

## EINIGE ANMERKUNGEN ZUR INNENSTADTERSCHLIEßUNG HÖXTER

Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung und damit aller beteiligten Fachplanungen, nimmt der Stadtkern der Stadt Höxter eine besondere Stellung ein. Es ist allgemein anerkanntes Ziel aller beteiligten Gruppen, die Lebensqualität im Stadtkern zu erhöhen. Hierunter ist in Höxter die Revitalisierung und Humanisierung des Stadtkerns zu verstehen. Das bedeutet neben der Schaffung von Wohnungen mit einem hohen Wohnwert die Schaffung von Arbeits- und Einkaufsmöglichkeiten für den zentralen Ort Höxter mit einem Einzugsbereich von 50.000 bis 100.000 Einwohnern unter gleichzeitiger Beachtung der Maßstäblichkeit dieses historischen Stadtkerns. Ebenso wie das Ziel ist auch das Mittel zur Erreichung dieses Zieles allgemein anerkannt. Das wird von allen beteiligten Gruppen in der Schaffung einer Fußgängerzone gesehen. Über Art und Umfang dieser Fußgängerzone und vor allen Dingen über die Erschließung und Andienung dieser Fußgängerzone besteht innerhalb der verschiedenen Gruppen jedoch Dissens.

Zur Operationalisierung des allgemein anerkannten Zieles für den Bereich der Verkehrsplanung muß das Oberziel zunächst in weitere Ziele, in operable Ziele, strukturiert werden. Dazu einige Voraussetzungen. Vorbedingung für die Einrichtung einer Fußgängerzone im Bereich der Markt-Weser-, Westerbach- und Stummrige Straße ist die Herausnahme des Durchgangsverkehrs der B 64/83 und die Führung dieses Verkehrs über eine sog. innere Entlastungsstraße. Das Erschließungssystem für den Fußgängerbereich muß ca. 40 % des gesamten Nachmittagsverkehrs der Stadt Höxter, ungefähr 3.000 Fahrzeuge, in der Zeit von 16 bis 19 Uhr im Prognosezeitpunkt aufnehmen können. Aufgrund dieser Randbedingungen und des allgemein formulierten Oberzieles lassen sich Forderungen an das Erschließungssystem ableiten.

1. Das Erschließungssystem muß dem Maßstab des Stadtkerns angemessen sein; d. h., es muß stadtgemäß sein. Es sollte also in seinen Abmessungen auf die Größe der Innenstadt, die Breite der bestehenden Straßen und auf die Größe der Häuser abgestimmt sein. Die Fußgängerzone stellt sich für den fließenden Verkehr als eine Barriere dar, die in irgendeiner Weise zu Umwegen für den fließenden Verkehr führt. Diese Umwege sollten möglichst kurz sein.
2. Das Erschließungssystem sollte möglichst schonend in die Umwelt eingepaßt werden. Neben der selbstverständlichen Minimierung von Lärm und Abgasen

sind hier vor allem die Auswirkungen von Eingriffen in die bestehende Bausubstanz zu nennen. Dabei geht es nicht nur um den Abbruch einzelner Häuser, sondern um die Zerstörung von Gruppen, die gleichzeitig als Einbrüche in soziale Strukturen wirken. Die Fußgänger in der Fußgängerzone und auf dem Weg in die Fußgängerzone sollten durch den fließenden Verkehr möglichst wenig belästigt werden. Neben der Belästigung durch Lärm und Abgase ist hier vor allem die Unfallgefahr durch kreuzende Autoströme angesprochen.

3. Günstige Lage der Infrastruktureinrichtungen des Erschließungssystems zueinander. Hierbei kommt es vor allem auf den guten Übergang von Auto und öffentlichen Verkehr in den Fußgängerbereich an. Kurze Fußwege sind für die hier relevanten Fahrtzwecke, vorwiegend Einkaufen und Besorgen, von besonderer Bedeutung. Mit ihnen steht und fällt die Wirksamkeit des Fußgängerbereiches.

4. Möglichst einfache Zufahrt zur Innenstadt und Kommunikation innerhalb des Innenstadterschließungssystems. Hiermit verbunden ist nicht schnelles Fahren, sondern möglichst einfache Erreichbarkeit der Innenstadt. Ist der Zugang zu einer Infrastruktureinrichtung an einer bestimmten Stelle, z. B. ein Parkhaus, nicht möglich, weil z. B. dessen Kapazität überschritten ist, so muß innerhalb des Erschließungssystems eine möglichst einfache Substitution angeboten werden können. Das bedeutet, daß man möglichst einfach alle Infrastruktureinrichtungen untereinander verbindet.

5. Mit der Forderung nach möglichst großer Einfachheit ist die Notwendigkeit der Ordnung des Verkehrs, d. h. eines geregelten Verkehrsablaufes, verknüpft. Nur wenn die Autofahrer sich in dem Erschließungssystem gut zurechtfinden, werden die angebotenen Einrichtungen optimal ausgenutzt. Auch hinsichtlich der Fragen des Umweltschutzes genießt eine solche Ordnung Priorität, da hierdurch die Emissionen des Verkehrs minimiert werden.

7. Bei der Erfüllung der vorgenannten Kriterien ist als wesentliches Kriterium auch die Minimierung der Kosten zu beachten.

Das Erschließungssystem der Innenstadt Höxters besteht aus:

- Fußgängerbereich
- Erschließungsstraßen - Parkmöglichkeiten - Bushaltestellen - Busbahnhof
- Bahnhof - Bundesbahn.

Die Funktion dieses Systems ist durch die Zugänglichkeit aller Elemente determiniert. Die Zugänglichkeit dieser Elemente wird gewährleistet durch ein System von Zufahrtsstraßen, durch das die einzelnen Elemente untereinander verknüpft werden und das das Erschließungssystem mit dem übergeordneten Verkehrsnetz verbindet.

Die Forderungen, die sich aus den Zielen für die verschiedenen Erschließungssysteme ableiten lassen, bilden gleichzeitig den Bewertungsrahmen für die Erschließungssysteme. Das wichtigste Element des Erschließungssystems ist die Verbindung der Infrastruktureinrichtungen der Innenstadt und die Verbindung dieser Infrastruktureinrichtungen mit den anderen Einrichtungen der Stadt und des Umlandes. Straßen, die diese Aufgaben erfüllen, können in Form von Tangenten oder Zangen, in Form von Spangen oder Schleifen und auch ringförmig den Fußgängerbereich andienen. Eine Auswahl dieser Möglichkeiten wurde in einer Entwicklungsreihe in Darstellungen zum Generalverkehrsplan der Stadt Höxter gezeigt.

Nach alledem läßt sich sagen, daß ein Ring, wie er im System konzipiert und im Generalverkehrsplan der Stadt Höxter dargestellt ist, die ableitbaren Forderungen optimiert. Die Linienführung läßt in Bereichen gewisse Abweichungen zu, dürfte jedoch nicht zu grundsätzlichen Konzeptionsänderungen führen. Für die Linienführung sind einmal die entsprechenden technischen Vorschriften (RAST 1, RAST K, RAST Q, RAST L) zu berücksichtigen, wobei die Forderungen aus dem Städtebau den Rahmen setzen sollten.

Dr.-Ing. W. Ruske

(Institut für Stadtbauwesen an der Rhein.-Westf.  
Technischen Hochschule Aachen)

Anm. d. Redaktion:

Der obige Artikel des Herrn Dr.-Ing. W. Ruske ist ganz und gar in der sprachlichen Fassung des Originaltextes abgedruckt worden. Der Redakteur trägt daher keine Verantwortung für Sprache und Stil dieses Artikels. H. W.