

## Fraktion Bündnis90/Die Grünen

### *Positionspapier zur Entwicklung des Einzelhandels in Soest*

Anlass dieser Positionsbestimmung ist die Absicht der ECE Projektentwicklung in Soest, in der nördlichen Innenstadt, im Bahnhofsbereich ein zweigeschossiges Einkaufszentrum mit 20.000 qm Verkaufsfläche und ca. 80 Fachgeschäften zu bauen. Ziel ist es, das Einkaufszentrum im Herbst 2006 zu eröffnen

Die City-Galerie, mit 800 Parkplätzen im Dachbereich, soll den direkten Abschluß der Fußgängerzone bilden und zum Bahnhof bzw. Busbahnhof überleiten.

Die Bündnisgrüne Fraktion hat diesen städtebaulichen Veränderungsprozess in der nördlichen Innenstadt gefördert und zeigt mit dieser Stellungnahme ihre Sicht der Entwicklungslinien im (Soester) Einzelhandel auf und die mögliche Einbettung in eine nachhaltige Stadtentwicklung, wie sie von der Bündnisgrünen Fraktion seit 1984 programmatisch formuliert wurde.

1. Bundesweite Entwicklungen im Einzelhandel
2. Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels in den vergangenen 40 Jahren
3. Geschäftsbesatz der Fußgängerzone beginnend vom Markt bis hin zum Bahnhof und am „Potsdamer Platz“
4. Infrastruktur für das Auto oder Zugewinn an Mobilität?
5. Innenstadtkonzept

### **Anhang**

Grundsatzprogramm BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
VI. Für eine nachhaltige Entwicklung der Städte und Regionen

Kommunalwahlprogramm Bündnis90/Die Grünen Soest 1999  
Für eine Nachhaltige Stadtentwicklung

## 1. Bundesweite Entwicklungen im Einzelhandel

*Alle nachfolgenden Hinweise sind der Vorlage einer Klausurtagung des Stadtentwicklungsausschusses und des Aufsichtsrates der Wirtschaftsförderungsgesellschaft am 10. März 2000 entnommen*

Von 1981 bis 1996 hat sich die Verkaufsfläche im Einzelhandel von 0,83qm auf 1,16qm pro Einwohner erhöht. Tendenz weiter steigend.

### Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels

Von 1966 bis 1999 haben sich die Verkaufsflächen von SB-Warenhäusern/Verbrauchermärkten (ab 1500qm) von 200.000qm auf 9.500.000qm erhöht. Ab 1990 mit neuen Bundesländern.

### Quelle: Euro Handelsinstitut Köln

Von 1975 bis 1999 hat sich die Anzahl von Lebensmittelgeschäften in Nordrhein-Westfalen von 30.822 auf 13.890 reduziert. Der durchschnittliche Umsatz pro Ladengeschäft hat sich von 0,7 Millionen auf 2,9 Millionen DM erhöht.

### Quelle: A.C. Nielsen GmbH (HG)

Entwicklung und Prognose der Einzelhandelsstruktur bis zum Jahr 2010 nach Betriebsformen

	1980	1995	2010
Versandhandel	5,5%	5,5%	7,5%
Kleinere und mittlere SB-Geschäfte	18%	21,8%	27%
Traditionelle Fachgeschäfte	55,4%	36,1%	25%
Warenhäuser	7,2%	5,3%	4%
Fachmärkte	2%	13,8%	20,5%
Verbrauchermärkte SB-Warenhäuser	11,9%	17,5%	16%

### Quelle: Ifo München

*Prognose für zukünftiges Kundenverhalten:*

- Trennung von Versorgungs- und Erlebniseinkauf
- Routineeinkäufe werden als Last empfunden
- Erlebniseinkauf als kombinierte Freizeitbeschäftigung
- Der Kunde pendelt zwischen preisaggressiven und erlebnisorientierten Gütern
- Der Kunde ist verwöhnt und untreu
- Reise- und Erlebnisbereitschaft und Wunsch nach Zurückgezogenheit

- Der Kunde wird verstärkt die Möglichkeit des E-Commerces nutzen.

**Quelle: Junker und Kruse Stadtforschung**

*Nachfrage-trends:*

Demografische Faktoren

- Single - und 2-Personen-Haushalte nehmen zu
- Hoher Anteil älterer, kaufkräftiger Kunden

Polarisierung der Nachfrage **1981-2010**

- Preisorientierung

Discount / Smartshopping

Billigsektor

von 24% auf 40% Marktanteil

( die Mitte verliert)

- Erlebnisorientierung

Convenience/Markenorientierung

Luxussektor

von 27% auf 40% Marktanteil

**Quelle:BBE**

Marktanteilsverschiebungen insgesamt

Als Folge der nachfrage- bzw. angebotsseitigen Handelstrends wird ein erheblicher Umsatzabfluss von bisherigen Standorten des traditionellen Handels hin zu neuen Standorten, Vertriebsformen und Dienstleistungskonkurrenzen stattfinden. Nach Prognosen des Handelsmonitors 98 erreichen diese Abflüsse Größenordnungen zwischen 33% und 38% bis zum Jahre 2005 . Die Anteile der Umsatzabflüsse verteilen sich danach auf die untersuchten Konkurrenzen wie folgt:

**Traditioneller Einzelhandel verliert an:**

Gastronomie 3% - 4%

Industrie- Direktvertrieb 2%-3%

Landwirtschaft-(Direktvermarktung) 1%

Tourismus-Shopping (fly and buy) 1%

Fremdbranchen 11% -12%

Neue Handelsformen 1%

Internethandel 6%-7%

Neue Standorte 8% -9%

**Quelle: Handelsmonitor 1998**

## **2. Entwicklung des Innerstädtischen Einzelhandel in den vergangenen 40 Jahren**

In den vergangenen Jahrzehnten hat in der Stadtplanung eine bundesweite Diskussion stattgefunden, wie sich die Innenstädte entwickeln sollten. Die Stadtreparatur, die durch den zweiten Weltkrieg notwendig wurde, ist vor ca. 40 Jahren von einer Diskussion um eine autogerechte Stadt überlagert worden.

Die Innenstadtsanierungen der 60ziger Jahre setzte dabei bundesweit auf ausgedehnte Fußgängerzonen, die mit rückwärtigen Erschließungsstraßen zur Versorgung des Handels und der Gastronomie erschlossen wurden. Um dies möglich zu machen, wurden an vielen Orten die Innenstädte ausgeräumt und ganze gewachsene Stadtviertel abgebrochen. In diesen Brachen wurden Parkplätze und Parkhäuser bis an die Kernzone herangeschoben.

Eine Folge dieser Stadtplanung war eine völlige Isolierung dieser Kernzonen von der sonstigen Stadtentwicklung. In Soest gab es mit dem Sanierungsgebiet Nord ähnliche Pläne, die im letzten Moment aber aufgegeben wurden. Die Innenstadterschließung für dieses Sanierungskonzept sollte zudem über eine neu anzulegende Einfallstraße erfolgen, die an den Kreuzungsbereich der Walburger Unterführung angebunden werden sollte. Beispiele für eine konsequente Umsetzungen dieses Planungsansatzes gibt es in Hameln und in unserer Nachbarstadt Neheim-Hüsten.

Entstanden ist in Soest aber ein Parkhaus am Leckgadum, das erst nach dem Abdecken des Soestbaches gebaut und mit einer neuen Erschließungsstraße (An den Dominikanern) angedient werden konnte. Diese machte die Fußgängerzone in der Brüderstraße (1972) erst möglich. WEKA und Kaufhof als Soester Kaufhäuser gehörten zu den Höhepunkten eines neu formierten Einkaufsbereiches in der Innenstadt.

Zeitlich parallel entstanden in Soest, wie auch an anderen Orten, am Stadtrand auf der grünen Wiese Einkaufszentren. „Famila“, einer der Gegenpole zu einem stagnierenden innerstädtischen Einzelhandel in Soest, machte mit 12.000qm Verkaufsfläche der Innenstadt durch seine enormen Wachstumsraten enormen Druck. In direkter Nähe entstanden inzwischen mit Aldi, Marktkauf, Hammer, MediMaxx weitere Verkaufsflächen, die direkt oder indirekt mit ihren Randsortimenten weiteren Druck auf den Einzelhandel der Innenstadt ausübten.

Die Grüne Fraktion hat sich seit ihrem Einzug in den Rat 1984 für eine Innenstadt eingesetzt, die mit ihrer Aufenthaltsqualität, ihrem kulturellen Angebot, ihrem kleinteiligen und vielfältigem Geschäftsangebot eine andere Dimension des Einkaufens bietet, als es der Besuch eines SB-Warenhauses wie FAMILA bieten kann. Aber auch die Ansiedlung von C&A am Kohlbrink wurde kritisch begleitet.

Mit der Entscheidung 1990 im Rat, den Marktplatz und die Marktstraße vom Verkehr zu befreien, haben wir als Grüne mit den Startschuss für eine erfolgreiche gastronomische Entwicklung im Zentrum der Stadt gegeben, die mit ihr auch Teil einer lebendigen Innenstadt ist.

Aber es setzte eine zunehmende Polarisierung ein, in der auch Unternehmer ihre Entscheidung der Betriebsaufgabe, wie Kerstin am Markt oder auch das Möbelhaus Gremlich mit einem verkehrsfreien Marktplatz begründeten.

Wir haben als Fraktion auf eine stadtteilbezogene Geschäftsentwicklung gesetzt. Eine Stadt, in der man noch zu Fuß, oder mit dem Fahrrad seine täglichen Bedürfnisse in dem Laden um die Ecke einkaufen konnte. Bei der Ausweisung neuer Baugebiete war es unsere Politik, in deren Mitte kleinere Geschäftszentren bzw. Gastronomie mitzuplanen.

Fachmärkte mit innenstadtrelevanten Sortimenten wurden in Soest an unterschiedlichsten Standorten beantragt und mit dem fraktionsübergreifenden Kompromiss, sie nur an besonders zu definierenden Scharnierlagen zu genehmigen, abgelehnt. Scharnierlage heißt, die beantragte Fläche liegt am Rande der Innenstadt und nicht auf der sogenannten „Grünen Wiese“.

Auch die Innenstadt von Soest hat sich anders entwickelt. Von den Lebensmittelmärkten Coop am Bahnhof, Hill und Otto Mess in der Fußgängerzone, Stolper am Rathaus gibt es heute nur noch den zuletzt gebauten, den Rewe-Markt in der Jakobstraße. Die geplante Passagenlösung an dieser Stelle in Richtung Ulricherstraße mit kleinteiliger Geschäftsstruktur war zuvor gescheitert. Mit diesem Geschäftshaus und der Bebauung des Geländes der alten Molkerei am Bahnhof, wurden Ende der 80er die letzten (Trümmer)Grundstücke in der Innenstadt neu bebaut.

Neu hinzu gekommen sind der „Lebensgarten“ und der BIO-Markt von Leifert, die aber mit ökologischen Produkten noch eine Sonderstellung einnehmen, die zusammen mit türkischen Einzelhändlern auch Nahversorgungsfunktionen übernehmen.

Die Grüne Fraktion hat, um dem B1-Center um Famila die enormen Wachstumstendenzen zu nehmen, den Umbau des Ford-Verkaufshauses am Riga-Ring in das Riga-Kaufzentrum unterstützt. Mit ihm entstand ein Nahversorger, der im östlichen Stadtbereich stadtteilbildende Funktionen übernahm.

1997 haben in einer ersten Klausurtagung Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen und der Verwaltung mit eingeladenem Sachverstand eine Bilanz der Flächenexpansion im Einzelhandel gezogen. Zudem galt es eine Linie in vorliegende Anträge auf Ausweisung von Sondergebieten im Osten der Stadt und Erweiterungsflächen für Baumärkte zu finden. Man kam nur den drei Erweiterungswünschen in der Klausurtagung einvernehmlich nach.

Mit dem Plan der Umnutzung der aufgegebenen Kasernenanlage „Steenstrate“ ist die Fa.Düchting 1998 auf die Stadt Soest zugekommen. Von ihr wurde vorgeschlagen die Kasernen vollständig abzureißen und auf diesem Gelände entlang des Lübecker Ringes, zwischen Windmühlenweg und Hiddingser Weg, auf einer Grundstücksfläche von 20.000qm Einzelhandel Gewerbe und ein Multiplex-Kino entstehen zu lassen. Im dahinter liegenden geplanten Baugebiet sollten hochwertige Stadtwohnungen gebaut werden.

Zu dieser Planungsidee, in der das Multiplex-Kino mit dem möglichen Betreiber Pollitt die entscheidende Rolle spielte, kam von dem Kinobetreiber Nieuwdorp der Gegenvorschlag, am Bahnhof auf dem Gelände der RLG, dem ehemaligen Bahngelände und den angrenzenden Grundstücken, ein Multiplex-Kino mit einem Fachmarktzentrum anzusiedeln. Mit der DIVA wurde ein möglicher Projektentwickler in die Diskussion gebracht. Der Rat und mit ihr die Bündnisgrüne Fraktion hat sich für den Standort am Bahnhof entschieden. Die Gründe für diese Entscheidung lagen in der Absicht mit der städtebaulichen Neuorientierung im Bahnhofsbereich die Innenstadt an dieser Stelle zu stärken. Darüber hinaus galt es, die Bildung eines dritten Einzelhandelsschwerpunktes zwischen dem B1-Center und und Riga-Kaufzentrum zu verhindern. Der Standort eines Kino-Center am Bahnhof war und ist aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen zu bevorzugen.

Die DIVA konnte aus unterschiedlichen Gründen das von ihr vorgestellte Konzept nicht realisieren. Der Hauptgrund waren Forderungen der RLG, die nicht erfüllt werden konnten. Der Rat der Stadt Soest hat im Anschluß an diesen ersten Realisierungsversuch im Januar 2000 einen Investorenwettbewerb ausgeschrieben. Im Ergebnis wurde der Harpen AG mit ihrem Fachmarkt-Konzept (3-5 Märkte bis zu

10.000qm) der Zuschlag für die weitere Projektentwicklung gegeben.

Zu einer Umsetzung dieses Konzeptes ist es nicht gekommen, da sich in der Harpen AG eine geschäftliche Neuorientierung ergab, die zu einem Rückzug aus diesem Projekt führte.

Mit der ECE ist 2003 ein Projektentwickler an die Stadt Soest herangetreten, der mit insgesamt 80 Fachgeschäften auf 20.000qm in diesem Geschäftszentrum von dem bisher diskutierten Fachmarktzentrum abweicht. Zudem ist Bestandteil dieser Planung, dass eine direkte Anbindung an die Fußgängerzone erfolgt.

Paralell zu diesen Plänen der ECE, hat die Fa. Bremke&Hörster, 2002 Pläne für den Umbau des Familienmarktes in das sogenannte Hellweg-Center vorgelegt. Mit diesem Plan ist ein weiterer bundesweiter Trend im Einzelhandel in Soest sichtbar. Zum einen geht es mit einer Renaissance der Innenstädte, in die von uns gewollte Richtung. Der gegenteilige Trend, wird in der Fachwissenschaft mit dem Begriff „Urban Entertainment Center“ UEC beschrieben. Mit ihnen entstehen künstliche Einkaufs-,Freizeit und Erlebniswelten, die außerhalb von (Innen)Städten liegen und zudem verkehrstechnisch gut erschlossen sind. Diesen Plänen von Bremke&Hörster mit dem Hellweg-Center, hat die CDU – Fraktion und die Fraktion der Bürgergemeinschaft im Rat der Stadt Soest, 2002 zugestimmt.

### **3. Geschäftsbesatz in der Fußgängerzone beginnend vom Markt bis zum Bahnhof und am Potsdamer Platz**

In der 1972 gebauten Fußgängerzone, der sogenannten 1a Lage von Soest, hat der Geschäftsbesatz sich in den vergangenen 30 Jahren entscheidend verändert.

Eigentümergeführte Geschäfte sind hier heute die Ausnahme:

Angefangen vom Markt gibt es das Haus Hemmer mit einem Leerstand seit 12 Jahren. Ein Haus weiter die Bäckerei Kamps, CADO, Foto Streil, Blumengeschäft Klapschinski, Apotheke Kroes, Schuhhaus Schreiber, Quick-Schuh, Bijouterie Brigitte, Ladies Point, Engbers, Koffer Faber, Leonardo, Lindex, Parfümerie Pieper, Power-Phone, Wäsche-Dornbusch, Bäckerei Kamps, Tschibo, City-Men, Modegeschäft, Tabakladen, CECIL, Telekom, Saturn, KIK, Einfach Toll, BASIC, Lindenstruth(Leerstand), Schlecker, Krane-Optik, Juwelier-Rinne, Hosen-König

Auf der anderen Straßenseite: Bonita, Frisörbedarf, Glanz&Gloria, Douglas, Drogeriemarkt Seifen-Plus, Juwelier Hoischen, Stadtbäckerei Ostermann, Commerzbank, Skarp, Bäckereidiscounter, Bäckerei Kempen, Modegeschäft, Wissing, Weltbild, Schuhhaus Lange, Jeans-Fritz, Schuhgeschäft, Müller, StreetOne, Nordsee, Allerlei, Reisebüro Wischer, Bäckerei Lange, Waffengeschäft, Richts&Chedor, Optik Scherzer, Leerstand, Handyshop, Engbers, Insider, Leerstand, Pflegedienst, Küchenbedarf, Hotel Stadt Soest, Frisör, Juwelier, Pizzeria, Vodafone, Restaurant im Goldenen Arm.

Zwischen dem Markt und Kaufhof/Kerber/Saturn ist dieser Teil der Fußgängerzone eine 1a-Lage. Die sogenannten 1b-Lagen wie Stiefenberg, Stiftstraße, Kohlbrink und Salzgasse mit C&A und auf der Gegenseite Hansastraße und Hansaplatz waren wenig erfolgreich und wiesen zum Teil dauerhaften Leerstand auf..

Der Geschäftsbesatz in dem südlichen Bereich der Innenstadt rund um den Potsdamer Platz Jakobstraße,

Marktstraße, Jakobihof, Grandweg und Rathausstraße hat eine andere Entwicklung genommen. Sie kann auch nicht als die typische 1b-Lagenstruktur gewertet werden, sondern hat aus unserer Sicht eine Sonderentwicklung genommen, in der anders als in der Brüderstraße (1a) in der Hauptsache eigentümergeführte und zum großen Teil hochwertiger Einzelhandel bzw. Dienstleistung zu finden ist.

Unter **1. Bundesweite Entwicklungen im Einzelhandel** wird die Polarisierung in der Verbraucherorientierung beschrieben. Diese Luxusorientierung von annähernd 40% findet sich in der südlichen Innenstadt Rathausstraße, Potsdamer Platz, Grandweg, Jakobistraße, Marktstraße wieder.

Belege dafür finden sich beginnend vom Potsdamer Platz: „Feinkost Scholz“; „Geistreich“; Ulrike Kanzler; Kinderboutique; Raumausstatter Pohle; Hörgeräteakustikerin Grüneberg; Ulrike Kanzler2, Teeladen, Puppen Schlüter; Modellbau Such; Rittersche Buchhandlung; Musikalienhandlung; Antiquariat Libretto,

#### **4. Infrastruktur für das Auto oder Zugewinn an Mobilität?**

Von dem Verkehrsplaner, Herrn Dipl.Ing.Hinterleitner, wurde Anfang der 70er Jahre, im Auftrag des Rates der Stadt Soest, das Konzept der sogenannten Schleifenlösung zur Erschließung der Innenstadt für Soest entwickelt.

In der Schleife Jakobistraße/Ulricherstraße wurde dieser Plan auch schon Anfang der 80ziger Jahre umgesetzt. Bedingung für ein Funktionieren dieses Konzeptes ist jedoch, so der Verkehrsplaner, dass am Scheitelpunkt jeder Schleife ein ausreichend dimensioniertes Parkhaus bzw. Parkplatz zu finden ist. Zudem sollte dann keine direkte Durchfahrt mehr durch die Innenstadt möglich sein. Zwingende Voraussetzung für eine Umsetzung sei zudem ein Schließen des Binnerwallringes. Dieser Ringschluß wurde 1989 am Ulricher Tor und 1991 am Bahnhof vorgenommen.

Die politischen Auseinandersetzungen zwischen den Parteien im Rat einerseits und dem Wirtschafts- und Verkehrsverein andererseits, in dem sich die entschiedenen Gegner der Verkehrslösung „Schleifenlösung“ formierten, nahmen zu. Die größte Einkaufstasche ist der Kofferraum eines Autos, so der Vorstand des WvV.

Im Mai 1990 wurde das Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung BiS vom Rat der Stadt Soest beauftragt, für Soest einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufzustellen. Auftrag und Ziel dieser Verkehrsplanung war es, abweichend von anderen vorhergehenden Planungen, alle Möglichkeiten in Soest mobil zu sein, in den Blick zu nehmen. Fußgänger-, Rad- und Öffentlicher Nahverkehr sollten bei einer Gesamtverkehrsplanung besonders gefördert werden. Ihr Anteil am Modal-Split sollte durch verbesserte Angebote deutlich gesteigert werden. Dieses politische Ziel wurde bei der Auftragsvergabe von allen Fraktionen des Rates getragen.

Die Verkehrsplaner des Büros für integrierte Stadt- und Entwicklungsplanung hatten in der Planungsphase die Diskussionen um eine Schleifenlösung in Soest vor Augen. Sie haben deshalb einen neuen Ansatz zur Innenstadtentwicklung aufgegriffen, der auf eine Schließung der Altstädte setzt. Beispiele gab es hierfür in Aachen und Lübeck. Dies war auch der Grund, weshalb dieses Planungsbüro sich gegen eine Schließung des Marktplatzes aussprach. Dieser Ansatz war und ist das tragende Element der Schleifenlösung.

Dieses neue, vom Büro BiS vorgelegte Verkehrskonzept sah vor, Zufahrtbeschränkungen an den Toren

der Stadt für den PKW-Verkehr in die Altstadt vorzunehmen. Ziel war es, den Individualverkehr auf 30% des jetzigen Niveaus zu senken. Aber für eben diese 30% sollte es dann keinerlei verkehrliche Beschränkungen durch Fußgängerzonen oder auch Einbahnstraßen geben.

In der Konsequenz dieses Konzeptes wäre die Ausstellung von ca. 9000 Ausnahmegenehmigungen notwendig geworden, für eben diese besagten 9000 Fahrzeuge=30% Restverkehr proTag. Bis zu 10 neuen Mitarbeiterinnen in der Stadtverwaltung hätten eingestellt werden müssen, um diese erteilten Ausnahmen zu kontrollieren.

Trotz dieses Konzeptentwurfes für eine so verkehrsberuhigte Altstadt, haben die Fraktionen von Grünen und SPD die Durchfahrt durch die Altstadt gesperrt und für den Marktplatz, Hansaplatz und Marktstraße einen Gestaltungswettbewerb beschlossen. Indirekt wurde so das Konzept von BiS abgelehnt.

Für das Ziel einer verkehrsarmen Stadt ist eine deutliche Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu bewirken, müssen die Angebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich verbessert werden. Fußgängerampeln mit kürzeren Umlauf- und längeren Querungszeiten, Radwege, die nicht ohne Grund ins Leere gehen und einen öffentlichen Nahverkehr im 20-Minuten-Takt.

Dieses Ziel vor Augen, hat die Fraktion Bündnis90/Die Grünen sich seit 1995 für die Einführung des Stadtbusses eingesetzt. Mit ihm ist eine deutliche Veränderung in der Wahl der Verkehrsmittel möglich. Trotz einstimmigen Ratsbeschlusses ist es nicht zur Umsetzung gekommen. Ein Kernelement aber, der Umsteigeplatz für den Stadtbusverkehr, soll 2006 am Hansaplatz entstehen.

Mit der Planung des ECE in der nördlichen Innenstadt, wird nun die Frage eines Verkehrskonzeptes für die Stadt neu gestellt. Der Binnerwallring, der für eine Schleifenlösung notwendig ist, wird von der bisher vorgelegten Planung unterbrochen. Auch die Anbindung des ÖPNV in Richtung Innenstadt ist noch nicht geklärt. Anfang Mai 2003 soll ein Aachener Verkehrsplanungsbüro Vorschläge zur Weiterentwicklung der Schleifenlösung dem Rat vorlegen.

## **5. Innenstadtkonzept**

Die beschriebenen bundesweiten Trends zeigen zwei unterschiedliche Entwicklungslinien auf. Zum einen geht es mit einer Renaissance der Innenstädte, in die von uns gewollten Richtung. Zum anderen entstehen künstliche Einkaufs-, Freizeit und Erlebniswelten, die außerhalb von (Innen)Städten liegen und zudem verkehrstechnisch gut erschlossen sind. Eine Entwicklung, die wir so nicht wollen.

Die Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN sieht ihre Politik für eine Weiterentwicklung einer lebenswerten Innenstadt in einem Gesamtzusammenhang mit einer anzustrebenden nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit ihr wollen wir die kulturellen, die wirtschaftlichen, die sozialen und die ökologischen Entwicklungsnotwendigkeiten aufeinander abstimmen.

*Wir wollen konkret:*

Die Sanierung der Innenstadt soll sich nicht nur auf die Fußgängerzone konzentrieren, sondern ganzheitlich den Kernbereich erfassen. Das heißt, neben der Fußgängerzone ist die Sandwelle, der Hansaplatz bis Saturn mit umzubauen. Dieser Bereich ist dann wie der Potsdamer Platz verkehrsberuhigt. Auf der nördlich gelegenen Seite der Fußgängerzone sind der Schweinemarkt, die Salzgasse und der Kohlbrink umzugestalten. Mit dieser Absicht stärken wir die Nebenlagen unserer Stadt und damit auch die geschäftliche Vielfalt.

Die Entwicklung im Bahnhofsbereich, die zu einer Neuorientierung in der Stadtentwicklung führt, wird von uns unterstützt. Mit dem ECE wird eine Randlage der nördlichen Innenstadt neu genutzt und der Sprung über die Bahngleise in den Soester Norden ermöglicht. Der Soester Bahnhof wird aufgewertet und die durch die Verlegung des Rendezvousplatzes auf den Hansaplatz notwendige Neuordnung des Busbahnhofes wird vorgenommen. Park&Ride Parkplätze auf der Nordseite des Bahnhofes und die direkte fußläufige Anbindung über einen Tunnel im Bahnhofsbereich binden den Soester Norden an.

Dem Soester Einzelhandel werden durch das ECE-Projekt Chancen eröffnet. Gleichmaßen sind uns die Risiken bewusst, deren letztendlichen Bewertung noch aussteht. Grundsätzlich gilt, mit dem Projekt werden schon Jahre anhaltende Abwanderungstendenzen potenzieller Kunden in das Umland umgekehrt. Mit der deutlichen Erlebnisorientierung im Einzelhandel wird der Standort Potsdamer Platz gestärkt. Die Stadt der kurzen Wege ist das Ziel und die Möglichkeiten, mit Bus und Bahn anzureisen, werden noch attraktiver.

Mit der Ablehnung des vorgeschlagenen Hellweg-Center FAMILA stützen wir die städtebauliche Neuorientierung in der nördlichen Innenstadt und im Soester Norden.

Wir halten an dem Ziel fest, langfristig den ottonischen Kern unserer Stadt von dem ruhenden Verkehr zu befreien. Beginnen wollen wir mit dem nördlichen Petrikirchhof. Die dort ausgewiesenen Parkplätze können in der Tiefgarage an der Höggenstraße nachgewiesen werden. Die Plätze und Straßen rund um die Petrikirche sollen den Wochenmarkt aufnehmen, der bisher auf dem Vreithof an drei Tagen in der Woche betrieben wurde.

Nach fast 25-jähriger Diskussion um eine Verkehrsführung in der Innenstadt hat sich die sogenannte „Schleifenlösung“ als die flexibelste und umweltverträglichste Verkehrsplanung erwiesen. Weiterentwicklungen sind bedingt durch die Entwicklung in der nördlichen Innenstadt notwendig, aber eine Durchfahrt durch den Kern der Altstadt zu ermöglichen widerspricht dem Systemgedanken.

Wir wollen eine wirkliche Gleichberechtigung herstellen in den Möglichkeiten, in die Innenstadt zu kommen. Das heißt für uns, dem einstimmigen Ratsbeschluss von 1995, den Stadtbus einzuführen, endlich Taten folgen zu lassen. Die Fahrgastzahlen des Öffentlichen Personennahverkehrs können so von ca. 800.000 auf 3.6 Mill. gesteigert werden. So kommen Menschen in die Stadt, nicht Autos.

Um mit diesem Stadtbus Menschen direkt in den Kern unserer Stadt zu holen, ist es notwendig, den Hansaplatz zu einem Rendezvous-Platz umzugestalten. Hier begegnen sich die Busse, halten an und die Menschen können in die Busse wechseln, die ihr neues Fahrziel haben. Oder zum Einkaufen erst einmal in die Fußgängerzone gehen. Mit dieser Umgestaltung des Platzes wird sich langfristig auch die geschäftliche Situation des Hansaplatzes positiv verändern.

Die Stadt Soest ist im demographischen Wandel. Die Soester Bevölkerung wird abnehmen und der Anteil von Soestern, die älter sind als 60 Jahre, wird zunehmen. Wir wollen, dass die Stadt Soest insgesamt eine Ausstrahlung auf das Umland entwickelt, um ihre Einwohnerzahlen zu halten und die Anpassungsprozesse in ihren öffentlichen Einrichtungen sozial gestalten zu können. An den Einwohnerzahlen sind auch die kommunalen Finanzen gebunden, die zum Teil über Zuweisungen in die Stadt Soest fließen.

# Grundsatzprogramm BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

## VI. Für eine nachhaltige Entwicklung der Städte und Regionen

Der gesellschaftliche, wirtschaftliche und demografische Wandel verändert die sozialen und räumlichen Strukturen der Städte und Siedlungsräume grundlegend. Angesichts der zunehmenden Standortkonkurrenz im regionalen, europäischen und globalen Kontext müssen die Städte ihre Rollen und Chancen neu definieren.

Das Leitbild der Raumordnung fordert gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilen Deutschlands. In der Realität verstärken sich aber die Ungleichgewichte zwischen Nord und Süd, vor allem zwischen Ost und West. Der Niedergang traditioneller Industrien, die Bevölkerungsentwicklung und Zuwanderung verändern die Gesellschaft. Wirtschaftliche Einbrüche, hohe Arbeitslosigkeit, Bevölkerungsrückgang und steigende Kosten für soziale Aufgaben bei gleichzeitig sinkender Finanzausstattung sind zentrale Herausforderungen für Städte und Regionen.

Hier sind – insbesondere in Ostdeutschland– Schrumpfungsprozesse zu organisieren. Immer mehr Familien mit Kindern wandern aus den Kernstädten ins Umland. In den Städten wächst die Tendenz zur sozialen und ethnischen Abgrenzung und zur Stigmatisierung von Stadtteilen und Siedlungen. Die Konkurrenz zwischen Stadt und Umland führt zu extensivem Flächen- und Ressourcenverbrauch, Umweltbelastungen und steigenden Kosten für die Infrastruktur. Trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung wächst die Siedlungsfläche in Deutschland um 129 Hektar täglich. Im Umland entstehen Einzelhandelszentren, Gewerbe- und Freizeitparks, die eigentlich zentrale Funktionen haben. Hier wollen wir gegensteuern und die städtischen Zentren gegenüber der „grünen Wiese“ stärken.

Wir wollen die Städte und Regionen als vitale Wohn-, Lebens und Wirtschaftsstandorte festigen und Suburbanisierung und Flächenverbrauch eindämmen. Wir wollen an das bauliche, kulturelle und demokratische Erbe der Städte und Regionen anknüpfen und es weiterentwickeln.

Unser Leitbild ist die Stadt der kurzen Wege, in der die verschiedenen Funktionen der Stadt wieder enger zusammengeführt werden. Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Bildungseinrichtungen wie auch Einkaufsmöglichkeiten sollten möglichst keine langen Anfahrtswege verlangen. Die Qualität des Wohnens und der Wohnumgebung ist in vielen Stadtteilen und Siedlungen zu verbessern – für Kinder ebenso wie für die älter werdende Stadtgesellschaft. Dazu gehören attraktive Grün- und Freiflächen, weniger Verkehr, Lärm- und Unfallgefahren, bessere Schulen, Spiel- und Sportangebote und wohnungsnaher Dienstleistungen. Städte müssen spiel- und bewegungsfreundlicher werden.

Wir setzen uns für eine angemessene Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum ebenso ein wie für eine differenzierte Eigentumspolitik, die Individual-, Gemeinschafts- und Genossenschaftseigentum umfasst, um Verfügungs-, Mitbestimmungs- und Identifizierungsmöglichkeiten der Bewohner zu erweitern und die Bindung an „ihren Stadtteil“ zu festigen.

Dem Erhalt und dem Ausbau der preis- und belegungsgebundenen Wohnungsbestände kommt für die Versorgung von Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen ebenso wie für die Steuerung der sozialen Mischung in den Stadtquartieren auch in Zukunft eine große Bedeutung zu. Das Programm „Soziale Stadt“ wollen wir stärken, um im Stadtteil Initiativen der Arbeitsmarkt-, Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Baupolitik zu bündeln und Nachbarschaft und Selbsthilfe zu unterstützen.

Nachhaltige Stadtentwicklung setzt auf das Bauen im Bestand. Subventionen, die die Zersiedlung begünstigen, wollen wir umwandeln in Instrumente zur Stärkung der Städte und Erneuerung des Bestandes. Eigenheimzulage, Entfernungspauschale und die degressive Abschreibung im Mietwohnungsbau sind zu reformieren. Bodenrecht und Bodenbesteuerung sollen zum Abbau des Bodenpreisgefälles zwischen innen und außen beitragen. Die Erschließung von Neubauland soll an die Bildung von Fonds für Flächenrecycling gebunden werden. Kommunales Bodenmanagement muss selbstverständlich werden. Die Kommunale Selbstverwaltung muss gestärkt werden. Angesichts der wachsenden regionalen Verflechtungen muss Kommunalpolitik jedoch in ein System tragfähiger regionaler Abstimmungen eingebettet werden.

#### Nachhaltige Stadtentwicklung Wahlprogramm 1999

Bündnis 90/ DIE GRÜNEN unterstützen die Diskussion zur Lokalen Agenda 21, deren Ziel eine zukunftsfähige Stadt Soest ist.

Hier geht es darum, die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Soest in die Lage zu versetzen, die eigene und die Zukunft der Kinder unserer Stadt in die Hand zu nehmen.

Voraussetzung für diese Form einer aktiven Bürgergesellschaft ist ein verändertes Politikverständnis in den Parteien, in der Verwaltung und bei den Bürgerinnen und Bürgern in Soest.

In Soest haben sich, wie in vielen andere Kommunen in NRW, Agendaforen gebildet. Sie diskutieren Fragen der nachhaltigen Stadtentwicklung, der ressourcenschonenden Energieversorgung, des Natur- und Landschaftsschutzes, der wirtschaftlichen Entwicklung und sie diskutieren den notwendigen gesellschaftlichen Wertewandel.

Entscheidend ist, dass in diesen Gruppen nicht nur ökologische und ökonomische Sichtweisen berücksichtigt werden, sondern dass alle Vorschläge auch mit Blick auf die kulturellen Aspekte und ihre Sozialverträglichkeit diskutiert werden.

Nachhaltige Stadtentwicklung setzt auf eine vernetzte Sichtweise.

Immer mehr Groß- und Fachmärkte auf der grünen Wiese entstehen.

Dies führt dazu, daß die Orte für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitgestaltung immer weiter auseinander rücken und oft nur noch mit dem Auto erreichbar sind.

Eine Folge dieser Entwicklung ist, dass die Lebensgewohnheiten sich in einer Weise verändern, daß immer weniger Menschen in der Innenstadt die Dinge des täglichen Bedarfes einkaufen.

Gefragt sind in Soest intelligente städtebauliche Konzepte, die in den Dörfern und Stadtteilen die Voraussetzungen schaffen um Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Freizeitbedürfnisse wieder zusammenzuführen.

Wir wollen eine Stadt der kurzen Wege, in der die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt gestärkt und diese als Ort der Kultur und Begegnung gesehen wird.

Die am „Markt“ begonnene, behutsame städtebauliche Weiterentwicklung der Innenstadt ist fortzusetzen.

Dabei steht die Erneuerung der Fußgängerzone nicht im Vordergrund unserer Überlegung, sondern sie ist Teil eines vom Kern der Stadt ausgehenden Sanierungskonzeptes.

Das heißt, parallel zur Erneuerung der Fußgängerzone sind der „Hansaplatz“ und der „Schweinemarkt“ zu erneuern.

Die Grundlage dieses Konzeptes orientiert sich am Leitbild einer alten- und behindertengerechten Stadt Soest. Die besonderen Interessen, die Frauen an der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Soest haben, sind in geeigneter Weise einzubinden.

Stadtplanung muß bei der Ermittlung dieser Interessen neue Wege gehen und sich ihnen mit eigenständigen Bürgerinnenversammlungen öffnen.

Die soziale Entwicklung der Stadt Soest hat entscheidenden Einfluß auf die Nachhaltigkeit, die wir anstreben.

Dabei ist auf die Veränderung der Alterspyramide zu achten.

Über 21% der Menschen unserer Stadt sind bereits älter als 60 Jahre.

Bündnis 90/ DIE GRÜNEN wollen, dass die Stadt Soest den sich verändernden Bedürfnissen gerecht wird.

Bei der Bereitstellung von sozialen Dienstleistungen, wie Altenheimen und ähnlichen Einrichtungen ist aber darauf zu achten, dass sich die Anteile von Alt und Jung in der Innenstadt von Soest nicht verschieben.

In der Innenstadt von Bad Oeynhausen hat sich der Anteil von Menschen die über 60 Jahren alt sind, durch Veränderung ihres Wohnortes, durch Zuzug auf einen über 60%tigen Anteil an der Gesamtbevölkerung verändert. Die radikale Neubelegung der durch den Konversionsprozeß freigewordenden Wohnungen der ehemals „Englischen Siedlung“ führt zu sozialen Verwerfungen im Süden der Stadt.

Die besondere Aufmerksamkeit der Stadt Soest, im Sinne einer „Nachhaltigen Stadtentwicklung“ muss sich daher in den nächsten Jahren auf diesen Stadtteil richten.

Das heißt, dass hier mit den Möglichkeiten der Stadt Soest in der Kultur- und Jugendarbeit ein besonderer Schwerpunkt zu setzen ist.

Die Pflege des Stadtteiles, des Wohnumfeldes stellt erhöhte Ansprüche an die Stadt, denen nachgekommen werden muss.

Die Johannes- und die Astrid-Lindgren Grundschule und natürlich die Gesamtschule haben ein hohes Maß an Integrationsarbeit zu leisten.

Der Schuletat muß dies berücksichtigen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der (Innen)Stadt darf nicht auf die Interessen des Einzelhandels verkürzt werden. Bündnis 90/ DIE GRÜNEN begreifen den sanften Tourismus als einen nachhaltigen Wirtschaftsfaktor.

Leitbild BündnisGrüner Politik ist ein umwelt- und sozialverträglicher Tourismus, der "intakte Natur" pflegt, auf den kulturellen Reichtum zurückgreift, soziale Strukturen bewahrt und sichere und dauerhafte Arbeitsplätze schafft.

Darüber hinaus ist eine regionale Profilbildung wichtig.  
Ein auf die Region bezogener Tourismus schafft ein neues Bewußtsein bei TouristInnen und Einheimischen.

Das Hervorheben regionaler Lebensmittel und regionaler handwerklicher Besonderheiten stärkt das Interesse von kleineren Betrieben, ihre Produktionsweise auf regionale Besonderheiten einzustellen.

Ein umweltgerechter Tourismus setzt verstärkt auf Fahrrad- und WandertouristInnen .

Es ist aber unbedingt erforderlich, eine aktive Kombination mit StadtBus und Bahn herzustellen und in ein überzeugendes Marketingkonzept einzubinden

Diese Stadt der kurzen Wege ist eine Absage an eine flächenhafte Ausdehnung von Soest.

Es ist die Aufgabe der nächsten 10 - 20 Jahre eine Innenentwicklung der Stadt Soest einzuleiten. Dies bedeutet in der Hauptsache, die aufgegebenen vernutzten Gleisanlagen im nördlichen Bahnhofsbereich einer Nutzung durch Handel, Gewerbe und Wohnen zuzuführen.

Mit behutsamen Erschließungskonzepten sind die Wohngebiete im Soester Norden zu schonen und mit einer Unterführung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen an die Innenstadt im Bahnhofsbereich anzubinden.

Diese Überlegungen haben dazu geführt, dass die Bündnisgrünen sich für ein Multiplex-Kino am Bahnhof ausgesprochen haben.

Dort ist mit einer optimalen Anbindung an Bus und Bahn ein idealer Standort, auch für Besucherinnen und Besucher unserer Stadt.