westwall“ – „Harttor“ bis „Burgstraße“	mittel- bis langfristig
23. „Westwall“ – „Burgstraße“ bis „Bahnhofstraße“	mittel- bis langfristig
24. „Nordwall“	mittel- bis langfristig
25. „Ostwall“	mittel- bis langfristig
26. „Nierscafé“	langfristig
27. „Hartstraße“	mittelfristig
28. „Geldertor“-Gelände	kurzfristig
29. „Realschule am Westwall“	langfristig
30. „Sparkasse Geldern“	kurz- bis mittelfristig
31. „Kapuzinerplatz“ mit angrenzendem „Checkpoint“ und „VHS“	mittelfristig
32. „Campus-Areal“	kurz- bis mittelfristig

Tab. 33: Zeitliche Kategorisierung der Potentialflächen

Referenzliste der verwendeten Quellen

Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft (2024): Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für Geldern. Essen.

Kreis Kleve (2024): GeoMedia Smart Client. Erstellung von Schrägluftaufnahmen der Potentialflächen. Geldern.

Lanaplan GbR (2024): Grün- und Freiflächenkonzept Stadt Geldern. Nettetal.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH (2019): (Nah)mobil in Geldern – Projektabschnitt I Innenstadt. Dortmund.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH (2024): (Nah)mobil in Geldern – Nahmobilitätskonzept Stufe II. Geldern/Dortmund.

Stadt Geldern (1997): Städtebaulicher Rahmenplan Stadtkern Geldern. Geldern.

Stadt Geldern (2021): Aktualisierung Städtebaulicher Rahmenplan Stadtkern Geldern. Entwicklungsstand und Neuausrichtung auf künftige Handlungsfelder [internes Dokument]. Geldern

Stadt Geldern (2023): FORUM für nachhaltige Stadtentwicklung. Ergebnisse zum Städtebaulichen Rahmenplan – Workshop in der Sitzung vom 23.02.23 [internes Dokument]. Geldern.

Stadt Geldern (2023): Erstes FORUM für nachhaltige Stadtentwicklung. Zusammenfassung der Inhalte aus den Gruppenarbeiten zum Städtebaulichen Rahmenplan [internes Dokument]. Geldern.

Stadt Geldern (2023): Nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept 2040 – Beteiligung des Bürgerschaftsgremiums. Gruppenarbeitsergebnisse aus der Auftaktveranstaltung zum Bürgerschaftsgremium des NSK am 25. April 2023 [internes Dokument], Geldern.

Stadt Geldern (2024): Nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept 2040 – Beteiligung des Bürgerschaftsgremiums. Projektsteckbrief zum Thema „Tempo 30 auf den Wällen + Einbahnstraße“ [internes Dokument], Geldern.

Stadt Geldern (2024): Nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept 2040 – Beteiligung des Bürgerschaftsgremiums. Projektsteckbrief zum Thema „Autoarme Innenstadt“ [internes Dokument], Geldern.

Stadt Geldern (2024): Nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept 2040 – Beteiligung des Bürgerschaftsgremiums. Projektsteckbrief zum Thema „Kunst- und Kreativmeile Glockengasse“ [internes Dokument], Geldern.

Stadt Geldern (2024): Nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept 2040 – Beteiligung des Bürgerschaftsgremiums. Projektsteckbrief zum Thema „Umgestaltung Markt“ [internes Dokument], Geldern.

Stadt Geldern (2024): Städtebaulicher Rahmenplan. Ergebnisaufbereitung der 2. Sitzung der Innenstadtkonferenz am 21.06.2024 [internes Dokument], Geldern.

Stadt Geldern (2024): Städtebaulicher Rahmenplan. Digitale Beteiligung auf der Beteiligungsplattform NRW zum SRP 2.0. Auswertung der öffentlichen Beiträge. Geldern.

Stadt Geldern (2024): interne Abstimmungen mit den tangierenden Fachbereichen. Geldern.

Anlagen

Ergebnisse aus der 2. Sitzung der Innenstadtkonferenz (Workshop)

Ergebnisse der Onlinebeteiligung auf der Beteiligungsplattform NRW (Beiträge)

Ergebnisaufbereitung der 2. Sitzung der Innenstadtkonferenz am 21.06.24

Gruppenarbeitsphase 1	Gruppenarbeitsphase 2
Großer und kleiner Markt	Glockengasse
Blockinnenbereich Issumer Straße – Parkplatz	St.-Michael-Grundschule – Parkplatz
Realschulgelände am Westwall	Hartstraße
Ostwall	Westwall

Gruppenarbeitsphase 1

Standort „Großer und kleiner Markt“

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

- Grün- und Wasserstrukturen ausbauen → Entsiegelung vornehmen
- Öffentlichen Raum in Teilräume gliedern
- „gute Stube“ beibehalten
    - Aushängeschild der Innenstadt attraktiv halten
- Nutzungsstruktur: Gastronomie ausweiten
- Barrierefreiheit großflächig gewährleisten
- Familienfreundlichkeit
- Aufenthaltsqualität steigern
- Städtebaulich qualitative Gestaltung einbringen

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- Verlagerung des Taxi-Standes/ Auslagern des Kreisverkehrs
- Wasserelemente integrieren
    - z.B. Wasserspiel /-platte:
    - als Kinderspielmöglichkeit
    - für frische Luft
- Entsiegelung um punktuell Grünflächen zu integrieren
    - Schattenplätze für Gastronomen schaffen
- Gliederung des Marktes:
    - pop-up Nutzungen integrieren (z.B. Gastronomie, wie z.B. Restaurant Thomas, der die Flächen am Holländer See nutzt)
    - Nischen bilden, um verschiedene Nutzergruppen zu integrieren
- Zugang zum kleinen Markt herstellen (Barriere durch die „Zäune“ entfernen)
- Ausbau der Spielmöglichkeiten auf dem kleinen Markt
- Haltestelle Markt/ Verkehrsführung am Markt und durch die Hartstraße beibehalten
- Tempomaßnahmen:
    - Reduzierung der Geschwindigkeit
    - Errichtung eines Drempels
    - Erhöhung wie im Nierspark (Am Niershafen)
- Mobiliar:
    - mehr Bänke integrieren und am besten mit Rückenlehne

    - einheitliche Gestaltung im modernen/aktuellen Stil
- Gestaltung:
    - Pflasterung grundsätzlich einheitlich möglich
        - allerdings zu wuchtige Wirkung und eintönig im einheitlichen rot
        - abwechslungsreiche Gestaltung mit Mustern forcieren
        - akzentuiert aktuelles Pflaster in Rot weiterführen
        - Gelderner Wappen integrieren
    - Zugänge in Nebengassen offener und attraktiver und besser einsehbar gestalten
    - einheitliches Möblierungskonzept für Einzelhändler
        - Schirme, Stühle etc.

Zu bewältigende Herausforderungen

- Umgestaltung der Straßenführung für die verschiedenen Nutzergruppen (Busverkehr ja/nein?)
- Gesamtheitliches Konzept erstellen, nicht in Einzelprojekten denken

<u>Standort „Blockinnenbereich Issumer Straße – Parkplatz“</u>

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

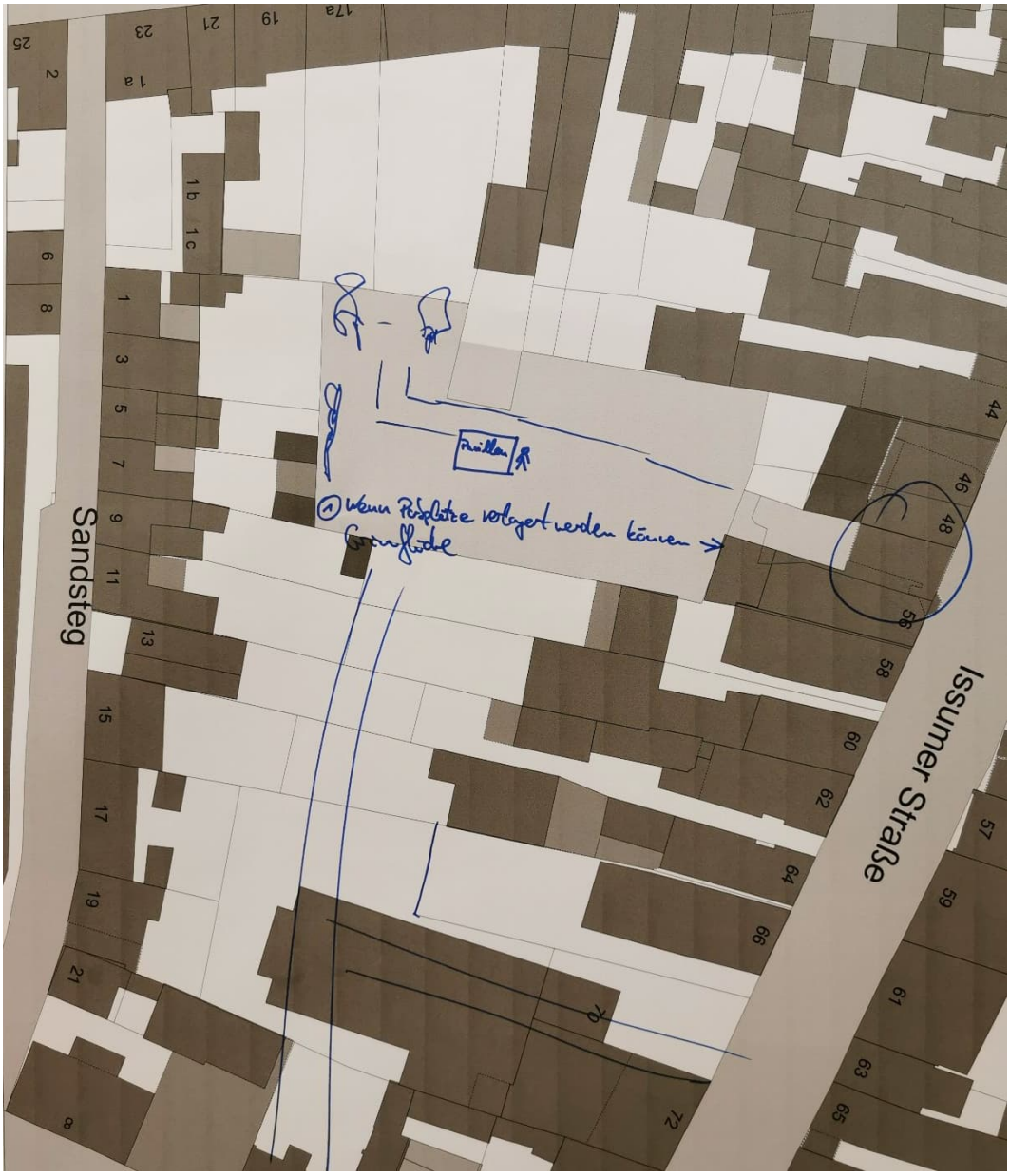
- ökologische Aufwertung durch vermehrte Begrünung
- Entsiegelung des Blockinnenbereiches
- Durchwegungen ausbauen
- Nutzungsmischung erreichen

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- ökologisches Aufwertungspotential
    - kurzfristig: Begrünungsmaßnahmen mit
        - Grünfläche in der Mitte der Fläche
        - Pergola an den Rändern als Hintzeschutz
- Nachverdichtungspotential durch mitdenken der Spielhalle und des ehemaligen Getränkehandels Dennemanns
    - mittelfristig: mehr Grünstruktur; keine bauliche Verdichtung; Wegeanbindung an den Ostwall und die Issumer Straße
        - mehr Außenfläche für die angrenzende Kita
        - saisonal ein Biergarten mit Pavillon und evtl. Kunstmarkt
        - Verlagerung der Parkplätze
        - größtenteils eine Entsiegelung vornehmen
        - Winternutzung → Markt (Angebot von Spezialitäten)

Zu bewältigende Herausforderungen

- Anliegerverkehre; ggf. Zufahrten
- Verlagerung Stellplätze wichtig
    - Bsp. Parkhaus „Eisenschmitz“
- Eigentum



<u>Standort „Realschulgelände der ehemaligen Realschule am Westwall“</u>

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

- Mehrgenerationenquartier
- belebende EG-Nutzungen
- Quartiersgarage

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- kleinteilige Strukturen im Neubau | kleine Plätze
- Grundsätzlich vorstellbare Nutzungen: Wohnen |Mischnutzung |kleine Plätze
    - Mehrgenerationenwohnen bis Hospiz
    - Volkshochschule Gelderland (VHS)
    - Bücherei
    - Café

    - Keller: Proberaum
    - Sporthalle (400 qm) zum Klettern/ Bouldern nutzen
        - als Mehrzweckraum
    - Treffangebot für Jugendliche
- EG-Zone multifunktional (Bürgerangebote):
    - barrierefreie Bücherei
    - Belebung Tag und Nacht schaffen
    - ehrenamtliches Engagement
- Aufenthaltsqualität schaffen:
    - Durchlässigkeit schaffen
    - Begegnung ermöglichen
    - kleine Plätze schaffen
- Berücksichtigung der historischen Bebauung
- Historische Nutzung sichtbar machen
    - z.B. Kunst am Schweinemarkt
- Maßstäblichkeit wiederherstellen
- Innerstädtischen Spielplatz integrieren
- Wasser als Gestaltungselement integrieren:
    - z.B. Wasserrinnen
    - Klimaaspekte
- Klärung:
    - Abriss → Neubau und Kleinteiligkeit
    - Untersuchung (Schadstoffe)
    - Machbarkeitsstudie
- Parken:
    - Anwohnerparken in Quartiersgarage (Zufahrt von Richtung Burgstraße – 2-spurig)
    - Westwall frei von Durchgangsverkehr
    - Verknüpfungen/ Achsen in Bestand
- Grünstrukturen:
    - Grüne Plätze/ Lunge
        - bestehende Bäume integrieren, nutzen und pflegen
        - Realschule, Pfarrgarten, Klostergarten, Schweinemarkt, kleiner Markt
        - Aktionsräume – multifunktional
    - Innenhof als Grünfläche ausgestalten

Zu bewältigende Herausforderungen

- Wirtschaftlichkeit
- Vorgehen:
    - Priorisieren
    - Realisierung in Abschnitten
    - als Gesamtkonzept erarbeiten
- Verkehr
- Parken
- Dauer der Baustelle über Jahre

Standort „Ostwall“

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

- Attraktivierung des Straßenzuges und keine Reduzierung dessen auf die Pfingstkirmes
- Begrünung auf dem Straßenzug einem höheren Stellenwert zusprechen und ausbauen
- Reduzierung des Verkehrs bzw.

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- Grün/ Aufenthalt
  - Nutzung nicht nur auf die Kirmes beschränken
    - Bäume in der Mittelinsel
    - Straßenbegleitgrün fehlt
  - Begrünung stärken
  - Vorbereich Refektorium entsiegeln und Aufenthaltsbereich integrieren
- Verkehr:
  - Verkehrsleitkonzept Innenstadt
  - Prüfung einer autofreien Innenstadt
  - Autoverkehr und ruhenden Verkehr reduzieren
  - ÖPNV ausbauen
  - Tempo 30 Verkehrsberuhigung
  - Fahrbahn bündeln - Gegenrichtungsverkehr
  - Anlieferung Edeka klären



- Parken:
  - Aufstockung Edeka-Parkplatz
  - JA-Hotel mitdenken
  - Folgenutzung HEM-Tankstelle
    - E-Tankstelle?
    - Parkpallette?
- Kirmes:
  - Kirmes-Konzept anpassen
    - alternativ auf den Nordwall ausweiten
  - Schausteller-Platz-Konzept – „mobile Konzepte“
  - Amtsgericht am Nordwall einbinden



Gruppenarbeitsphase 2

<u>Standort „Glockengasse“</u>

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

- gesamtkonzeptionelle Entwicklung der Glockengasse
- Namensgebung passend zum Konzept
- Begrünung und Wasserelemente ausbauen
- Nutzungsmix generieren

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- bauliche Ansätze:
    - Ladenlokale „offener“ gestalten
    - Überdachungen errichten

    - „Grüne Brücke“
        - Rutsche für Kinder integrieren
        - C&A-Gebäude hierfür nutzen
    - Grüne Oase schaffen
        - Grünfassade
    - Wasserlauf mit Grünflächen
        - Brunnen oder einen Weg integrieren
    - Zugänge in die Glockengasse aufwerten
    - Graffiti
- Einzelhändler (spezialisierte):
    - Porzellan
    - Stoffe
    - Schuhe exklusiv
    - Strümpfe
- Sport:
    - Boulebahn errichten
    - Kooperation mit der VHS
        - öffentlichen Thai Chi Kurs anbieten
- Gastronomiekonzept:
    - Unterstützung durch die „WiFö“ bei den Ladenlokalen
    - Kinder-Café
    - Reparatur-Café
    - Integration einer Bühne für Live-Musik
    - Nutzungsmix mit Pioniernutzungen
    - Erlebniswelt-Gastro
- Aktionen
    - Live-Musik zur Unterhaltung und Belebung – z.B. Gelderner Sommer
    - Modenschau – z.B. C&A in Verbindung mit einer Gastromeile

Zu bewältigende Herausforderungen

- Anliegerverkehr und Anlieferung klären

<u>Standort „St.-Michael-Grundschule – Parkplatz“</u>

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

- Parken:
    - mehrgeschossig ausgestalten
    - mit Wohnen kombiniert
- Grünflächen schaffen
- Durchwegung schaffen

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- Parken:
    - mehrgeschossiges begrüntes Parkhaus und Wohnen
    - Anwohnerparkplätze berücksichtigen; Gefälle nutzen
    - Deutsche Bank Parkplatz umdenken → Begrünung!
    - Raumkante am Nordwall aufnehmen

- Verkehrssituation:
    - doppelte Verkehrsflächen reduzieren; Parkplatz-Flächen anschließen
    - Abfluss Verkehr zum Nordwall
- Durchwegungen:
    - Beschilderung zur Hartstraße
    - Beleuchtung
- Grün:
    - Grünflächen mit Spielmöglichkeiten
    - Öffnung zur St.-Michael-Grundschule
- Projektfläche:
    - Erweitern Richtung Nordwall
    - Vorfläche Deutsche Bank mitdenken → Raumkante bilden

Zu bewältigende Herausforderungen

- Bodendenkmal
- Parkverkehr

<u>Standort „Hartstraße“</u>

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

- Aufenthaltsqualität steigern
- Verlagerung der Parkplätze aus der Straße
- Informations- und Visionsvermittelnde Kampagne
- Autofreie Innenstadt – motorisierter Individualverkehr raus
- Grünstrukturen ausweiten

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- Innenstadtnahes Parkleitsystem einführen
- Informations-Kampagne:
    - an Bewohner
    - an Einzelhändler
- Reduzierung der Verkehrsteilnehmer auf:
    - Radfahrer
    - Fußgänger
    - ÖPNV (E-Antrieb)
- Bestehende Parkplätze:
    - Flächen umnutzen
    - mehr Gastrofläche, Einzelhandel in den Straßenraum ziehen
    - mehr Aufenthaltsqualität (Bänke etc.)
- Begrünung:
    - Allee-Charakter unbedingt halten
    - mehr Grünstrukturen wünschenswert

Zu bewältigende Herausforderungen

- Konflikte verschiedener Interessengruppen

Standort „Westwall“

Zielvorstellung des aktualisierten Rahmenplans

- neues Altstadtquartier → „schönste Straße Gelderns“
- Reduzierung der Stellplätze prüfen
- Reduzierung des LKW-Verkehrs und des öffentlichen Parkraumangebotes
- Aufenthaltsqualität und mehr Begrünung schaffen

Geeignete Projekte zur Umsetzung der Zielsetzungen

- Altstadt
  - Historischer Rundgang
  - Kultur-Rundgang verbinden
  - kleine Gassen als Querverbindung zur Hartstraße integrieren
  - Baudenkmäler als Gelderns Erbe schützen
- Lösung Stellplätze im Straßenraum
  - Quartiersgarage auf dem ehemaligen Realschulgelände
  - ausschließlich Anwohnerparken
  - Ladesäulen integrieren
  - Stadt-Fahrrad-Angebot
- „Schweinemarkt“
  - mehr Freifläche für das Quartier
- Grünstrukturen:
  - Vorgärten für Alle?! Im Sinne einer Wohnstraße
  - Grüne Lunge realisieren – Viertel bis Hartstraße und Markt
  - Rotdornallee pflegen und ergänzen als Erkennungsmerkmal des Straßenzuges und der Umsetzung von Klimazielen
- Verkehrsberuhigung:
  - Anlegen von Beeten
  - Neuer Straßenbelag
    - Radverkehr berücksichtigen – momentan nur eine Richtung
- Kirchengrundstück öffentlich machen (Quartier)

Zu bewältigende Herausforderungen

- Vorkaufsrechte der Stadt in Anspruch nehmen

Beitragsauswertung – Beteiligungsplattform NRW zum SRP 2.0

Beiträge samt Kommentare zu den Beiträgen

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 11:09

Kopfsteinpflaster

Bei eventuell geplanten neuen Straßenbelägen (Markt, Sandsteg, an der Michaelschule) bitte ich zu bedenken, dass das Kopfsteinpflaster zwar ökologisch sinnvoll, zum Fahrradfahren aber sehr unangenehm ist und somit Gelderns Ziel einer "fahrradfreundlichen Stadt" widerspricht.

0 Kommentare

Positive Bewertung 16 Negative Bewertung 3

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 14:03

Standortentwicklung Ostwall

Hier ist leider nicht bedacht worden, dass durch die vorgeschlagenen Veränderungen noch mehr Anwohnerparkplätze für die Innenstadt wegfallen. Eine Aufstockung des Edeka-Parkplatzes (Wie auch immer diese aussehen soll) schafft hier keine Abhilfe und auch der Ausbau des ÖPNV ist mehr Wunschvorstellung als Realität. Es ist jetzt schon äußerst schwierig für die Anwohner der Innenstadt mit Anwohnerparkausweis einen Stellplatz in der Nähe zu finden. Für junge, mobile Menschen ist das Meckern auf hohem Niveau, für Menschen mit Rollator oder Kinderwagen ist eine Streichung weiterer Anwohnerparkflächen aber eine halbe Katastrophe.

0 Kommentare

Positive Bewertung 6 Negative Bewertung 6

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 14:28

Grundstücksplanung

Gerade in den letzten paar Jahren hat sich Geldern an vielen Stellen enorm verbessert, alte und unschöne Stellen sind schon an vielen Stellen verschwunden. Gerade der Anfang des Marktes, ausgehend von der Gelderner Straße, hat sich gemausert und wird sicher durch die neue Gastronomie noch weiter belebt. Was jedoch fehlt, sind (vielleicht nicht in der

Innenstadt zu suchen) jedoch Grundstücke für Mobilheime bzw. Tiny-Häuser. Da sind andere Gemeinden offener. Wo bleiben ausgewiesene Flächen, um unkompliziert Tiny-Häuser aufstellen zu können?

1 Kommentar

Positive Bewertung 4 Negative Bewertung 2

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 16:19

Tinyhäuser Grundstücke

Stimmt auffallend. Man kann beispielsweise Restgrundstücke, die zwar Bauland sind, aber aufgrund des Zuschnitts der Fläche nicht bebaut werden können, mit den kleinen Häusern bebauen. Umwelt- und Klimafreundlich mit sozialem Aspekt.

Positive Bewertung 0 Negative Bewertung 0

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 17:01

Altstadt Geldern

Die Idee einer Altstadt in Geldern gefällt mir sehr gut.

Ein Parkhaus in dem Bereich ist indiskutabel.

Diesbezüglich von einer"Lösung" zu sprechen, geht überhaupt nicht!!

Gaby Grofe

3 Kommentare

Positive Bewertung 31 Negative Bewertung 1

Anonym - *Kommentar*

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 20:09

Bau eines Parkhauses in der Altstadt in Geldern

Ein Parkhaus ist kein Gebäude, dass in einer Altstadt passt. Der Charme einer schönen Altstadt geht verloren

Das geht gar nicht .

Positive Bewertung 8 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar*

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 20:24

Altstadt Geldern

Geldern hat Parkhäuser. Die Tiefgaragen sollten erst mal saniert werden, damit sie benutzt werden können. Außerdem hat der Westwall schon ein Parkhaus. Und zwischen Denkmälern passt kein Parkhaus.

Positive Bewertung 8 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar*

Zeitpunkt des Erstellens20. August um 10:09

Busverkehr durch die Hartstraße???

Ich schlage vor, den Westwall so auszubauen, dass die Wälle insgesamt eine Umfahrung der Stadt ermöglichen (Beispiel Kempen). Die Westwallschule wird in Zukunft wohl nicht mehr als Schule gebraucht werden. Die Bewohner vom Westwall müssten eine Parkmöglichkeit bekommen. Teile des Schulgeländes könnten einen Parkplatz bieten, einige Gebäude, die im Laufe der Jahre die Westwallschule erweitert haben, könnten zu diesem Zweck entfernt werden. Der Busverkehr könnte insgesamt über die Wälle geleitet werden. Die Hartstraße könnte fußläufig werden. Die beidseitige Parklawine höchstens nur einseitig möglich sein. Der Parkplatz auf dem Nordwall (Nähe Michaelschule) ist ausbaufähig (Tiefgarage oder Parkhaus).

Freundl. Gruß: Hubertus Janssen, Geldern

Positive Bewertung 0 Negative Bewertung 6

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 19:23

Zufahrt Realschulgelände am Westwall

Bei der Neugestaltung des Realschulgeländes soll die Kleinteiligkeit der umliegenden Altstadtbebauung berücksichtigt werden. Das finde ich super.

Darin liegt die Chance, einen Fehler zu korrigieren, nämlich bei der Realschule. Die Realschule wurde zu einer Zeit gebaut, als Denkmalpflege oder historische Bebauung Fremdwörter waren.

Die angestrebte Kleinteiligkeit sollte auch bei der Planung von Parkplätzen weiter geführt werden.

Kleine begrünte Parkplätze, wie sie in Kempen vorzufinden sind, würden den Altbaucharakter des Viertels entsprechen.

Bereits 1997 wurde festgestellt, dass der Westwall eine Straße mit erhaltenswerten Denkmälern ist und Maßnahmen zur Pflege und Erhaltung ergriffen werden müssen. Dazu wurde insbesondere auf die Reduzierung des Verkehrs hingewiesen.

Wie auch im Städtebaulichen Rahmenplan Gelderns von 1997 wurde zur Entlastung des Westwalles und der Hartstrasse für den ruhenden Verkehr ein geplantes Parkhaus am Nordwall favorisiert.

In dem kleinteiligen Altstadtbereich, der jetzt aufgewertet werden soll, ist ein großes Gebäude, wie ein Parkhaus einfach fehl am Platz.

Hinzu kommt, dass eine im Protokoll aufgeführte zweispurige Befahrung des Westwalls von der Burgstraße in den Westwall bis zum Parkhaus die letzten historischen Gebäude Gelderns zerstören wird. Das kann nicht ernst gemeint sein.

Da wird sich wohl noch die Denkmalbehörde einschalten.

Es gibt doch genug Straßen in Geldern, die in den letzten Jahren an Charme verloren haben.

Haben wir immer noch nichts dazu gelernt?

Ich frage mich :

Ist das Erbe Gelderns nichts mehr wert?

3 Kommentare

Positive Bewertung 29 Negative Bewertung 2

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens20. August um 08:00

Westwall

Parken bitte vor der Innenstadt planen,

bzw. warum hat man nicht bei Edeka z.B. eine Tiefgarage dazu erstellt?

Positive Bewertung 4 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens20. August um 21:56

Quartiersparkhaus

Ich bin entsetzt über den Verlauf der städtebaulichen Konferenz für den Westwall in Geldern. Es kann doch nicht ernsthaft sein, dass die Entscheidung, ein Quartierparkhaus zu bauen,

auf der Meinung einer einzigen Person beruht! Und diese Person wohnt nicht einmal am Westwall, sondern vertritt einzig und allein die monetären Interessen der Caritas, die dort ein weiteres Altenheim errichten möchte. Es ist eine Frechheit, dass die Interessen der tatsächlichen Anwohner des Westwalls dabei völlig ignoriert wurden!

Unsere alte Bausubstanz soll nicht durch noch mehr Verkehr zusätzlich geschwächt werden. Es kann nicht sein, dass wir, die hier leben, von dieser wichtigen Entscheidung ausgeschlossen werden, während jemand, der hier nicht einmal wohnt, maßgeblichen Einfluss nimmt. Das Quartierparkhaus ist nicht im Interesse der Anwohner, sondern lediglich ein Mittel, um die Wünsche der Caritas durchzusetzen. Es ist schlichtweg inakzeptabel, dass so mit den Anliegen der Bürger umgegangen wird!

Julian Boersma

Positive Bewertung 6 Negative Bewertung 2

Anonym – *Kommentar 3*

Zeitpunkt des Erstellens21. August um 17:42

Parkhaus

In der unmittelbaren Nähe gibt es bereits ein großes Parkhaus unter dem Kauflandcenter. Ein weiteres Parkhaus an der geplanten Stelle scheint mir noch sinnvoll zu sein.

Positive Bewertung 0 Negative Bewertung 3

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 21:29

Parkhaus am Westwall

Ein Parkhaus am Westwall ist wirklich fehl am Platze.

Gibt es denn Daten über die Auslastung der vorhandenen Parkhäuser?

Der Westwall ist eine der schönsten Straßen Gelderns und sollte nicht mit so einem klobigen Bau entwertet werden.

Einige begrünte Parkplätze sind eine gute Alternative!

0 Kommentare

Positive Bewertung 27 Negative Bewertung 1

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens19. August um 22:56

Parkhaus am Westwall

Das kann wirklich nicht ernst gemeint sein.So ein Parkhaus würde das Ansehen einer der schönsten Straße Gelderns zerstören.

Regina und Knut

1 Kommentar

Positive Bewertung 24 Negative Bewertung 2

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 18:01

Westwall, Schweinemarkt, Am Treppchen und die Durchgänge zur Hartstraße

Ich fasse es nicht.

Ein Parkhaus an dieser Stelle wäre eine Sünde. Es sollte ein verkehrsberuhigtes Viertel sein zum Wohnen und Verweilen. Die Chance gibt es jetzt!

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 0

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens20. August um 21:33

Innenstadtkonferenz

Mein Wunsch ist, dass die Bemühungen zu noch mehr Aufenthaltsqualität für Kinder und Jugendliche führen. Aus meiner Sicht stiege damit die Lebensqualität aller Bürger und die Attraktivität der Stadt.

2 Kommentare

Positive Bewertung 8 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens20. August um 22:12

Spielplätze

Dem stimme ich voll und ganz zu. Es sollte doch auch im Interesse der Stadt sein, junge Familien für das Leben in Geldern zu gewinnen. Leider befindet sich beispielsweise der

einzig innerstädtisch gelegene Spielplatz neben der warum auch immer geduldeten Aufenthaltsstätte der offenen Drogenszene.

Positive Bewertung 7 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 19:16

Innenstadtkonferez

Richtig!

Immer wird nur über die alten Menschen gesprochen.

Was ist mit den Kindern, den Jugendlichen?

Da fragt keiner.

Liegt da nicht unsere Zukunft.

Wir müssen die Stadt für Familien attraktiv machen - wenn nicht jetzt,wann dann?

Positive Bewertung 3 Negative Bewertung 0

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens20. August um 21:43

Belebung und Steigerung der Attraktivität

… das sollte das Ziel der Stadt Geldern sein!

Bei der Innenstadtkonferenz wurden bezüglich der alten Realschule viele gute Ideen durch die Anwohner des Westwalls erarbeitet, um den historischen Charme des Westwalls zu erhalten und die Straße gleichzeitig zu beleben. Auch eine Durchmischung der Altersstrukur und die Schaffung von Aufenthaltsqualität wurden hier genannt, wie man bei den digitalisierten Arbeitsergebnissen der Konferenz einsehen kann.

Ein Parkhaus gehört ganz sicher nicht dazu!

Insbesondere, da wenige Meter entfernt bereits zwei Parkhäuser stehen (Kaufland und Südwall).

Wo finden hier die intensive Arbeit, die Sorgen und Bedürfnisse der Bürger und Bürgerinnen Beachtung?!

Abgesehen davon kann ein Parkhaus auf einer der schönsten Straßen Gelderns sicher nicht im Sinne der Stadt sein, wenn es das Ziel ist, Geldern attraktiver zu gestalten.

2 Kommentare

Positive Bewertung 20 Negative Bewertung 3

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 12:59

Belebung und Steigerung der Attraktivität

Da hat jemand den Nagel auf den Kopf getroffen.

Sehr guter Beitrag!

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 13:00

Belebung und Steigerung

Ihren Ausführungen zum Parkhaus am Westwall kann ich nur beipflichten.

Positive Bewertung 1 Negative Bewertung 1

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens21. August um 17:57

Parksituation am Westwall

In Geldern gibt es innerstädtisch mehrere nicht voll ausgelastete Parkhäuser. Auch in der Nähe des Westwalls gibt es das Parkhaus des Kauflandes. Damit sind sicherlich ausreichend Parkmöglichkeiten in Geldern vorhanden.

Heiner

0 Kommentare

Positive Bewertung 14 Negative Bewertung 2

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens21. August um 19:46

Zufahrt Westwall zweispurig

Wie kann man nur darüber nachdenken, im Westwall mit den vielen sehenswerten Gebäuden eine zweispurige Straße und ein Parkhaus zu bauen.Völlig daneben!

2 Kommentare

Positive Bewertung 11 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 12:55

Westwall zweispurig.

Parkhaus für alle Anlieger des ganzen Viertels Westwall, am Treppchen und Hartstrasse mit Verkehrsanbindung über den Westwall geht garnicht.

Der Westwall soll doch verkehrsberuhigt werden.

Positive Bewertung 3 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 12:57

Zufahrt Westwall

Bin vollkommen Ihrer Meinung! Die denkmalgeschützten Häuser müssen doch erhalten werden.

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 0

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens22. August um 11:08

Westwall zweispurig / Parkhaus

Ein "Quartierparkhaus" für die Anwohner wäre eine sinnvolle Sache, aber kein öffentliches Parkhaus. In anderen Bereichen (Ostwall z. Bsp.) steht "autofreie" Innenstadt, das passt ja nicht zu einer zweispurigen Lösung und öffentlichem Parkhaus. Eine Quartierlösung auch für die Karmeliterstr. und Treppchen wäre eine tolle Lösung, da die Anwohner hier keine Garagen haben. Ggf. wäre dann die Anmietung eines Dauerparkplatzes dort möglich (idealerweise mit einer Wallbox der Stadtwerke). Wenn dadurch noch einige Parkplätze auf dem Westwall zu Grünflächen umgewandelt werden würden, dann wäre es auch für den Westwall ein Gewinn, aber sicher nicht mit zweispuriger Fahrt etc. Ansonsten schau auch mal in die Niederlande z. Bsp. Helmond oder Doetinchem, sehr belebt dort. Die Innenstädte sind komplett Autofrei und jeweils am Anfang und Ende der autofreien Zonen sind großzügige Parkangebote. Man kann komfortabel parken und vor allem auch barrierefrei.

2 Kommentare

Positive Bewertung 7 Negative Bewertung 2

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 12:54

Westwall zweispurig

Geht garnicht! Parkhaus für die erwähnten Anwohner ist inakzeptabel.

Positive Bewertung 0 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens26. August um 15:50

Quartiergarage

Sehr guter Beitrag. Wenn man das Viertel attraktiver machen möchte, muss man eine Lösung für die geparkten Autos finden. In den Niederlanden gibt es viele gute Beispiele für solche Anliegerparkhäuser, die im Straßenbild noch nicht mal auffallen. Viel größer als ein Teilgebäude der hoffentlich irgendwann mal abgerissenen Realschule wäre es vermutlich auch nicht. Wenn man dann noch auswärtigen Verkehr durch geschickte Verkehrsführung vorbei lenkt, könnte der ganze Bereich am historischen Westwall, Treppchen und Karmeliterstraße sogar zu einem der attraktivsten Wohngebiete in Geldern werden.

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 0

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 09:04

Parkhaus (Quartiersgarage) am Westwall

Ergebnisaufbereitung der 2.Sitzung der Innenstadtkonferenz am 21.06.24

Gruppenarbeitsphase : Realschulgelände am Westwall und Westwall

Parkhaus (Quartiersgarage) am Westwall – auf keinen Fall !

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass der Vorschlag (Errichtung eines Parkhauses am Westwall) lediglich von einem der Beteiligten des Arbeitskreises favorisiert wurde. Es handelt sich hierbei um einen Vertreter des Deutschen Caritasverband e.V..

Grundsätzlich ist es legitim, Mitarbeiter zu entsenden um die wirtschaftlichen Interessen der Unternehmen zu vertreten.

In dieser Innenstadtkonferenz geht es aber nicht primär um die wirtschaftlichen Interessen einzelner Unternehmen oder Institutionen, sondern vorrangig um die Belange der Bürgerinnen und Bürger.

Die `Neue Innenstadt ` soll so gestaltet werden, dass sie `den Bedürfnissen und Wünschen der Gemeinschaft gerecht wird`.

Ich bin überzeugt davon, dass der Bau eines Parkhauses am Westwall nicht die Attraktivität der Geldener Innenstadt erhöhen wird. Zudem sollten folgende aktuelle Problemstellungen berücksichtigt werden:

1. Platzbedarf

Ein Parkhaus benötigt viel Platz, der in städtischen Gebieten oft knapp und kostbar ist.Dieser Platz könnte stattdessen besser für Wohnbauprojekte, Grünflächen o.ä. genutzt werden um die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern.

2. Verkehrsbelastung

Ein Parkhaus wird zusätzlichen Verkehr in die Innenstadt bringen, was zu Staus ,erhöhter Lärmbelastung und verstärkten Co2 Emissionen führt. Hierdurch wird die Lebensqualität der Anwohner und Besucher negativ beeinflusst und die historische Bausubstanz geschädigt.

3. Förderung des Autoverkehrs

Parkhäuser fördern die Nutzung von PKW`s und verhindern so einen Trend zu nachhaltiger Mobilität.

Stattdesssen sollte der öffentliche Nahverkehr, Fahrradwege und Fußgängerzonen besser geplant und ausgebaut werden.

4. Stadtbild

Ein Parkhaus ist kein schönes Gebäude, sondern lediglich ein `Nutzbau`.

Dieser wird das Erscheinungsbild eines Altstadtquartiers negativ beeinflussen.

5. Mobilitätskonzepte

Konsens unter den Beteiligten der Innenstadtkonferenz gab es bezgl. einer notwendigen Verkehsberuhigung auf dem Westwall und in anderen Bereichen der Stadt.

Mit der verstärkten Nutzung anderer Mobilitätskonzepte muß der Bau eines Parkhauses als unzeitgemäß angesehen werden.

Rainer Kanders,

Anwohner Westwall

4 Kommentare

Positive Bewertung 8 Negative Bewertung 2

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 18:39

Parkhaus

Ein Parkhaus und eine zweispurige Straße zerstört die ganze Straße.

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 18:45

Parkhaus (Quartiersgarage) am Westwall

Guter Beitrag.

Fachleute haben sich schon im Integrierten Handlungskonzept 1997 mit dem Thema Verkehr befasst und sind zu dem gleichen Ergebnis gekommen.

Parkhaus und zweispurige Straßen ist völlig kontraproduktiv und geht garnicht.

Positive Bewertung 3 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar 3*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 12:51

Parkhaus am Westwall

Ich stimme allen Punkten freudig zu. Klasse Artikel!!!

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 0

Anonym – *Kommentar 4*

Zeitpunkt des Erstellens26. August um 14:19

Quartiersgarage

Grundsätzlich stimme ich den Punkten zu, die Argumente klingen allesamt schlüssig. Da ich bei der Konferenz leider nicht selber dabei war bin ich auf die schriftliche Zusammenfassung angewiesen. Da kann ich aber keine Forderung nach einem öffentlichen Parkhaus finden? Statt dessen aber der Vorschlag für eine Quartiersgarage.

Wenn es das ist, was unsere Nachbarn in Belgien und den Niederlanden schon seit langem machen, dann finde ich das eigentlich eine gute Sache: Ein privates Parkhaus nur für die Bewohner des Viertels bzw. der Straße und ihre Besucher. Wenn es darauf beschränkt ist, ist die Größe überschaubar und es entsteht nur der ohnehin existierende Anliegerverkehr. Wenn man den Westwall verkehrsberuhigt und erst gar keinen Parkraum an der Straße mehr anbietet, verringert sich das Verkehrsaufkommen ja vielleicht noch mehr? Für das Ausladen von Einkäufen kann man ja kleine Haltebuchten anbieten.

Ziel sollte es doch sein, die schöne Straße von der ruhenden Blechlawine zu befreien, mehr Raum für Grün und Begegnung zu schaffen und die Fassaden wieder in den Blick zu rücken. Wenn man parallel überlegt an der Stelle der Realschule Wohnraum zu schaffen, braucht man ja auch wieder Stellplätze…

Wir waren vor wenigen Wochen zu Besuch in Gent und haben Gastplätze einer solchen Quartiersgarage genutzt. Das war architektonisch so gut gelöst, dass wir die Einfahrt erst gar nicht gesehen haben… Der ganze Komplex hat sich sehr gut in die historische Umgebung eingefügt und war auch definitiv hübscher als der 80er Jahre Realschulbunker in Geldern. Wenn man den Klotz abreißt, hat man für das Viertel enormes Potenzial, auch für eine Quartiersgarage!

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 1

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 13:34

Grüne Innenstadt für die Zukunft

Die Bürgerbeteiligung zeigt deutlich, wie die Interessen verschiedener Gruppen je nach persönlichem Bedürfnis differieren. Dem Einen ist es wichtig, einen Parkplatz direkt vor der eigenen Haustür zu finden, der Andere schätzt eine gewachsenen Stadt-Struktur mit ansprechender und historisch wertvoller Bebauung. Ziel der Planung sollte aber letztendlich sein, eine am langfristigen Bedarf orientierte Planung für möglichst viele Bürger unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Anforderungen zu erstellen. Dabei soll die Innenstadt an Attraktivität für Bewohner und für Besucher gewinnen, und es sollten keine modischen kurzfristigen Designtrends verfolgt werden.

Was kann man daraus ableiten?

Der Markt, lange als Hubschrauberlandeplatz verschrien, könnte eigentlich gut eine Bebauung vertragen. Dies erscheint aber politisch nicht realisierbar. So sollte zumindest, wie bei den aus den Arbeitsgruppen resultierenden vorgestellten Maßnahmen vorgeschlagen, eine Kleinteiligkeit hergestellt werden. Die Maßnahmen zur weiteren Begrünung und Entsiegelung, die Integration einer pop-up Nutzung und weitere Aktionen können die Nutzungsmöglichkeiten und deutlich verbessern.

Zusammen mit den ansehnlichen Bäumen auf der Hartstraße kann sich auch ein erster Ansatz für eine grüne Mitte ergeben. Eine Planung möglichst vieler großkroniger Bäume ist ein wichtiger Aspekt für das Stadtklima der Zukunft,

Eine weitere grüne Insel kann sich ebenso am Schweinemarkt ergeben, hier auch mit einem historischen Hintergrund. Eine langfristige Ausweitung dieser grünen Insel auf einen Teil des

Bereiches, der jetzt durch die Realschule bebaut ist, könnte zu einem anspruchsvollen Platz und zum Schwerpunkt eines neuen Wohnquartiers in Gelderns schönster Ecke führen. Ein Parkhaus wäre an der Stelle fehl am Platz.

Die Zeiten, in denen moderne Innenstadtgestaltung hieß, mit dem Auto bis vor jedes Geschäft und jede Haustür fahren zu können, sind glücklicherweise vorbei. Es werden andernorts Parkstrukturen in Randflächen gestaltet, so wäre auch in Geldern innerhalb der Wälle allenfalls noch ein Parkhaus an der Michael-Schule, und Anwohnerstellplätze am Ostwall bei Reduzierung der Fahrbahnbreite denkbar.

Bei der Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Fahrrad stellen sich im Alltag die Wälle als eine große Barriere dar. Hier ist deutlicher Bedarf an gefahrlosen Kreuzungsmöglichkeiten für Radfahrer offensichtlich. Eine Umfahrung auf allen Wällen in beide Richtungen rund um die Innenstadt ist auch nicht mehr zeitgemäß. Der großräumige Verkehr wird durch die Umgehungsstraßen weit um die Stadt herum geleitet, und man kann Stichstraßen zur Stadtmitte hin definieren.

Es erscheint jetzt Aufgabe der Innenstadtkonferenz, aus der Vielzahl an Vorschlägen die Spreu vom Weizen zu trennen, und die Maßnahmen für eine langfristige positive Stadtentwicklung herauszuarbeiten, unter Umständen auch manchmal gegen Einzelinteressen. Eine neuer Blick auf die Innenstadt, die durch die Fokussierung auf neue Stadtviertel zu lange vernachlässigt wurde, ist sehr zu begrüßen.

2 Kommentare

Positive Bewertung 11 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 15:16

Innenstadtbereich PKW frei

Es ist eine gute Vorgehensweise die Innenstadt PKW frei zu bekommen, bzw. nicht weiter für PKW auszubauen. Gleichzeitig muss nim Auge behalten werden das in Geldern eine alte und weiter alternde Bevölkerung lebt. Wenn PKW`s nicht bis zu den Geschäften fahren können und die Innenstadt nicht aussterben soll muss der ÖPNV zu Geschäftszeiten deutlich häufiger fahren und um den Zustieg mit Rollatoren und anderen Hilfsmitteln zu erleichtern auf Niederflurbusse umgestellt werden. Das eine ohne das andere ist nicht vorstellbar, da sehr große Abhängigkeiten bestehen. Mehr Grünflächen und Bäume um eine Kühlung mit zu gewährleisten ist gut. Gleichzeitig kann man auch Wasserspiele installieren die schön anzusehen sind und gleichzeitig die Luft bei großer Hitze anfeutet.

Positive Bewertung 4 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 16:05

Grüne Innenstadt für die Zukunft

Ein sehr guter konstruktiver Beitrag. Ich stimme dem in vielen Teilen zu. Grünflächen sind besonders in der Innenstadt auch aus klimapolitischen Zielen existenziell.

Positive Bewertung 2 Negative Bewertung 0

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens23. August um 20:35

Innenstadt als Begegnungsort mit mehr Grünflächen und den Marktplatz auch mit Bäumen bepflanzen

Die Ideen sind gut. Mehr Parkplätze in der Inenstadt sind nicht gut realisierbar. Fahrradwege in der ganzen Stadt weiter ausbauen wäre gut. Wenn aber die Geschäfte in der Innenstadt überleben sollen, muss bei nicht mehr Autos der ÖPNV deutlich besser werden. Die Fahrabstände zu Geschäftszeiten auf 30 Min reduzieren bei sehr guter Anbindung der außerhalb der Innenstadt liegenden Parkplätze.

Die derzeit vorhandenen Parkplätze nicht weiter ausbauen sondern max. so belassen. Auf dem Marktplatz wenn Grünflächen angelegt w´sind, Bäume geplanzt wurden und Sitzplätze aufgestellt werden noch mit unterschiedlichen Brunnen verschönern um bei steigenden Temperaturen hier auch mit den Grünflächen für ein deutlich besseres Klima zu sorgen. Der Marktbetrieb sollte auch weiter möglich sein.

Am Standort der alten Realschule könnte Wohnangebot geschaffen werden um auch jüngeren Menschen hier eine Wohnmöglichkeit zu bieten. Eine Durchmischung der Bevölkerung wird immer wichtiger bei steigendem Altersanstieg in Geldern.

Diese Beteiligung ist sehr gut und ich freue mich auf weiteren Interessanten Austasuch.

Christian Lanz

2 Kommentare

Positive Bewertung 4 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 12:44

Innenstadt als Begegnungsort mit mehr Grünflächen und ....

Der Kommentar ist sehr gut, vor allem die Meinung zum Standort der Realschule ist treffend.

Positive Bewertung 1 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens24. August um 12:45

Innenstadt als Begegnungsort mit mehr Grünflächen und …..

Die Anregungen sind sehr gut.

Weitere Parkplätze am Westwall geht garnicht. Durchmischung auf dem Realschulgelände pflichte ich bei.

Positive Bewertung 1 Negative Bewertung 1

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens25. August um 15:24

Großer und kleiner Markt

Ich fände eine klarere Gliederung der beiden Bereiche sowohl fürs Stadtbild, die Aufenthaltsqualität, als auch für die bessere Nutzung des öffentlichen Raums sinnvoll. Geldern hat in Summe nicht genügend große Veranstaltungen (und Hubschrauberlandungen), um den riesigen Platz dauerhaft sinnvoll auszufüllen. Im Winter ist es zugig und ungemütlich, Veranstaltungen wie Heiß auf Eis / Nikolausmarkt bauen sich ihre eigene „Wagenburg“ und wirken am Ende doch verloren. Eigentlich gelingen es nur der Straßenparty und vielleicht noch der Mobilitätsschau, den Raum mit Menschen zu füllen.

Was neben der Gliederung fehlt ist ein „Eyecatcher“, der das Stadtbild verschönert und auch das Potential für ein identitätsstiftendes Stadtsymbol hat.

Ich schlage daher die Rekonstruktion des alten Rathauses vor!

Der Markt bekommt so wieder einen repräsentativen und ansprechenden Bezugspunkt und gliedert den Platz in zwei optisch kleinere und verschieden nutzbare Räume, ohne dabei die Nutzfläche des großen Marktes wirklich nennenswert zu verkleinern. Die Hauptbühne der Straßenparty etwa könnte bei geschickter Planung und durch das Entfernen einiger Platanen bei Hoenen dann links vom Rathaus vor den heutigen Haltestellen ihren Platz finden (die Bühne steht heute schon meist so weit links). Der durch die Bebauung wieder neu entstehende „kleine Markt“ wird dann auch wieder zu einem solchen und bietet (ggfs. auch in Kombination mit der Grünfläche) einen angemesseneren und intimeren Rahmen für Veranstaltungen mit weniger Platzbedarf. Der Drachenbrunnen könnte hier auch den Platzmittelpunkt bilden.

„Geldern karibisch“, Nikolausmarkt oder der kleine Dienstagsmarkt auf dem kleinen Markt vor historischer Fassade, eine fette Straßenparty mit hunderten feiernden Menschen neben historischem Rathaus: Tolle Bilder fürs Stadtmarketing, oder?

Finanzieren kann das ein gemeinsames Engagement von Stadt, Unternehmer- und Bürgerschaft (siehe Rekonstruktion der historischen Rathausfassade in Wesel). Als Nutzung des -eigentlich nicht sehr großen- Gebäudes könnte man zum Beispiel ein Museum mit Dauerausstellung zur Geschichte des Herzogtums Geldern überlegen. Damit würde die Stadt auch ihrer historischen Bedeutung und dem kulturellen Erbe gerecht und diesem endlich mal ein schnell und einfach erreichbares Zuhause im Herzen der Stadt geben: „Da,

wo alles begann“. Für Touristen wäre es allemal interessant und kann vielleicht auch als Euregio Projekt gefördert werden?

Die Untergliederung könnte im Zusammenspiel mit einer Umgestaltung der Hartstraße, einer Sperrung für individuellen Autoverkehr und einer Einbeziehung der Grünfläche zu einem städtebaulichen Gewinn werden und die Aufenthaltsqualität für die Menschen deutlich verbessern.

Ja, es gibt die Kritik, dass sowas etwas von Disneyland hat und nicht authentisch und zeitgemäß ist. Aber wie authentisch ist denn die Silhouette eines Funkturms der Telekom, der aktuell unser Stadtbild dominiert?

Zuletzt sollte man nicht den identitätsstiftenden Charakter eines solchen Projekts unterschätzen! Ich finde, der Wiederaufbau kann durchaus zu einem Symbol für das Innenstadtkonzept und einen Aufbruch in die Zukunft werden.

0 Kommentare

Positive Bewertung 6 Negative Bewertung 2

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens26. August um 12:23

Parkleitsystem

Es wäre mit Blick auf weniger Autoverkehr in der Innenstadt sehr hilfreich, die Verkehrsströme mittels eines Parkleitsystems zu organisieren. Idealerweise sollten nicht nur die Parkplätze angezeigt werden, sondern auch die Gesamtanzahl der Plätze sowie die freien Parkplätze. So könnte auch eine nicht gewünschte Durchfahrt bspw. des Westwalls reguliert werden.

0 Kommentare

Positive Bewertung 4 Negative Bewertung 1

Anonym

Zeitpunkt des Erstellens30. August um 11:04

Rahmenplan Innenstadt Geldern

Vor mehr als 30 Jahren schon sollte der Westwall "überplant" werden. Ein Herr Fusshöller, damals 1. Beigeordneter Gelderns, lud zu einer Versammlung in das Lokal Langendonk, an der Kirche MM, ein. Der Plan, den gesamten Westwall zu pflastern, wurde vorgestellt. Es wurde heftig diskutiert, der Widerstand war gross, beschlossen wurde nix.

Das war`s dann auch, denn der Fall der Berliner Mauer kam dazwischen. Alles verfügbare Geld ging von da an dorthin. Das war 1989.

Was ist seitdem geschehen? Herr Hoselmann, ich meine, der war Baudezernent, stimmte z. B. dem Hochhaus am Eingang Gelderns, wenn ich von Krefeld komme, zu. Das ist auch heute noch furchtbar.

In jüngerer Zeit wurde die Hartstrasse 2 x erneuert. Beim 2. Mal wurde vieles unterirdisch erneuert, doch beim 1. Mal? Warum? Und es wurde danach nicht ansehnlicher.

Der Südwall wurde zur Rennstrecke, die bis an das Ende der Burgstrasse reicht, ausgebaut.

Jemand gab seine Einwilligung zum Kaufland-Bau. Das ist - wie ich es empfinde - die Geschmacklosigkeit auf die Spitze getrieben.

Dass das Edeka-Haus ein Highlight ist, kann man ebenso kaum sagen.

Das sind nur einige Beispiele, wie mit dem Einvernehmen der Stadt die Situation "verschlimmbessert" worden ist. Ich könnte mit der Aufzählung fortfahren. Wie soll ich da Zutrauen haben?

Mein Vorschlag: der, Westwall soll sporadisch ausgebessert werden, wobei man die Parksituation belassen kann. Ohne Lehrerautos ist sie perfekt.

Das ist es dann auch schon.

Den Teilnehmer aber, der das Parkhaus vorgeschlagen hat, darf ich den "unterbelichtet" nennen? Grüssen Sie ihn.

Freundliche Grüsse Günther Grofe

P.S.: Bei der Gelegenheit: In ganz Geldern wird wie wild gepflanzt (gut!) und getan, der Westwall wird vernachlässigt! Warum?

2 Kommentare

Positive Bewertung 3 Negative Bewertung 3

Anonym – *Kommentar 1*

Zeitpunkt des Erstellens30. August um 11:54

Respektvoller Umgang

Lieber Gast,

vielen Dank, dass Sie sich am Dialog " Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt Geldern" beteiligt haben. Wir möchten Sie bitten, sich an die Dialogregeln der Beteiligungsplattform zu halten, insbesondere die dritte allgemeine Regel zur Nutzung des Beteiligungsportals: „Sachliche Diskussionen und eine gesunde Streitkultur sind ausdrücklich erwünscht. Bleiben Sie stets fair. Begegnen Sie anderen Benutzern höflich und respektvoll.“ Für einen respektvollen Umgang auf der Plattform bitten wir Sie daher Formulierungen wie " Den Teilnehmer aber, der das Parkhaus vorgeschlagen hat, darf ich den "unterbelichtet" nennen? Grüssen Sie ihn." zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen,

Die Stadt Geldern

Positive Bewertung 1 Negative Bewertung 1

Anonym – *Kommentar 2*

Zeitpunkt des Erstellens31. August um 00:22

Chancen nutzen

Ich kann dem Moderator nur zustimmen: Dieses Portal bietet allen die Möglichkeit sich zu beteiligen und Ideen und konstruktive Kritik einzubringen. Zur Ideenentwicklung gehören nun mal auch Vorschläge, die man nicht gut finden muss. Abgesehen davon wurden durch langfristige Projekte wie dem Nierspark Potenziale in der Innenstadt erschlossen, was andere Kommunen von der Größe Gelderns so vielleicht nicht unbedingt hinbekommen hätten. Die haben vielleicht nur Hochhäuser gebaut…

Wie auch immer: Die Zweifel am ästhetischen Kompass von Planern, Investoren und Entscheidern in Geldern teile ich. Ich würde sogar noch Projekte wie den Rossmann-Neubau am Markt oder den Wohnkomplex an der Breestrasse hinzufügen, die eine Sensibilität für das vorhandene Umfeld vermissen lassen. Ersteres ein Gebäude in repräsentativer Lage mit langweiliger Verwaltungsbau-Fassade. Letzteres ein „Bauhaus-Style“ Wohnklotz wie aus einem beliebigen Neubaugebiet in Deutschland; und das direkt neben der historischen evangelischen Kirche im Altstadtbereich… Ich verstehe nicht, welcher Gestaltungsrichtlinie Politik und Verwaltung bei den Genehmigungsprozessen jetzt genau folgen. Gibt es sowas überhaupt? Ich kann deshalb durchaus nachvollziehen, dass manche Bürger nicht an die attraktive und umfeldverträgliche Umsetzung von Neubauprojekten im Innenstadtbereich glauben. Was den EDEKA betrifft: Hierzu gab es einen Wettbewerb mit durchaus mutigeren Ideen als der jetzt umgesetzten.

Apropos Mut: Dass es auch anders geht, hat Straelen mit Neubauten am Markt bewiesen (Markt 4&6 und MarktRose). Moderne Gebäude, die als Kontrast auffallen, sich aber gleichzeitig auch mit traditioneller Formensprache und interessanter Fassadengestaltung in das historische Umfeld einfügen. Geht doch! Aber über Geschmack kann man ja bekanntlich nicht streiten.

Positive Bewertung 0 Negative Bewertung 0