



INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT FÜR DIE INNENSTADT VON **KALKAR**



INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT FÜR DIE INNENSTADT VON **KALKAR**

Im Auftrag der Stadt Kalkar



Bearbeiter:

Junker + Kruse
Stadtforschung Planung

Rolf Junker
Andreas Mayer
Nicole Pöppelmann

Markt 5 44 137 Dortmund
Tel. 02 31-55 78 58-0
www.junker-kruse.de info@junker-kruse.de



Runge IVP
Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung

Hans-Rainer Runge
Marina Dering

Düsseldorfer Str. 132 40 545 Düsseldorf
Tel. 02 11-55 33 50
www.runge-kuechler.de info@runge-ivp.de



November 2017

INHALT

Vorwort	5
1 Einführung	6
1.1 Ausgangssituation und allgemeine Entwicklungstrends	6
1.2 Methodisches Vorgehen	8
1.3 Formen der Beteiligung	10
1.4 Fördergebiet	10
2 Rahmenbedingungen	12
2.1 Regionale Einordnung und Stadtstruktur	12
2.2 Bevölkerungsentwicklung	13
2.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	14
2.4 Rahmengebende Planungen	15
3 Bestandsanalyse Untersuchungsbereich	19
3.1 Städtebauliche Bestandsaufnahme	19
3.2 Verkehr	30
3.3 Ergebnisse des Beteiligungsprozesses	37
4 Stärken und Schwächen	42
4.1 Stärken	42
4.2 Schwächen	43
4.3 Ziele, Handlungsfelder, Leitbild	45
5 Handlungskonzept	49
5.1 Verkehrskonzept	49
5.2 Städtebaulich gestalterische Maßnahmen	54
5.3 Freiraumplanung, Graben- und Wallzone	63
5.4 Vorbereitende Planungen und Konzepte	67
5.5 Öffentlichkeitsarbeit	69
5.6 Instrumente, Prozesssteuerung	70
6 Übersicht und Schlusswort	73
6.1 Projektübersicht	73
6.2 Schlusswort	74
Abbildungsverzeichnisse	75

VORWORT



Der historische Stadtkern Kalkar mit seinen eindrucksvollen baukulturellen Zeugnissen und der einladenden Graben- und Wallzone hat die Wandlungsprozesse und Funktionsveränderungen der wechselvollen

Zeitläufe in den vergangenen Jahrhunderten nicht nur überstanden, sondern hat sich durch unterschiedlichste städtebauliche und denkmalpflegerische Maßnahmen sowie dank des bürgerschaftlichen Engagements eine hohe Attraktivität bewahrt.

Ja, als lebendiges Zentrum mit einer unverwechselbaren Atmosphäre bildet dieser klar strukturierte, stets erkennbar gebliebene Stadtraum einen Markenkern für die gesamte Stadt Kalkar.

Gleichwohl ist es erforderlich, bestehende funktionale Defizite und anstehende herausfordernde Entwicklungen als Chance für einen perspektivischen Handlungs- und Gestaltungsspielraum zu begreifen und konkrete Maßnahmen daraus abzuleiten.

Mit dem nun vorliegenden Integrierten Handlungskonzept werden die notwendigen Voraussetzungen für Investitionen im Rahmen staatlicher Förderprogramme für die nächsten Jahre geschaffen. Diese gesamträumliche Analyse und Konzeptionierung ist für eine förderfähige Umsetzung der Einzelmaßnahmen unabdingbar.

Das Integrierte Handlungskonzept versteht sich als ambitionierter Ideen- und Maßnahmenkatalog, um die Ansprüche für eine attraktive und lebendige, multifunktionale und sichere Stadt Kalkar in wirklichkeitsnahe Planungen umzusetzen.

Dies konnte im Verlauf der Beratungen in den vergangenen Monaten nur in einem intensiven Austausch und im Rahmen einer engagierten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gelingen.

Mein Dank gilt allen, die mitgewirkt und sich eingebracht haben: mit Kritik und Anregungen und lebenspraktischen Erfahrungen sowie den Verantwortlichen in den Gremien – nicht zuletzt den beteiligten Planungsbüros für die Expertise und tatkräftige Begleitung.

Die erprobten vielfältigen Formen einer stets konstruktiven Zusammenarbeit bilden das Fundament für eine gelingende Realisierung des vorliegenden Integrierten Handlungskonzepts der Stadt Kalkar.

Dr. Britta Schulz

Bürgermeisterin der Stadt Kalkar

1 EINFÜHRUNG

Die Stadt Kalkar hat die Arbeitsgemeinschaft Junker + Kruse/Runge IVP im Sommer 2016 mit der Erstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes (InHK) beauftragt. Das Konzept beschreibt die zukünftige Entwicklung der Innenstadt und dient als Handlungsgrundlage für Politik und Verwaltung. Es ist gleichzeitig Voraussetzung zur Erlangung von Städtebaufördermitteln des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Konzept ist im Dialog mit Rat und Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern sowie mit engagierten Innenstadtakteuren der Stadt entstanden. Allen einen herzlichen Dank, die daran so konstruktiv mitgewirkt haben.

1.1 Ausgangssituation und allgemeine Entwicklungstrends

Der historische Stadtkern mit seiner spätmittelalterlichen Baustruktur und seiner nahezu vollständig erhaltenen ehemaligen Wall- und Grabenzone stellen grundsätzlich positive Rahmenbedingungen für die Innenstadtentwicklung Kalkars dar. Die belebte Altstadt und großzügige Frei- und Grünflächen weisen ein hohes Potenzial für die Weiterentwicklung eines attraktiven, zukunftsfähigen Stadtkerns auf - sowohl für Bewohner als auch für Besucher. Neben diesem touristischen Potenzial verfügt Kalkar auch über ein vielfältiges Angebot, das die Stadt als Wohnstandort interessant macht: Durch die Entwicklung eines Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße konnte die für die kommunale Entwicklung wichtige Einzelhandelsversorgung nahe dem Stadtkern erhalten und gesichert werden. Allerdings treten durch das Nebeneinander von Fachmarktzentrum, Wallanlage und Stadtkern auch Defizite in den Verbindungen dieser Funktionsräume auf. Zu-

dem führen die mittelalterliche Struktur und das partielle Auseinanderfallen von Nutzungen auch zu Problemen im Verkehrssystem der Stadt. Die verkehrlichen Belastungen einiger Straßen und Plätze sind offensichtlich. Die Stadt Kalkar beabsichtigt die städtebauliche, soziale, ökologische und ökonomische Entwicklung ihrer Innenstadt nach der Gestaltung und Aufwertung des Stadtkerns im Rahmen städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen in den 1980er Jahren durch dieses Integrierte Handlungskonzept wieder aktiv voranzutreiben. Dabei werden das *Einzelhandelskonzept für die Stadt Kalkar* aus dem Jahr 2009/2012, das Gutachten zur *Belebung und Aufwertung der Monrestraße* aus dem Jahr 2013 sowie das *Verkehrskonzept Monrestraße in Kalkar* aus dem Jahr 2015 berücksichtigt. Das Integrierte Handlungskonzept soll ggf. auch dazu genutzt werden, Mittel aus der Städtebauförderung zu beantragen.

Die Erarbeitung eines solchen Konzeptes ist auch deshalb so wichtig, weil strukturelle und gesellschaftliche Veränderungen die Kommunen vor große Herausforderungen stellen, auf die Antworten zu finden sind. Einflussreiche Veränderungen sind:

Demografischer Wandel. Die Bevölkerung in Deutschland wird älter, die Ansprüche an die Nutzungsvielfalt und die Gestalt unserer Innenstädte verändern sich. Barrierearm gestaltete Fußgängerzonen und Straßen, Angebote für alle Generationen und altengerechtes Wohnen gewinnen zunehmend an Bedeutung.

Strukturelle Veränderungen im Einzelhandel. Neben dem seit Jahren wachsenden Verkaufsflächenbestand verändert die zunehmende Filialisierung die Angebotsstruktur; auch zunehmende Flächenansprüche der Betreiber

von Geschäftslokalen sind in integrierten Lagen häufig nicht zu realisieren. Hinzu kommt die steigende Bedeutung des Internethandels. Diese Entwicklungen führen in vielen gewachsenen Lagen zu Funktionsverlusten, Trading-Down-Tendenzen und Leerständen.

Gesellschaftlicher Wandel. Mit dem Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft werden viele Altstandorte in den oder in der Nähe der Stadtkerne(n) aufgegeben. Infolgedessen entstehen teils große Brachflächen mit Potenzial für neue Entwicklungen.

Rückbesinnung auf den Wohnstandort Innenstadt. Nach einer Welle des Wegzugs an den Stadtrand, wollen viele Menschen wieder zentral wohnen. Daher ist die Innenstadt auch als Wohnstandort mit einem attraktiven Wohnumfeld - für alle Altersschichten - aktiv zu gestalten.

Wettbewerb der Städte. Globalisierung und regionale Disparitäten haben auch zu einer Verschärfung und Veränderung des Wettbewerbs der Städte untereinander um Arbeitsplätze, Verkaufsflächen, Einwohner und Besucher geführt. Hierzu trägt die hohe Mobilität und Unabhängigkeit der Bevölkerung in besonderem Maße bei. Die Qualität der Stadt als Lebensort spielt eine immer wichtigere Rolle.

In diesem Zusammenhang ist zu beobachten, dass viele Ballungsräume, große Städte und deren Zentren kontinuierlich an Attraktivität gewinnen, und gleichzeitig sich kleinere Städte oft schwer tun und an Ausstrahlung verlieren; und dies oft mit gravierenden, negativen Auswirkungen. In ländlich geprägten Regionen sind mittlerweile fast überall in Deutschland deutliche Bevölkerungsrückgänge zu verzeich-

nen. Leerstände, Funktionsverluste und ein stagnierender Immobilienmarkt sind nur einige der wesentlichen Folgen. In Wachstumsregionen werden kleinere Städte oft zu einer reinen Wohn- und Schlafstadt herabgestuft, Nutzungs- und Angebotsvielfalt schwinden. Die steigenden Ansprüche und differenzierten Interessen unserer Gesellschaft können heute von kleinen Kommunen offensichtlich immer schwerer bedient werden. Wenn diese Phänomene in Kalkar auch nicht so zu Tage treten ist es dennoch vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen wichtig, sich der eigenen Stärken und Schwächen bewusst zu werden und nachhaltige, zukunftsweisende Handlungsstrategien zu entwerfen. Auch wenn die oben genannten, allgemeinen Aspekte von städtischer Seite oft nur begrenzt zu beeinflussen sind, verlangen sie eine städtebauliche und wirtschaftliche Neujustierung. Von Landesseite wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von Projekten zur Stärkung grundsätzlich förderfähig ist, jedoch nur dann, wenn sie in einen städtebaulichen und ökonomischen Kontext gestellt werden, der die Gesamtsituation berücksichtigt. Diese Aufgabe fällt dem Integrierten Handlungskonzept zu.

Das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept zur Stärkung der Innenstadt soll dabei für die Kommunalpolitik und die Stadtverwaltung informelle Planungsleitlinien im Sinne einer Entscheidungshilfe erarbeiten, zukünftige Fördermöglichkeiten für Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungsmaßnahmen sichern und für die Privatwirtschaft und Bürgerschaft Orientierung und Investitionssicherheit schaffen.

1.2 Methodisches Vorgehen

Das Integrierte Handlungskonzept gliedert sich in eine aufgabenbezogene Bestandsanalyse, in eine Zielebene und in einen Konzeptteil. Es ist in enger Kooperation mit der Bürgerschaft, mit Politik und Verwaltung erstellt worden. Im Folgenden wird die Herangehensweise und Methodik bei der Erarbeitung des Konzepts kurz erläutert.

Bestandsanalyse

Eine präzise Analyse bildet das Fundament für ein nachhaltiges Konzept. Dabei wird Wert auf eine zielgerichtete Vorgehensweise gelegt, bei der die Rahmenbedingungen untersucht werden, die für das Konzept relevant sind. Die Bestandsaufnahme basiert auf eigenen Erhebungen, Ortsbegehungen, Experteninterviews und dem Studium vorhandenen Materials. Ziel ist es beim letzten Punkt auch, die Kontinuität von Stadtentwicklungsprozessen in Kalkar zu gewährleisten. Im Einzelnen werden folgende Themen analysiert:

Wirtschaft und Bevölkerung

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Bevölkerungsentwicklung geben Aufschluss über die Leistungsfähigkeit und Prosperität einer Kommune und bilden einen wichtigen Gradmesser für deren Entwicklungspotenziale.

Regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen

Die Entwicklungsperspektiven einer Innenstadt werden maßgeblich auch durch die regionalen und gesamtstädtischen Rahmenbedingungen einer Stadt bestimmt. Die Stadt Kalkar wird deshalb bezogen auf die Lage in der Region, auf verkehrliche Anbindungen, Konkurrenzstädte, naturräumliche und wirtschaftliche Gegeben-

heiten eingeordnet. Darüber hinaus wird die Bedeutung des Plangebietes für die Gesamtstadt beschrieben.

Städtebauliche Bestandsaufnahme

Das Erscheinungsbild bestimmt die Wahrnehmung einer Stadt maßgeblich. Daher werden die Bebauungsstruktur und der öffentliche Raum einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Im Einzelnen werden folgende Punkte analysiert:

- Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes; dabei werden Verflechtungen mit angrenzenden Stadträumen berücksichtigt.
- Bebauungsstruktur, Quartiere, spezifische Standortcharakteristika, Denkmalschutzbelange, unter Berücksichtigung von Erhaltungszustand und Qualitätsaspekten.
- Der öffentliche Raum mit Blick auf prägnante Platz- und Straßenräume, identitätsstiftende Situationen, Freiflächen und besondere Begaubungen wie z. B. Wasser oder naturräumliche Gegebenheiten.
- Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, Möblierung und Beleuchtung, Sauberkeit und Gesamteindruck.
- Mit der städtebaulichen Analyse werden Highlights und Stärken genauso wie Defizite und Schwächen im Stadtbild herausgearbeitet.

Nutzungen

Wie die Stadt von Bürgern und Besuchern angenommen wird, hängt stark von der jeweiligen Angebotssituation ab. Daher werden vorhandene Nutzungen analysiert, zentrale Funktionen lokalisiert und deren Qualitätsmerkmale herausgearbeitet.

- Der Einzelhandel wird oft als Entwicklungsmotor oder Leitfunktion des Zentrums bezeichnet. Untersucht werden seine räumlich-funk-

tionale Struktur, Angebotsschwerpunkte, Branchenmix, Leerstände sowie die Angebotsqualität.

- Dienstleistungsangebote, insbesondere auch gastronomische Einrichtungen, bringen Besucher ins Geschäftszentrum und spielen eine tragende Rolle für dessen Lebendigkeit und Ausstrahlungskraft.
- Öffentliche Angebote stellen gerade in den Zentren kleinerer Städte eine wichtige Leitnutzung dar und sorgen für Frequenz. Oft bilden Rathäuser oder Kirchen die historischen Mitten der Zentren.
- Das Wohnen gewinnt im Zentrum wieder an Bedeutung; dabei spielt auch die Wohnqualität und die Struktur der Bewohner eine besondere Rolle. Die vorhandenen Wohnangebote werden beschrieben, die Qualität des Wohnumfelds analysiert, zudem werden Erweiterungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Verkehrsanalyse

Entscheidende Funktionsfähigkeit einer Innenstadt bzw. eines Stadt- oder Ortskerns ist auch deren Erreichbarkeit und die verträgliche Abwicklung des Verkehrsgeschehens. Daher werden die Erschließungs- und Bedienungsqualitäten des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs sowie die Angebote für Fußgänger und Fahrradfahrer bewertet. Die Parkraumsituation wird hinsichtlich des Angebots und der Nachfrage analysiert. Es erfolgt eine Bewertung der Belastungen, die der motorisierte Verkehr verursacht.

Stärken und Schwächen, Handlungsfelder, Ziele und Leitbild

In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse der Analyse zusammengefasst. Dabei werden die Stärken und Potenziale auf der einen, den

Schwächen und Defiziten auf der anderen Seite gegenübergestellt. Hieraus lassen sich Ziele, Handlungsfelder sowie ein Leitbild für den Umbauprozess ableiten. Sie bilden die Richtschnur für die Maßnahmen des Handlungskonzepts.

Handlungskonzept

Im Konzeptteil werden städtebaulich ausgerichtete Projekte benannt, die im Verlauf der nächsten Jahre umgesetzt werden sollen; dabei bleiben Spielräume für eine flexible Umsetzung. Das Konzept richtet sich an die öffentliche Hand und bietet privaten Investoren einen Rahmen für eigene Projekte. Es gliedert sich in:

Vorbereitende Planungen

Um das Handlungskonzept weiter zu präzisieren sind zu Beginn des Prozesses, wie auch im Verlauf der Umsetzung, Fachplanungen auf den Weg zu bringen. Es gilt, Projekte optimal vorzubereiten, Qualitätskriterien zu bestimmen und Fachverstand kontinuierlich in den Umbauprozess einzubinden.

Instrumente und Prozesssteuerung

Im zweiten Themenfeld werden Instrumente benannt, die die Kooperation zwischen der öffentlichen Hand und den Privaten begünstigen und Anreize für Investitionen schaffen. Der Umbauprozess ist zu steuern und einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Nach Möglichkeit sind diese Instrumente bereits zu Beginn des Umbauprozesses zu starten.

Projekte und Maßnahmen

Die städtebaulichen Projekte bilden das wichtigste Standbein des Handlungskonzepts. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen liegt dabei in der Aufwertung des öffentlichen Raums, von Plätzen, Freiflächen und Straßen. Auch öffentliche

Hochbaumaßnahmen und die Entwicklungspotenziale für private Investitionen können aufgezeigt werden. Die Darstellung der Projekte gibt in der Regel nur die Richtung vor und benennt den Umfang, um so Spielraum bei der tatsächlichen Umsetzung zu haben.

Abschließend werden die einzelnen Bausteine des Handlungskonzepts entsprechend ihrer Dringlichkeit und der Umsetzungsmöglichkeiten eingeordnet und in einen zeitlichen Rahmen gestellt. Ggf. werden Schlüsselprojekte mit einem besonders großen Effekt auf die zukünftige Entwicklung identifiziert. Darüber hinaus werden die Kosten der Projekte ermittelt und mögliche Träger und Fördermöglichkeiten genannt.

1.3 Formen der Beteiligung

Die Akteure der Innenstadt und die Bürger sind stark in die Erstellung des Konzepts eingebunden worden; es wurde gemeinschaftlich erarbeitet. Dies zum einen, weil die Bürgerschaft eine aktive Rolle spielen will und soll, zum anderen aber auch, weil die Umsetzung des Konzepts umso besser gelingt, je stärker es von den lokalen Interessensgruppen getragen wird. Die Treffen und Gespräche zeugten von einer großen Informations- und Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerinnen und Bürger an der Kalkarer Stadtentwicklung. Darüber hinaus waren Verwaltung und Politik von Anfang an in den Bearbeitungsprozess unmittelbar involviert.

Die Kooperation mit den Akteuren der Stadt erfolgte in den folgenden Gremien bzw. Formaten:

- Bürgerversammlung und Stadtspaziergang
Hierzu waren alle Bürger der Stadt eingeladen; die Veranstaltung gab Information über den Prozess, stellte Hintergründe und Ziele des Integrierten Handlungskonzepts dar und

sorgte für die Diskussion an Ort und Stelle über mögliche Projekte.

- Bürger-Dialoge
Ergänzend zur Bürgerversammlung dienten auch zwei Bürgerdialoge der Information über den aktuellen Sachstand des Integrierten Handlungskonzepts sowie der Aufnahme von Anregungen und Ideen der Bürger.
- Lenkungsgruppe
Die Lenkungsgruppe setzte sich aus Vertretern aus Verwaltung, Politik und Interessenverbänden der privaten Akteure zusammen. Die Lenkungsgruppe begleitete den gesamten Prozess; sie diente dem Austausch, der Abstimmung und der Vorbereitung der weiteren Treffen.
- Expertengespräche
Zur Vertiefung der Analysephase wurden zwei bilaterale Gespräche mit lokalen Akteuren geführt.

In den Beteiligungsrunden zur Erstellung des Handlungskonzepts wurden zahlreiche Anregungen vorgetragen. Diese Vorschläge wurden ausgewertet und soweit möglich in das vorliegende Konzept eingearbeitet. Dabei ist zu sehen, dass viele Ideen wegen ihres hohen Konkretisierungsgrades erst in der weiteren Planung und Umsetzung zum Tragen kommen können.

Daneben wurde auch in der örtlichen Presse über Veranstaltungen zum Handlungskonzept informiert. Es ist vorgesehen, den Dialog mit Bürgern und Akteuren in der Umsetzungsphase fortzusetzen und zu intensivieren.

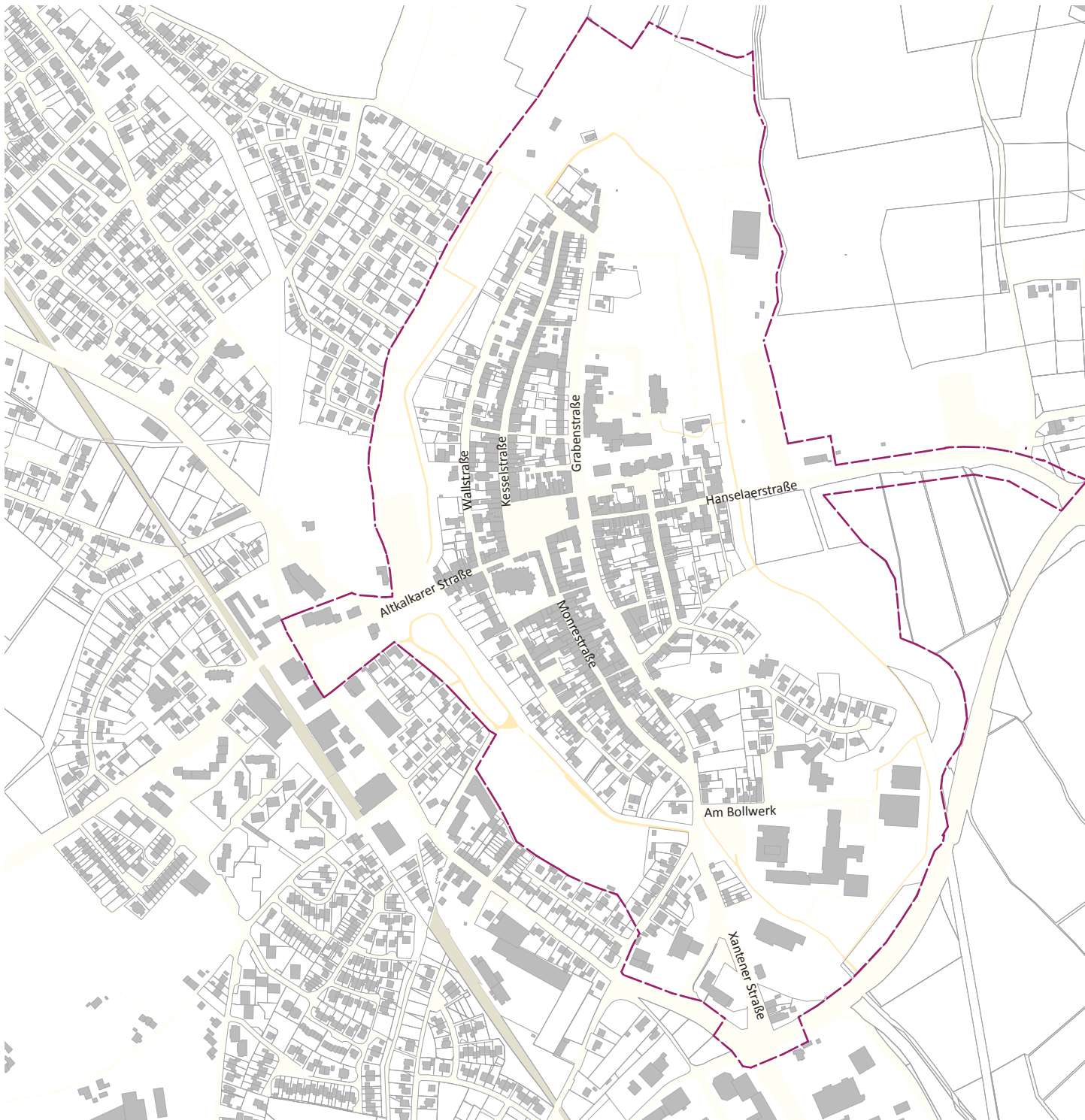
1.4 Fördergebiet

Als eine Voraussetzung zur Beantragung von Städtebaufördermitteln definiert der Gesetzgeber die Ausweisung eines räumlichen Geltungs-

bereichs. Nur innerhalb dieser Abgrenzung können Maßnahmen gefördert werden. Das Fördergebiet umfasst im Wesentlichen den historischen Stadtkern mit der Graben- und Wallzone und schließt darüber hinaus im Osten die Hanselaerstraße bis zum Kreuzungspunkt Rhein-

straße ein. Es beinhaltet damit das Geschäftszentrum um den Markt und die Monrestraße, die Achse zwischen Stadtkern und Fachmarktzentrum im Osten, die Stadteingänge sowie zentrale Wohnquartiere.

Abbildung 1: Abgrenzung Fördergebiet



2 RAHMENBEDINGUNGEN

Ein grundlegender Baustein des Integrierten Handlungskonzepts ist die Analyse. Zunächst werden die allgemeinen Rahmenbedingungen analysiert.

2.1 Regionale Einordnung und Stadtstruktur

Lage und Rolle in der Region

Die Stadt Kalkar liegt im Nordwesten Nordrhein-Westfalens und gehört zum Kreis Kleve. Mit ca. 14.000 Einwohnern¹ und ca. 9.000 ha Größe nimmt sie die landesplanerische Funktion eines Grundzentrums ein. Die nächstgelegenen, größeren Städte sind die Mittelzentren Kleve mit rund 50.000 Einwohnern (ca. 14 km entfernt), Emmerich mit rund 30.000 Einwohnern

(ca. 25 km entfernt) und Xanten mit knapp 20.000 Einwohnern (ca. 16 km entfernt). Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Duisburg (ca. 500.000 Einwohner) und Krefeld (ca. 200.000 Einwohner) sowie die niederländischen Städte Nijmegen und Arnheim, die jeweils in einer knappen Stunde mit dem Auto zu erreichen sind.

Kalkar wird unter anderem von den Bundesstraßen B57 und B67 erschlossen, über die die Autobahnen A3 und A57 in etwa 20 Minuten zu erreichen sind; diese sorgen wiederum für eine Anbindung an das Rhein- und Ruhrgebiet sowie den deutsch-niederländischen Raum. Des Weiteren befindet sich der Regionalflughafen Weeze ca. 30 Autominuten entfernt in südwestlicher Richtung, sowie das Rhein-Waal-Terminal als intermodaler Hafen in Emmerich gut 20 Minuten nördlich.

¹ Website Stadt Kalkar, www.kalkar.de, Zugriff 2017, Stand 12/2016

Abbildung 2: Lage im Raum



Kalkar verfügt über keine Bahnanbindung. Der nächstgelegene Bahnhof mit Anbindung an das Ruhrgebiet befindet sich in Xanten. Vom Bahnhof in Weeze lässt sich Krefeld erreichen. Der Stadtkern Kalkar wie auch die Gesamtstadt wird durch Buslinien des öffentlichen Personennahverkehrs bedient. Dabei gehört Kalkar zum Verbundraum des VRR.

Gesamtstädtischer Rahmen und Siedlungsgefüge

Mit ca. 6.300 Einwohnern leben ca. 45 % der Gesamtbevölkerung in den historischen Stadtteilen Altkalkar und Kalkar, deren Grenzen fließend ineinander übergehen. Altkalkar und Kalkar umfassen große, beliebte Wohngebiete, das Gewerbegebiet Talstraße und den historischen Stadtkern. Neben diesen gliedert sich die Stadt in die weiteren Stadtteile Appeldorn, Niedermörnter, Hönnepel, Grieth, Kehrum, Neulouisendorf, Hanselaer, Emmericher Eyland, Bylerward, Wissel und Wisselward, die alle eine vergleichsweise geringe Einwohnerzahl aufweisen².

Die Nord-Süd-Durchführung der Innenstadt wird durch die Grabenstraße und die Xantener Straße gebildet; die West-Ost-Achse setzt sich aus der Altkalkarer Straße, dem Markt und der Hanselaerstraße zusammen und ist frei durchfahrbar. Die gesamte Innenstadt ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die historische Zufahrt zum Markt sowie gleichzeitig zum alten Geschäftsbereich bildet die Monrestraße. Nutzungskonzentrationen liegen am Markt und am Übergangsbereich Grabenstraße/Xantener Straße, wobei der Marktplatz mit den umgebenden Straßenräumen den Hauptparkplatz für Kunden, Besucher und Touristen darstellt. Aufgrund der Nähe zu den prägnanten öffentlichen Grünanlagen, wie z. B. dem Wall und dem

Stadtpark als Erholungsraum und Identifikationsmerkmal, befinden sich in innerstädtischer Lage attraktive Wohnquartiere. Der Stadtkern wird hierbei durch den Stadtgraben definiert, der ihn als Wasserfläche vollständig umfasst. Der Freiflächenanteil außerhalb der Siedlungs- und Verkehrsfläche ist mit 86,6 % deutlich über dem Durchschnitt des Bundeslandes (77,1 %), allerdings etwa auf dem Niveau der nordrhein-westfälischen Gemeinden gleichen Typs (85,4 %)³.

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Gesamtbevölkerungszahl der Stadt Kalkar war von 2009 bis 2013 leicht rückläufig, ist zwischen dem 31.12.2013 und dem 31.12.2015 allerdings wieder um 1,3 % gestiegen, was vor allem auf den gestiegenen Anteil ausländischer Bevölkerung in Kalkar zurückzuführen ist. Aktuell zählt Kalkar 14.038 Einwohner (Stand 12/2016); laut Prognosen wird die Einwohnerzahl in den kommenden 15 bis 20 Jahren auf unter 13.000 Einwohner sinken⁴. Die Altersentwicklung in Kalkar entspricht den üblichen, prognostizierten Trends des demografischen Wandels. So lässt sich anhand der Alterspyramide ableiten, dass bis 2030 in fast allen Altersjahren bis 60 Jahre deutliche Rückgänge zu erwarten sind. Die Schwerpunkte der Abnahme liegen dabei sowohl bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 25 Jahre, als auch bei den 40 bis 60-Jährigen. Zuwächse hingegen sind für die Altersgruppen über 60 Jahre zu er-

² Website Stadt Kalkar, www.kalkar.de, Zugriff 2017, Stand 12/2016

³ Website Information und Technik Nordrhein Westfalen (IT.NRW): Katasterfläche nach der tatsächlichen Art der Nutzung (Stichtag bis 2015), Zugriff 2017

⁴ Website Information und Technik Nordrhein Westfalen (IT.NRW): Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis, www.it.nrw.de, Zugriff 2016

warten⁵. Die Zu- und Fortzüge der vergangenen Jahre bis 2014 zeigen, dass in der Altersgruppe der 18- bis 25-jährigen die Fortzüge überwiegen, was vor allem auf Ausbildungswanderung zurückzuführen sein dürfte⁶. Im Jahr 2015 überstieg die Anzahl der Zuzüge erstmals seit 1997 wieder knapp die Anzahl der Fortzüge in dieser Altersgruppe. Kalkars Bevölkerungsdichte (157,1 Einwohner pro km²) liegt deutlich unter dem Durchschnitt des Kreises Kleve (292,8 Einwohner pro km²).⁷

⁵ Website Information und Technik Nordrhein Westfalen (IT. NRW): Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis, www.it.nrw.de, Zugriff 2016

⁶ Website Information und Technik Nordrhein Westfalen (IT. NRW): Zu-/Fortgezogene über die Gemeindegrenzen nach Altersgruppen, www.it.nrw.de, Zugriff 2017

⁷ Website Information und Technik Nordrhein Westfalen (IT. NRW): Kommunales Bildungsmonitoring – Katasterfläche und Bevölkerungsdichte, (Basis Zensus 2011), www.it.nrw.de, Zugriff 2017

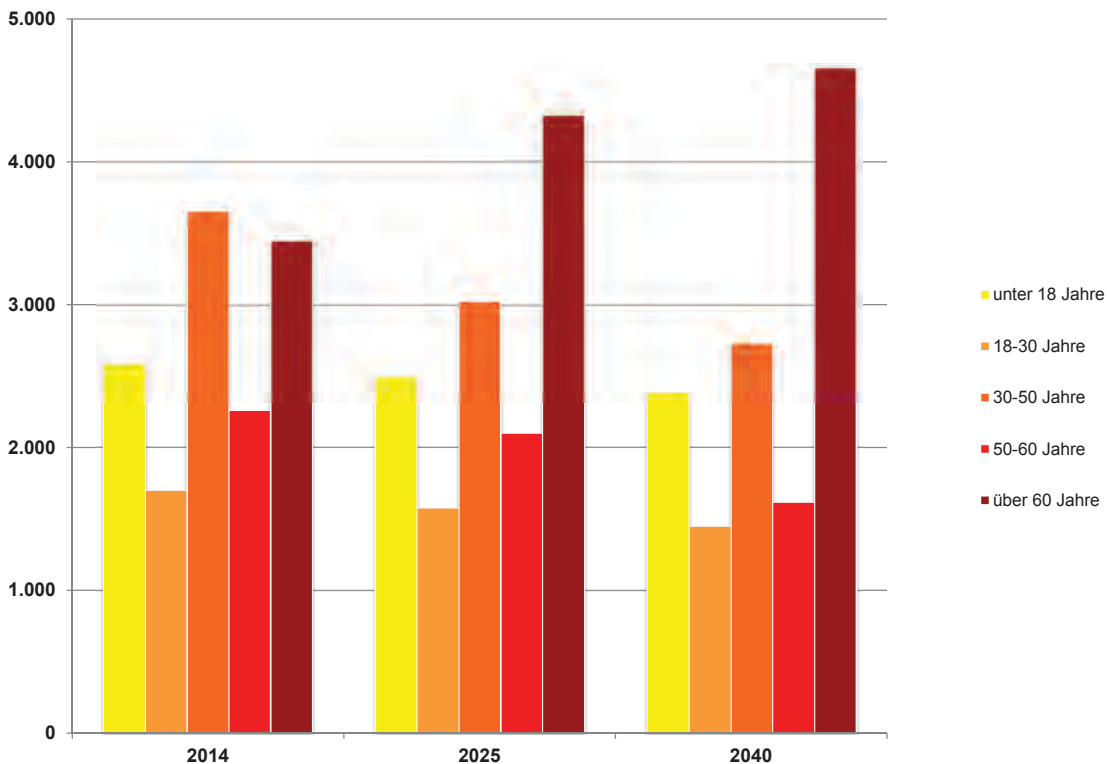
2.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Als Arbeitsort hat Kalkar mit rund 3.320 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eine geringe Bedeutung. Dabei stammen 1.086 aus Kalkar selbst und 2.234 pendeln in die Stadt ein; 3.588 Personen sind Auspendler. Das Pendlersaldo ist damit deutlich negativ (= -1.354). Das verfügbare Einkommen pro Kopf liegt mit 18.927 € leicht unter dem Durchschnitt Nordrhein-Westfalens mit 20.571 €. Die Arbeitslosenquote des Kreises ist mit 6,7 % unter dem landesweiten Durchschnitt (8,0 %) und leicht über dem Bundesdurchschnitt (6,5 %) angesiedelt⁸.

Gemessen am Anteil der Beschäftigten an der Gesamtzahl aller Beschäftigten kommt im Kreis

⁸ Website Information und Technik Nordrhein Westfalen (IT. NRW), Stand 30.06.2014, www.it.nrw.de, Zugriff 2017

Abbildung 3: Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2014 bis 2040



Kleve den Wirtschaftszweigen Gesundheits- und Sozialwesen sowie Agrarbusiness eine besondere Bedeutung zu. Die Stadt Kalkar hat mehrere innenstadtnahe Gewerbegebiete ausgewiesen, in denen Unternehmen unterschiedlicher Fachrichtungen und Branchen ansässig sind. Schwerpunkte sind hierbei die Nahrungsmittelindustrie, Landwirtschaft und Gartenbau sowie Kfz-Handel und Kfz-Handwerk. In Kalkar-Kehrum befindet sich außerdem ein Gewerbe- und Gründerzentrum, welches günstige Hallen- und Büroflächen insbesondere für Existenzgründer vorhält⁹.

Kalkar hat durch seinen historischen Stadtkern, durch reizvolle Ortsteile, der Nähe zum Rhein bzw. mit den benachbarten Zielen der Freizeitregion Niederrhein und insbesondere dem Wunderland Kalkar eine überregionale touristische Bedeutung. 2015 konnten 180.000 Übernachtungen verzeichnet werden, was eine Steigerung von 30 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Mehr als die Hälfte der Übernachtungen sind auf ausländische Besucher zurückzuführen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei etwa zwei Tagen¹⁰.

2.4 Rahmangebende Planungen

Um die Kontinuität der Stadtentwicklung in Kalkar zu wahren, sind Aussagen bereits vorliegender Planungen in die Erarbeitung des integrierten Handlungskonzepts eingeflossen. Die relevanten Inhalte werden im Folgenden zusammengefasst.

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, der am 8. Februar 2017 in Kraft getreten ist, schreibt Kalkar die zentralörtliche Funktion eines Grundzentrums zu. Zudem ist die „mittelalterliche Stadt mit Befestigung“ als landesbedeutsamer Kulturlandschaftsbereich aufgeführt¹¹.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan Kreis Kleve Kalkar Nr. 5 dient als verbindliche Grundlage zur Umsetzung der landesplanerischen Entwicklungsziele und Erfordernisse des Naturschutzes, der Pflege und Entwicklung der Landschaft. Der Landschaftsplan stellt besonders schützenswerte Bestandteile der Natur und Landschaft sowie Gebiete und Alleen im Stadtgebiet Kalkar dar. Der Plan zeigt auf, dass der östlich der Kernstadt verlaufende Leybach mit angrenzenden Grünflächen, die auch Teil der Graben- und Wallzone sind als Landschaftsschutzgebiet (LSG) ausgewiesen ist¹².

⁹ Website Stadt Kalkar, www.kalkar.de, Zugriff 2016

¹⁰ Website Tourismus NRW, Stand 31.12.2015, www.touristiker-nrw.de, Zugriff 2017

¹¹ Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen 2017

¹² Dipl. Ing. Ludger Baumann: Landschaftsplan Kreis Kleve Kalkar Nr. 5, Stand 2014, S. 63

Einzelhandelskonzept für die Stadt Kalkar 2009/2011

Um die Einzelhandelsentwicklung in Kalkar zukünftig besser steuern zu können und die langfristige Versorgung der Bevölkerung zu optimieren, wurde das Einzelhandelskonzept für die Stadt Kalkar erarbeitet und vom Rat der Stadt beschlossen. Das Einzelhandelskonzept definiert Entwicklungsbereiche im Stadtgebiet, zu denen auch der Stadtkern als Zentraler Versorgungsbereich zählt. Das quantitativ und qualitativ bedeutendste Zentrum im Siedlungsschwerpunkt Kalkar/Altkalkar ist der gewachsene Hauptgeschäftsbereich im historischen Kern. Dieser zeichnet sich vornehmlich durch seine Multifunktionalität aus. Hinsichtlich der Einzelhandelsfunktion stellt das Einzelhandelskonzept in diesem Bereich jedoch auch deutliche Schwächen heraus. Das Konzept formuliert das Ziel „Sicherung und Ausbau eines zentralen Hauptgeschäftsbereichs“. Damit soll der Focus zukünftiger Einzelhandelsentwicklungen auf den Hauptgeschäftsbereich als Zentraler Versorgungsbereich gesetzt werden¹³. Das Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße existierte damals noch nicht, es bestanden jedoch bereits konkrete Absichten das ehemalige NHG-Gelände (Niederrheinische Holzhandelsgesellschaft) an der Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort nach zu nutzen¹⁴.

Gutachten Belebung und Aufwertung der Monrestraße in Kalkar 2013

Anlass des Gutachtens war der Beginn der konkreten Planungen für das Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße im Jahr 2011. Aufgrund der Größe des Fachmarktzentrums war eine Beeinflussung der Entwicklung der Monrestraße, als zentrale Einkaufsstraße im Stadtkern, abzusehen. Um einer negativen Entwicklung entgegenzuwirken und damit die Attraktivität der Monrestraße zu sichern bzw. zu stärken, wurde dem Investor des Fachmarktzentrums von Seiten des Stadtrats auferlegt, ein Konzept zur Belebung und Aufwertung der Monrestraße vorzulegen. Die Erarbeitung der Konzeption wurden vom Büro Junker + Kruse übernommen.

Die im Rahmen dieses Arbeitsprozesses, gemeinsam mit Eigentümern und Nutzern der Monrestraße, entwickelten Ideen und Maßnahmen bilden die Basis für eine Aufwertung der Monrestraße. Das Gutachten empfiehlt hinsichtlich des Aufwertungsprozesses einen ganzheitlichen Ansatz zu verfolgen und das gesamte Stadtzentrum einzubeziehen. Dabei kann die Aufwertung der Monrestraße nur einen Baustein zur Stärkung und Verbesserung der Angebotsstrukturen darstellen. Auch das neue Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße soll als Frequenzbringer betrachtet werden. Das Gutachten *Belebung und Aufwertung der Monrestraße* bildet eine erste Maßnahmengrundlage für das Integrierte Handlungskonzept, durch das die erarbeiteten Ideen und Maßnahmen in einen gesamtstädtischen Rahmen gestellt werden, die zur Stärkung des gesamten Stadtkerns beitragen können.¹⁵

¹³ Junker + Kruse: Einzelhandelskonzept für die Stadt Kalkar, Dortmund 2009/2011, S. 95

¹⁴ Junker + Kruse: Einzelhandelskonzept für die Stadt Kalkar, Dortmund 2009/2011, S. 109

¹⁵ Junker + Kruse: *Belebung und Aufwertung der Monrestraße in Kalkar*, Dortmund 2013

Verkehrskonzept Monrestraße in Kalkar 2015

Das Verkehrskonzept vom Büro Runge + Küchler (heute Runge IVP) basiert auf einer Analyse des Kfz-Verkehrs in der gesamten Innenstadt von Kalkar. Das Konzept umfasst zwei Verkehrsführungsvarianten für die Monrestraße: Zum einen die Einrichtung eines Fußgängerbereichs im nördlichen Abschnitt der Monrestraße und zum anderen die Umkehr der Ein-Richtungsführung für den Kfz-Verkehr. Die Verkehrsführungsvarianten wurden auch im Hinblick auf Auswirkungen auf die umliegenden Straßen betrachtet¹⁶. Angeregt durch das Verkehrskonzept, wurde nach Vorlage des Konzepts ein politischer Arbeitskreis „Verkehrskonzept historischer Stadtkern“ eingerichtet, initiiert durch die Wählergemeinschaft FORUM Kalkar. Dieser Arbeitskreis machte es sich zur Aufgabe, auf Grundlage vorliegender Gutachten und Konzepte einen Vorschlag zur Verkehrsführung im Stadtkern zu erarbeiten. Die Ergebnisse wurden im Rahmen dieses Integrierten Handlungskonzeptes berücksichtigt.

Verkehrsuntersuchung Kreisverkehr Xantener Straße 2013

In der Verkehrsuntersuchung des Büros Runge + Küchler (heute Runge IVP) aus dem Jahr 2013 wurde eine Anbindung der Xantener Straße an den Kreisverkehr B 57/L 41 untersucht.¹⁷ Fahrgeometrisch ist dabei nur die Herstellung einer Ausfahrt aus der Xantener Straße in die Kreisverkehrsfahrbahn möglich. Die Verkehrsuntersuchung zur Monrestraße hatte bereits die positive Verlagerungswirkung für die Altkalkarer Straße und die Grabenstraße nachgewiesen. In

der ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrstechnischen Leistungsfähigkeitsnachweise für den Kreisverkehr und die positiven Verkehrsqualitätsnachweise auf die Einmündung der Xantener Straße in die Bahnhofstraße erbracht. Die Stadt Kalkar hat den Umbau des Kreisverkehrs Xantener Straße mit dem zuständigen Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt.¹⁸

Historischer Stadtkern und Denkmalbereich

Die Stadt Kalkar ist Mitglied in der **Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne in NRW**. Insgesamt sind es 56 historische Stadt- und Ortskerne, die sich zusammengeschlossen haben, um Erfahrungen hinsichtlich der Aufgabenbewältigung zu Erhalt und Weiterentwicklung des kulturellen Erbes auszutauschen. Der Internetauftritt der Arbeitsgemeinschaft dient auch als touristisches Angebot zur Information über die historischen Orte in NRW und ihrer Geschichte.

Da im Stadtkern Kalkars keine großräumigen Neubebauungen vorgenommen wurden, ist der mittelalterliche Stadtgrundriss noch gut erhalten, ebenso wie ein umfangreiches Bodenarchiv. Mit der Ausweisung des Stadtkerns als **Bodendenkmal** wurde der Schutz und der Erhalt siedlungshistorisch und städtebaulich bedeutender Bodenfunde gesichert (Bodendenkmal „Siedlung Kalkar“ Nr.173). Daneben ist auch die ehemalige Wall- und Grabenzone als Bodendenkmal ausgewiesen (Bodendenkmal „Stadtbefestigung“, Nr.172). Für den Stadtkern mit den sie umgebenden Graben- und Wallanlagen besteht eine **Denkmalbereichssatzung** gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen. Diese sichert den Erhalt der vom Mittelalter geprägten Stadtstruktur.

¹⁶ Runge + Küchler: Verkehrskonzept Monrestraße in Kalkar, Düsseldorf 2013

¹⁷ Runge + Küchler: Verkehrsuntersuchung zur Anbindung der Xantener Straße an den Kreisverkehr B 57 / L 41 in Kalkar, Düsseldorf 2013

¹⁸ Runge + Küchler, Düsseldorf 2013

Der Denkmalsbereich umfasst konkret den Siedlungsbereich innerhalb der Graben- und Wallanlage, die Graben- und Wallanlage selbst, die Grünfläche am Ehrenmal sowie die östliche Hanselaerstraße. Daneben besteht eine **Gestaltungssatzung** über die besonderen Anforderungen an die Baugestaltung zur Pflege und zum Schutz der baulichen Eigenart des Stadtkerns (Fassung der letzten Änderung 16.5.2011). Die Bestimmungen dieser Satzung beziehen sich auf alle baulichen Anlagen im Geltungsbereich und verfolgen das Ziel, alle historisch und städtebaulich wertvollen Elemente in ihrer ursprünglichen Erscheinungsform zu schützen. Der Geltungsbereich umfasst den Siedlungsbereich innerhalb der Graben- und Wallzone.

3 BESTANDSANALYSE UNTERSUCHUNGSBEREICH

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes dient die Bestandsanalyse als Grundlage für ein erfolgreiches Konzept. Stärken und Schwächen werden in der nachfolgenden Konzeption berücksichtigt und dienen als Basis für die Zielformulierung und die Ableitung von Maßnahmen.

3.1 Städtebauliche Bestandsaufnahme

Das äußere Erscheinungsbild ist entscheidend für die Wahrnehmung einer Stadt. Daher werden im nächsten Schritt die Bebauungsstruktur und der öffentliche Raum einer eingehenden

Abbildung 4: Bebauungsstruktur und Denkmalbereich



Betrachtung unterzogen. Auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen werden untersucht.

Stadt- und Baustruktur

Die Bebauung der Innenstadt Kalkar ist geprägt durch kleinteilige Strukturen und einer einfachen Klarheit, welche sich durch lange Straßenzüge, Gassen, einem Platz und dem Marktplatz auszeichnet. Der innere Stadtkern weist eine städtische, geschlossene Bebauung auf, während an den Rändern der Altstadt zunehmend eine offene Bauweise (Einfamilienhäuser) und großmaßstäbliche Ergänzungen (z. B. Schulzentrum, Fachmarktzentrum) anzutreffen sind. Neuzeitlichen Ergänzungen sind in der Regel gut in das städtebauliche Gefüge integriert.

Der historische Stadtkern wird durch die von Bebauung freigehaltene Graben- und Wallzone gesäumt.

Die Fläche des Stadtkerns weist eine ovale Form auf, die von einem Straßenkreuz mit dem großen, zentral gelegenen Marktplatz geprägt ist. Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenzug Monrestraße/Kesselstraße weist eine nahezu geschlossene Bebauung auf und bildet zusammen mit dem Marktplatz das Geschäftszentrum. Der Anschluss Monrestraße/Kesselstraße ist am südlichen Rand des Marktplatzes leicht versetzt angeordnet. Der Straßenzug Grabenstraße am östlichen Rand des Marktplatzes hingegen bildet eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung durch die Kernstadt. Ne-

Foto 1: Kleinteilige Bebauungsstruktur, Kesselstraße



ben kleinteiligen Altbauten sind entlang dieser Achse auch großformatige, neuzeitliche Gebäude (St. Nikolaus-Hospital, Altenwohneinheiten, Pflegeheim Marienstift) angeordnet. Im Süden schließt das Schulzentrum an, welches die Durchgängigkeit und Ablesbarkeit der ehemaligen Graben- und Wallzone unterbricht.

Der Bereich ist zu dem geprägt durch ein Wohnquartier aus jüngerer Zeit, vornehmlich aus Einfamilienhäusern. Die Ost-West-Achse Altkalkarer Straße/Markt/Hanselaerstraße kreuzt die oben genannten Straßenzüge und bildet zusammen mit ihrer Bebauung den südliche Rand des Marktplatzes. Mit dem Fachmarktzentrum im Westen bestehen auch hier großformatige Gebäude. Während im Westen Wohnquartiere

mit vornehmlich Einfamilienhäusern anschließen, grenzt die Bebauung der Ost-West-Achse in östlicher Richtung an die Landschaft des Niederrheins.

Charakteristisch und ein zentrales Merkmal für Kalkar ist der Denkmalsbereich in der Kalkarer Altstadt, der sich durch einen vom Mittelalter geprägten und gut erhaltenen Stadtgrundriss auszeichnet. Die Denkmalliste enthält eine Vielzahl von Einzeldenkmälern, wie kirchliche Denkmäler (z. B. St. Nicolai) mit dazugehörigen Gebäuden und Mauern und profane Denkmäler (z. B. das Rathaus, die ehemalige Graben- und Wallzone mit Mauerresten und dem Taubenturm). Neben kirchlichen und profanen Denkmälern führt die Denkmalliste auch Wohn-

Foto 2: Moderne Ergänzung, Wallstraße



häuser auf, die zum Teil aus dem Mittelalter stammen.

Als die prägnantesten Bauten im Stadtbild Kalkars sind das Rathaus, die St. Nicolai-Kirche, das städtische Museum und Stadtarchiv sowie die alte Mühle mit Haus und Scheune zu nennen.

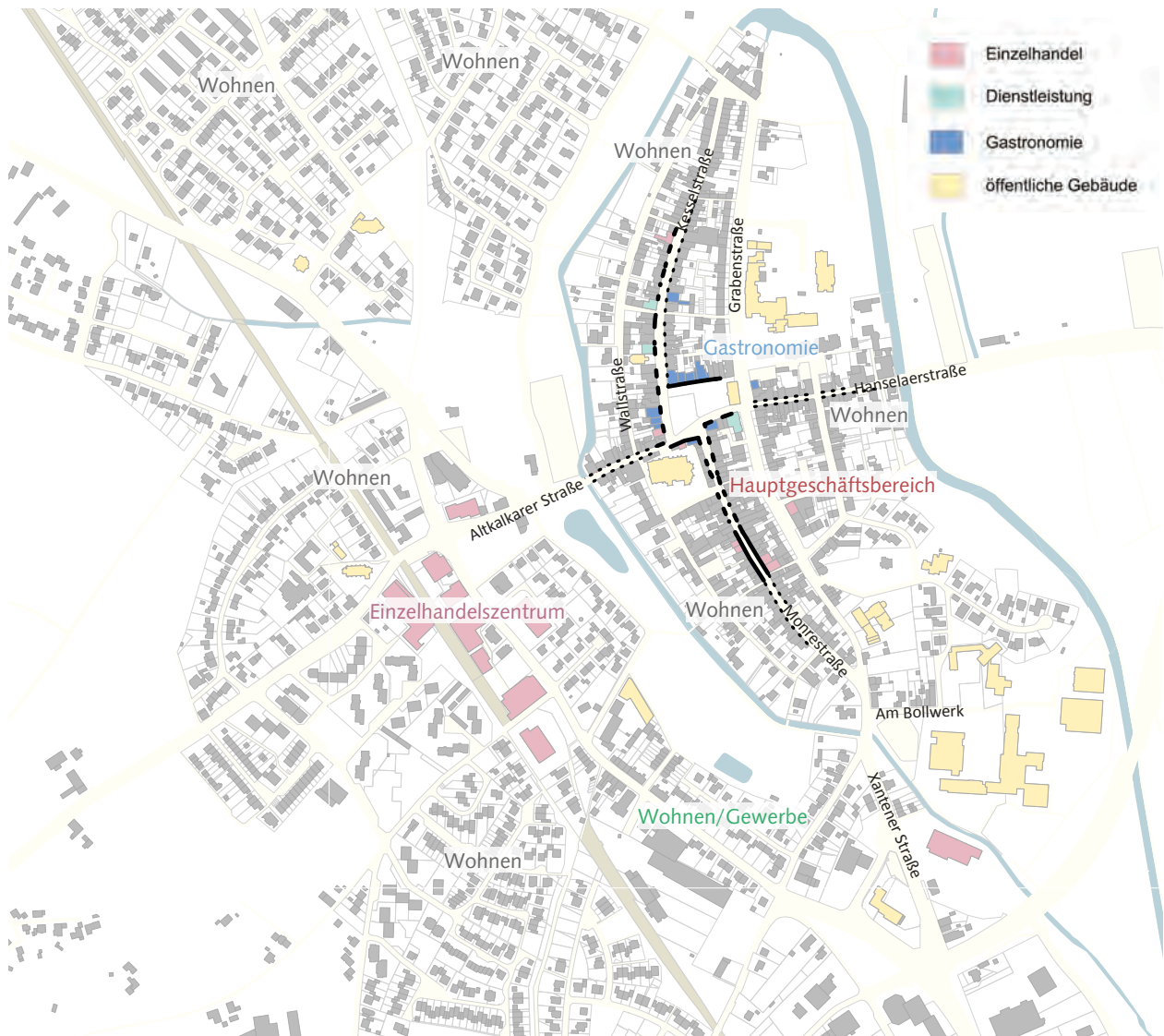
Nutzungen

Wie eine Innenstadt von seinen Besuchern angenommen wird, hängt in großem Maß von den Nutzungen und der Qualität des Angebots

ab. Diese Aspekte werden im Folgenden untersucht. Wichtige Funktionen werden lokalisiert und Qualitätsmerkmale herausgearbeitet.

Die Innenstadt Kalkars als Einkaufsstandort gliedert sich in zwei Bereiche: Das Geschäftszentrum im Stadtkern mit der Altkalkarer Straße und der Monrestraße sowie das Fachmarktzentrum am westlichen Rand des Stadtkerns. Die Einzelhandelsdichte im Stadtkern ist eher gering. Entsprechend der Bebauungsstruktur besteht die Angebotsstruktur des Einzelhandels

Abbildung 5: Nutzungsbereiche



vorwiegend aus einem kleinteiligen Einzelhandelsbesatz. Einzelne gewerbliche Unterlagerungen sind insbesondere in der Monre- und Kesselstraße vorzufinden. Ergänzt wird der Einzelhandel durch einige Dienstleistungsbetriebe und einem gut aufgestellten gastronomischen Angebot, das vornehmlich um den Marktplatz angesiedelt ist. Großflächige Einzelhandelsangebote konzentrieren sich am Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße, dieses ist über die Altkalkarer Straße mit dem Stadtkern verbunden.

Wohnquartiere schließen im Norden und Süden der Altkalkarer Straße/Hanselaerstraße an bzw. außerhalb der Graben- und Wallzone, hier in Form von Einfamilienhaussiedlungen. Innerhalb der Graben- und Wallzone dominiert das Wohnen in Altstadthäuser, Einfamilienhäusern jüngerer Datums ergänzen die Struktur. Zudem besteht ein Angebot an Seniorenwohnen und Pflegeheimen.

Mit der historischen Bausubstanz, der St. Nicolai-Kirche, dem Museum und den gastronomischen Angeboten sind auch attraktive Angebote für Touristen vorhanden. Öffentliche Angebote sind durch ein Krankenhaus, verschiedene Schulformen (Grund- und Realschule, Gymnasium) sowie das Rathaus gegeben.

Öffentliche Räume, Freiräume

Der öffentliche Raum der historischen Altstadt in Kalkar ist geprägt durch die engen Straßen und Gassen, die auf eine demgegenüber sehr weitläufigen Marktplatz führen. Der zweite prägnante Platzraum ist der Kirchplatz an der St. Nicolai-Kirche.

Das Gestaltungskonzept der 1980er Jahre ist im Zentrum konsequent sichtbar und besitzt insgesamt eine gute Qualität. Der öffentliche Raum im Stadtkern weist durch die Verwendung von Na-

turstein- und Klinkermaterial sowie einer weitgehend konsequenten Gestaltungslinie eine hohe Wertigkeit auf. Insgesamt herrscht ein stimmiger Gesamteindruck. Ausnahmen sind die Hohe Straße mit einer einfachen Asphalt-Gestaltung und die nördliche Randpflasterung des Marktplatzes mit einem modernen Naturpflasterstein. Konflikte bestehen zwischen den vorzufindenden Oberflächenbelägen und den verkehrlichen Anforderungen: Die Oberflächenbeläge unterstützen auf der einen Seite die positive Wirkung des historischen Stadtbildes, auf der anderen Seite stehen sie jedoch den verkehrlichen Anforderungen sowie der Barrierefreiheit entgegen. Einen konkreten Konfliktbereich stellt in diesem Zusammenhang der Marktplatz dar. Der hier verlegte Rheinkieselbelag macht ein barrierefreies Überqueren für Fußgänger (insbesondere für Menschen mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen) nur schwer möglich. Daneben steht der unebene Bodenbelag auch der Funktion als Parkplatz entgegen, die der Marktplatz im westlichen Teil übernimmt. Den regelmäßigen Fahrzeuglasten und Rangierbewegungen kann der Rheinkiesel in seiner Beschaffenheit und Verlegeart nicht standhalten. Die schweren Kirmes-Gefährte, die einmal im Jahr auf dem Marktplatz aufgebaut werden, stellen eine zusätzliche Belastung dar.

Im Bereich Altkalkarer Straße/Markt führt die hier verlegte Grauwacke zu einer enormen Lärmeinwirkung durch den PKW- und Busverkehr. Ähnlich der Situation auf dem Marktplatz, stellt sich auch die Kesselstraße dar: Die straßenbegleitenden Parkstände sind mit Rheinkiesel gestaltet und daher für das Parken nur bedingt geeignet. Weitere Konfliktpunkte hinsichtlich der Gestaltung des öffentlichen Raums und des innerstädtischen Verkehrs zeigen sich in der Altkalkarer Straße und der Hanselaerstraße. Diese Straßen-

züge weisen einen schmalen Straßenquerschnitt auf, bei dem kaum Raum für Fußgänger verbleibt. Gleichzeitig besteht ein hohes Aufkommen an motorisiertem Verkehr, darunter Busse sowie zum Teil auch große Landmaschinen und LKWs. Insbesondere ist hier die Engstelle auf der Altkalkarer Straße im Bereich der Volksbank zu nennen, wo der schmale Gehweg ein sicheres Passieren für Fußgänger unmöglich macht. Daneben stellt der Kreuzungsbereich Markt/Grabenstraße eine besondere Engstelle dar. Fahrzeuge in Richtung Altkalkarer Straße fahrend, müssen im Begegnungsfall (dies betrifft insbesondere den Begegnungsfall mit Bussen) auf die Randbereiche des Marktplatzes ausweichen.

Trotz des „konfliktreichen“ Bodenbelags ist vor allem der zentrale Marktplatz ein stadtbildprägender Raum in der Kernstadt und bietet dem öffentlichen Raum der mittelalterlichen Stadt eine besondere Qualität. Der rechteckige Platz ist der Verbindungsraum zwischen den Hauptverkehrsachsen des städtebaulichen Gefüges. Seine großzügige Dimension, die kleinteilige Randbebauung mit einem erheblichen Anteil gastronomischer Nutzungen in den Erdgeschossen einschließlich Außengastronomie, das imposante historische Rathaus am östlichen Platzrand wie auch der historische Bodenbelag des Rheinkiesels verleihen dem Platz eine hohe Aufenthaltsqualität. Unterstützt wird die-

Foto 3: Grüner Kirchhof



Foto 5: Dominikaner Bongert



Foto 4: Bodenbelag Grauwacke, Altkalkarer Straße



Foto 6: Marktplatz, Blick Richtung Kesselstraße



se durch die mittig platzierte Gerichtslinde mit einer Rundbank zum Verweilen. Etwa die Hälfte der zentralen Platzfläche wird als Parkplatz genutzt. Zudem finden hier verschiedenen Veranstaltungen und Aktionen im Laufe des Jahres statt (Wochenmarkt, Kirmes, Schützenfest, Sandstadt, ...). Sein stadthistorischer Hintergrund und die Funktion als zentraler Aufenthalts- wie auch Parkraum verleihen dem Marktplatz eine hohe Bedeutung im Gefüge der innerstädtischen öffentlichen Räume.

Der Anteil innerstädtischer Grünflächen im Untersuchungsraum ist für eine Stadtzentrum hoch. Dabei kommt natürlich der ehemaligen Graben- und Wallzone der größte Anteil zu. Weitere Grünflächen sind der Kirchplatz, der Dominikaner Bongert, der Stadtpark und die Grünfläche am Ehrenmal. Die beiden letzteren knüpfen an die Grünflächen der Graben- und Wallzone an. Die ruhige und idyllische Atmosphäre des Kirchplatzes inmitten des Siedlungskörpers der Kernstadt wird durch aufgereihete Mülltonnen der Anwohner, insbesondere im östlichen Randbereich des Platzes, gestört. Zudem ist die Gestaltung der Nordseite, die sich zur Altkalkarer Straße hin öffnet, recht einfach gehalten.

Der heutige Dominikaner Bongert war Teil der ehemaligen Klosteranlage der Dominikaner und wurde als Gemüse- und Kräutergarten genutzt¹⁹. Der Baumbestand ist bis heute als Streuobstwiese erhalten, eingefriedet durch Reste der alten Stadtmauer und direkt am Leybach gelegen. Der ehemalige Fischweiher ist in seiner ehemaligen Form noch zu erkennen, inzwischen jedoch verlandet. Der Dominikaner Bongert bildet eine grüne Oase innerhalb der Stadtmauern und ist zudem ein bedeutender Zeitzeuge der Geschichte Kalkars.

Graben- und Wallzone

Die ehemalige Graben- und Wallzone ist in weiten Teilen als Freifläche erhalten und im Stadtgrundriss als ein die Kernstadt umsäumender Grünzug ablesbar. Nur im Süden des Zentrums, im Bereich des Schulzentrums, ist eine starke Überformung des ursprünglichen Verlaufs auszumachen. Über kleine, zum Teil nur schwer wahrnehmbare Holzbrücken bestehen Fußwegeverbindungen in den Stadtkern. Die Abschnitte der Graben- und Wallzone und angrenzende Freiflächen weisen unterschiedliche Nutzungen und Gestaltungen auf.

Grundsätzlich lässt sich die Graben- und Wallzone in zwei Hauptabschnitte gliedern: den

Foto 7: Graben- und Wallzone West, Im Schwanenhorst



Foto 8: Graben- und Wallzone Ost, Blick stadtauswärts



¹⁹ Website Stadt Kalkar, Zugriff 2017

östlichen und den westlichen Abschnitt. Der Osten ist durch angrenzende Wiesen und Weiden, den Leybach begleitende Gehölzstreifen und Baumreihen sowie durch großzügige Gärten landschaftlich geprägt. Ein Parkplatz sowie Tennisplätze und -halle engen den bisher recht großzügigen Verlauf der Graben- und Wallzone in diesem östlichen Abschnitt ein. Der weitere Verlauf Richtung Norden stellt sich wieder großzügig dar, mit weiten Wiesen und Weiden sowie einer Teichanlagen in naturnaher Anmutung. Am nördlichsten Punkt der Graben- und Wallzone befinden sich noch Reste der Stadtmauer, der Taubenturm – der einzige erhaltene von 16

ursprünglichen Türmen – der ehemaligen Stadtbefestigung sowie ein Stauwehr des Leybachs. Der westliche Abschnitt der Graben- und Wallzone hingegen zeigt sich deutlich städtischer. Grund dafür sind die angrenzenden bebauten Flächen des Wohngebiets Im Schwanenhorst und des Gewerbegebiets Kastellstraße sowie die als Funktionsräume ausgestalteten Bereiche der Graben- und Wallzone, wie der Parkplatz Im Schwanenhorst, der Stadtpark mit dem Spielplatz, die Grünfläche am Ehrenmal und der Bolzplatz. Der Parkplatz Im Schwanenhorst ist gestalterisch insgesamt gut in den Grünzug integriert, jedoch versperren heckenartige Einfriedungen

Foto 9: Graben- und Wallzone Ost, Fußweg



Foto 10: Graben- und Wallzone West, Spielplatz



Foto 11: Graben- und Wallzone West, Stadtpark



Foto 12: Historische Wegeführung, „Am Bollwerk“



den Weitblick in Richtung Norden. Der Stadtpark mit Ententeich und Wasserfontaine als Schmuckanlage und den entsprechenden Gestalt- und Pflanzmerkmalen dient der umliegenden Wohnbevölkerung als Ausgleichs- und Naherholungsfläche. Es schließt ein großer Spielplatz an. Querende Gehölzstreifen stören hier – wie auch an einigen anderen Abschnitten – die Sichtachsen. Daneben ist die Grünfläche am Ehrenmal prägend für das Wohnquartier am Stadtpark, wobei die Gestaltung zum Teil in die Jahre gekommen ist. Weiter südlich verengt sich der begleitende Fußweg aufgrund anliegender privater, nicht zugänglicher, umzäunter Flächen. Die an-

Foto 13: Graben- und Wallzone Ost, Blick auf die Mühle



Foto 15: Graben- und Wallzone West, umzäunte Privatfläche



sonsten durchgehende, öffentliche Nutzbarkeit der Grünflächen entlang der Graben- und Wallzone ist damit an dieser Stelle eingeschränkt. Im Bereich des Schulzentrums an der Xantener Straße führte der ursprüngliche Verlauf der Graben- und Wallzone über die heutige Straße Am Bollwerk, vorbei an der Josef-Lörks-Grundschule bis hin zum Leybach. Der historische Verlauf wurde durch den Bau des Schulzentrums und der Erschließungsstraße Am Bollwerk überformt und ist heute nicht mehr bzw. kaum noch zu erkennen.

Die heutige Weiterführung des Fußweges und des Grünzugs erfolgt südlich des Schulzentrums.

Foto 14: Graben- und Wallzone Ost, Blick auf den Taubenturm



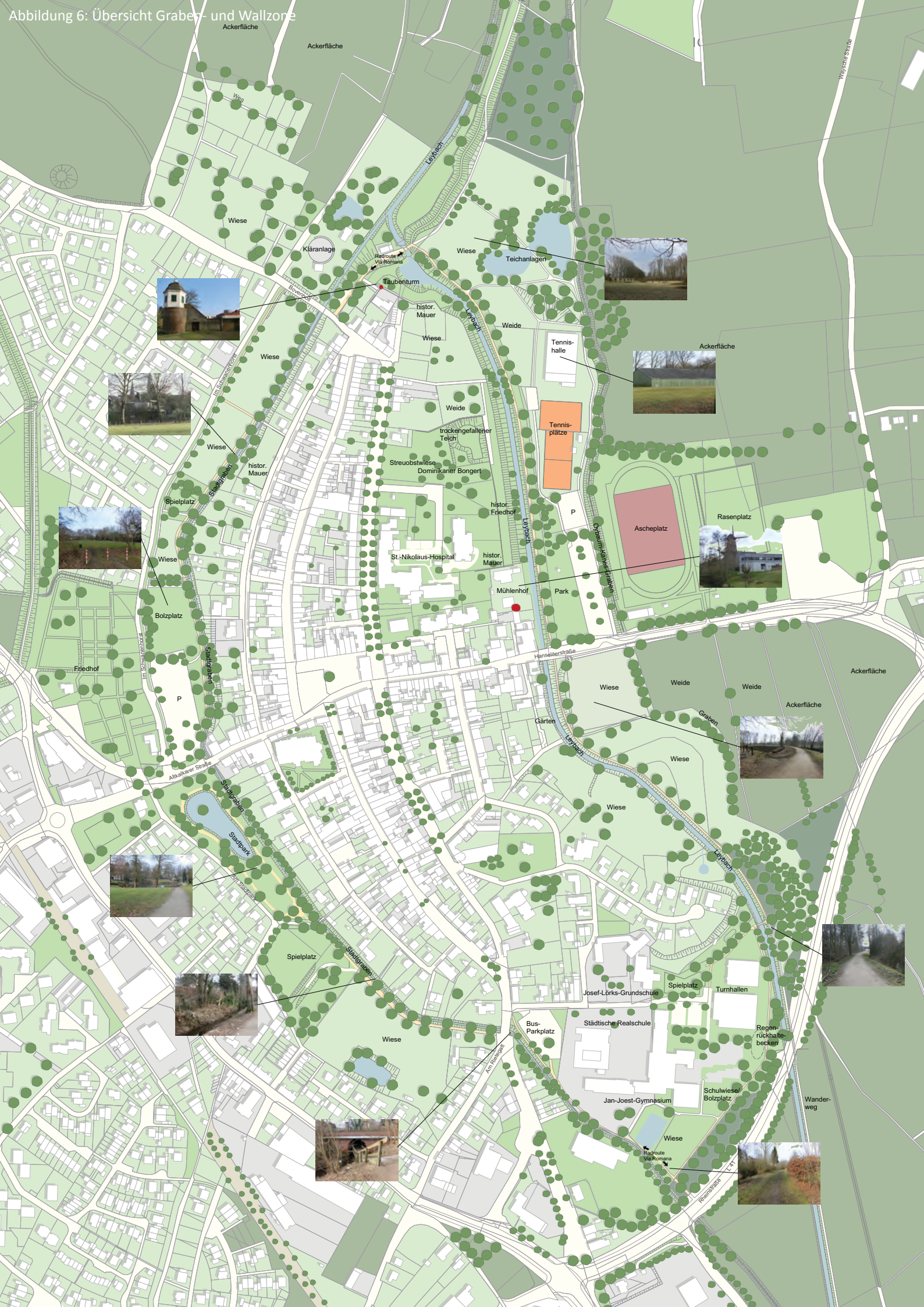
Foto 16: Graben- und Wallzone Süd, Fußweg Schulzentrum



Rückseiten der Schule und des Aldi-Marktes an der Xantener Straße lassen hier zunächst eine unattraktive Situation entstehen. Entlang der schulischen Freiflächen steigt die Qualität wieder und geht über in die landschaftliche Prägung des bereits beschriebenen östlichen Abschnitts der Graben- und Wallzone.

In der Gesamtheit betrachtet sind zum Teil die Übergänge und Grenzen der verschiedenen Nutzungen nicht eindeutig, Anbindungen und Verbindungen mit dem Stadtkern sind kaum herausgestellt. Ebenso ist die historische Wegführung nicht durchgehend erkennbar. Dennoch zeichnet sich die Graben- und Wallzone als attraktiver, ablesbarer Grünbereich mit großen Potenzialen aus.

Abbildung 6: Übersicht Graben- und Wallzone

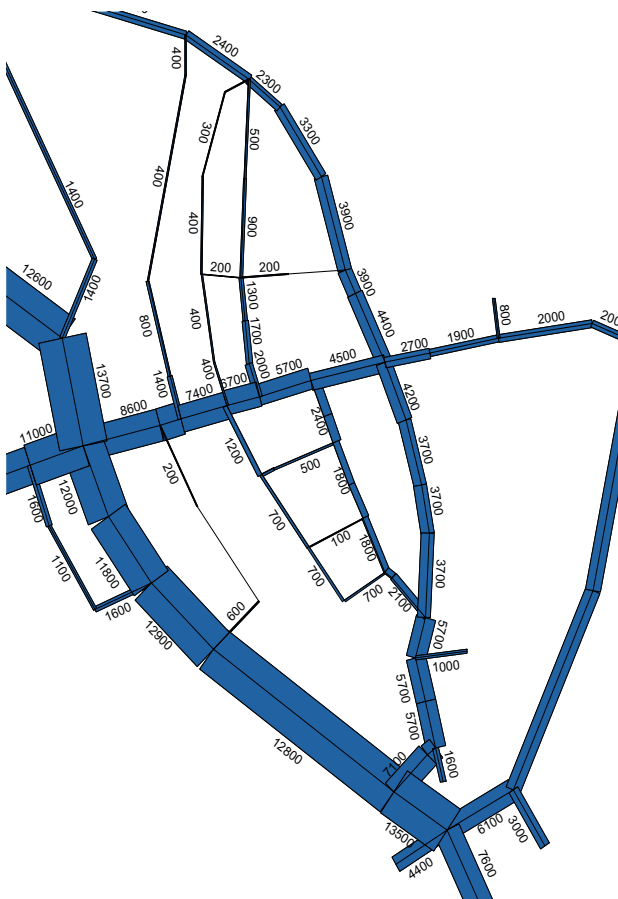


3.2 Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

Der historische Stadtkern von Kalkar ist von einem Dreiviertelring, bestehend aus B 57/67 und L 41 umgeben. Die Straßen des innenliegenden Stadtkerns sind als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Umfassende Verkehrszählungen in den Jahren 2013 bis 2016 haben Aufschlüsse über die Kfz-Verkehrsmengen und die Verkehrsbeziehungen im Straßennetz geliefert, sodass ein digitales Verkehrssimulationsmodell erstellt werden konnte, das die aktuelle Verkehrsbelastungssituation der Innenstadt von Kalkar darstellt und mit dem geplante Veränderungen der Verkehrsführung überprüft werden können.

Abbildung 7: Verkehrsmengenanalyse [Kfz/24h]



Der Gesamtverkehr im historischen Stadtkern beträgt rund 20.000 Kfz-Fahrten am Tag. Davon sind rund 85 % dem Quell- und Zielverkehr der Einwohner, Beschäftigten und Besucher zuzuordnen. Der Durchgangsverkehr, der weder Quelle noch Ziel im Stadtkern hat, macht mit etwa 1.100 Kfz-Fahrten nur einen geringen Anteil von 6 % aus. Dabei bildet der Straßenzug Altkalkarer Straße/Markt/Hanselaerstraße eine durchgehende Abkürzungsverbindung zwischen der L 41 (Rees, BAB 3) und dem Ortsteil Altkalkar bzw. der Nachbarstadt Goch. Eine weitere Durchgangsverkehrsverbindung verläuft von der Hanselaerstraße über die Grabenstraße und die Straße Bovenholt in das westlich der Altstadt gelegene Wohnquartier.

Der Straßenzug Altkalkarer Straße – Markt wird je nach Abschnitt von 4.500 bis 8.600 Kfz am Tag befahren. Eine videogestützte Verkehrszählung hat außerdem 90 Linienbusse, 20 Lkw sowie 700 Fahrradfahrer und 1.500 Fußgänger im Bereich zwischen Markt und Volksbank ermittelt. Im bestehenden Straßenquerschnitt ohne ausreichend breite Gehwege sind diese Kfz-Verkehrsbelastungen nicht verträglich mit dem Fußgänger- und Radfahreraufkommen.

Das hohe Quell- und Zielverkehrsaufkommen belegt, dass im historischen Stadtkern weiterhin rund 2.000 Einwohner leben und rund 600 Beschäftigte arbeiten, die auch Kunden- und Besucherverkehr anziehen. Der Tourismusverkehr kommt „on top“ hinzu. Folglich besteht für das Parkraumangebot eine hohe Nachfrage. Insbesondere die Parkstände auf dem Markt und entlang der Kessel- und Monrestraße verzeichnen einen hohen Umschlag und eine hohe Auslastung. Damit werden aber auch die stadträumlich wertvollsten Flächen in hohem Maße durch den ruhenden Verkehr belegt. Auch die Parkplätze in der Grabenstraße und der Park-

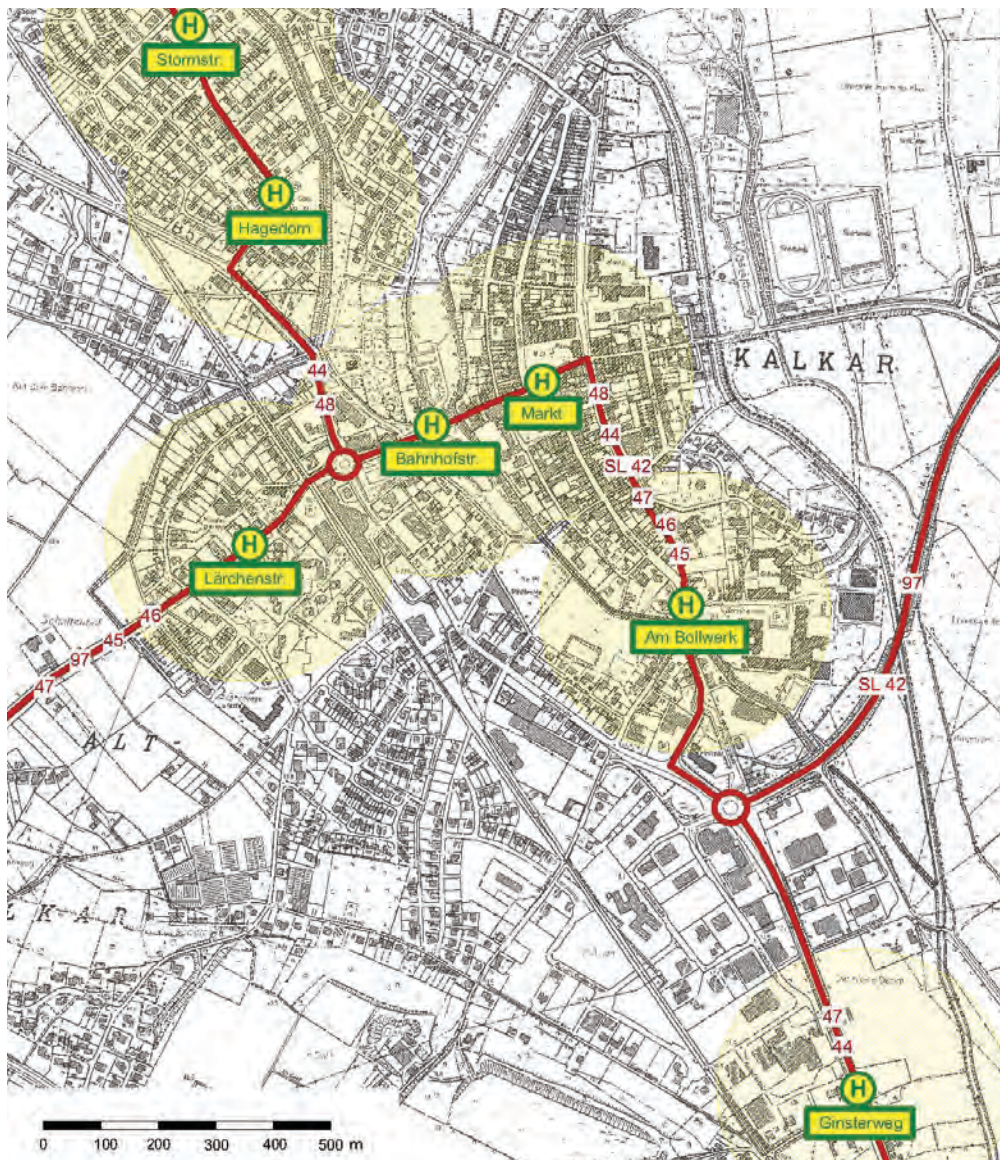
platz Im Schwanenhorst sind während langer Tageszeiten ausgelastet. Parkraumnachfrageuntersuchungen aus dem Jahr 2013 belegen, dass – trotz einer Parkraumbewirtschaftung – auch Langzeitparker in der Monrestraße und auf dem Markt parken. Verantwortlich ist eine nicht ausreichende Verkehrsüberwachung. Etwas außerhalb des Stadtkerns gelegene Parkieranlagen, zum Beispiel an der Jan-Joest-Straße

und am östlich gelegenen Sportplatz, werden dem hingegen relativ gering nachgefragt.

ÖPNV

Sämtliche sechs Buslinien, die die Innenstadt von Kalkar bedienen, verkehren über die Altkalkarer Straße, den Markt, die Grabenstraße und die Xantener Straße und dienen dabei die Haltestellen „Bahnhofstraße“, „Markt“ und „Am

Abbildung 8: Buslinienführung Innenstadt



Bollwerk“ am Schulzentrum an. Am Tag handelt es sich um 90 Buslinienfahrten. Insbesondere zu den Schulanfangs- und Endzeiten verkehren viele Buskurse, da der Schülerverkehr in die Kalkarer Ortsteile und den Nachbarstädten in den Linienverkehr integriert ist.

Von den Anwohnern der vom Bus befahrenen, überwiegend schmalen Straßen wird die Vielzahl an Bussen in den Hauptverkehrszeiten als Belastung empfunden. Neben den Immissionen des Dieselantriebs sind die Länge und Breite der Fahrzeuge in den engen Straßenräumen belastend. Befahrungsprobleme bestehen für die großen Fahrzeuge insbesondere im Knotenpunkt Grabenstraße/Markt, wo teilweise der Gehweg am Rathaus überfahren wird. Am Marktplatz wirken die Linienbusse während ihrer Haltezeiten sichtbehindernd. Andererseits

hat die Haltestelle „Markt“ für die Bewohner des Stadtkerns eine wichtige Erschließungsbedeutung und bildet aufgrund ihrer Nähe zum Seniorenzentrum eine wichtige Qualität. Die zentrale Ein- und Ausstiegshaltestelle wird am Tag von rund 120 Fahrgästen genutzt.

Nahmobilität

Der Stadtkern von Kalkar zeichnet sich durch belebte Straßen- und Platzräume aus. Verantwortlich sind die vorhandenen Geschäfts-, Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen, die sich vor allem am Markt, der Altkalkarer Straße, der nördlichen Monrestraße, der südlichen Kesselstraße und entlang der Grabenstraße konzentrieren.

Das Fahrrad bildet ein wichtiges Verkehrsmittel im Alltagsverkehr der Kalkarer Bürgerinnen und

Foto 17: Altkalkarer Straße/Markt



Bürger. Hinzu kommt ein zunehmender Fahrradtourismus, der die Altstadt von Kalkar und die landschaftlich reizvolle Umgebung zum Ziel hat.

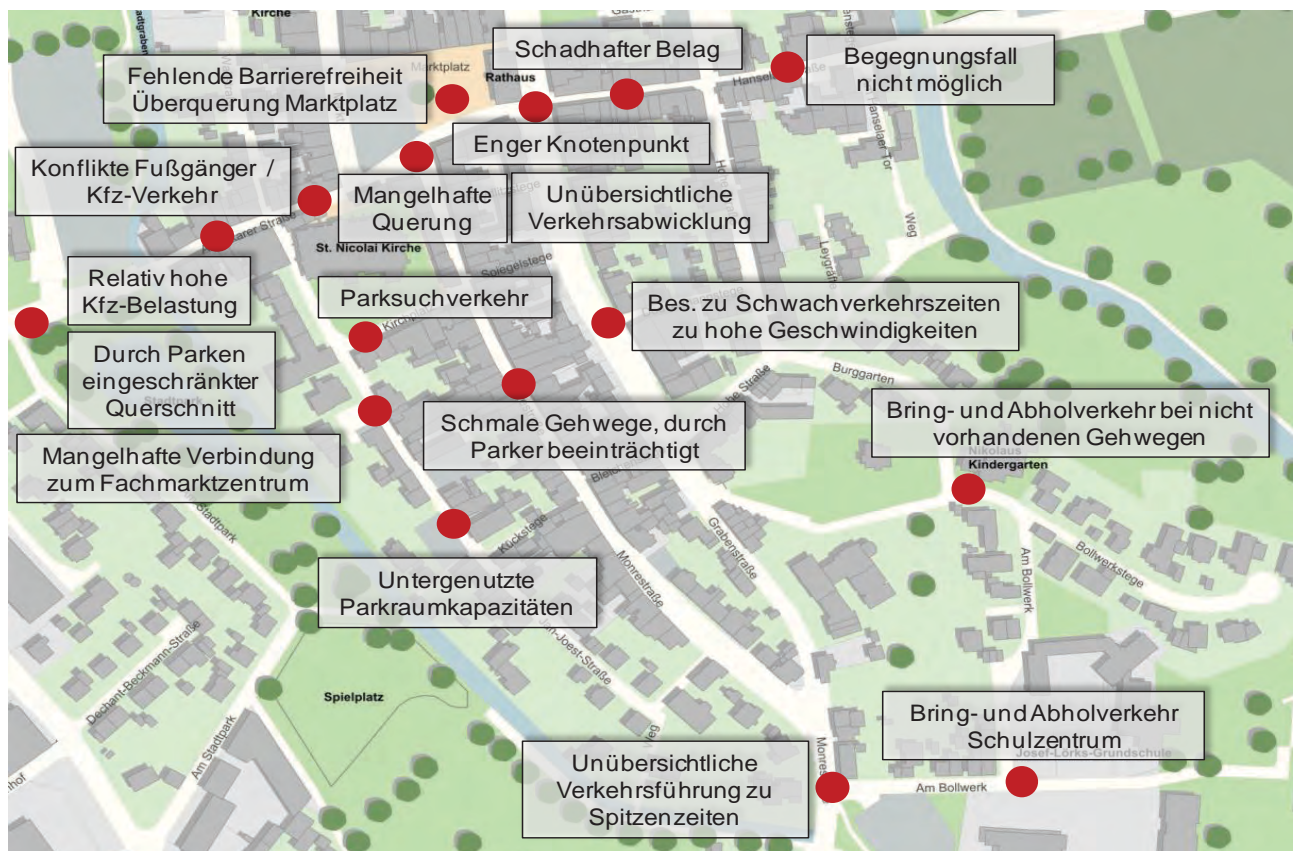
Der Fahrradverkehr im historischen Stadtkern wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz abgewickelt. Konflikte bestehen am Markt und in der Altkalkarer Straße durch den zeitweise starken Autoverkehr, Sichtbehinderungen und das Kopfsteinpflaster. Für Fußgänger bestehen in der Altkalkarer Straße keine ausreichenden Gehwegbreiten, sodass sie insbesondere in der wichtigen Beziehung zwischen dem Marktplatz und der St. Nicolai-Kirche auf der Fahrbahn laufen müssen. In der Monrestraße sind Gehwegbereiche teilweise durch illegal abgestellte Kfz in ihrer Nutzung beeinträchtigt.

Eine Vielzahl an Gehwegen ist nicht barrierefrei nutzbar. Insbesondere betroffen ist die Altkalkarer Straße mit ihren Hochborden, trotz der unzureichenden Gehwegbreiten und der Marktplatz, dessen Rheinkieselbelag für mobilitätseingeschränkte Personen eine große Herausforderung darstellt.

Verkehrliche Mängel und Konflikte

Die während der Zustandsanalysen entdeckten Mängel und Konflikte in den Verkehrswegenetzen und der Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten sind im nachfolgenden Bild zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 9: Verkehrliche Mängel



Verkehrliche Rahmenbedingungen

Bereits frühzeitig, vor Beginn des Beteiligungsprozesses, wurden die Rahmenbedingungen der Verkehrsführung im historischen Stadtkern von Kalkar untersucht. Dabei wurde das Verkehrssimulationsmodell verwendet, um die Auswirkungen von Verkehrsverlagerungen zu überprüfen und die Machbarkeit von Varianten nachzuweisen oder auch die Schwierigkeiten von nicht zu empfehlenden Lösungen darzustellen.

Die Verkehrsführungsvarianten behandeln insbesondere die zukünftige Verkehrsabwicklung auf der Altkalkarer Straße. Hier ist es das Ziel, Durchgangsverkehr zu verlagern und die Kfz-Verkehrsmengen insgesamt zu verringern, um eine höhere Verträglichkeit mit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr zu erreichen.

Es wurden drei Verkehrsführungskonzepte (Einbahnstraße stadteinwärts, Einbahnstraße stadtauswärts, Zwei-Richtungsverkehr in einem „shared space“-Bereich) ausgearbeitet und untersucht. Voraussetzung für eine Ände-

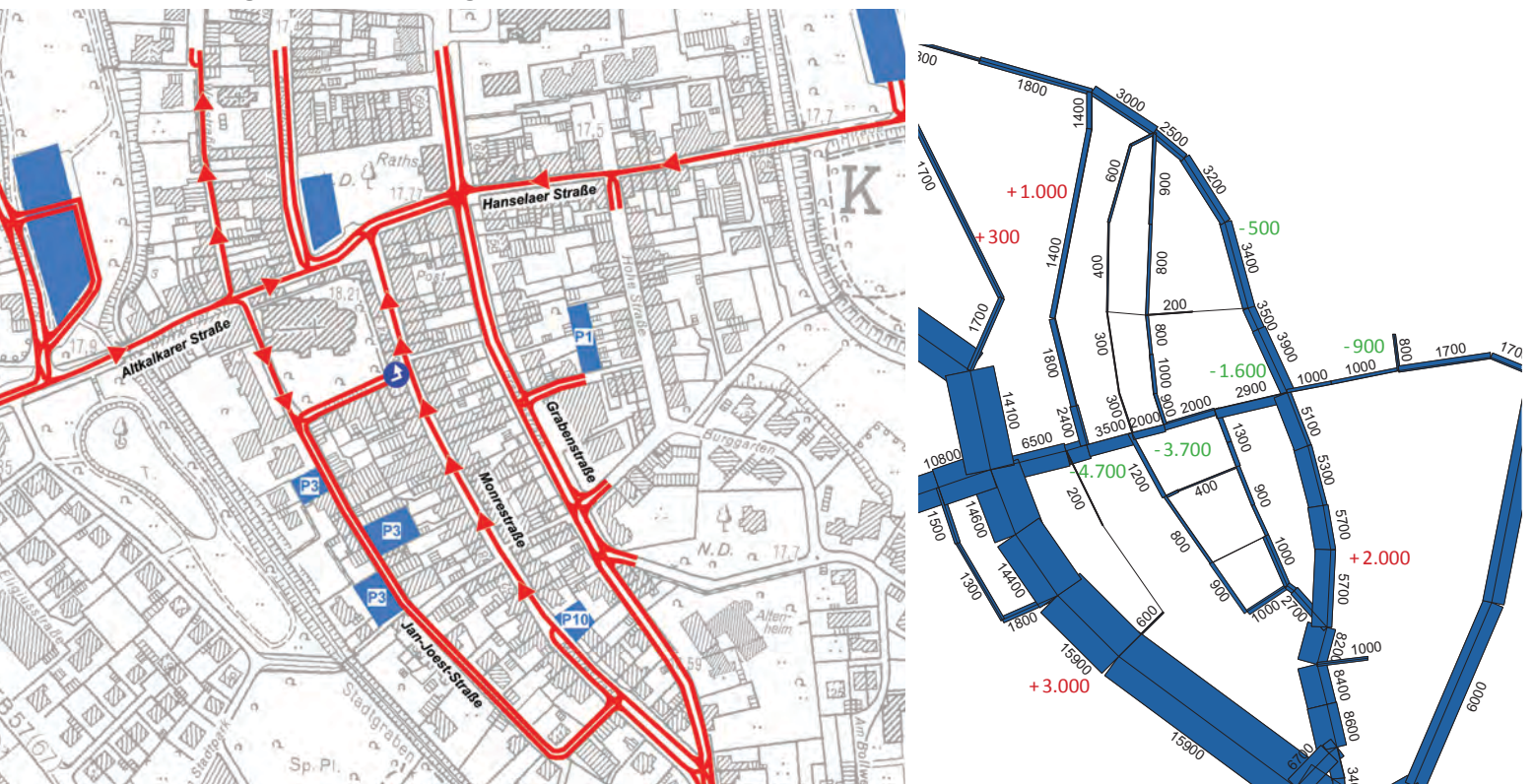
rung der Verkehrsführung im Stadtkern ist die Anbindung der alten Xantener Straße an den Kreisverkehr Xantener Straße/Bahnhofstraße, sowie die Umgestaltung der Einmündung Xantener Straße zum Minikreisverkehr (siehe Kapitel 5.2). Ein Einbahnkonzept bzw. die Entlastung der Altkalkarer Straße ist nur mit der Südöffnung realisierbar.

Verkehrsführungsvariante 1 „Einbahnstraße stadteinwärts“

Variante 1 beinhaltet einen Ein-Richtungsverkehr auf der Altkalkarer Straße vom Kreisverkehr Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Markt und auf der Hanselaerstraße in Fahrtrichtung Grabenstraße.

Durch eine Einbahnstraße stadteinwärts auf der Altkalkarer Straße wird einerseits eine deutliche Entlastung der Altkalkarer Straße und am Markt erreicht. Andererseits wird ein großer Teil des Quellverkehrs des Stadtkerns auf die Grabenstraße und die Xantener Straße verlagert. Es entstehen Umwegfahrten, die über die Bahn-

Abbildung 10: Verkehrsführungsvariante 1 „Einbahnstraße stadteinwärts“



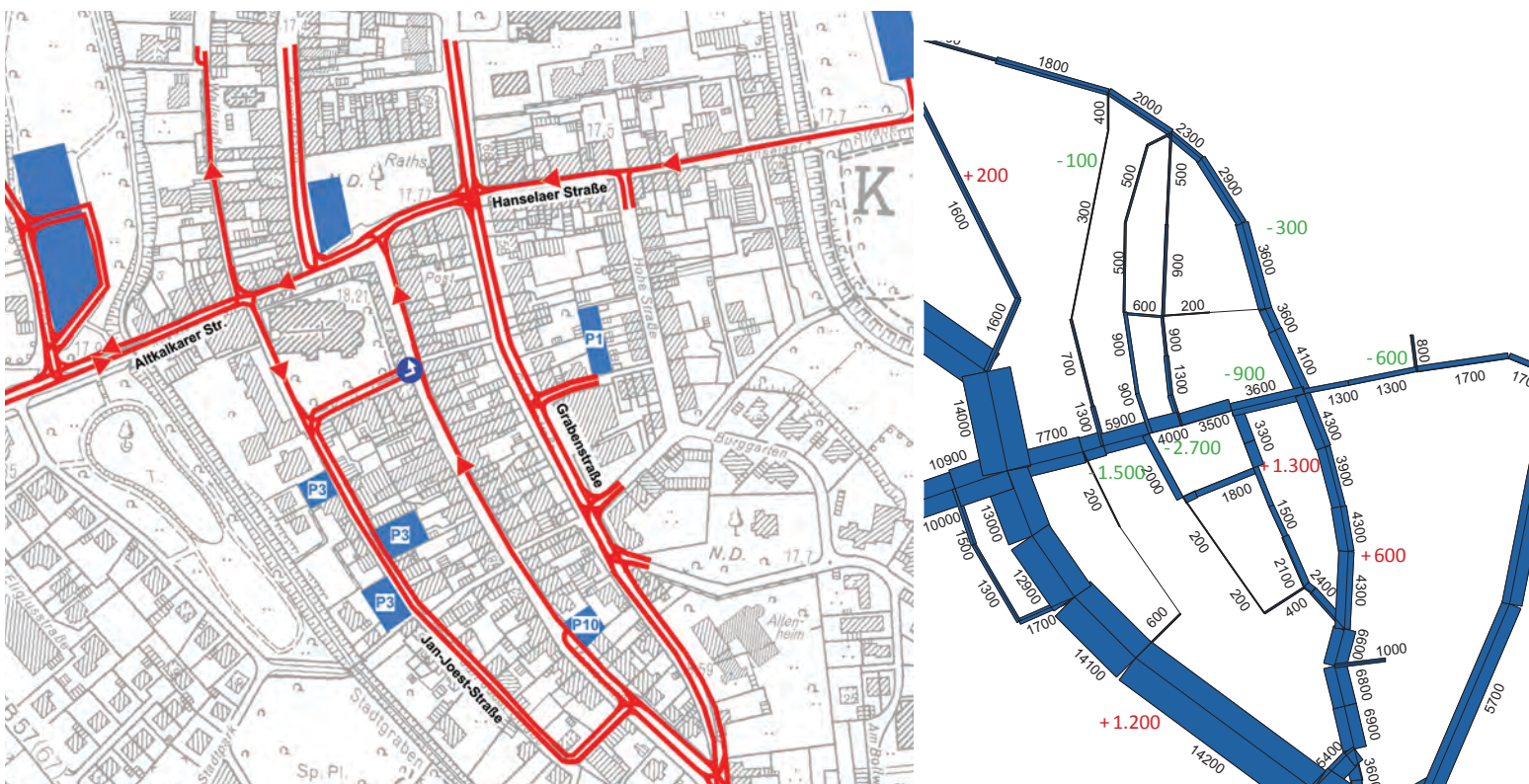
hofstraße nach Norden und Westen abgeleitet werden. Auf der Bahnhofstraße nimmt die Verkehrsbelastung deutlich zu. In der Hauptverkehrszeit tritt insbesondere eine Überlastung des Kreisverkehrs Bahnhofstraße auf, da der Zusatzverkehr insbesondere in Fahrtrichtung Gocher Straße die Kreisfahrbahn benutzt. Der Kreisverkehr ist nicht mehr leistungsfähig und es tritt Rückstau in der Bahnhofstraße auf. Variante 1 soll nicht umgesetzt werden.

Verkehrsführungsvariante 2 „Einbahnstraße stadtauswärts“

In Variante 2 ist die Altkalkarer Straße im kurzen Abschnitt zwischen dem Markt und den Einmündungen der Wallstraße und der Jan-Joest-Straße im Ein-Richtungsverkehr stadtauswärts befahrbar. Weiterhin ist die Hanselaerstraße Einbahnstraße in Richtung Grabenstraße. Die „gewohnte“ Stadteinfahrt über die Altkalkarer Straße wird durch eine Einbahnstraße stadtauswärts erschwert. Somit erreicht der Zielverkehr zum Marktplatz diesen nicht mehr

auf direktem Weg. Es entstehen Umwegfahrten über die Jan-Joest-Straße, den Kirchplatz und die Monrestraße, die den empfindlichen Bereich um die St. Nicolai-Kirche zusätzlich belasten. Zusätzlich befahren werden auch Bahnhofstraße, Xantener Straße und Grabenstraße. Die Variante 2 ist verkehrstechnisch machbar, erschwert jedoch dem Zielverkehr in den Stadtkern die Zufahrt, indem er Umwegfahrten erzwingt. Zusammen mit den Nachteilen im Bereich des Kirchplatzes erfolgt keine Empfehlung zu Variante 2.

Abbildung 11: Verkehrsführungsvariante 2 „Einbahnstraße stadtauswärts“



Verkehrsführungsvariante 3 „Zwei-Richtungs-verkehr shared space“

In der Variante 3 wird der Zwei-Richtungsverkehr in der Altkalkarer Straße beibehalten. Die Hanselaerstraße ist nur in Fahrtrichtung Westen befahrbar. Die Variante 3 sieht weiterhin einen „shared space“ für den zentralen Bereich vor, der die Altkalkarer Straße, den Markt, die Jan-Joest-Straße bis Kirchplatz, die Straße Kirchplatz und die Monrestraße im Einbahnstraßenabschnitt umfasst. Im „shared space“ (=gemeinsam genutzer Raum) soll gelten:

- Eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer,
- Schrittgeschwindigkeit,
- Parken nur auf gekennzeichneten Flächen.

Durch den verkehrsberuhigten Bereich kann die Anzahl der Kfz auf der Altkalkarer Straße um rund 1.500 Kfz am Tag reduziert werden. Ein

Mischprinzip in der Altkalkarer Straße verlangt von allen Verkehrsteilnehmern gegenseitige Rücksichtnahme. Die Erfahrungen zeigen, dass die „Unsicherheit“ im Verkehrsraum zur Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer führt, die Verkehrssicherheit gewährleistet und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beiträgt. Somit bildet die Variante 3 eine zu empfehlende Verkehrsführungsvariante für den Stadtkern von Kalkar.

Abbildung 12: Verkehrsführungsvariante 3 „Zwei-Richtungsverkehr- shared space“



3.3 Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Die Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzepts für die Innenstadt von Kalkar wurde in allen Phasen durch einen engen Austausch mit den Akteuren vor Ort begleitet. Für einen externen Projektpartner haben die detaillierten Einblicke in die langfristig gewachsenen Wahrnehmungen der Akteure vor Ort eine besondere Bedeutung, um eigene, gewonnene Erkenntnisse zu überprüfen und zu vervollständigen. Im Rahmen des Analyse- und Zielfindungsprozesses wurden daher verschiedene Beteiligungsformate und Interviews mit Akteuren vor Ort durchgeführt, die es möglich machten, die Problemlagen besser zu identifizieren. Darüber hinaus konnte durch diese breite Beteiligung sichergestellt werden, dass die Konzepte durch die Bürgerschaft Kalkars mitgetragen werden, die als Adressaten und Nutzer der Planung letztlich die eigentliche Zielgruppe des Handlungskonzepts darstellen. Im Rahmen des Arbeitsprozesses wurden folgende Veranstaltungen durchgeführt:

Auftakt und Stadtspaziergang

Mit dieser Veranstaltung wurde die Kalkarer Bürgerschaft am 21.06.2017 über Prozess, Hintergründe und Ziele des Integrierten Handlungskonzeptes informiert. Dabei wurde den Bürgern Gelegenheit gegeben, eigene Anregungen und Vorstellungen zur Entwicklung der Kalkarer Innenstadt einzubringen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand ein gemeinsamer Stadtspaziergang durch das Plangebiet, der in zwei Themengruppen (Markt und Verkehr/Graben- und Wallzone), in Begleitung von Vertretern der Fachbüros sowie der Stadtverwaltung durchgeführt wurde. So konnten sich die

interessierten Bürger an Ort und Stelle ein Bild vom Planungsraum und der Aufgabenstellung machen. Im öffentlichen Raum wurde über die Projekte des InHK und neue Ideen diskutiert, in einer gemeinsamen Abschlussrunde wurden die Gruppenergebnisse vorgestellt. Die Gruppe *Graben- und Wallzone* hat folgende Ergebnisse zusammengetragen:

Für den Bereich Stadteingang Altkalkarer Straße wurde die Durchführung von Verkehrskontrollen angeregt sowie die Errichtung weiterer Querungshilfen auf der Bahnhofstraße, zur besseren und vor allem sicheren Anbindung zwischen Fachmarktzentrum und Markt. Als ergänzende Idee zur Optimierung dieser Anbindung wurde auch eine Umnutzung der Grünfläche am Ehrenmal in eine wirtschaftliche Nutzung angebracht. Grundsätzlich wurde die Idee einer Aufwertung der Grünfläche am Ehrenmal, des Von-Lauff-Wegs und die Neugestaltung des Stadteingangs Altkalkarer Straße wie auch die Durchführung eines Wettbewerbs, begrüßt.

Entlang der Grünflächen der Graben- und Wallzone wurden in Teilbereichen die dichten Anpflanzungen bemängelt. Der Graben, die Fußwege sowie freie Sichtachsen tragen zur Attraktivität der Graben- und Wallzone bei und sollen daher von zu starker Anpflanzung freigehalten werden. Zur Unterstützung der Sichtbarkeit wurde der Wunsch geäußert, den Hauptweg rund um die Graben- und Wallzone als Rundweg zu beschildern.

Eine weitere Anregung zum Thema Freizeitnutzungen entlang der Graben- und Wallzone war die Errichtung einer Skaterbahn und einer Minigolfanlage (südlich des Spielplatzes am Stadtpark). Bemängelt wurde die fehlende Barrierefreiheit am Treppenübergang von der Graben- und Wallzone in die Xantener Straße. Ein Anschluss der Xantener Straße an den Kreisver-

kehr, durch einen fünften Arm, wie im Entwurf des Verkehrskonzepts vorgesehen, wurde vereinzelt als nicht notwendig erachtet. Die Führung des Radwegs Via Romana im Rücken des Schulzentrums ist zu überdenken bzw. attraktiver zu gestalten.

Grundsätzlich begrüßten die Teilnehmer die Aufwertung der Graben- und Wallzone einstimmig, wie auch den Vorschlag diese in eine ganzheitliche Rahmenplanung einzubetten.

In der Gruppe *Markt und Verkehr* wurde zunächst die Parkplatzsituation auf dem Markt diskutiert. Nebst Zuspruch, äußerten die Teilnehmer Befürchtungen hinsichtlich eines Rückgangs der Besucher- und Kundenzahl in der Innenstadt. Angeregt wurde eine Verdrängung von Dauerparkern durch kostenpflichtige Parkstände am Markt auf den Parkplatz Im Schwanenhorst.

Zu Gunsten der Aufenthaltsfläche im Gehwegbereich, einer geminderten Verkehrsgeschwindigkeit und der Sichtverhältnisse an der Einmündung Markt/Kesselstraße wurde angebracht, die Fahrbahn der Kesselstraße auf der westlichen Seite zu verschwenken. Darüber hinaus äußerten Teilnehmer den Wunsch, eine Alternative zur Mülltonnenlagerung in den Kellern der Anwohner der Kesselstraße zu finden. Ein Vorschlag war die unterirdische Lagerung im Straßenbereich.

Einigkeit herrschte über die Schaffung von barrierefreien Querungshilfen auf dem Markt und in den umliegenden Straßen. Ebenso einig war man sich über die Einrichtung eines „shared space“-Bereichs in der Altkalkarer Straße und die Wegnahme vorhandener Kübel und Parkstände. Um die St. Nicolai-Kirche im Stadtbild hervorzuheben, wurde angeregt, eine attrak-

Foto 18: Bürgerbeteiligung, Stadtspaziergang



tive Aufenthaltsfläche im Eingangsbereich zu schaffen.

Die Umgestaltung der Altkalkarer Straße soll auch eine attraktive Fußwegeverbindung zwischen dem Parkplatz Im Schwanenhorst und dem Markt aufnehmen. Hinsichtlich der fußläufigen Verbindung Im Schwanenhorst und Markt wurde auch der Ausbau eines vorhandenen Weges vorgeschlagen, der insbesondere die Anbindung für die nördlichen Parkplatzbereiche sichern würde.

Im Bereich der Wallstraße wurde der Vorschlag der Umkehrung des Einbahnrichtungsverkehrs oder der Einrichtung eines Zweibahnrichtungsverkehrs geäußert.

In der südlichen Innenstadt, im Bereich der Xantener Straße/Bahnhofstraße, wurde aufgrund der geringen Nutzung der Geh- und Radwege eine Reduzierung dieser auf der westlichen Seite als sinnvoll erachtet. Ebenso sah man die Einrichtung einer separaten Rechtsabbiegespur auf der Xantener Straße in Richtung Bahnhofstraße als vorteilhaft an.

Weitere Vorschläge in diesem Bereich waren eine Anbindung der alten Xantener Straße an den Kreisverkehr Bahnhofstraße/Xantener Straße sowie eine Integration der Zu- und Ausfahrt zum ALDI-Markt an der Xantener Straße in den geplanten Minikreisverkehr (siehe Verkehrskonzept ab Seite 47).

Zahlreiche Ideen wurden auch rund um das Schulzentrum zusammengetragen: Die Schaffung einer Zusatzfläche für die geplante Hol- und Bringzone auf dem heutigen Lehrerparkplatz im Bereich des Wendehammers des Busbahnhofs, die Einrichtung eines Lehrerparkplatzes auf dem ehemaligen Grundstück der Grundschule oder im Bereich der alten Turnhalle, die Schaffung einer weiteren Zufahrt von der Xantener Straße über eine Brücke zum heutigen Wen-

dehammer (Busbahnhof), zur Minderung von Verkehrskonflikten in den Morgen- und Nachmittagsstunden.

Eine Aufwertung der Hohe Straße wird nicht als dringlich gesehen. Anders die Meinung bezüglich der Hanselaerstraße: Vorschläge, wie die Erneuerung des Straßenbelags, die Unterbindung von LKW-Durchfahrten sowie ein Ein-Richtungsverkehr in Fahrtrichtung Osten, fanden Zuspruch. Darüber hinaus könnte das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Grabenstraße/Markt/Hanselaerstraße durch die Errichtung eines Minikreisels reguliert werden. Im Bereich des Krankenhauses sollen die Senkrechtparkstände in Schrägparkstände umgestaltet werden.

Das illegale Parken in der Hanselaerstraße wie auch in der Monrestraße soll häufiger geahndet werden.

Bürger-Dialoge

Um interessierten Bürgern fortwährend die Möglichkeit zu geben, sich Informationen einzuholen sowie eigene Anregungen und Ideen abzugeben, fanden im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes zwei Bürger-Dialoge im öffentlichen Raum statt. Der erste Bürger-Dialog wurde im Rahmen eines verkaufsoffenen Sonntags auf dem Marktplatz der Stadt Kalkar ausgetragen, der zweite an einem Samstagvormittag am Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße. Die Bürgermeisterin und Vertreter der Stadtplanung standen den Bürgern an diesen Tagen Rede und Antwort, informierten über den aktuellen Sachstand und das weitere Vorgehen und nahmen Ideen zur Innenstadtentwicklung Kalkars entgegen.

Ausstellung und Postkartenaktion

Zusätzlich wurde eine kleine Ausstellung zur Innenstadtentwicklung Kalkars präsentiert. Auf Plakaten wurden die Chancen, die das InHK für Kalkar bietet, aufgezeigt. Um für das InHK zu werben, wurde die Ausstellung bei allen Beteiligungsveranstaltungen und anschließend in den Foyers der Sparkasse und der Volksbank gezeigt.

Darüber hinaus konnten die Bürger mittels Postkarten, die bei den Veranstaltungen und lokalen Händlern auslagen, Meinungen und Entwicklungsvorschläge für die Gestaltung der Kalkarer Innenstadt aufschreiben. Die Postkarten konnten direkt bei den Veranstaltungen abgegeben oder zu einem späteren Zeitpunkt eingesandt werden.

Die Anregungen umfassen vornehmlich die Themenbereiche Verkehr und öffentlicher Raum.

Zum Thema Verkehr gingen zahlreiche Anregungen zur Verkehrsregelung auf der Altkalkarer Straße und Hanselaerstraße ein. Diese stellen sich durchaus konträr dar. So wünschen die Einen den Ein-Richtungsverkehr, die Anderen den Zwei-Richtungsverkehr. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden sowohl in Verbindung mit dem Ein- als auch mit dem Zwei-Richtungsverkehr angeregt. Darüber hinaus wird ein innenstadtübergreifender Ein-Richtungsverkehr gefordert und ein Abfließen des Verkehrs über die Monrestraße. Auch die Ausweisung der Innenstadt als Fußgängerzone wurde genannt. Der Schulbusverkehr im Bereich der Engstelle Markt/Grabenstraße soll vermieden werden. Die Anregungen hinsichtlich des Parkens auf dem Marktplatz stellen sich ebenfalls konträr dar. Von einem Erhalt der Parkplätze, auch zur Stabilisierung des Einzelhandels, über eine Be-

Foto 19: Bürger-Dialog auf dem Marktplatz



wirtschaftung bis hin zu einer Entfernung bzw. Verlagerung der Parkplätze in Richtung Sportplatz, sind die unterschiedlichen Anregungen eingegangen. Das Thema Parken birgt auch für andere Orte in der Innenstadt Potenziale für neue Ideen. So wurde z. B. die Schaffung von Anwohnerparkplätzen, insbesondere auf der Grabenstraße, angeregt. In der Hohe Straße, der Hanselaerstraße und der Monrestraße soll nur einseitig geparkt werden. Auf der Monrestraße soll zudem nur zeitlich begrenztes Parken möglich sein.

Die Anregungen zum Thema öffentlicher Raum betreffen vornehmlich die Gestaltung des Marktplatzes. Gewünscht wurde der Erhalt der Pflasterung, ebenso wie auch eine Neupflasterung. Auch die Schaffung von barrierefreien Querungen in Richtung des Rathauses bzw. die teilweise Freihaltung der heute schon barrierefreien Nordseite des Marktplatzes von Außen-gastronomie, wurden häufig genannt.

Darüber hinaus wurde gewünscht, die Grün- und Freiflächen durch die Ausstattung mit neuen Möblierungs- und Begrünungselementen aufzuwerten und damit zu attraktiven Aufenthaltsräumen zu gestalten (z. B. Stadtpark, Grünfläche am Denkmal, Spielplatz im Stadtpark).

Zusammenfassend betrachtet sind es vor allem die Themen **Verkehrsführung in der Innenstadt** und die **Gestaltung des Marktplatzes**, die die Bürger in Kalkar beschäftigen. Dies ist an den eingegangenen Anregungen, über alle Beteiligungsformate hinweg, deutlich abzulesen. Inhaltlich stellen sich die Anregungen insbesondere in diesen beiden Themenfeldern häufig konträr dar²⁰.

²⁰ Alle gesammelten Anregungen siehe Begleitband *Sammlung der Bürgeranregungen*

4 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse des Analysebausteins zusammengefasst. Dabei werden die Stärken den Schwächen gegenübergestellt. Das so gewonnene Profil bildet die Grundlage für die Formulierung von Handlungsfeldern, Zielen und einem Leitbild für die zukünftige Entwicklung Kalkars.

4.1 Stärken

Stärken lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der reizvolle Stadtkern Kalkars zeichnet sich durch sein baukulturelles Erbe aus, das sich in Einzelbauwerken, Ensembles, dem historischen Grundriss als auch den verwendeten traditionellen, zumeist regionalen Baumaterialien auszeichnet.

Abbildung 13: Stärken



- Die prägnante historische Baustruktur, die zahlreichen denkmalgeschützten Gebäude, der zentrale Marktplatz und der Kirchhof der St. Nicolai-Kirche bilden attraktive Identifikationspunkte und ein hohes touristisches Potenzial.
- Der Marktplatz bietet Aufenthaltsqualität und ist das Herz der Innenstadt.
- Die Bausubstanz weist insgesamt einen guten Erhaltungszustand auf.
- Der öffentliche Raum ist mit seinen hochwertigen Materialien ansprechend und konsequent gestaltet.
- Ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal ist die den Stadtkern säumende ehemalige Graben- und Wallzone mit ihren prägnanten öffentlichen Grünräumen, dem Stadtpark und den Wasserflächen. Die Graben- und Wallzone ist ein innerstädtischer Erholungsraum und birgt großes Entwicklungspotenzial.
- Weite Freiraumabschnitte, auch über die Graben- und Wallzone hinaus, sind durch landschaftliche Elemente wie Wiesen/Weiden, Gräben, Baumreihen und Gehölzstreifen geprägt. Im Osten schließen Sport- und Freizeitflächen an.
- Gewerbliche Nutzungen, insbesondere auch Gastronomiebetriebe am Marktplatz, halten den Stadtkern rund um den Marktplatz und die Monrestraße lebendig. Daneben zeichnet sich der Stadtkern auch durch das nahe gelegene Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße aus, das heute den Einkaufsschwerpunkt bildet.
- Attraktive innerstädtische Wohnquartiere befinden sich zentrumsnah und in grüner Umgebung. Besonders hervorzuheben sind hier die Wallstraße und die Grabenstraße.
- Die verkehrliche Erschließung, die Anbindung des Stadtkerns an den ÖPNV (Busse) und das Angebot an Stellflächen bilden grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen.
- Die zentralen öffentlichen Angebote, wie verschiedene Schulformen, Rathaus, Krankenhaus...).

4.2 Schwächen

Die Schwächen des Untersuchungsraumes stellen sich wie folgt dar:

- Es besteht im Bereich Altkalkarer Straße/ Markt/Hanselaerstraße eine hohe verkehrliche Belastung.
- Eine besonders eklatante Gehweg-Engstelle auf der Altkalkarer Straße schränkt die Sicherheit des Fußverkehrs ein.
- Die Verkehrsbelastung ist in vielen Fällen nicht kompatibel mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes.
- Ausgehend von ungeeigneten Bodenbelägen ist eine große Lärmeinwirkung durch Abrollgeräusche von vorbeifahrenden Fahrzeugen auf der Altkalkarer Straße/Markt auszumachen.
- Dem Stadteingang Altkalkarer Straße, als Achse zwischen Fachmarktzentrum und historischem Zentrum, fehlt es an Gestaltungs- und Leitelementen, die diese sich ergänzenden Funktionsbereiche miteinander verbinden könnten.
- Funktionen und Gestaltung des Marktplatzes, der zu einem Teil als Parkplatz, zum anderen als Aufenthalts- und Veranstaltungsfläche sowie als Verbindungsraum zwischen Monrestraße und Rathaus genutzt wird, sind insbesondere aufgrund des barriereichen Bodenbelags (Rheinkiesel) nicht kompatibel.

- Die Hohe Straße bietet in ihrem jetzigen Zustand, auch im Vergleich zu den umliegenden Straßen im Zentrum, nur eine schwache räumliche Gestaltung.
- Die Materialvielfalt an Bodenbelägen verschiedener Ausbaueiten lässt das Gesamtbild stellenweise heterogen erscheinen.
- Der Wall als Rundweg bzw. als zusammenhängende Grünanlage wird seinem Potenzial bisher nicht gerecht und benötigt eine funktionale und gestalterische Aufwertung.

Abbildung 14: Schwächen



- Der Fußweg entlang der Graben- und Wallzone weist qualitative Defizite auf, insbesondere im Süden des Schulzentrums. Der historische Verlauf der Graben- und Wallzone, der über die heutige Straße Am Bollwerk führt, ist durch den Bau des Schulzentrums und der Erschließungsstraße Am Bollwerk überformt und kaum als durchgehende Fußwegeverbindung wahrnehmbar.
- Vorhandene Verbindungswege zwischen der Graben- und Wallzone und dem Stadtkern sind besonders für Auswärtige nur schwer auszumachen.
- Es fehlt an einer Inszenierung des historischen Erbes als Anziehungspunkt für Touristen.
- Die Gestaltung des Fachmarktzentrums an der Bahnhofstraße stellt sich abweisend dar. Funktionslose Rückseiten präsentieren sich dem öffentlichen Raum.

Festzuhalten ist, dass die Stärken im Gesamteindruck des Zentrums deutlich überwiegen und etliche Entwicklungspotenziale bieten. Die Schwächen im Stadtkern sind vornehmlich auf Problemstellen im Verkehrssystem zurückzuführen, die mit einer Belastung der öffentlichen Räume einhergehen. Insgesamt bieten sich zahlreiche Möglichkeiten die Stärken zu betonen und weiter zu entwickeln sowie die Schwächen zu entschärfen und so negativen Entwicklungen entgegenzusteuern.

4.3 Ziele, Handlungsfelder, Leitbild

Das Kapitel Ziele, Handlungsfelder und Leitbild baut auf dem Stärken-Schwächen-Profil auf. Dabei geht es um die Formulierung von Zielen als Leitlinie für die konkreten Maßnahmen des

Handlungskonzepts. Wichtige Handlungsfelder werden dabei in einem Leitbild dargestellt, das als Richtschnur dient und die Aussagen des Konzepts schärft.

Leitbild

Das Leitbild für die Innenstadt Kalkar „Eine lebendige Mitte im historischem Stadtkern!“ zielt auf die beiden herausragenden Stärken des Zentrums: das Ambiente eines gut erhaltenen, historischen Stadtkerns auf der einen, und eine Stadtmitte voll Leben und attraktiven Angeboten, die von Besuchern und Bewohnern gleichermaßen genutzt werden, auf der anderen Seite. Dieser Zweiklang aus „Schönheit“ und „Lebendigkeit“ wird gestärkt und soll auch das Stadtbild der Zukunft prägen. Es wird daher in allen Projekten darauf geachtet, dass der Stadtkern nicht einseitig in „Schönheit erstickt“ und zu einem Museumsdorf umgestaltet wird. Gleichzeitig muss der Stadtkern als Arbeits- und Wohnstandort reibungslos funktionieren und für Besucher und Gäste gut erreichbar bleiben. Die Kompromisse, die hierfür an der ein oder anderen Stelle zuschließen sind, führen schlussendlich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung in einem historischen Stadtkern.

Optimierung des Verkehrs

Hauptentwicklungsziel ist die Reduzierung der Verkehrsbelastung im Altstadtkern durch eine Optimierung des Verkehrssystems. Der Marktplatz soll hierbei als Parkplatz entlastet und die Gestaltung der Verkehrsräume auf alle Verkehrsteilnehmer ausgerichtet werden. Im Fokus steht in diesem Zusammenhang besonders die Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im zentralen Straßenzug durch die Einrichtung von „shared space“ Bereichen und den Abbau von Barrieren. Durch die Reduzierung des Bus-

verkehrs und die Einführung einer Einbahnstraße können die Emissionen des motorisierten Verkehrs deutlich reduziert werden. Die Sicherung der Erreichbarkeit des Zentrums kann weiterhin gewährleistet werden.

Aufwertung des öffentlichen Raumes

Im Fokus der Neugestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes steht die Gestaltung des zentralen Straßenzugs Altkalkarer/Hanse-lauerstraße, der am stärksten vom motorisierten Verkehr in Anspruch genommen und zukünftig deutlich entlastet wird. Außerdem soll der Markt in seiner Gestaltung und Funktion aufgewertet sowie an die Ansprüche der Barrierefreiheit angepasst werden. Grundgedanke bei der Aufwertung des öffentlichen Raums ist die Beibehaltung der vorhandenen Materialität, die konsequent auf Natursteine und Klinker setzt. Diese hochwertigen Bodenbeläge passen hervorragend zum historischen Ambiente und sollen als Qualitätsmerkmal und Aushängeschild für die Innenstadt bewahrt werden. Am Marktplatz soll der Rheinkieselbelag erhalten werden. Zwar weist er bzgl. Barrierefreiheit und seiner Nutzbarkeit deutliche Defizite auf, jedoch stellt er ein Alleinstellungsmerkmal dar und unterstützt den großzügigen Gesamteindruck des zentralen Stadtplatzes. Darüber hinaus wird dem hohen Denkmalwert des Gesamtensembles so Rechnung getragen.

Den Freiraum als markantes Merkmal der Altstadt herausarbeiten

Bezüglich des Freiraums sollen die innerstädtischen Grünflächen aufgewertet werden. Darunter fallen die Flächen am Ehrenmal, Dominikaner Bongert und der Kirchhof. Elementar sind außerdem verschiedene Entwicklungsziele, die sich auf die Wiederinwertsetzung der Wallan-

lagen beziehen. Dieser stadtdenkmaltypisch so bedeutsame und weitgehend noch erhaltene Bereich soll wieder eng mit dem Stadtkern verknüpft und nutzbar gemacht werden. Dabei geht es um das Freihalten von Blickbeziehungen, ein durchgängiges Wegesystem, Vernetzung, Geschichtsstationen oder auch das Ausreizen des Freizeitwertes und des touristischen Potenzials. Ebenso sollen die vorhandenen Reste der Befestigungsanlage inszeniert, einzelne Teilbereiche sollen neugestaltet und der Baumbestand ergänzt werden.

Kultur, Tourismus und Freizeit weiterentwickeln

Eines der Hauptentwicklungsziele dieses Bereiches ist die Stärkung der Innenstadt als historischer Kern mit hohem Identifikationspotenzial und einer großen Anziehungskraft. Verstärkt werden kann dies über die Aktivierung der umliegenden Freiflächen, die auch die Innenstadt prägen sollen. Die Weiterentwicklung der touristischen Angebote ist ein Ziel, welches vor allem durch eine Optimierung im Bereich Kommunikation und Marketing erreicht werden soll. Neben einer erhöhten Präsenz im Internet, dem Einsatz neuer Medien und dem Aufbau eines digitalen Museums soll auch im Stadtraum in Zukunft klar und unterhaltsam informiert werden. Die Vernetzung mit regionalen Angeboten ist herzustellen. Dabei soll ein Gesamtpaket entstehen, das richtungsweisend und übertragbar ist auf andere Städte der Arbeitsgemeinschaft historischer Stadt- und Ortskerne. Grundlagen sollen über ein Tourismus- und Marketingkonzept erarbeitet werden, das mögliche und neue Zielgruppen definiert und das zusammen mit den Akteuren umsetzbare Formate entwickelt.

Profilierung der Nutzungen, privates Engagement unterstützen

Im Zuge des Handlungskonzeptes soll eine Profilierung des Geschäftszentrums vollzogen werden. Dabei sollen der Facheinzelhandel und die Dienstleister in der Monrestraße erhalten bleiben und der Markt weiter als Gastronomiestandort etabliert werden. Der Markt ist hierbei als historische und geschäftige Stadtmitte zu sichern. Um Synergien nutzen zu können,

ist eine verbesserte Anbindung des Fachmarktcenters, das als Einkaufsstandort für die Gesamtstadt fungiert, an das Kerngebiet anzustreben. Dies kann auch über gemeinsame Aktionen unterstützt werden. Zur Sicherung von Gewerbe und Dienstleistungen und privaten Initiativen sollen mehrere Instrumente eingerichtet werden, die Kommunikation fördern, die Anreize für Investitionen und gemeinschaftliche Aktivitäten bieten.

Abbildung 15: Leitbild



Abbildung 16: Gesamtkonzept



5 HANDLUNGSKONZEPT

Mit den Maßnahmen des Handlungskonzepts kann das formulierte Entwicklungsleitbild für Kalkar Schritt für Schritt umgesetzt werden. Das Konzept richtet sich sowohl an die öffentliche Hand als auch an private Investoren, für die ebenfalls ein geeigneter Handlungskorridor aufgezeigt wird. Die aufgeführten Maßnahmen lassen Spielraum für eine flexible Umsetzung. In der Regel können die genannten Projekte, Planungen und Instrumente des Handlungskonzepts durch die Städtebauförderung unterstützt werden. Aus der Bestandsanalyse haben sich fünf unterschiedliche Themenkomplexe ergeben:

1. Städtebaulich, gestalterische Maßnahmen
2. Freiraumplanung und Grünflächen
3. Vorbereitende Planungen und Konzepte
4. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
5. Instrumente, Prozesssteuerung

5.1 Verkehrskonzept

Grundsätze

Die Straßenräume in historischen Stadt- und Ortskernen sind mehr als nur Durchfahrtsräume für das Automobil oder museale Bereiche. Die Sicherung gestalterischer anspruchsvoller Stadträume muss mit der Gewährleistung einer Mobilität für Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Touristen und mit dem Lieferverkehr verbunden sein. In lebendigen Stadt- und Ortskernen sind somit sowohl das historische Erbe, als auch die Erschließungsfunktion der Straßen für alle Verkehrsarten, sowie die Aufenthaltsfunktion gleichzeitig bei Planungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Mehr als alle anderen Straßen muss die Altkalkarer Straße die hohen Ansprüche an den Denkmalwert des historischen Stadtkerns und die Sicherung der Mobilität ei-

ner noch lebendigen Innenstadt erfüllen. Dieses muss in einem schmalen Straßenraum zwischen 7,65 m und 9,65 m geleistet werden. Aus den städtebaulichen, denkmalpflegerischen und verkehrlichen Zielsetzungen aber auch aus den Ansprüchen eines „lebendigen Stadtkerns“ und nicht zuletzt aus den Fördergrundsätzen des Landes NRW leiten sich die wesentlichen Grundsätze einer Straßenraumgestaltung für die Altkalkarer Straße ab:

- Als „Lebensader“ des Stadtkerns um den historischen Markt und für die Erschließung der Innenstadt muss zumindest auf absehbare Zeit die Befahrbarkeit mit dem Pkw erhalten werden. Das Zufußgehen und das Radfahren sind gleichgewichtige Mobilitätsformen im Straßenraum zum Pkw. Eine höchstmögliche Verkehrssicherung für diese „schwachen“ Verkehrsteilnehmer ist zu gewährleisten.
- Der Straßenraum ist barrierefrei auszubilden. Die Geschwindigkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern ist anzugleichen. Optimal ist eine Schrittgeschwindigkeit. Damit verbunden ist der Verzicht auf (Hoch-) Borde, die Verwendung fußgängerfreundlicher Beläge und der weitgehende Verzicht auf das Parken.

Die Straßenraumgestaltung ist unabhängig von der konkreten Verkehrsregelung eines Ein- oder Zwei-Richtungsverkehrs zu sehen. Straßenraumgestaltung ist langlebig, Verkehrslenkung und -regelungen sind flexible Instrumente.

Kfz-Verkehrsführungskonzept

Die Altkalkarer Straße verändert ab der Brücke mit dem Stadtgraben ihren Charakter: Während bis zur Straßenbrücke eine Trennung der Verkehrsarten Fußgänger auf Gehwegen und Fahrverkehr auf der Fahrbahn erfolgt, beginnt östlich der Brücke eine Mischfläche („shared

space“), auf der sich Fußgänger, Radfahrer und der motorisierte Verkehr gleichberechtigt nebeneinander bewegen. Der Zwei-Richtungsverkehr bleibt auf der Altkalkarer Straße erhalten, jedoch findet er in Schrittgeschwindigkeit statt. Unterstützt wird diese Regelung durch die Straßenraumgestaltung mit einem Verzicht auf Hochborde. Stattdessen wird ein niveaugleicher, mit Klinkern ausgelegter Bodenbelag angeboten, auf dem sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt bewegen. Fußgänger dürfen die Straße in ganzer Breite benutzen. Auf Einbauten und Parkstände wird zugunsten der Übersichtlichkeit im Straßenraum verzichtet. Maximal wird im breiteren Bereich ein Behindertenparkstand vorgesehen.

Verkehrsrechtlich erfolgt die Kennzeichnung des Verkehrsberuhigten Bereiches mit dem Schild Nr. 325 StVO (Beginn) und Nr. 326 (Ende des Verkehrsberuhigten Bereiches). Neben der Altkalkarer Straße ab der Stadtgrabenbrücke umfasst der Verkehrsberuhigte Bereich auch den Markt bis zur Grabenstraße und bis zur Kesselstraße sowie die Jan-Joest-Straße im Bereich der St. Nicolai-Kirche, die Straße Kirchplatz und die Monrestraße im Abschnitt des Ein-Richtungsverkehrs.

Die gleichfalls schmale Hanselaerstraße wird im Abschnitt zwischen der Brücke über den Leybach und der Grabenstraße zum Verkehrsberuhigten Bereich. Damit wird die vorhandene Straßenraumgestaltung mit niveaugleichem Ausbau auch verkehrsrechtlich nachvollzo-

Abbildung 17: Empfehlung zur Verkehrsführung im Stadtkern



gen. Von Osten bleibt bis zur Mühlenstege der Zwei-Richtungsverkehr erhalten. Im westlichen Abschnitt wird eine Ein-Richtungsverkehrsführung in Richtung der Grabenstraße vorgesehen, um den Durchgangsverkehr in östlicher Richtung auszuschließen.

Die Verkehrsmengenberechnungen haben für die Altkalkarer Straße und die Hanselaerstraße eine Verkehrsmengenreduzierung nachgewiesen. Auf der Grabenstraße wird ein moderater Anstieg des Kfz-Verkehrs erwartet. Um diesen verträglich zu gestalten, wird im Übergangsbereich Xantener Straße – Monrestraße (nördlich der Einmündung Am Bollwerk am Schulzentrum) eine Querungshilfe in Form einer Mittellinsel vorgesehen, die den Kindern und Jugendlichen eine verkehrssichere Überquerung der Fahrbahn erlaubt.

Für die gestalterische Aufwertung von Markt, Altkalkarer Straße und Hanselaerstraße und deren Entlastung ist die verkehrsgerechte Abführung des Kfz-Verkehrs auf die äußeren, leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen eine Voraussetzung. Im vorhandenen Straßennetz stellt dabei die Einmündung der Xantener Straße in die Bahnhofstraße (B 57/B 67) einen Leistungsfähigkeitsengpass dar. Durch die Öffnung der Fahrbahn der südlichen (alten) Xantener Straße in die Kreisverkehrsfahrbahn am Südkreisel (B 57/L 41) wird die Stadtkerngestaltung mit der angestrebten Verkehrsmengenreduzierung ermöglicht.

Eine weitere straßenraumgestalterische und gleichfalls verkehrstechnisch erforderliche Maßnahme ist der Umbau der Einmündung der südlichen (alten) Xantener Straße in die Xantener Straße zu einem Mini-Kreisverkehr. Durch die Verkehrsregelung des Minikreisverkehrs werden die kreuzenden Hauptverkehrsströme stadtauswärts auf der Xantener Straße mit gu-

ter Verkehrsqualität gegenüber dem Verkehr des benachbarten Lebensmittelmarktes abgewickelt. Gleichzeitig trägt der Mini-Kreisverkehr zu einer langsamen, verträglichen Verkehrsabwicklung im südlichen Stadtkernbereich von Kalkar bei.

Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept beinhaltet das Ziel, die Verkehrsbelastung im Stadtkern zu reduzieren. Daher werden die Parkstände im Marktplatzbereich von im Bestand 67 auf rund 50 Parkstände reduziert. Dies geschieht zu Gunsten einer vergrößerten, unbeparkten Platzfläche. Die Parkstände sollen wie gewohnt mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet werden.

Zusätzlicher Parkraum für kurzzeitparkende Kunden und Besucher der Innenstadt von Kalkar werden auf dem Parkplatz Im Schwanenhorst geschaffen. Während im Bestand auf dem unbewirtschafteten Parkplatz vorwiegend Langzeitparker ihr Kfz abstellen, soll eine Parkscheibenregelung für den Südteil des Parkplatzes (rund 43 Parkstände) einen höheren Parkraumumschlag erreichen. Hier sollen in Zukunft vermehrt kurzzeitparkende Besucher und Kunden des historischen Stadtkerns parken. Langzeitparker werden auf die bestehenden Parkstände am Sportplatz Hanselaerstraße verdrängt. Die Anlage eines weiteren Parkplatzes für Langzeitparker im Bereich „Am Stadtpark“ und somit im Einzugsbereich der Bahnhofstraße ist im Rahmen der Freiraumplanung für die Graben- und Wallzone zu prüfen.

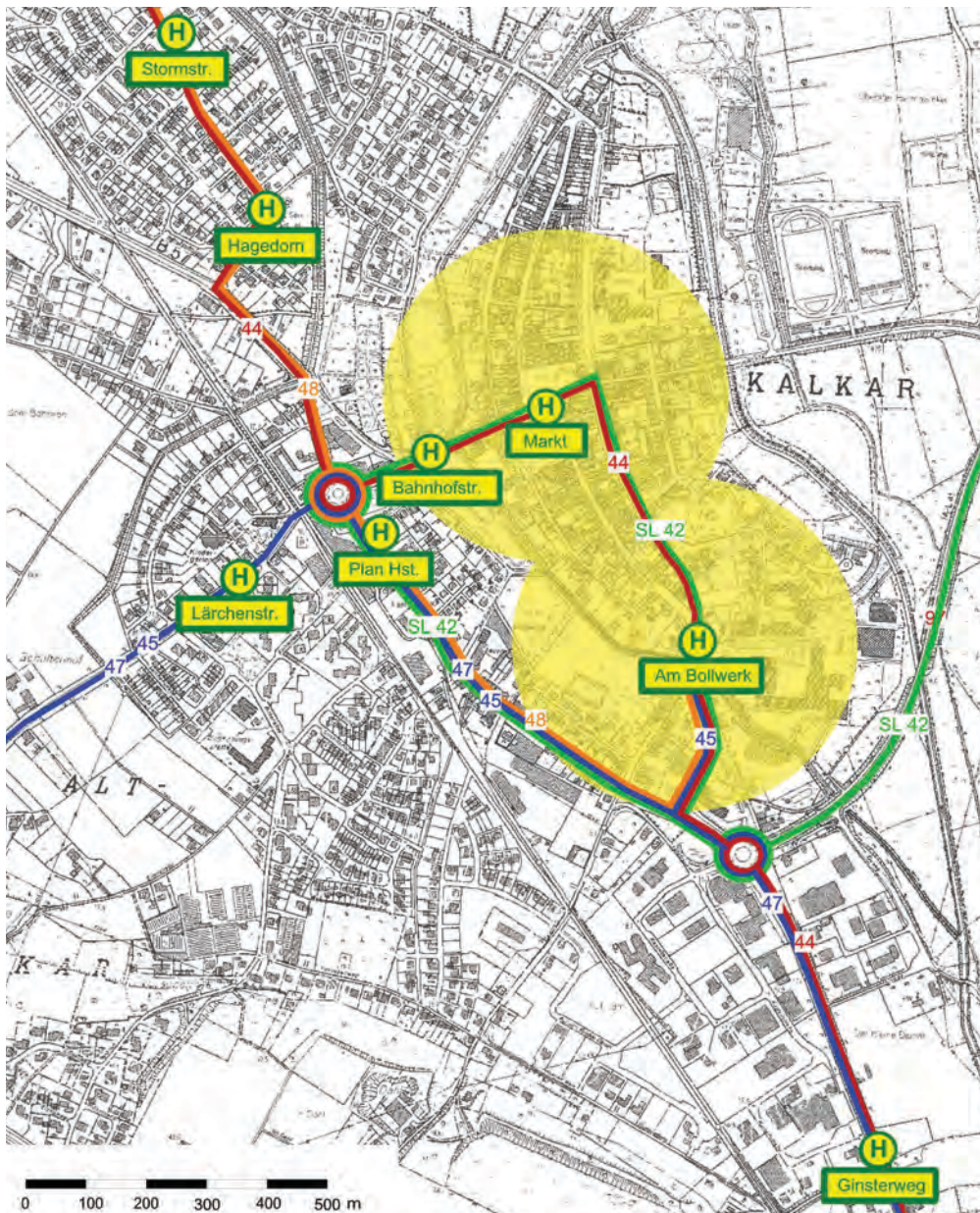
Busverkehrsführung

Die Bushaltestelle am Markt soll als zentrale Innenstadthaltestelle unabhängig von der Verkehrsführung erhalten bleiben. Insbesondere für das Altenheim und das Krankenhaus sind weiterhin kurze Zugangswege zur Erhaltung der Mobilität von Bedeutung. Dabei hat insbesondere die Buslinie 44 mit ihren Verbindungen

nach Kleve und Xanten Bedeutung. Auch die Stadtlinie 42, die im Ein-Richtungsverkehr den Stadtkern durchfährt, soll am Markt bestehen bleiben.

Hingegen kommt für die Buslinien 45, 46 und 48 eine Verlagerung auf die Bahnhofstraße in Frage und somit eine Entlastung des Stadtkerns. Insbesondere zu den Schulanfangs- und End-

Abbildung 18: Empfehlungen Buslinienführung Innenstadt



zeiten treten eine Vielzahl an Busfahrten in den engen Straßen des Stadtkerns auf, die als belastend empfunden werden. Mit der Anfangs-, End- und Wendehaltestelle „Am Bollwerk“ vor dem Schulzentrum ist eine deutliche Entlastung von Altkalkarer Straße, Markt und Grabenstraße möglich. Die zukünftige Verkehrsführung der Buslinien ist im Rahmen der Nahverkehrsplanung mit den Betreibern, den Nachbarkommunen und dem Kreis Kleve abzustimmen.

5.2 Städtebaulich gestalterische Maßnahmen

Marktplatz (Projekt Nummer 1)

Abbildung 19: Gestaltung Marktplatz



Der Marktplatz bildet das Herz der Stadt. Die ansprechende Bausubstanz, viele Baudenkmäler, ein gut proportionierter Stadtraum und lebendige Nutzungen machen den Platz zu einem außergewöhnlichen Ensemble. Dazu tragen auch die Oberflächenbeläge, die Natursteine und der Rheinkiesel bei. Trotz dieser Qualitäten ist der Platz aus Nutzungssicht problematisch. Gestaltung und Funktion passen nicht zueinander: Der motorisierte Verkehr sorgt für erhebliche Lärmemissionen auf dem Grauwackenkplaster und für massive Beschädigungen auf dem in einem Sandbett verlegten Rheinkiesel. Dieser wird darüber hinaus durch große Fahrgeschäfte bei Stadtfesten in Mitleidenschaft gezogen. Auch der Komfort des Rheinkieselbelags für Fußgänger ist „von Natur aus“ und durch die starke Abnutzung eingeschränkt. Durch seine unebene Oberfläche entspricht er den Anforderungen an eine „barrierearme“ Gestaltung nicht mehr. Aus diesem Grund wurde im Jahr

Abbildung 20: Detail Gestaltung Marktplatz



2012 die Nordseite des Platzes durch Basaltlava neu gestaltet, wovon Fußgänger, Anlieger und die Außengastronomie spürbar profitiert haben.

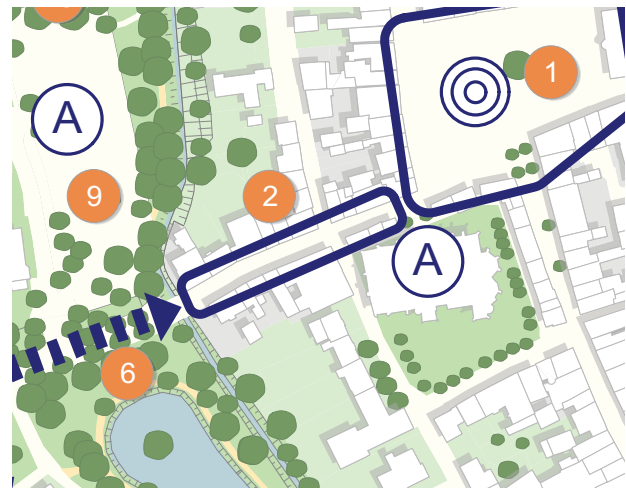
Die gewerblichen Nutzungen um den Platz und in den angrenzenden Straßen sind auf das Stellplatzangebot angewiesen. Eine vollständige Verlagerung an den Stadtrand würde zu gravierenden Einbußen für die Gewerbebetriebe führen. Nicht zuletzt ist dem Denkmalschutz Rechnung zu tragen, der auf einen Erhalt des Rheinkiesels und der Grauwacke großen Wert legt. Dies wurde bei Gesprächen mit dem Rheinischen Amt für Denkmalpflege am 16.3.2017 und 10.10.2017 deutlich.

Vor diesem Hintergrund soll der Platz umfassend erneuert werden. Dabei wird auf eine weitgehende Beibehaltung und Neuverlegung der vorhandenen Materialien gesetzt. Durch eine optimierte Organisation des Parkplatzes auf der Platzfläche können bis zu 430 m² der Parkplatzfläche eingespart werden, ohne dass zu viele Stellplätze entfallen müssten. Diese 430 m² werden zukünftig nicht mehr den Belastungen durch PKW's ausgesetzt und dadurch wesentlich weniger beschädigt. Der Aufenthaltsbereich für Fußgänger wird deutlich vergrößert. Der „Eingriff mit Augenmaß“ wahrt dabei die Balance zwischen dem Schutz der denkmalgerechten Rheinkieseloberfläche und den Interessen der anliegenden Gewerbebetriebe.

Durch die Sanierung der Oberflächen wird der Komfort für Nutzer erhöht. Um die barrierefreie Nutzung des Platzes darüber hinaus zu verbessern werden zusätzliche „Querungshilfen“ geschaffen, vorzugsweise in in den vorhandenen Materialien, die dann zu schleifen oder zu spalten sind.

Altkalkarer Straße (Projekt Nummer 2)

Abbildung 21: Neugestaltung Altkalkarer Straße



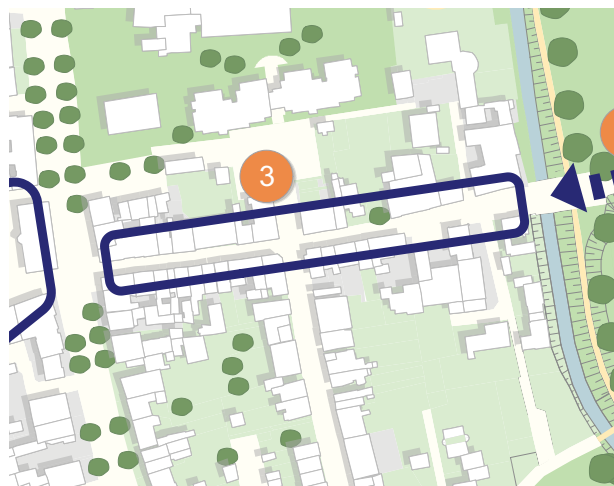
Die Altkalkarer Straße ist die Verbindung zwischen dem Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße und dem Marktplatz und bildet zusammen mit der Straße Markt und der Hanselaerstraße die Ost-West-Achse durch den Stadtkern. Zudem besitzt sie die Funktion des westlichen Stadteingangs und schneidet die Graben- und Wallzone. Im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Bahnhofstraße und dem Stadtgraben weist sie eine recht attraktive und grüne Gestaltung auf (siehe Ausführungen Stadteingang Altkalkarer Straße). Zwischen Stadtgraben und Marktplatz ist sie städtisch geprägt. Den Straßenrand fassen zwei- bis dreigeschossige Wohnhäuser mit Ladenlokalen in den Erdgeschossen; der Straßenquerschnitt ist äußerst schmal, ohne angemessenen Raum für Fußgänger und Fahrräder. Angesichts der hohen Anzahl vorbeifahrender Kraftfahrzeuge (6.000 Pkw/24 Stunden) ist diese beengte Situation eine Gefahrenstelle für Fußgänger und Radfahrer.

Um die Ansprüche von Kfz-Verkehr und Fußgängerverkehr verträglicher und vor allem sicherer zu gestalten, soll die Altkalkarer Straße zwischen Stadtgraben und Marktplatz zu einem „shared

space“ umgebaut werden, der über die Straße Markt und die Hanselaerstraße weiter fortgeführt wird. In der Ausgestaltung soll der Bodenbelag Klinker weiter flächendeckend verwendet werden, um den bestehenden, insgesamt überzeugenden Gestaltungskanon des öffentlichen Raums im Zentrum zu unterstreichen. Hochborde sollen entfallen. Dadurch sind Niveauunterschiede im Vergleich zum Ist-Zustand auszugleichen. Die Neugestaltung der Altkalkarer Straße soll dem wichtigsten Eingangsbereich zur Kernstadt und deren Anbindung an das Fachmarktzentrum wieder ein attraktiveres Gesicht verleihen. Aufgrund der eingeschränkten Belastbarkeit des Knotens mit der B57 ist der Zwei-Richtungsverkehr in der Altkalkarer Straße beizubehalten. Auf die vorhandenen Stellplätze ist zukünftig zu verzichten.

Hanselaerstraße (Projekt Nummer 3)

Abbildung 22: Neugestaltung Hanselaerstraße

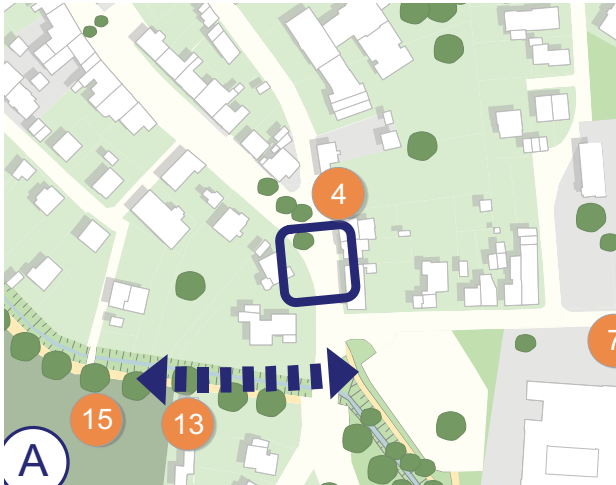


Die Hanselaerstraße bildet den östlichen Stadteingang. Sie verbindet den Marktplatz mit der Rheinstraße, die nach Osten in Richtung Rhein führt. Zwischen der Graben- und Wallzone und dem Zentrum besteht ein nur sehr schmales Straßenprofil, das dem der Altkalkarer Straße gleicht. Der Zwei-Richtungsverkehr sowie straßenbegleitende Stellplätze lassen nur wenig Raum für Fußgänger, für die nur schmale Restflächen bleiben, die in bestimmten Abschnitten kaum nutzbar sind.

Die Straße soll daher ebenfalls nach den Leitlinien eines „shared space“ unter Beibehaltung des heutigen Materialkanons umgestaltet werden. Die Erhöhung der Aufenthalts- und Verbindungsqualität wird vor allem auch durch die Einführung eines Ein-Richtungsverkehrs erreicht, der den räumlichen Gesamteindruck und das Sicherheitsgefühl für Fußgänger erheblich verbessern wird. Durch die Beibehaltung des Klinkermaterials werden der Gestaltungskanon der Innenstadt und die Durchgängigkeit des Straßenzugs Altkalkarer Straße/Hanselaerstraße unterstrichen.

Ertüchtigung Grabenstraße/Am Bollwerk (Projekt Nummer 4)

Abbildung 23: Querungshilfe Grabenstraße/Am Bollwerk



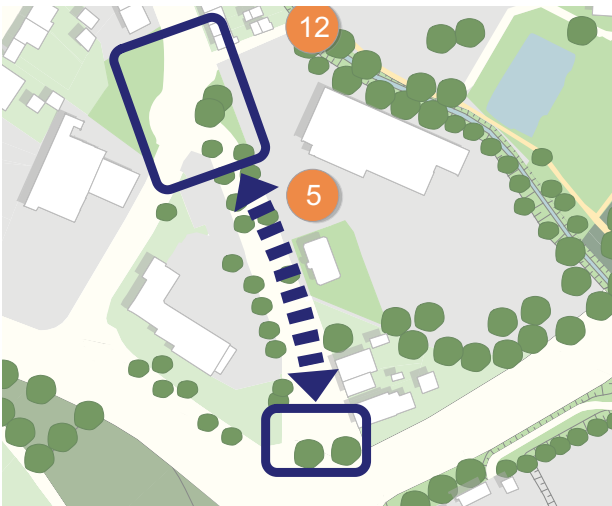
Die Altstadt von Kalkar sowie das Schulzentrum wird von Süden über den Straßenzug Xantener Straße – Grabenstraße erschlossen. Die Grabenstraße ist dementsprechend relativ stark durch den Kfz-Verkehr belastet. Vor allem in den morgendlichen und nachmittäglichen Schulanfangs- und Endzeiten bei starkem Verkehr entstehen Konfliktsituationen zwischen den Radfahrern und Fußgängern (besonders viele Kinder und Jugendliche) mit den Kfz-Verkehr.

Der Kreuzungspunkt Grabenstraße/Am Bollwerk ist in den Hauptverkehrszeiten des Schülerbring- und Holverkehrs, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer und Kinder unübersichtlich. Das Überqueren der Straße wird als schwierig erachtet. Im Rahmen des Schulwegplans wurde als Hilfe zur Querung ein gelber Punkt markiert, an dem die Kinder die Straße queren sollen. Dadurch wird die Sicht der Kfz-Fahrer auf die Kinder verbessert, jedoch wird das Problem der Querung der breiten Fahrbahn nicht gelöst. Deshalb sollte die Querung weiter optimiert werden. Dafür ist eine Querungshilfe in der Grabenstraße zwi-

schen Monrestraße und Am Bollwerk einzurichten. Als Querungshilfe ist hier eine Mittelinsel geeignet. Die Mittelinsel ermöglicht den Fußgängern ein Anhalten, sodass die breite Fahrbahn nicht in einem überquert werden muss.

Xantener Straße, Anschluss Kreisverkehr, Minikreisel (Projekt Nummer 5)

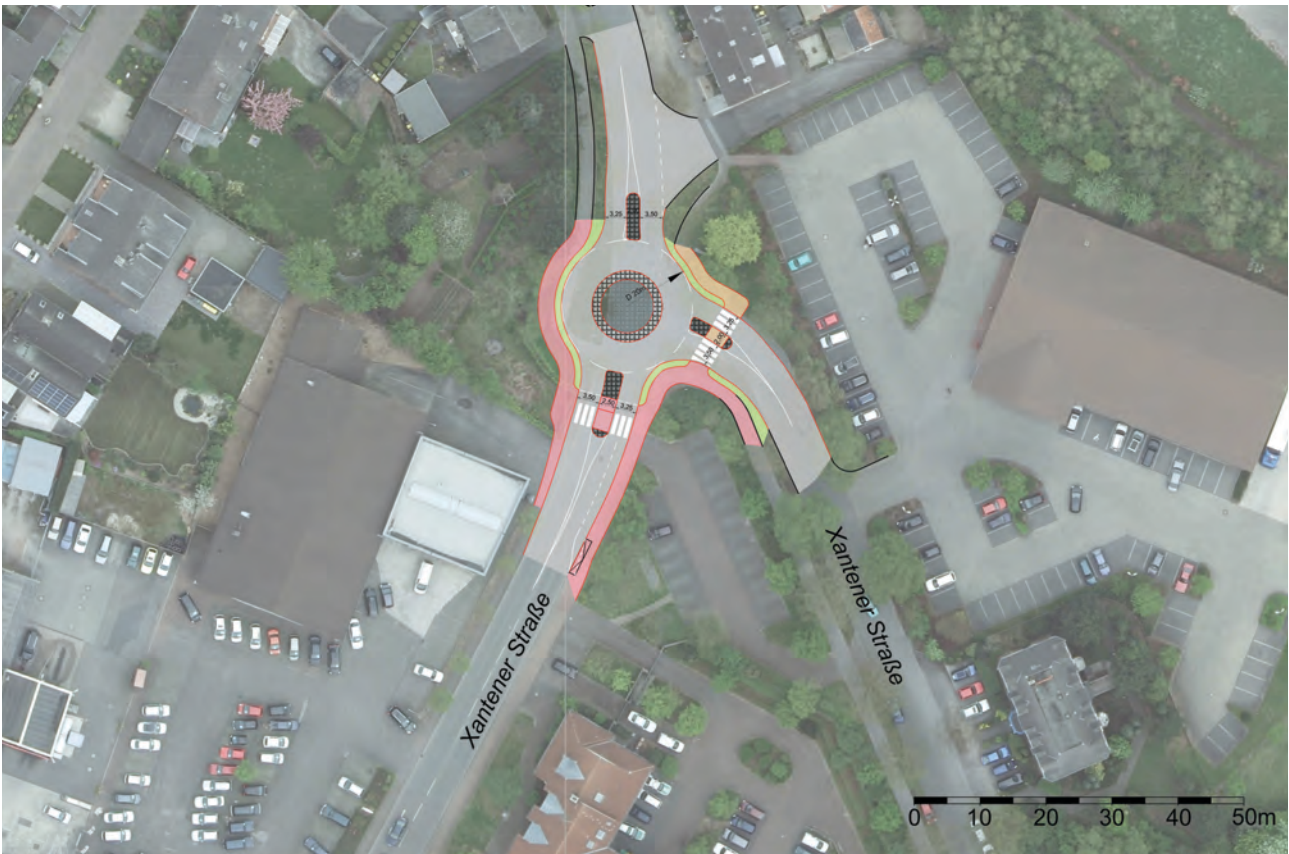
Abbildung 24: Xantener Straße, Anschluss Kreisverkehr, Minikreisel



Der Kreisverkehr B 57/L 41 (Südkreis) bildet in der südlichen Kernstadt von Kalkar einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt und verknüpft die Bahnhofstraße (B 57/B 67) mit der Rheinstraße (L 41) sowie der Kastellstraße als Haupteinschließung des südlichen Gewerbegebietes.

Durch die geplanten Veränderungen der Kfz-Verkehrsführung in der Innenstadt mit Einführung eines „shared space“-Bereiches wird es zu Verkehrsverlagerungen auf die Grabenstraße und die Xantener Straße im Stadtkern sowie die Bahnhofstraße als äußere Hauptverkehrsstraße kommen. Die bestehenden Leistungsfähigkeitsdefizite an der Einmündung der Xantener Straße in die Bahnhofstraße werden zunehmen und zu verlängerten Wartezeiten führen. Eine Voraussetzung zur Entlastung der Altkalkarer Straße ist, dass der Quellverkehr

Abbildung 25: Xantener Straße, Minikreisel



des Stadtkerns diesen zügig zu den umliegenden Hauptverkehrsstraßen verlassen kann, ohne Markt und Altkalkarer Straße zu befahren. Als verkehrstechnisch relativ einfache Maßnahme bietet sich dazu die Öffnung der Fahrbahn der südlichen (alten) Xantener Straße in die Kreisverkehrsfahrbahn des Südkreisels an.

Bei der verkehrstechnischen Überprüfung dieser Maßnahme wurden die positiven Wirkungen auf die Verkehrsbelastungen im historischen Stadtkern sowie in Hinblick auf die Verkehrsqualität des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Xantener Straße nachgewiesen. Als fünfte Einmündung in den Südkreisel erreicht auch die Verkehrsabwicklung des Kreisverkehrs eine gute Qualitätsstufe mit geringen Wartezeiten für die einmündenden Fahrzeugströme. Fahrgeometrisch ist jedoch nur eine Einfahrt aus der Xantener Straße in die Kreisverkehrsfahrbahn möglich; die Ausfahrt aus dem Kreisverkehr in die Xantener Straße scheitert an den notwendigen Ausfahrtradien.

Als zweite erforderliche Maßnahme zur Entlastung von Altkalkarer Straße und Markt ist die Einmündung des Südastes der (alten) Xantener Straße in die Xantener Straße zu verbessern. Durch die Einrichtung eines Mini-Kreisverkehrs profitiert insbesondere der stadtauswärts fahrende Verkehr. Die Knotenpunktform eines Mini-Kreisels reduziert gleichzeitig die Fahrgeschwindigkeit, stärkt das Miteinander mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn und lässt ein geordnetes und sicheres Queren der Fußgänger an den einzelnen Straßenästen zu. Ein erster Vorentwurf zeigt eine Kreisverkehrsfahrbahn mit einem Außendurchmesser von 20 Metern. Die gepflasterte Mittelkalotte ist für größere Fahrzeuge (z. B. die Linienbusse) überfahrbar.

Stadteingang Altkalkarer Straße (Projekt Nummer 6)

Abbildung 26: Neugestaltung Stadteingang Altkalkarer Straße



Der Stadteingang Altkalkarer Straße stellt den wichtigsten Zugang ins Zentrum dar. Der historische Straßenzug verbindet das Fachmarktzentrum an der Bahnhofstraße auf kurzem Wege mit dem Herzen der Stadt am Marktplatz. Neben einem sehr reizvoll gestalteten Abschnitt durch den Stadtpark weist der Eingangsbereich auch einige Defizite auf.

Die Grünfläche Ehrenmal wirkt vernachlässigt und zugewachsen. Treppenanlagen wirken „fehl am Platz“ und die Gesamtgestaltung des Ehrenmals veraltet. Auch die Neuanlage eines Boule-Platzes konnte keine wesentlichen Verbesserungen erzielen. Eine Bürgerinitiative hat bereits Vorschläge für eine bessere Nutzbarkeit der Grünanlage zusammengestellt.

Der parallel zur Altkalkarer Straße verlaufende Von-Lauff-Weg ist von der Grünanlage abgeschottet und kann daher die grundsätzlich gegebene Lagegunst nicht nutzen. Darüber hinaus ist er in einem sehr einfachen Erhaltungszustand. Als Verbindung zum Fachmarktzentrum tritt der Von-Lauff-Weg deshalb nicht in Erscheinung. Dies ist umso ungünstiger, da

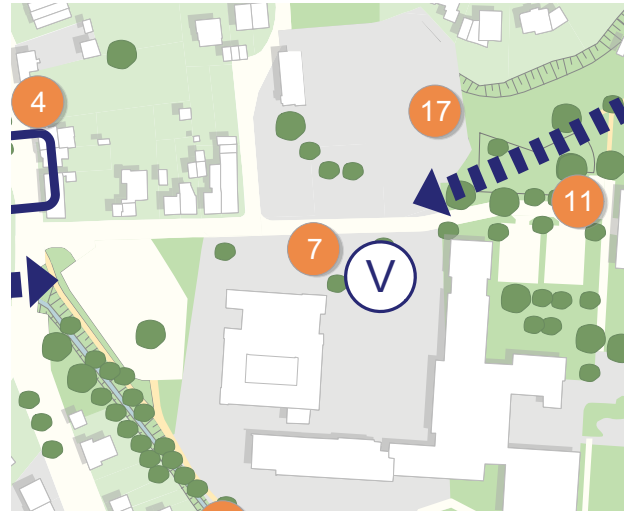
das Fachmarktzentrum städtebaulich unzureichend in die Innenstadt integriert ist und auch durch seine städtebauliche Anmutung einen Fremdkörper darstellt, der sich von der Stadt abwendet. Auf der gegenüberliegenden Seite des Ehrenmals prägt aktuell ein unattraktiver Leerstand den Stadteingang.

Der Abschnitt Altkalkarer Straße soll zwischen Markt und Stadtpark vollständig neugestaltet werden (siehe Projekt Altkalkarer Straße), um in diesem wichtigen Bereich eine deutliche Aufwertung zu erreichen. Diese Maßnahme soll in ein ganzheitliches Konzept eingebunden werden, das die oben genannten Defizite überwindet und dabei auf Objekte, punktuelle Eingriffe und auch auf flächige Umgestaltungen setzt. So sollen Elemente (z. B. Licht, Kunst oder Stelen) aus einer Gestaltungslinie geschaffen werden, die die Zusammenhänge kunstvoll unterstreichen. Eine flächige Neugestaltung ist am Von-Lauff-Weg angezeigt; am Ehrenmal wird es um eine Aufwertung der Freiflächen gehen. Die Überlegungen der Bürgerinitiative sind dabei miteinzubeziehen.

Die Konzepte hierzu sollen über ein wettbewerbliches Verfahren ermittelt werden, das zu Beginn des Umbauprozesses auf den Weg zu bringen ist. Die Ausgestaltung der Wettbewerbssinhalte sowie des wettbewerblichen Verfahrens sind im Weiteren noch zu konkretisieren.

Hol- und Bringzone Realschule (Projekt Nummer 7)

Abbildung 27: Hol- und Bringzone Realschule



Das Schulzentrum der Stadt Kalkar setzt sich zusammen aus der Josef-Lörks-Grundschule, dem Jan-Joest-Gymnasium und der Städtischen Realschule. Insgesamt wird das Schulzentrum von rund 1.350 Schülerinnen und Schüler besucht. Hinzukommen etwa 100 Lehrerinnen und Lehrer, die täglich das Schulzentrum aufsuchen. Das Schulzentrum ist über die Straße Am Bollwerk erschlossen. Der historische Stadtkern wird über die Grabenstraße und Monrestraße an das Schulzentrum angebunden. Aus Richtung Xanten und Rees wird das Schulzentrum über die Bahnhofstraße – Xantener Straße angefahren. Südlich der Fahrbahnseite der Straße Am Bollwerk befindet sich ein Busbahnhof mit mehreren parallel angelegten Bussteigen, an denen die Linienbusse halten. Die Haltestelle „Schulzentrum“ dient als Verknüpfungspunkt für sämtliche Buslinien. Eine Wendefläche ist südlich der Haltestellenanlage vorhanden.

In den letzten Jahren werden immer mehr Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht. Dies geschieht aus Gewohnheit, Bequemlichkeit oder auch aufgrund von Sicherheitsbedenken. Durch

dieses gutgemeinte „Elterntaxi“ steigt jedoch das Gesamtverkehrsaufkommen im Umfeld von Schulen und die Verkehrssicherheit sinkt für diejenigen, die bisher zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Schule erreichen.

Vor allem jüngere Schulkinder nehmen den Verkehr anders wahr als Erwachsene und reagieren dementsprechend auch anders. Das Gesichtsfeld von Kindern ist bis zu einem Alter von ca. acht Jahren um ein Drittel kleiner als das Erwachsener. Kinder bis zu einem Alter von etwa zehn Jahren sind in der Regel überfordert, wenn sie zwei im Gegenverkehr befahrene Fahrstreifen überqueren müssen. Hinzu kommt, dass Grundschulkindern aufgrund ihrer Körpergröße vom Autofahrer schlecht wahrnehmbar sind und andererseits ein parkendes Auto das Sichtfeld eines Kindes deutlich einschränken kann.

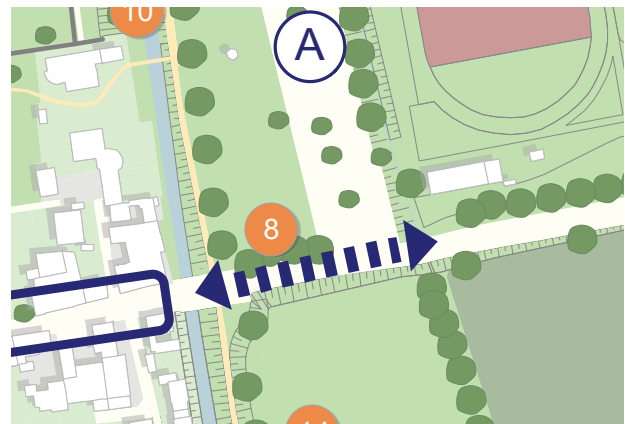
Gerade im direkten Zugangsbereich des Schulzentrums der Straße Am Bollwerk entstehen durch die Vielzahl anfuhrer Eltern-Kfz, das Halten auf der Fahrbahn, das Queren der Schulkinder und die morgendliche Hektik der Eltern gefährliche Situationen. Diese können durch eine strikte Trennung von Anfahrwegen der Eltern-Kfz von den fußläufigen Wegen, eine geordnete Parkraumsituation und straßenräumlichen Maßnahmen der Verkehrsordnung und -sicherung vermieden werden.

Eine Hol- und Bringzone für die Schüler lässt sich relativ leicht auf dem heutigen Lehrerparkplatz einrichten, der eine geordnete Vor- und Abfahrt im Ein-Richtungsverkehr (Schleifenverkehrsführung) bieten würde. Durch den Entfall einiger Parkplätze und die Einrichtung einer Haltezone, haben die anfuhrer Eltern-Kfz die Möglichkeit, die Kinder auf der Gehwegseite an den weiterführenden Schulen aussteigen zu lassen. Die Hol- und Bringzone befindet sich auf der Straßenseite, an der das Gymnasium

und die Realschule liegen, sodass die Schulkinder keine weiteren Straßen queren müssen. Da mittelfristig (nach der Sanierung der Gebäude des Schulzentrums) die Verlagerung der Grundschule in die Gebäude östlich des Lehrerparkplatzes geplant ist, kann die Hol- und Bringzone zukünftig von Eltern-Kfz aller Schulformen genutzt werden.

Stadteingang Hanselaerstraße (Projekt Nummer 8)

Abbildung 28: Neugestaltung Stadteingang Hanselaerstraße



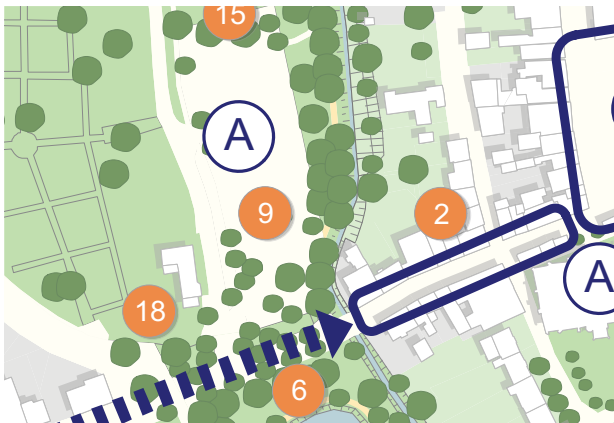
Der Stadteingang Hanselaerstraße liegt in der Ost-West-Achse und bildet das Gegenstück zum Stadteingang Altkalkarer Straße. Wie dort wird auch hier der Abschnitt zwischen Markt und Grabenzone neu gestaltet und wie dort bilden die in den 1980er Jahren gestalteten Brücken über die Gewässer ein Tor zum Zentrum. Während die Altkalkarer Straße zum Fachmarktzentrum und in die westlich der Innenstadt liegenden Wohngebiete führt, beginnt an der Hanselaerstraße die Landschaft des Niederrheins. Teils begleiten Parkplätze und Sportplätze die Straße. Der Fußweg in diesem Bereich wirkt sehr unattraktiv und ist zugewachsen. Ein deutliches Verschwenken der Fahrbahn beruhigt zwar den fließenden Verkehr, verhindert gleichzeitig aber

den Blick auf die reizvolle Stadtkulisse. Sie verschwindet hinter Büschen.

Daher soll dieser Bereich gestalterisch und freiraumplanerisch aufgewertet werden. Er soll offener gestaltet werden und zum Besuch des Zentrums einladen. Angedacht sind Maßnahmen im Bereich der Fußwege, einladende Eingangsbereiche, eine Verbesserung der Anbindung der Stellplatz- und Sportzonen sowie Aufwertungen im Straßenbereich.

**Festwiese Im Schwanenhorst
(Projekt Nummer 9)**

Abbildung 29: Festwiese Im Schwanenhorst



Der Marktplatz wird durch verschiedene Veranstaltungen genutzt. Dabei beschädigen große Fahrgeschäfte der Veranstalter beim Rangieren auf der Fläche den Rheinkieselbelag so stark, dass er regelmäßig, aufwändig ausgebessert werden muss. Um dies in Zukunft zu verhindern soll eine Ersatzfläche für solche Veranstaltungen geschaffen werden. Dabei soll neben dem Parkplatz Im Schwanenhorst eine Schotterrasenfläche mit erforderlichen technischen Anschlüssen angelegt werden.

**Brücken Graben- und Wallzone
(Projekt Nummer 10)**

Abbildung 30: Brücken Graben- und Wallzone



Das Stadtzentrum ist über mehrere Brücken mit der Graben- und Wallzone verbunden. Viele der Brücken sind in einem einfachen Erhaltungszustand, einige stark sanierungsbedürftig und absehbar nicht mehr verkehrstauglich. Um diesem Missstand entgegenzuwirken hat die Stadt ein Sanierungskonzept entwickelt, das den Sanierungs- und Erneuerungsbedarf dezidiert darlegt. Es bildet die Grundlage für das vorliegende Projekt. Im Rahmen des Sanierungskonzepts sollen zwei Brücken ersatzlos demontiert, zwei Brücken durch einen kleinen Durchlass ersetzt sowie zwei weitere Brücken durch neue Holzbrücken ersetzt werden. Bei fünf Brücken ist die Demontage bzw. Sanierung bereits erfolgt.

5.3 Freiraumplanung, Graben- und Wallzone

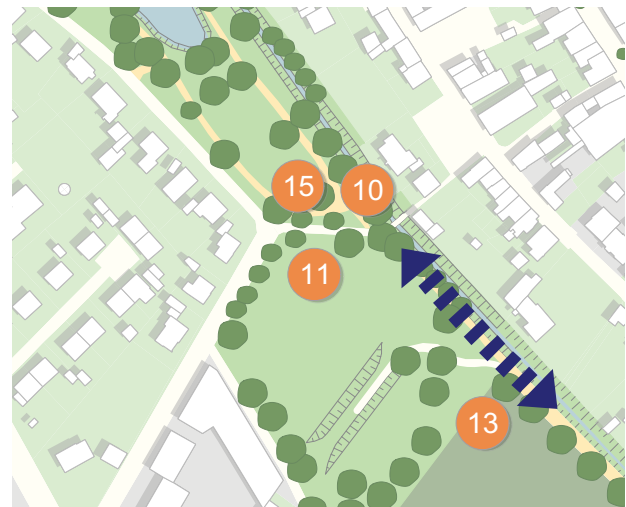
Die Graben- und Wallzone ist der prägende Grünraum der Stadt. In weiten Teilen begrenzt er den mittelalterlichen Kern der Stadt, lediglich im Südosten ist er durch den Bau von Schulgebäuden überformt worden. Die Qualitäten dieses eng mit der Stadtgeschichte verbundenen Freiraums wieder sichtbar werden zu lassen, den Freiraum für Bürger als attraktives Wohnumfeld nutzbar zu machen und für Besucher als Erlebnisraum aufzuwerten ist ein wichtiges Anliegen des Integrierten Handlungskonzeptes. Die Graben- und Wallzone soll daher besser mit dem Stadtkern verzahnt und als zusammenhängendes System erlebbar gemacht werden. Zäsuren sollen überwunden und verlorengegangene Verbindungen wieder eingerichtet werden. Grünraum und bebaute Stadt sollen stärker als Einheit erlebbar werden.

Hierfür wurden in Kooperation mit den lokalen Akteuren sechs Handlungsfelder identifiziert, die die Grünzone nachhaltig aufwerten und die den Bereich besser nutzbar machen. Stärken und spezifische Eigenarten der unterschiedlichen Abschnitte sollen dabei herausgearbeitet werden, Schwächen und Zäsuren minimiert werden. Auf vorhandene bzw. noch in Arbeit befindliche Planungen, wie z. B. dem Spielplatzkonzept und dem Konzept zur Sanierung der Brücken wurde aufgebaut, Initiativen, die sich um die Aufwertung des Bereichs kümmern hinzugezogen.

Aktuell lassen sich die unten aufgeführten Konzeptbausteine identifizieren.

Wohnumfeld Graben- und Wallzone, Spielplätze aufwerten, Angebote für Bürger schaffen (Projekt Nummer 11)

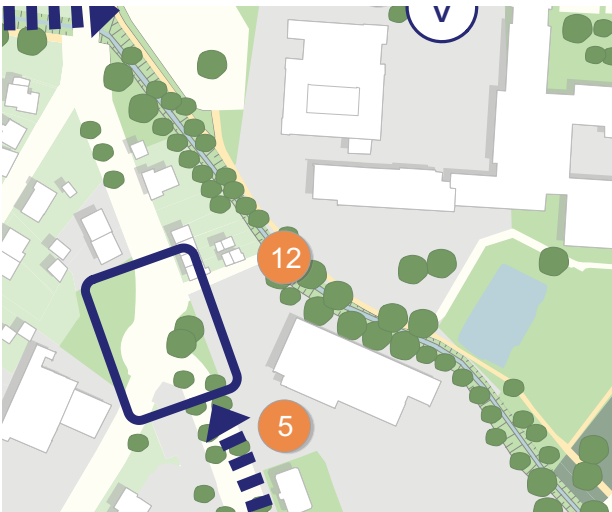
Abbildung 31: Graben- und Wallzone, Wohnumfeld



Die Graben- und Wallzone ist von Wohngebieten umgeben und dient heute schon als grünes Wohnzimmer der Stadt. Angebote wie kleinere und größere Spielplätze, Bolzplätze oder auch der Stadtpark legen dafür Zeugnis ab. Teilweise befinden sich die Anlagen aber in einem sehr einfachen Erhaltungszustand, sie schotten sich durch dichte Abpflanzungen ab, sind nicht richtig dimensioniert oder schlecht erreichbar. Mit Blick auf die älter werdende Einwohnerschaft der Stadt fehlen seniorengerechte Angebote, das Thema Barrierefreiheit oder -armut wurde bisher nicht beachtet. Es geht hier darum richtungsweisende Lösungen zu erarbeiten und umzusetzen. Hierzu gehören die Spielplätze aufzuwerten, neue Angebote für Jung und Alt zu schaffen und Zuwegungen und Angebote unter dem Aspekt der Barrierearmut zu gestalten. Zudem soll eine gestalterische Einbindung in den Gesamtkontext der Graben- und Wallzone erfolgen, die Sicht störende Abpflanzungen sind zukünftig zu vermeiden. Durch Bänke und kleinere Plätze soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die Ergebnisse des Spielplatzkonzeptes der Stadt sind einzuarbeiten.

Vernetzung und Verknüpfung, Aufwertung von Fuß- und Radwegen (Projekt Nummer 12)

Abbildung 32: Graben- und Wallzone, Vernetzung und Verknüpfung



Die Graben- und Wallzone gliedert sich in mehrere Abschnitte, die unterschiedlich gestaltet und genutzt sind und die in vielen Bereichen einen landschaftlich geprägten Charakter aufweisen. Gliedernde Elemente sind die Radialstraßen. Fuß- und Radwege verbinden die Abschnitte miteinander, Brücken über den Stadtgraben und den Leybach verbinden die Zone mit dem Stadtkern.

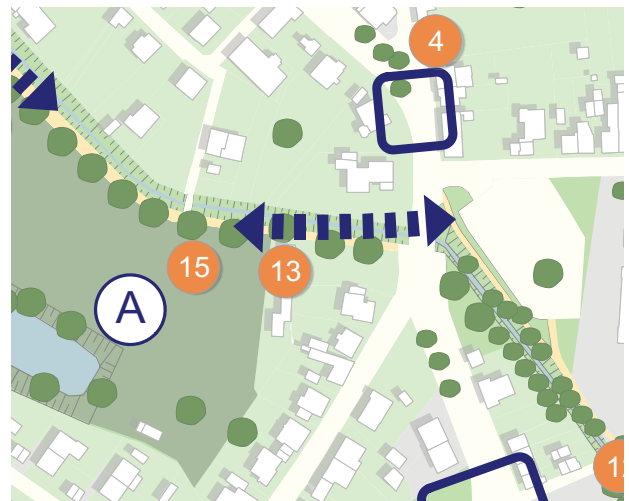
Wege und Verbindungen stellen sich heute sehr unterschiedlich dar, in weiten Teilen überwiegt ein sehr einfacher Erhaltungszustand. Abschnittsweise, insbesondere im südlichen Teil, finden sich auch zu schmale Wege, die eher Trampelpfaden ähneln. Ein Leitsystem aus Schildern, Hinweise oder Erklärungen zu Sehenswürdigkeiten fehlen vollständig.

Die Wege sollen sich zukünftig „einheitlich“ gestaltet präsentieren und dabei gleichen Gestaltungsgrundsätzen folgen. Hierzu ist das Wegesystem an vielen Stellen zu verbreitern und mit einheitlichen Möbeln, Bänken und Papierkörben auszustatten. Auch begleitende

Elemente wie Hecken, Beete, Einfassungen, Mauern oder Begrenzungen sind nach einheitlichen Prinzipien zu gestalten. Die Wege sind mit einem Leitsystem auszustatten, das die Abschnitte der Graben- und Wallzone miteinander verbindet und mit dem Stadtzentrum, der Umgebung und der Region vernetzt. Informationen über Sehenswürdigkeiten, Besonderheiten und Bodendenkmäler sind zu ergänzen. An Knotenpunkten und wichtigen Eingangsbereichen sollen kleinere Empfangsstationen zum Besuch einladen.

Entwicklung und Einbindung der Graben- und Wallzone Süd (Projekt Nummer 13)

Abbildung 33: Graben- und Wallzone, Entwicklung und Einbindung Süd



Insbesondere im südlichen Abschnitt fehlt eine attraktive Verbindung der Wall- und Grabenzone; um das Schulzentrum dominieren Trampelpfade. Zudem ist durch die vorhandene Baustruktur ein zusammenhängender Freibereich kaum noch erkennbar.

Hier sollen Wege und Freiflächen zukünftig wieder Orientierung schaffen. Verbindungen sind wiederherzustellen, Zäsuren zu überwinden, Wege zu verbreitern. Am Schulzentrum ist zu

eruiieren, ob dort zwei alternative Wegeführungen – entlang des Gewässers, in Randlage oder über das Schulzentrum – geschaffen werden können. Durch die Neuordnung von Parkplätzen und eine nachhaltige Entwicklung der Flächen der Grundschule lässt sich Raum schaffen für übersichtliche Wegeführungen. Der Übergang über die Xantener Straße in Richtung Stadtgraben ist neu zu definieren, ggf. sind dort Flächenkäufe erforderlich. Darüber hinaus kann auch eine verbesserte, Orientierung gebende Gestaltung der Frei- und Außenflächen der Schulen zu einem attraktiven Gesamtbild beitragen.

Schaffung neuer Anziehungspunkte – grüne Interventionen (Projekt Nummer 14)

Abbildung 34: Graben- und Wallzone, grüne Interventionen



Zudem kann die Graben- und Wallzone durch landschaftsgärtnerische oder freiraumplanerische „Interventionen“ punktuell aufgewertet werden, ohne dass dadurch der prägende, landschaftliche Gesamteindruck gestört würde. Hier sind besondere Anpflanzungen wie Beete, Stauden, oder andere Grünelemente denkbar. Aus heutiger Sicht sind z. B. der Taubenturm mit Brücken und Wasserflächen oder das ehemali-

ge Dominikaner Bongert mit dem historischen jüdischen Friedhof besonders geeignete Bereiche. Darüber hinaus wären auch Gestaltungen denkbar, die die angedachte Kunstaussstellung in der Graben- und Wallzone unterstützen, z. B. durch die Herstellung, Vorbereitung und Einbindung von Ausstellungsflächen. Konkrete Aussagen zu diesen Themen soll der unten aufgeführte Rahmenplan liefern.

Wiedererkennbarkeit und Sichtbezüge: Gestalterische Leitlinien (Projekt Nummer 15)

Abbildung 35: Graben- und Wallzone, Gestalterische Leitlinien



Die Niederrheinlandschaft mit Wiesen, Weideflächen und Baumreihen prägt weite Abschnitte der östlichen Graben- und Wallzone. Daneben existieren auch intensiver genutzte, gestaltete und bebaute Bereiche wie am Stadtgarten, um die Park-, Spiel- und Sportplätze sowie im gesamten südlichen Abschnitt. Zahlreiche Pflanzstreifen aus dichtem Buschwerk grenzen die Nutzungen voneinander ab und stören so den Gesamteindruck des die Innenstadt umgebenden Ensembles. Daher ist angedacht, die unterschiedlichen Abschnitte gestalterisch besser miteinander zu verknüpfen, einheitliche Ele-

mente und Bepflanzungen zu definieren, einzusetzen und Sichtbezüge wiederherzustellen.

Wasser in der Graben- und Wallzone (Projekt Nummer 16)

Abbildung 36: Graben- und Wallzone, Wasser



Wasser war ein wichtiger Bestandteil der historischen Befestigungsanlage, insbesondere die südliche Stadtbefestigung war durch größere Wasserflächen geprägt, die jedoch im Laufe der Zeit weitgehend verfüllt wurden. Heute prägen Gewässer wie der Stadtgraben und der Leybach sowie Wasserflächen im Stadtgarten und im Norden der Altstadt die Zone. Daher ist vorgesehen, das Element Wasser zukünftig aufzuwerten, auszuweiten und besser in Szene zu setzen. Angedacht ist u.A. die Neuanlage eines Teiches auf dem Gelände des ehemaligen Dominikaner Klosters, der erst in der jüngeren Vergangenheit verfüllt wurde und Wasserflächen um die Reste der südlichen Wallanlagen aufzuwerten.

Rahmenplan Graben- und Wallzone (Projekt Nummer 17)

Die Projekte 10 – 16 sollen in unterschiedlichen Zeithorizonten umgesetzt werden. So sind z. B. die Brückensanierung, die Aufwertung der Spielbereiche oder auch die Verbesserung der Wegequalität kurz- bis mittelfristig, während z. B. das Thema Wasser in der Graben- und Wallzone eher mittel- bis langfristig konzipiert sind.

Die Maßnahmen sollen im nächsten Schritt, in der Umsetzungsphase des Integrierten Handlungskonzepts, konkretisiert und in einen Zeitrahmen gestellt werden. Hierzu wird zu Beginn der Umsetzungsphase ein Rahmenplan erarbeitet, der die oben aufgeführten Handlungsfelder differenziert beleuchtet, der ein Leitbild erarbeitet, die Vorschläge ergänzt und konkrete Maßnahmen, also umsetzungsfähige Projekte entwickelt. Dabei soll die Kooperation mit den Akteuren und den lokalen Experten fortgeführt werden.

Neben den aufgeführten sechs Handlungsfeldern der Projekte 11 – 16 wird ein besonderes Gewicht auf den südlichen Bereich der Wall- und Grabenzone mit folgenden Fragestellungen gelegt:

- Wie werden die Grundstücke der Joseph-Lörks-Grundschule, die in die Bausubstanz des Schulzentrums integriert werden, nachgenutzt?
- Wie kann im Bereich des Schulzentrums eine attraktive Wegeführung der Graben- und Wallzone aussehen?
- Wie können die vorhandenen Freiflächen besser vernetzt und gestaltet, wie der Spielplatz besser integriert werden?
- Wie kann der Stadtgraben aus seinem teils engen Korsett „befreit“ werden?

- Wie kann die Zäsur bzw. die Engstelle Xantener Straße überwunden werden?
- Wie soll sich der Bereich westlich der Xantener Straße, heute weitgehend in privater Hand, langfristig entwickeln?
- Wie können die dort sehr beengten und eingezäunten Wege heute schon aufgewertet und verbreitert werden?
- Wie kann ein barrierefreier Zugang in die Bereiche hergestellt werden?

5.4 Vorbereitende Planungen und Konzepte

Zur Präzisierung des Handlungskonzepts ist es erforderlich weitere Fachplanungen auf den Weg zu bringen. Es gilt, Maßnahmen und Projekte optimal vorzubereiten, Qualitätskriterien zu bestimmen und externen Fachverstand kontinuierlich in den Umbauprozess einzubringen. Mit den Planungen ist zu Beginn des Umbauprozesses zu beginnen, da sie eine wichtige Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen bilden. Als besonders geeignet haben sich wettbewerbliche Verfahren erwiesen, bei denen Planer oder Experten verschiedener Disziplinen Konzepte für eine bestimmte, genau zu definierende Aufgabenstellungen entwickeln. Dabei entstehen Konzepte mit hohen Qualitäten, die zu vergleichen und zu bewerten sind. Das geeignetste Konzept bildet anschließend die Grundlage für die zukünftige Stadtentwicklung, die dadurch nachhaltiger wird und zur Schaffung eines attraktiven Zentrums maßgeblich beiträgt.

Für das Zentrum von Kalkar sind zwei wettbewerbliche Verfahren oder auch Fachplanungen zu folgenden Themen vorgesehen:

- **Rahmenplan Graben- und Wallzone (Projekt Nummer 17)**
- **Konzept/Wettbewerb Stadteingang Altkalkarer Straße (Projekt Nummer 18)**

Die zu bearbeitenden Inhalte sind in den jeweiligen Projekten Kapitel 5.2 Stadteingang Altkalkarer Straße und 5.3 Graben- und Wallzone bereits dargestellt. Die Entscheidung, ob wettbewerbliche Verfahren oder Rahmenpläne erarbeitet werden sollen, wird im weiteren Prozessverlauf fallen. Darüber hinaus sind folgende Fachplanungen vorgesehen:

Lichtkonzept (Projekt Nummer 19)

Lichtgestaltung und Beleuchtung haben mittlerweile einen festen Platz in der Stadtentwicklung eingenommen. Sie sind als Element der Stadtgestaltung nicht mehr wegzudenken und gewinnen kontinuierlich an Bedeutung, insbesondere in unseren Innenstädten. Im historischen Stadtkern von Kalkar entsteht darüber hinaus eine zusätzliche Verpflichtung, das historische Erbe in Szene zu setzen und dies für Bewohner sowie für Besucher und Touristen. Dabei ist auf die Belange des Denkmalschutzes zu achten und eine Überinszenierung der historischen Bausubstanz zu verhindern.

Daher ist die Erstellung eines Lichtkonzepts durch einen qualifizierten Planer in enger Abstimmung mit den Fachämtern und Experten vor Ort von Bedeutung. Inhalt einer solchen Fachplanung wird auch die Beleuchtung des Stadtraums sein, Licht in Straßen und Gassen, auf Wegen und Plätzen. In Kalkar ist dabei abzuwägen zwischen historisierenden Leuchten, die in weiten Teilen der Innenstadt zu finden sind und modernen Leuchten wie sie z. B. auf dem Marktplatz stehen. Das Konzept ist mit den Planungen zum Stadteingang Altkalkarer Straße zu

koordinieren, gegebenenfalls auch in das Projekt zu integrieren.

Marketing- und Tourismuskonzept (Projekt Nummer 20)

Mit dem Integrierten Handlungskonzept wird den aktuellen Missständen im Stadtzentrum begegnet und eine nachhaltige Aufwertung vorbereitet. Vor diesem Hintergrund ist auch die Außendarstellung der „Marke“ Kalkar zu verbessern und die Innen- und Außenwahrnehmung zu überprüfen. Die alten und neuen Stärken Kalkars z. B. als Wohn-, Schul- und Geschäftsstandort sollen treffender beworben werden. Der Stadtumbau soll dokumentiert und nach außen getragen werden. Es ist ein Konzept zu erarbeiten, das den Umbauprozess begleitet und Signale an Bürger, Interessenten und Investoren sendet, ein Konzept das für ein selbstbewusstes Selbstbild und ein besseres Image wirbt.

Ein wichtiges Standbein der Stadt und der Innenstadt Kalkars ist der Tourismus. Auch dieses Thema soll durch das Marketing- und Tourismuskonzept neu beleuchtet werden. Vorhandene Formate sind zu überprüfen, neue zu entwickeln, Marketingkampagnen zu analysieren, touristische Angebote gegebenenfalls zu ergänzen und zu verbessern. Dabei soll insbesondere auch die Frage aktueller Besuchergruppen und möglicher neuer Zielgruppen intensiv beleuchtet werden. Den Fragen, wie kann ich neue Besuchergruppen ansprechen und wie die Verweildauer erhöhen, kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu.

Ziel eines Marketing- und Tourismuskonzepts ist es, mehr und neue Besucher in das Zentrum der Stadt zu bringen, Interesse am Stadtleben zu wecken und auf die Stärken hinzuweisen. Es sind Projekte zu entwickeln, die von den Ak-

teuren vor Ort umgesetzt werden und zu einer nachhaltigen Belebung beitragen. Das Konzept ist daher gemeinsam mit ihnen und den Bürgern Kalkars zu erarbeiten. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Maßnahmen von den lokalen Partnerschaften getragen und umgesetzt werden und zu nachhaltigen Effekten wie einer Belebung des Zentrums und einer Stärkung des Gewerbes führen können.

Gestaltungshandbücher, Fibeln und Richtlinien (Projekt Nummer 21)

Für die Umsetzung eines Hof- und Fassadenprogramms und des Verfügungsfonds sind vor deren Anwendung Richtlinien zu erstellen. Dort werden die Regeln festgehalten, die für eine Inanspruchnahme von Fördergeldern zu befolgen sind. Die Richtlinien sind von einem Fachbüro zu erarbeiten, von den politischen Gremien der Stadt zu beschließen und anschließend zu veröffentlichen. Empfehlenswert hierzu sind Printprodukte und eine Veröffentlichung im Internet. Neben den Richtlinien ist insbesondere für das Hof- und Fassadenprogramm ein Handbuch auf den Weg zu bringen, in dem die Richtlinien konkretisiert werden, in dem sich Beispiele und Empfehlungen finden und das anschaulich verdeutlicht, wie Verbesserungen erreicht werden können, die in den Kontext des historischen Stadtkerns passen. Zur Umsetzung des Programms sind darüber hinaus Antragsformulare aufzulegen. Die vorliegende Gestaltungssatzung ist gegebenenfalls anzupassen. Für den Verfügungsfonds kann eine anschauliche Beispielsammlung helfen, dem Instrument eine gute Startphase zu verschaffen.

5.5 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit (Projekt Nummer 22)

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit soll den Umbauprozess begleiten und bekannt machen. Dabei soll nicht nur Werbung für die Innenstadt gemacht werden, sondern es gilt über den Umbauprozess zu informieren, Bürger zur Beteiligung aufzurufen und ein breites Interesse am Thema Innenstadtbau zu wecken. Die Akteure der Stadt sollen über Projekte informiert und über Möglichkeiten der Mitgestaltung und Mitwirkung aufgeklärt werden. Es gilt über kommunale Planungen und Förderabläufe zu informieren und Finanzierungen transparent zu machen. Auch geht es darum, Entscheidungsabläufe und Abhängigkeiten im Stadtbauaufbau aufzuzeigen. Die Stadt Kalkar möchte zudem an dem jährlich stattfindenden Tag der Städtebauförderung teilnehmen. Nicht zuletzt ist über die Baustellen zu berichten, Zeitpläne sind zu veröffentlichen und mit Betroffenen und Anliegern abzustimmen.

Hierfür sind entsprechende Produkte zu realisieren. Angedacht sind u.A. Printprodukte wie Flyer, Informationsbroschüren, Quartierszeitungen und Plakate für eine „wachsende Ausstellung“. Grundlage sollen ein attraktives Layout und ein passendes Leitmotiv bilden. Richtlinien und Gestaltungsleitfäden sind gestalterisch einzubinden. Darüber hinaus ist ein Internetauftritt einzurichten. Die einzelnen Formate sind zu Beginn des Umsetzungsprozesses festzulegen, sollen sich aber auch flexibel den jeweiligen Anforderungen anpassen.

Digitales Museum Historischer Stadtkern (Projekt Nummer 23)

Der historische Kern ist das herausstechende Wesensmerkmal der Stadt. Die historische Bausubstanz, Ensembles und Plätze bilden einen einzigartigen Schatz. Kalkar hat sich daher mit anderen Kommunen zur Arbeitsgemeinschaft historischer Stadt- und Ortskerne Nordrhein-Westfalens zusammengeschlossen, um gemeinsam Wege zu finden, das historische Erbe zu pflegen und herauszustellen. Gleichzeitig dokumentiert die Gemeinschaft, dass das historische Erbe für das gesamte Land Nordrhein-Westfalen von Bedeutung ist.

Ein Hauptanliegen des Integrierten Handlungskonzepts widmet sich daher der Bewahrung und Stärkung des historischen Kerns für die Zukunft, was sich in den zahlreichen städtebaulichen und freiraumplanerischen Projekten niederschlägt. Daneben soll auf einer „digitalen“ Plattform das historische Erbe und die Kunstschätze der Stadt modern und richtungsweisend präsentiert werden. Auch dadurch soll das Bewusstsein für die Geschichte der Stadt Kalkar geschärft werden. Es geht darum, das Interesse von Besuchern und Bewohnern am historischen Kern der Stadt zu steigern und dadurch die Stadtmitte zu beleben.

In vielen Museen gehört die digitale Aufarbeitung ihrer Exponate mittlerweile zum Standardrepertoire. Eine digitale Plattform informiert und wirbt für das Museum, sie kann sich an spezifische Besuchergruppen wenden und bietet unterschiedlichste Rundgänge in Audioformaten an. So können verschiedene Interessengruppen angesprochen, neu gewonnen und Informationen gezielt und attraktiv vermittelt werden.

Im innerstädtischen Umfeld ist dies so noch nicht erfolgt. Hier agieren zahlreiche Akteure mit spezifischen Interessen. Auch im Themenfeld Historischer Stadtkern, unter dem Gesichtspunkt „Museum Historischer Stadtkern“, ist eine konsequente Aufarbeitung der verschiedenen Formate auf einer Internetseite die Ausnahme. Teils sind verschiedene Seiten anzuklicken um zu geeigneten Informationen zu gelangen, oft finden sich lediglich Informationen zu den Highlights. Nur selten werden die Möglichkeiten, die das Medium Internet bietet voll ausgenutzt. Auf der Internetseite der Stadt Kalkar finden sich insbesondere die Hauptsehenswürdigkeiten als „Geschichtsstationen“, Informationen zum Städtischen Museum und zu Veranstaltungen und Führungen.

Ziel des Projektes Digitales Museum ist es daher sämtliche Qualitäten

- der Bausubstanz, der Bau- und Einzeldenkmäler, historischer Mauern, der Friedhöfe und Gebäudereste, wie z. B. Dominikaner Kloster,
- des öffentlichen Raums, der Plätze und Ensembles, der Graben- und Wallzone und der Bodendenkmäler,
- der Kunstschatze in Gebäuden und Kirchen, insbesondere die Altäre der St. Nicolai-Kirche,
- der Exponate und Ausstellungen des Städtischen Museums und der Bestände des Archivs

auf einer gemeinsamen Plattform darzustellen. Es kann auch als Vorbild für andere Kommunen, insbesondere der Arbeitsgemeinschaft Historischer Stadt- und Ortskerne, dienen. Die Seite ist unter einer eigenen Domain zu präsentieren. Darüber hinaus sollen die Inhalte auch im Stadtraum erlebbar gemacht werden, über Audio-Formate, QR-Codes und auf Stelen und Tafeln.

Die Aufarbeitung der aufgeführten Punkte soll durch Texte, Bilder, Karten, Fotos, Grafiken oder Filme erfolgen. Die Medien sind zielgruppenspezifisch zusammenzustellen. Daher ist zunächst zu überlegen, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen. Diese können von Kindern und Schülern bis hin zu kunstgeschichtlich interessierten Besuchern reichen. Da Kalkar auch von vielen Niederländern besucht wird, wären diese sicherlich ebenfalls gezielt anzusprechen. Daneben sind zielgruppenorientierte Stadtführungen als Audioformate zu entwickeln, die es ermöglichen, Kalkar auf eigene Faust, gleichzeitig unter sachkundiger und unterhaltsamer Führung zu entdecken, sei es in einem Einstunden- oder in einem Tages-Rundgang.

Die Konzeptionierung eines digitalen Museums Kalkar soll durch ein Fachbüro erfolgen, das gemeinsam mit den Akteuren vor Ort und den lokalen Experten Zielgruppen, Inhalte, den grafischen Auftritt und die erforderlichen Medien und Formate zusammenstellt und aufbereitet. Das Projekt ist mit dem Tourismus- und Marketingkonzept zu koordinieren.

5.6 Instrumente, Prozesssteuerung

In diesem Themenfeld werden Instrumente benannt, die in der Umsetzungsphase des Handlungskonzepts zum Einsatz kommen sollen. Im Kern sollen durch sie die Kooperation zwischen den Akteuren gefördert und Anreize für Investitionen geschaffen werden. Der Umbauprozess ist zu steuern und einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Um die gewünschte Wirkung zu erreichen, müssen die meisten der aufgeführten Instrumente bereits in der Anfangsphase installiert werden und den Umbauprozess während der gesamten Laufzeit begleiten.

Verfügungsfonds (Projekt Nummer 24)

Um bestehende Initiativen zu stärken und um die Kooperation der Akteure, z. B. in Immobilien- und Standort- oder Werbegemeinschaften, zu fördern, soll ein Verfügungsfonds eingerichtet werden. Mit dem Fonds können Projekte unterstützt werden, die auf privater Initiative beruhen. Ein privat gestellter Betrag für eine gesellschaftlich wirksame Aktion kann dabei durch Fördermittel verdoppelt werden. Förderfähig im Rahmen des Verfügungsfonds sind Aufwertungsmaßnahmen insbesondere im öffentlichen Raum wie z. B. Kunstobjekte, Stadtmöbel, Licht- und Grünanlagen oder Brunnen. Weiterhin können soziale Aktionen, Veranstaltungen oder Foto-Ausstellungen gefördert werden. Der Fonds richtet sich an Einzelne oder Gruppen von Einzelhändler, Gewerbetreibende, Gastronomen, Immobilieneigentümer und Bürger gleichermaßen. Wichtige Träger sind üblicherweise auch im Ort ansässige Vereine und Institutionen. Die Zuschüsse sind an Richtlinien zu binden (vgl. oben).

Attraktiv ist der Verfügungsfonds insbesondere für bestehende Initiativen. So besteht in Kalkar die Initiative Kunst und Schafe Schwanenhorst/ Stadtpark, die in der Graben- und Wallzone ein Skulpturenprojekt installieren möchte. Es ist daran gedacht Freiflächen, die im Besitz der Stadt sind, für die Errichtung von Skulpturen herzurichten. Die Finanzierung soll über Sponsoren erfolgen. Für Ausstellungen sollen namhafte Künstler gewonnen werden. Mit dem Verfügungsfonds könnte die Initiative in ihrem Bestreben, den Bereich der Graben- und Wallzone deutlich aufzuwerten, unterstützt werden.

Hof- und Fassadenprogramm (Projekt Nummer 25)

Gebäude und Fassaden sind in vielen Bereichen des Stadtkerns in einem vergleichsweise guten Zustand. Allerdings besteht eine große Verantwortung für die Pflege der Bausubstanz, die über das „normale“ Maß von Innenstädten deutlich hinausgeht, nicht zuletzt aufgrund der Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft historische Stadt- und Ortskerne, einer Auszeichnung des Landes NRW, die Städten mit historischen Stadt- und Ortskernen verliehen wird und die zur Pflege dieses besonderen Erbes verpflichtet. In Kalkar gilt es zwischen der prägenden, historischen Bausubstanz und den zahlreichen neuzeitlichen Ergänzungen zu vermitteln und reizvolle Kontraste zu schaffen. Die historische Bausubstanz, die zahlreichen Denkmäler, die außergewöhnlichen Einzeldenkmäler und städtebaulichen Ensembles sind zu erhalten und aufzuwerten. Der Stadtkern muss weiterhin nicht nur für die Bürger der Stadt sondern auch für Besucher und Touristen attraktiv bleiben.

Das Gesicht der Stadt, Fassaden und private Freiflächen sollen weiterhin gepflegt werden und dabei zum Aushängeschild der Stadt werden. Den erhöhten Anforderungen in Kalkar, insbesondere an die Pflege der historischen Bausubstanz, soll mit dem Programm Rechnung getragen werden. Anreize für diese Maßnahmen soll ein Hof- und Fassadenprogramm schaffen, das durch finanzielle Zuschüsse hilft, Investitionen zu ermöglichen bzw. lohnenswert zu machen. Darüber hinaus sollen auch Beratungsleistungen ermöglicht werden. Die Zuschüsse sind an Richtlinien zu binden (vgl. oben). Die Kombination eines Hof- und Fassadenprogramms mit einer energetischen Beratung ist sinnvoll und unterstützt eine besonders nachhaltige und ökologisch hochwertige Erneuerung der Bausubstanz.

Management, Prozesssteuerung (Projekt Nummer 26)

- Das vorliegende Konzept umfasst städtebauliche und freiraumplanerische Projekte, Angebote für Investoren, Instrumente und Planungen. Es bezieht sich auf einen Zeitraum von ca. fünf bis zehn Jahren. Die Umsetzung der Projekte ist zeitaufwändig und stellt Anforderungen an Verwaltung, Politik und die Akteure der Stadt, die das „Tagesgeschäft“ deutlich übersteigen. Zur Bewältigung dieser Arbeit soll daher ein „Quartiersmanager“ eingesetzt werden, der die Stadtverwaltung und die örtlichen Akteure unterstützt. Mit der Arbeit soll ein externes Fachbüro beauftragt werden. In der Start- sowie in den (Bau-)Phasen könnte diese Tätigkeit auch in einem Büro vor Ort erledigt werden. Das Aufgabenfeld umfasst im Wesentlichen folgende Themen:
 - Koordinierung und Betreuung der im Konzept aufgeführten Instrumente Hof- und Fassadenprogramm sowie Verfügungsfonds .
 - Gründung bzw. Unterstützung von Initiativen wie z. B. einer Immobilien- und Standortgemeinschaft bzw. vorhandener Organisationen.
 - Schnittstellenfunktion zu den im Handlungskonzept aufgeführten städtebaulichen Projekten und zu privaten Investoren.

- Steuerung und Koordination der genannten Rahmenpläne, wettbewerblichen Verfahren, Konzepte und Richtlinien; Unterstützung bei der Umsetzung.
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing bei der Umsetzung, Unterstützung bei der Umsetzung von digitalen Formaten.
- Mitwirkung der Bürger und Akteure, Entwicklung und Umsetzung von Beteiligungsformaten.
- Koordinierung und Abstimmung der Maßnahmen, Unterstützung der Stadtverwaltung.
- Fortschreibung des Handlungskonzeptes, Konkretisierung von langfristig angelegten Projekten, Monitoring und Evaluation der Maßnahmen

Neben den genannten Arbeitsfeldern wird sich die Arbeit eines Quartiersmanagers kontinuierlich an die Projekte und den Umsetzungsprozess anpassen. Der Quartiersmanager soll Projekte anstoßen, entwickeln und deren Umsetzung betreuen. Er ist dafür verantwortlich, dass Leitbild, Ziele und die Gesamtidee des Handlungskonzeptes bei der Umsetzung nicht aus dem Auge verloren werden. Er vermittelt zwischen den Akteuren, insbesondere zwischen Verwaltung, Politik, Bürgern, Initiativen und privaten Akteuren.

6 ÜBERSICHT UND SCHLUSSWORT

Abschließend werden die Projekte des Handlungskonzepts entsprechend ihrer Dringlichkeit und bezogen auf ihre Umsetzungsmöglichkei-

ten eingeordnet und in einen zeitlichen Rahmen gestellt. Auch die ermittelten Fördersummen und die städtischen Anteile sind aufgeführt.

6.1 Projektübersicht

Nr.	Priorität	Maßnahme	Summe Kosten in €	Förderung 60% in €	Summe in € Kosten Stadt*
1	1	Marktplatz	895.470	537.282	512.468
2	1	Altkalkarer Straße (inkl. Anbindungen)	296.750	178.050	118.700
3	1	Hanselaerstraße	312.800	187.680	155.320
4	1	Ertüchtigung Grabenstraße/Am Bollwerk	70.000	42.000	28.000
5	1(2)	Xantener Straße, Anschluss, Minikreisel	555.000	333.000	222.000
6	2	Stadteingang Altkalkarer Straße	320.000	192.000	128.000
7	3	Hol- und Bringzone Realschule	30.000	18.000	12.000
8	3	Stadteingang Hanselaerstraße	100.000	60.000	40.000
9	2	Festwiese Im Schwanenhorst	200.000	120.000	80.000
10	1	Brücken Graben- und Wallzone	300.000	180.000	120.000
11	2	Grün - Wohnumfeld, Spielplätze	150.000	90.000	60.000
12	2	Grün - Fuß- und Radwege	150.000	90.000	60.000
13	2	Grün - Entwicklung und Einbindung Süd	150.000	90.000	60.000
14	3	Grün - Interventionen	100.000	60.000	40.000
15	3	Grün - Gestaltung	100.000	60.000	40.000
16	3	Grün - Wasser	100.000	60.000	40.000
17	1	Rahmenplan Graben- und Wallzone, Grün	130.000	78.000	52.000
18	1	Konzept/Wettbewerb Stadteingang	70.000	42.000	28.000
19	2	Lichtkonzept	20.000	12.000	8.000
20	1	Marketing- und Tourismuskonzept	30.000	18.000	12.000
21	1 (2)	Gestaltungshandbücher,-fibeln, Richtlinien	20.000	12.000	8.000
22	1	Öffentlichkeitsarbeit	30.000	18.000	12.000
23	2	Digitales Museum Historischer Stadtkern	60.000	36.000	24.000
24	2	Verfügungsfonds	150.000	90.000	60.000
25	2	Hof- und Fassadenprogramm	200.000	120.000	80.000
26	1	Management, Prozesssteuerung	200.000	120.000	80.000
		Gesamt	4.740.020	2.844.012	2.080.488

Kosten für Stellflächen sind nicht förderfähig und von der Stadt zu tragen
KAG Beiträge sind zu prüfen

* inkl. Kosten für Stellflächen

6.2 Schlusswort

Mit der vorliegenden Studie hat die Stadt Kalkar ein abgestimmtes Konzept aufgelegt, das einen Handlungskorridor für die nächsten fünf bis zehn Jahre umreißt. Die Erarbeitung erfolgte in enger Kooperation mit den Akteuren der Stadt, mit der Bürgerschaft und in vielen Gesprächsrunden, stets in einer sehr konstruktiven Atmosphäre – hierfür vielen Dank.

Die Stadt Kalkar verfügt über einen außergewöhnlich attraktiven, historischen Stadtkern, der Aushängeschild der Stadt ist und viele Besucher aus nah und fern ins Zentrum zieht. Gleichzeitig sorgen Gastronomie und Dienstleistungen rund um den Marktplatz und das Fachmarktzentrum an der Altkalkarer Straße für Leben im Zentrum. Dieser Zweiklang aus Lebendigkeit auf der einen und Attraktivität auf der anderen Seite stellt daher das Leitmotto „Leben im historischen Stadtkern“ des Handlungskonzepts dar. Es gilt Aufenthaltsqualitäten zu steigern, das historische Erbe zu pflegen und

aufzuwerten und die Schwächen im Stadtbild zu beheben.

Darüber hinaus wird der Sprung über die Stadtmauer gewagt: die Graben- und Wallzone soll zum integralen Bestandteil der Innenstadt werden, zum grünen Wohnraum für Bürger und die Bewohner des historischen Kerns und zum Erlebnisraum für Besucher und Touristen. Durch externen Sachverstand, über Wettbewerbe und Fachplanungen, soll gewährleistet werden, dass Projekte und Maßnahmen qualitativ umgesetzt werden. Dadurch entsteht eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Das Integrierte Handlungskonzept ist als Gesamtpaket zu verstehen, bei dem es darauf ankommt, nicht nur eine einzelne Maßnahme umzusetzen, sondern eine Vielzahl unterschiedlicher Projekte auf den Weg zu bringen. Dabei muss das Ziel einer nachhaltigen Stärkung Kalkars immer im Mittelpunkt stehen.

Wir wünschen Ihnen hierbei viel Erfolg!

ABBILDUNGSVERZEICHNISSE

Abbildungen

Abbildung 1: Abgrenzung Fördergebiet	11
Abbildung 2: Lage im Raum	12
Abbildung 3: Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2014 bis 2040	14
Abbildung 4: Bebauungsstruktur und Denkmalbereich	19
Abbildung 5: Nutzungsbereiche	22
Abbildung 6: Übersicht Graben- und Wallzone	29
Abbildung 7: Verkehrsmengenanalyse [Kfz/24h]	30
Abbildung 8: Buslinienführung Innenstadt	31
Abbildung 9: Verkehrliche Mängel	33
Abbildung 10: Verkehrsführungsvariante 1 „Einbahnstraße stadteinwärts“	34
Abbildung 11: Verkehrsführungsvariante 2 „Einbahnstraße stadtauswärts“	35
Abbildung 12: Verkehrsführungsvariante 3 „Zwei-Richtungsverkehr - shared space“	36
Abbildung 13: Stärken	42
Abbildung 14: Schwächen	44
Abbildung 15: Leitbild	47
Abbildung 16: Gesamtkonzept	48
Abbildung 17: Empfehlung zur Verkehrsführung im Stadtkern	50
Abbildung 18: Empfehlungen Buslinienführung Innenstadt	52
Abbildung 19: Gestaltung Marktplatz	54
Abbildung 20: Detail Gestaltung Marktplatz	54
Abbildung 21: Neugestaltung Altkalkarer Straße	55
Abbildung 22: Neugestaltung Hanselaerstraße	56
Abbildung 23: Querungshilfe Grabenstraße/Am Bollwerk	57
Abbildung 24: Xantener Straße, Anschluss Kreisverkehr, Minikreisel	58
Abbildung 25: Xantener Straße, Anschluss Kreisverkehr, Minikreisel	58
Abbildung 26: Neugestaltung Stadteingang Altkalkarer Straße	59
Abbildung 27: Hol- und Bringzone Realschule	60
Abbildung 28: Neugestaltung Stadteingang Hanselaerstraße	61
Abbildung 29: Festwiese Im Schwanenhorst	62
Abbildung 30: Brücken Graben- und Wallzone	62
Abbildung 31: Graben- und Wallzone, Wohnumfeld	63
Abbildung 32: Graben- und Wallzone, Vernetzung und Verknüpfung	64
Abbildung 33: Graben- und Wallzone, Entwicklung und Einbindung Süd	64
Abbildung 34: Graben- und Wallzone, grüne Interventionen	65
Abbildung 35: Graben- und Wallzone, Gestalterische Leitlinien	65
Abbildung 36: Graben- und Wallzone, Wasser	66

Fotos

Foto 1: Kleinteilige Bebauungsstruktur, Kesselstraße	20
Foto 2: Moderne Ergänzung, Wallstraße	21
Foto 3: Grüner Kirchhof	24
Foto 4: Bodenbelag Grauwacke, Altkalkarer Straße	24
Foto 5: Dominikaner Bongert	24
Foto 6: Marktplatz, Blick Richtung Kesselstraße	24
Foto 7: Graben- und Wallzone West, Im Schwanenhorst	25
Foto 8: Graben- und Wallzone Ost, Blick stadtauswärts	25
Foto 9: Graben- und Wallzone Ost, Fußweg	26
Foto 10: Graben- und Wallzone West, Spielplatz	26
Foto 11: Graben- und Wallzone West, Stadtpark	26
Foto 12: Historische Wegeführung, „Am Bollwerk“	26
Foto 13: Graben- und Wallzone Ost, Blick auf die Mühle	27
Foto 14: Graben- und Wallzone Ost, Blick auf den Taubenturm	27
Foto 15: Graben- und Wallzone West, umzäunte Privatfläche	27
Foto 16: Graben- und Wallzone Süd, Fußweg Schulzentrum	27
Foto 17: Altkalkarer Straße/Markt	32
Foto 18: Bürgerbeteiligung, Stadtpazigang	38
Foto 19: Bürger-Dialog auf dem Marktplatz	40

Quellennachweise:

Alle Fotos: Junker + Kruse

Abbildungen:

Abb. 7: Eigene Darstellung

Abb. 1 + 2, Abb. 4 - 6, Abb. 9, Abb. 13-17, Abb. 19, Abb. 20-36: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage der Stadt Kalkar

Abb. 8, Abb. 10-12, Abb. 18: Eigene Darstellung © Geobasisdaten NRW

Abb. 3: Eigene Darstellung auf Datengrundlage IT. NRW

