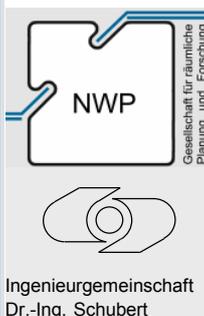




Stadt Esens

Innenstadtkonzept



NWP Planungsgesellschaft mbH
Escherweg 1, 26121 Oldenburg

Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover

Bildnachweis:

Titelbild: Wappen und Logo Bär: Stadt Esens; Bildcollage aus eigenen Aufnahmen

Seite 8: Kanaldeckel mit Stadtplan und Standort: Collage aus <http://www.wolkenmond.de> (Umrandung) und <http://www.myheimat.de>

Seite 9: Hameln: <http://www2.hameln.de>

*Seite 11: Wegweiser zu Sehenswürdigkeiten: Hameln: <http://www.photolokal.de> [digital nachbearbeitet];
Brüssel: <http://www.extratour.blog.de>; Kunst am Haus: Tukan: http://www.brush_n_paint_art.de;
Fassadenkletter: <http://www.vebidoo-de>; Trittsteine mit Namen im Pflaster: <http://www.stadtarchiv-neuss.de>*

Seite 12: Der Gaffer von Bratislava: Franz Svoboda auf <http://www.fotocommunity.de>

*Seite 14 oben: links: Spielschiff Aachen: <http://wikimedia.org>, Mitte, Wirbel: www.conlastic.com;
rechts, Kaleidoskop: <http://www.richter-spielgeraete.de>*

*Seite 14 unten: Leader-Projekt Skateranlage in Hude: <http://www.leader.de>; Bürgerpark-Skateanlage:
<http://www.wikipedia.org>, Foto von Uwe Klein; Skaterpark Leipzig: <http://www.leipzig.de>*

Seite 20: Napoleon mit Bank: <http://rudolfabraham.photoshelter.com/gallery-image/SLOVAKIA/G00005my7m-DRZ1E0/10000U2zJxcdzct4>; Napoleon Front: <http://www.monuments.eu>

Seite 27: Fahrradparkschilder: links und Mitte: <http://www.dieschilder.com>; rechts: <http://www.einkaufen-mit-dem-rad.de>; Mitte rechts: <http://www.ebay.de>; unten: <http://www.thesummerof69.de>

Seite 28: Aushängeschild links unten: <http://www.kreiter.info>

Seite 29: rechts: <http://www.technikzuhause.de> (»Beleuchtung 31.03.2006«); Mitte: <http://www.schleitzer.de>

Die Fotos auf den Seiten 9 oben und links unten, 10 oben links, 11 (Leer-Pfad und Frau im Fenster), 13 (Be-grünung an Häusern), 14 oben rechts, 15, 17, 18, 19, 20 oben links und unten, 21 bis 23, 26 und 27, 28 bis auf dieletzte Fotoreihe und 31 sind eigene Aufnahmen. Für alle anderen Fotos konnte die jeweilige Quelle nicht mehr ausfindig gemacht werden. Entsprechende Hinweise werden gern entgegengenommen.

Inhaltsverzeichnis

1	VORBEMERKUNGEN	5
2	INNENSTADTKONZEPT	7
2.1	Wesentliche Entwicklungsziele für die Innenstadt	7
2.1.1	Maßnahmen zur allgemeinen Attraktivierung.....	8
2.1.2	Maßnahmen zur Verbesserung von Einzelbereichen	15
2.1.2.1	Freiraum/Grünraum	15
2.1.2.2	Verkehrsberuhigte Bereiche.....	16
2.1.2.3	Fußgängerzonen.....	21
2.1.2.4	Marktplatz	23
2.1.2.4	Radfahrverkehr, Radwege, Fahrradständer.....	26
2.1.2.5	Fußwege und Fußwegebeziehungen	27
2.1.2.6	Hauptverkehrs- und verkehrswichtige Straßen in der Innenstadt.....	29
2.1.2.7	Zusätzliches Parkplatzangebot im Süden der Innenstadt.....	32
3	VERKEHRSKONZEPT	33
3.1	Darstellung der wesentlichen unterschiedlichen Verkehrsszenarien	34
3.1.1	Szenario 5.....	34
3.1.2	Szenario 6.....	36
3.1.3	Szenario 11	38
3.1.4	Szenario 12 – Vorschlag der Planer	40
3.1.5	Zusammenfassende Empfehlung	42
	Anhang	45

1 VORBEMERKUNGEN

Die Innenstadt Esens ist – wie viele andere Innenstädte auch – »in die Jahre« gekommen. Nach der Sanierung der Altstadt in den 1970-er und 1980-er Jahren stellt sich die Innenstadt auch heute noch von außen besehen in liebevollen Gestaltungen im Detail dar. Dennoch sind im Laufe der Jahre durch Veränderungen der Rahmenbedingungen unterschiedliche Entwicklungen in der Innenstadt eingetreten, die für die Erreichbarkeit der geschäftlichen Nutzungen, für die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Gäste und für die Altstadtatmosphäre erhebliche – sehr wohl auch negative – Auswirkungen hatten.

Das Innenstadtkonzept für Esens soll verkehrsplanerische und städtebauliche Handlungsempfehlungen bieten, die für die Erhaltung, Stabilisierung und Weiterentwicklung der Attraktivität der Innenstadt/Altstadt von Esens in Zukunft von Bedeutung sind.

Die Inhalte des Innenstadtkonzeptes wurden in einem kooperativen Planverfahren im Jahr 2012 mit zwei offenen Workshops unter der Beteiligung aller interessierten Bürger sowie eines begleitenden Arbeitskreises entwickelt. Die Voraussetzung für die Bürgerbeteiligung war eine umfangreiche Bestandserhebung und -analyse der realen Verkehrsbelastungen und der städtebaulichen Ausgangssituation durch die Arbeitsgemeinschaft NWP Planungsgesellschaft mbH/Dr.-Ing. Schubert im Sommer 2011

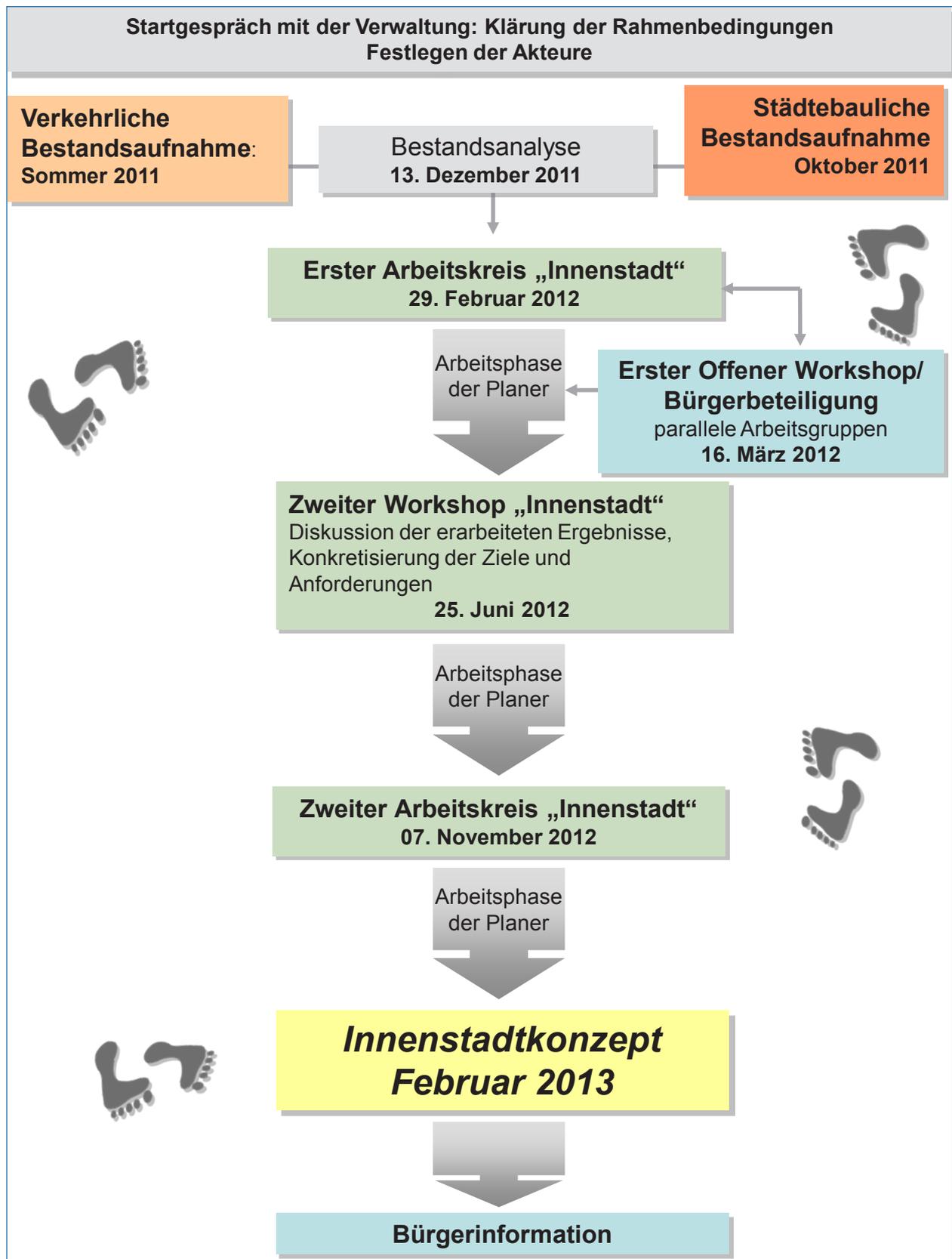
Die hier vorgestellten Ergebnisse betreffen

- die städtebaulichen Verbesserungsmaßnahmen,
- die in die engere Wahl gekommenen Verkehrsszenarien sowie
- die von den Planern favorisierte Verkehrskonzeption.

Die umfangreiche Bestandserhebung und Bestandsanalyse, die zusammengefassten Ergebnisse sowie Vorbereitungen der Workshops sind dem Anhang dieses Berichtes beigefügt.

Den Ablauf des Planverfahrens zeigt die Grafik auf der nächsten Seite.

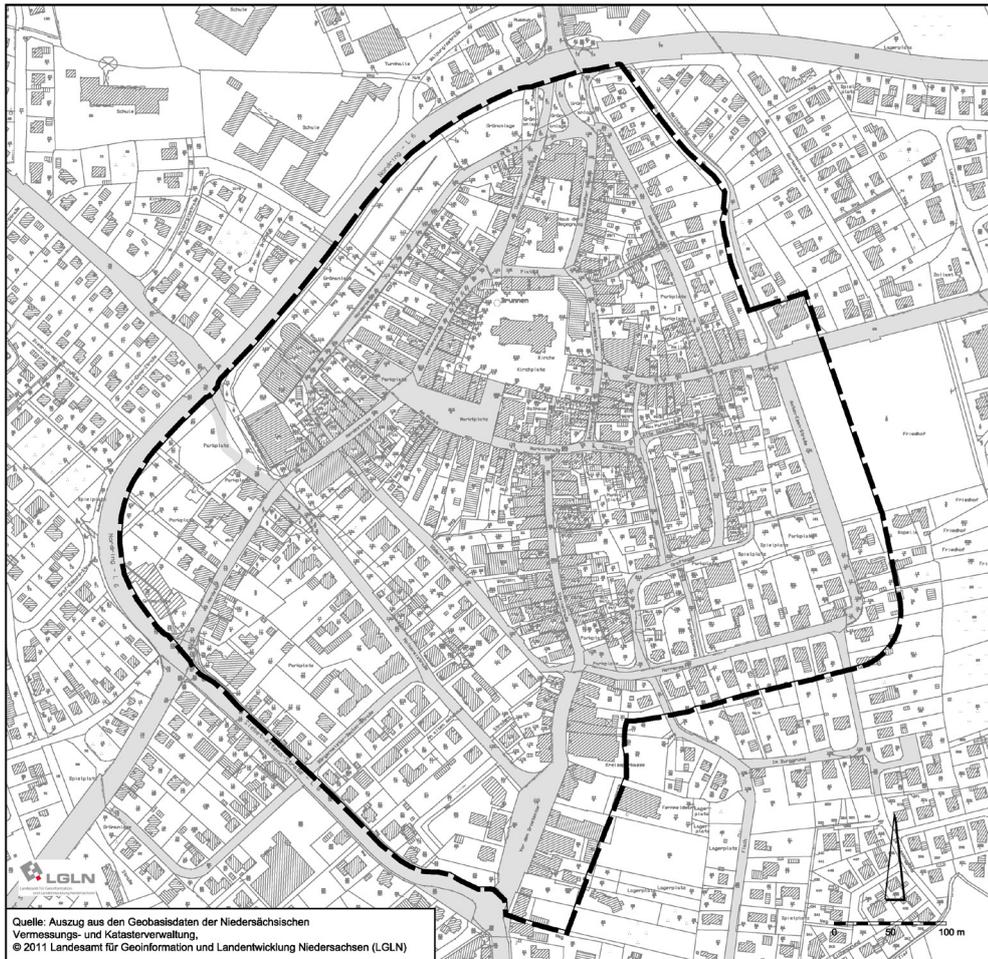
Arbeitsablauf



2 INNENSTADTKONZEPT

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Innenstadt – insbesondere die Altstadt von Esens – zwischen dem Nordring (Landesstraße 6) und den Straßen Vor dem Drostentor, Herrenwall, Anton-Esen-Straße und Neustädter Wall.

Untersuchungsgebiet



2.1 Wesentliche Entwicklungsziele für die Innenstadt

Die wesentlichen allgemeinen Entwicklungsziele für die Innenstadt von Esens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Esens lebt vom Tourismus und muss für seine Gäste unter vielfältigen Aspekten attraktiv sein.
- Esens muss auch für seine BewohnerInnen – Jung wie Alt – lebenswert und attraktiv sein und bleiben.



- Die Geschichte macht die »Einzigartigkeit« der Stadt aus. Dieses »Alleinstellungsmerkmal« muss herausgearbeitet, von den BewohnerInnen »gelebt« und in gewisser Weise auch »vermarktet« werden (Bau-, Kultur- und Naturdenkmäler müssen erhalten und weiterentwickelt werden).
- Die Attraktivität des Einkaufs- und Aufenthaltsstandortes Innenstadt muss erhalten und gestärkt werden.
- Das Wohnen mit wohnverträglichen Nutzungen muss im Nordosten der Innenstadt gestärkt werden (da sich das Ziel »Einkaufen« nicht beliebig erweitern lässt).
- Die Durchmischung der Innenstadt von Wohnen und Arbeiten muss erhalten bleiben.
- Die Innenstadt muss für die unterschiedlichen Zielgruppen gut erreichbar sein.

Zur Konkretisierung dieser übergeordneten Zielvorstellung für die Entwicklung der Esenser Innenstadt wurden spezifische Zielsetzungen formuliert und dazu Maßnahmen zur Umsetzung entwickelt. Die Maßnahmen werden – soweit dies möglich ist – durch Beispiele aus anderen Orten oder durch Umgestaltungsvorschläge für Einzelbereiche konkretisiert und veranschaulicht.

2.1.1 Maßnahmen zur allgemeinen Attraktivierung

Ziel:
Bessere Orientierung

Mit optimierten Orientierungsmöglichkeiten könnten sich in der Innenstadt von Esens Gäste und Bewohner besser ein Bild von der Stadtstruktur und den interessanten Zielpunkten verschaffen. Dazu ist eine gute Beschilderung mit unterschiedlichsten Informationssystemen, zum Beispiel Informations-Pylonen, Stadtpläne und Wegweiser, geeignet. Allerdings darf keine »Schilderflut« entstehen, sondern eher eine innovative, gestalterisch hochwertige und »besondere« Information an geeigneten Orten, die auch als künstlerische Attraktion beachtet wird. Es könnten zum Beispiel sowohl an den Ortseingängen als auch an den Zugängen zur Altstadt bzw. den Übergangsbereichen Informationensschilder aufgestellt werden, aus denen die Stadtstruktur sichtbar und erkennbar wird und die Sehenswürdigkeiten in Esens markiert und kurz erläutert sind (Beispiel Stadtplan Stralsund). Am Beispiel des Stadtplanes von Hameln sieht man, dass auch der historisch interessante Rundweg durch die Altstadt von Esens markiert werden kann. Ergänzend bietet sich an, den jeweiligen Standort (»Sie befinden sich hier«) mit einem deutlichen, gegebenenfalls farbigen Symbol zu kennzeichnen.

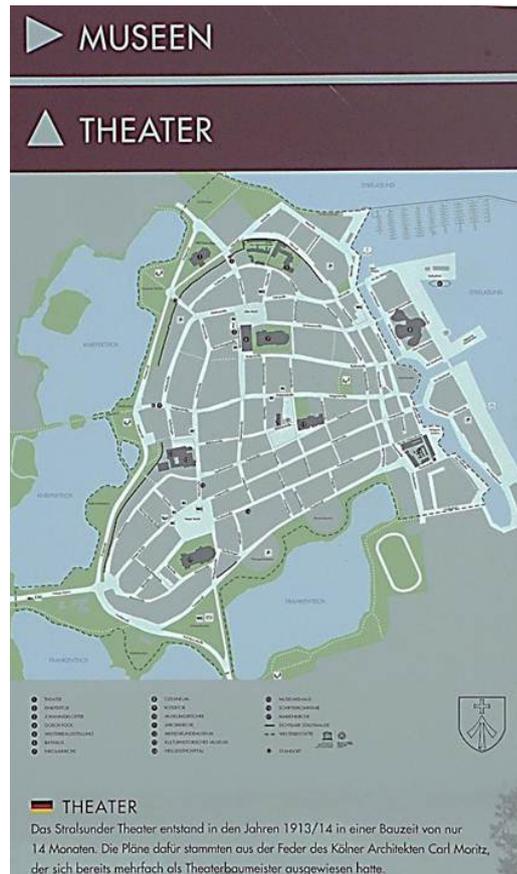




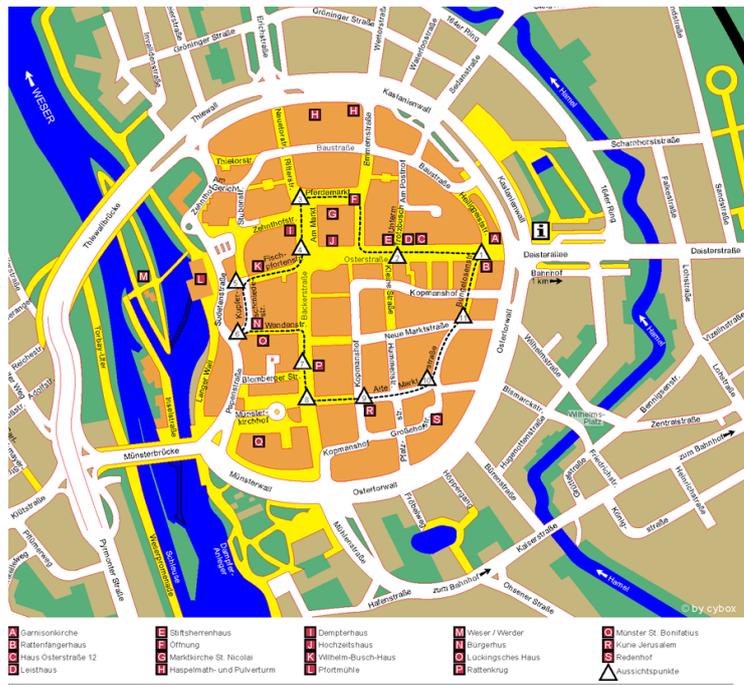
Beispiel Stadtplan Stralsund



Beispiel Ortsplan Ostseebad Binz



Beispiel Stadtplan Stralsund - Detail



Beispiel Stadtplan Hameln





Das nebenstehende Bild zeigt eine Beschilderung, wie sie derzeit in Esens vorhanden ist. Solche Schilderpfähle sollten ausgetauscht werden gegen dem Ort angemessenere Schilder mit einem höheren Aufmerksamkeitswert. Beispiele aus anderen Orten zeigen die folgenden Fotos.



Beispiele für Straßenschilder und Wegweiser



**Ziel:
Stadteigenes
Informationssystem**

Die Stadt Esens als reizvoller Zielpunkt für Tagesgäste und UrlauberInnen sollte ihre Selbstdarstellung intensivieren. So könnte ein stadteigenes Informationssystem in der Innenstadt zum Auffinden kommerzieller ebenso wie musealer und kultureller Orte eingerichtet werden. Diese Maßnahme könnte die Innenstadt auch stärker gegenüber der Außenstadt absetzen und akzentuieren. Mit Hilfe des Bären als Stadtsymbol bietet sich beispielsweise ein



Leitfaden (Trittsiegel, Spuren, Abbildungen, Suchbilder ...) an, die Besonderheiten der Innenstadt hervorzuheben und zu einem Spaziergang einzuladen. Ergänzend könnten Sehenswürdigkeiten, besonders schöne historische Gebäude oder auch besonders wertvolle Großbäume mit einer dem jeweiligen Objekt angepassten Illumination hervorgehoben werden. Die »Attraktionen der Stadtgeschichte«, die auch immer mit besonderen Ereignissen verbunden waren, könnten auf diese Weise lebendig und attraktiv werden.

Zudem wurde angeregt, ein »Fußgänger-/Geschäftsleitsystem« einzurichten, um die TouristInnen zu veranlassen, nicht an den markanten Punkten »stehen zu bleiben«, sondern weiterzugehen, um auch andere historisch interessante Teile der Stadt zu entdecken.

Wie ein »Informationssystem« die Gäste zu den Attraktionen der Stadt Esens führen kann, veranschaulichen die Beispiele aus Hameln, Leer und Brüssel. aber auch entsprechend gestaltete Kanaldeckel könnten als Leitsystem dienen.



Hameln



Brüssel

Ein eigener Themenbereich wäre die Würdigung prominenter (oder auch berühmter) Bürger der Stadt. Als Beispiel für die Kennzeichnung ihrer Wohn- oder Wirkungsorte könnte eine Darstellungsweise dienen, wie es für die Erinnerung an ermordete Juden, die unter dem NS-Regime zu Tode kamen, Anwendung findet.

Auch Kunstobjekte – an Hauswänden, im Pflaster – können Anreize sein, um die Stadt in allen ihren Teilen zu erkunden.



Beispiel für
Trittsiege
mit Namen



Beispiele für Kunst
am Haus





*Beispiel für eine Kanaldeckel-Skulptur
Der »Gaffer« von Bratislava. Er soll den Frauen unter den Rock sehen, wie es
sogar im Stadtführer steht.*

**Ziel:
Verbesserte
Orientierung
für Menschen
mit Handicap**

Zur allgemeinen Attraktivierung der Stadt Esens und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zählt auch die Optimierung der Orientierungsmöglichkeiten für Menschen mit Handicaps. Eine wichtige Voraussetzung hierzu sind die äußere Kennzeichnung von Gaststätten mit barrierefreier Ausstattung und die Darstellung im allgemeinen Stadtplan, der bei der Tourismuszentrale bereitgestellt wird. In einem solchen Stadtplan sollte auch vermerkt sein, wo barrierefreie Zugänge zu Sehenswürdigkeiten, zu öffentlichen Einrichtungen usw. vorhanden sind.

**Ziel:
Verbesserung
der Barriere-
freiheit und
Begehrbarkeit**

Von grundsätzlicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, die barrierefreie Zugänglichkeit zu allen öffentlichen oder öffentlichkeitsrelevanten Gebäuden herzustellen, zum Beispiel zum Haus der Begegnung. Auch das allgemeine Beseitigen von Stolperstufen oder Unebenheiten im Pflaster ist hier zu nennen.

**Ziel:
Verbesserung
der Aufent-
haltsqualitäten**

Um die Aufenthaltsqualitäten in der Stadt zu erhöhen, sollten an geeigneten Orten Sitz- und Verweilmöglichkeiten geschaffen werden. Insbesondere Zugangsbereiche zur Altstadt erhalten durch ein Angebot an Sitzgelegenheiten einen einladenden Charakter, der zum Weitergehen anregt. Ein Vorschlag aus dem Workshop beinhaltet, an solchen Aufenthaltspunkten gegebenenfalls einen Regen- und/oder Windschutz herzustellen.

Ein allgemeiner Hinweis auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität besteht in der Empfehlung, die Vorbereiche vor einzelnen Geschäften, Wohnhäusern und öffentlichen Einrichtungen in Esens individuell zu gestalten. Geschäftsinhabern und Hausbesitzern sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, eine hochwertige Eingangs- und Fassadengestaltung vorzunehmen, auch wenn diese in den öffentlichen Raum hineinreicht. Diese Maßnahmen sind jedoch auf das besondere historische Flair der Stadt und in jedem Fall mit der Stadt Esens abzustimmen.

So bietet sich eine Grüngestaltung in den Vorbereichen der Geschäfte an, bei ausreichend Platz könnte beispielsweise auch eine Blumenbank gesetzt werden.

Ziel:
Bewegungsraum, attraktive Platzgestaltung und Aufenthaltsqualität für Fußgänger



Vorschläge zur Gebäudegestaltung mit Begrünung

Die Attraktivität der Stadt Esens leitet sich natürlich nicht allein aus der Gestaltung der Straßenräume ab, sondern vornehmlich auch aus einem interessanten, ansprechenden und hochwertigen Angebot des Einzelhandels. Nur mit einem qualitätvollen Mix aus Geschäftsangeboten und öffentlichem, zum »Flanieren« einladenden Raum kann sich Esens als Einkaufsstadt und als Tourismusziel weiterentwickeln. Historische, schöne Gebäude in der Innenstadt – private wie öffentliche – tragen ebenso zum positiven und attraktiven Gesamteindruck bei.

Zur allgemeinen Attraktivität für Besucher und Bewohner gehört auch ein verbessertes Angebot für Kinder. Die Aufstellung von Spielgeräten längs der Wege bietet die Gelegenheit, Kinder zum Weitergehen zu motivieren, sodass man gemeinsam einen Rundgang durch die Stadt unternimmt.

Ziel:
Attraktivierung der Innenstadt für Kinder und Jugendliche





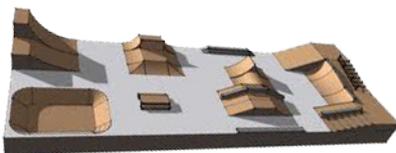
Beispiele für Spielgeräte in der Fußgängerzone bzw. entlang der Wege

Außerdem können Eltern einen Augenblick verweilen, sich die Auslagen der in unmittelbarer Nähe der Spielgeräte befindlichen Geschäfte anschauen und gegebenenfalls auch etwas kaufen, während sich ihr Kind spielend betätigt.

Da die Stadt Esens für Familienfreundlichkeit – sowohl im Hinblick auf die Gäste als auch auf die Bewohner – eintritt, sollte eine Betreuung, eventuell auch eine wetterunabhängige, in der Innenstadt für Kinder angeboten werden. Dies könnte ebenfalls geeignet sein, die Innenstadt gegenüber der äußeren Stadt besser aufzustellen. Auch mit Hilfe eines »Kinderstadtplanes« wäre es möglich, nicht nur Interesse bei Kindern für bestimmte Bereiche zu wecken, sondern Eltern auch gleichzeitig diesbezügliche Informationen zu bieten.

**Ziel:
Attraktivierung
der Innenstadt
für junge Er-
wachsene**

Im Workshop wurde auch die Anregung eingebracht, einen Anziehungspunkt für ältere Kinder und Jugendliche in Form einer Skateranlage mit der entsprechenden Ausstattung anzulegen. Ein Standort konnte hierfür noch nicht gefunden werden, da diese Anlagen nicht immer mit den Nachbarnutzungen verträglich sind. Gegebenenfalls würde sich die brachliegende Grünfläche zwischen Graftegge und Anton-Esen-Straße bei entsprechender Ausstattung eignen.



Leader-Projekt Skateranlage in Hude



Bürgerpark-Skateanlage



Skaterpark Leipzig

Im Workshop wurde besonders betont, dass für junge Erwachsene ein unzureichendes Angebot in der Innenstadt besteht, dieses aber für die langfristige Bindung der jungen Menschen an die Stadt eine wichtige Voraussetzung ist, so wie es auch für Gäste mit älteren, jugendlichen Kindern eine wichtige Voraussetzung ist, Esens als touristisches Ziel zu wählen. Zudem kann auch für diese Zielgruppe eine emotionale Bindung entstehen, die dazu führt, dass die später Erwachsenen gerne wiederkommen.



Um Anreize für junge Erwachsene zu schaffen, könnten Events rund um den Kirchenvorplatz angeboten werden. Das können Open-Air-Veranstaltungen sein (zum Beispiel Auftritte von Straßenkünstler), die Einrichtung einer Gruselmeile zu Halloween, Open-Air-Kino unter den Arkaden, ein Biergarten unter den Arkaden, Beachvolleyball im Sommer und Eislaufbahn im Winter auf dem Kirchenvorplatz. Als Ergänzung für das leibliche Wohl sind mobile Snack-Stände denkbar, die von der örtlichen Gastronomie eingerichtet werden und sich speziell auf ein junges Publikum einrichten.

Auch die Umgestaltung der Warftbühne am ehemaligen Waisenhaus, die heute einen wenig einladenden Eindruck macht, wäre ein Impuls für eine Belebung der Innenstadt durch Events. Hier liegt ein Potential für die Durchführung attraktiver Veranstaltungen.

Ob auch die Wünsche nach einer Mehrzweckhalle für unterschiedliche Veranstaltungen für junge Erwachsene, ein Abendlokal für Jugendliche oder die Schaffung von preiswertem Wohnraum für junge Erwachsene gegenwärtig umsetzbar sind, bleibt abzuwarten. Als Maßnahmen, junge Menschen an die Stadt zu binden, sind sie sicherlich geeignet und wünschenswert.

Ziel:
Attraktivierung der Innenstadt für junge Erwachsene

2.1.2 Maßnahmen zur Verbesserung von Einzelbereichen

2.1.2.1 Freiraum/Grünraum



Wegweiser in der Stadt Leer



Süderwall

Die verbliebenen Reste der alten Wallanlagen markieren in Verbindung mit dem Bestand von Großbäumen am Süderwall, der Molkereistraße, der Anton-Esen-Straße und dem Nelkenpfad die wesentliche Grün- und Freiräume, die den Stadtkern umgeben. Diese Grünflächen und -strukturen prägen das attraktive, äußere Erscheinungsbild der Altstadt. Ein durch wiederkehrende künstlerisch hochwertige Informationen gekennzeichnete »Rundweg« soll diesen historischen Weg nachzeichnen und zum Begehen einladen. Der Süderwall sollte in Wegematerial und Ausstattung verbessert werden, insbesondere der Übergang zur Herdestraße und zur Steinstraße muss dazu für die Benutzer deutlicher erkennbar werden.

Ziel:
Betonung von »historischen« Wegen um die Altstadt herum



Für jüngere, GPS-begeisterte Menschen könnte dieser historische Weg auch durch computergestützte Informationen zu einer attraktiven Reise in die Vergangenheit einladen.

Ziel:
Betonung von
»historischen«
Wegen in der
Altstadt



Der Kirchplatz der St. Magnus Kirche prägt das »durchgrünte« Erscheinungsbild der Innenstadt von Esens in erheblichem Maße. Allerdings ist festzustellen, dass die tatsächliche Attraktivität dieser Bereiche um die Kirche hinter den Potenzialen weit zurückbleibt. Der mit Bäumen bestandene Kirchplatz ist auf der Nordseite der Kirche in starkem Maße versiegelt (rote Asphaltierung), die zugunsten einer Verbesserung der Baumstandorte unbedingt verändert werden sollte.

Eine grundsätzliche Attraktivierung des Platzes könnte, wie zuvor beschrieben, durch die verstärkte Nutzung für Veranstaltungen erreicht werden. Insbesondere die Gestaltung mit einem eigens wahrnehmbaren »Historischen Stadtrundgang« um die eigentliche Altstadt Esens (Bereich Kirche/Waisenhausstraße) könnte die Bedeutung für die Innenstadt hervorheben.

2.1.2.2 Verkehrsberuhigte Bereiche

Viele Straßen in der Altstadt von Esens sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und beinhalten eine hochwertige Gestaltung mit Oberflächenbefestigungen aus Klinker, teilweise kombiniert mit Betonsteinpflaster. Nicht alle sind niveaugleich, sondern weisen zum Teil Hochborde oder Klinkerformsteine mit Bordvorstand auf, was immer wieder zu Verunsicherungen und Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern führt. Es sollten Umgestaltungsmaßnahmen in folgenden Straßen durchgeführt werden:



Blick in die Theodor-Thomas-Straße und die Westerstraße



Beispiel Baumrost



Wassergebundene Decke

① **Theodor-Thomas-Straße/Westerstraße**

Die Theodor-Thomas-Straße und die Westerstraße sind zwar »etwas in die Jahre« gekommen, aber entsprechen durchaus immer noch der positiven Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereiches. Hier sind einige Instandsetzungsarbeiten am Pflaster oder die Beseitigung von Stolperstufen und Unebenheiten im Pflaster angebracht. Zum Teil könnte auch das Verfugen des Großsteinpflasters und/oder der Ersatz durch besser begehbbare Materialien (Klinker) Abhilfe schaffen.

Eine Maßnahme zur Verbesserung und Verbreiterung der Gehflächen wäre eine Begradigung der Baumstandorte, zum Beispiel durch Einbau von Baumrosten oder die Befestigung mit wassergebundenen Decken.

Zur Aufwertung des Straßenraumes ist eine gebäudebezogene Begrünung oder Beleuchtung möglich.

Ziel:
Barrierefreiheit
und ausreichender
Bewegungsraum
vor Geschäftseingängen
und Dienstleistungseinrichtungen



Blick in die Schmiedestraße/Neustädter Straße



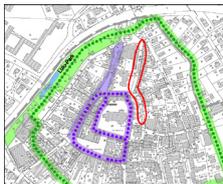
Schmiedestraße



② Schmiedestraße und Neustädter Straße

Ziele:
Gestalterische Betonung der Fußgängerbelange

Gestaltung als wahrnehmbare Mischfläche



Besonders auffallend ist, dass die Schmiedestraße/Neustädter Straße zwischen Jücherstraße und Neustädter Wall mit beidseitigen Hochborden zwischen den Gehwegen und der Fahrbahn ausgestattet ist. Mit der überdies asphaltierten Fahrbahn vermittelt sie den Eindruck einer normalen Straße, auf der weder langsam noch rücksichtsvoll gegenüber Fußgängern gefahren werden muss. Zudem sind am östlichen Fahrbahnrand Parkbuchten zum Längsparken angelegt, wodurch wird der Fußgängerraum stark eingeschränkt.

Es ist zu empfehlen, die Schmiedestraße und die Neustädter Straße zu einer gestalteten Erschließungsstraße – niveaugleiche Mischfläche – umzubauen. Beide Straßen übernehmen eine ähnliche Funktion in der Altstadt wie die Theodor-Thomas-Straße und die Westerstraße und sollten daher auch in einem analogen Materialkanon aus Klinker und Betonsteinen – wenn auch vielleicht dem heutigem Standard entsprechend – befestigt werden. Die Fortsetzung der Innenstadt nach Norden könnte auf diese Weise verdeutlicht werden. Auch eine gebäudebezogene Begrünung könnte unterstützend wirken. Mit dieser Veränderung des Straßenraumcharakters kann sich nicht nur die Aufenthaltsqualität für Fußgänger erheblich verbessern, es wird sich zudem eine Attraktivitätssteigerung als Wohn- und eventuell auch als Dienstleistungsstandort einstellen. Auch dem allgemein geäußerten Wunsch, die Gäste »weiterzuleiten« und nicht an der Butterstraße umkehren zu lassen, könnte so entsprochen werden.

Ziele:
Gestaltung als wahrnehmbare Mischfläche

Gestalterische Betonung der Fußgängerbelange

Mehr und bessere Bewegungsflächen für Fußgänger

Entschärfung der Konfliktsituation zur Steinstraße

③ Östliche Marktstraße und Butterstraße



Marktstraße



Die Marktstraße östlich des Marktes und die Butterstraße sind mit gestalterisch hochwertigen Pflastermaterialien befestigt und als verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschildert. Die Gehbereiche zu den angrenzenden Parkplätzen oder zum Fahrbereich sind mit einem Klinkerformstein mit Bordvorstand abgegrenzt. Diese Gestaltung interpretieren Autofahrer jedoch häufig als Fahrbahnrand und leiten ihre Bevorzugung daraus ab. Sie befahren zügig die verbleibende Straßenmitte und »drängen« die Fußgänger (trotz der Beschilderung) an den Rand des ohnehin schon schma-

len Straßenraumes. In der Folge kommt es hierbei immer wieder zu Konflikten, insbesondere dann, wenn der Gehbereich auch noch durch Geschäftsauslagen oder Straßenmöblierungen eingeschränkt wird.

Auch die Parkplätze in den schmalen verkehrsberuhigten Straßen engen den Bewegungsraum für Fußgänger – vor allem auch für Familien mit Kindern oder Menschen mit Handicaps – so stark ein, dass die Aufenthaltsqualität und die Benutzbarkeit leiden.

Ein besonderer Konflikt zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern entsteht im Übergang der Marktstraße zur Steinstraße, die als Fußgängerzone ausgewiesen ist. An dieser Stelle treten die Fußgänger unvermittelt aus ›ihrem‹ Bereich in den befahrenen Straßenraum, der nur sehr schmale Gehbereiche ausweist.

Für diesen Bereich der Innenstadt sind mehrere Lösungsansätze denkbar. Sie reichen von baulichen Veränderungen bis zu einer Umwidmung zur Fußgängerzone. Das Thema der verkehrlichen Widmung in seinen Vor- und Nachteilen wird unter dem Punkt ›Verkehrskonzept‹ abgehandelt. Hier sollen die gestalterischen Maßnahmen dargestellt werden, die einen ersten Schritt in die Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger beinhalten. Sie bestehen im Rückbau des vorstehenden Klinkerformsteines und der Herstellung einer ebenen, niveaugleichen, gut überlaufbaren Fläche. Auch die Besucherparkplätze, die den Bewegungsraum zusätzlich einengen, sollten aufgegeben und zugunsten einer breiteren Klinkerfläche umgestaltet werden. (Die Anzahl dieser Parkplätze ist so gering, dass sie für die Versorgung mit Parkraum nicht erheblich sind.)

Weiterhin wird angeregt, die vorhandenen kleinkronigen Straßenbäume mit niedrigem Kronenansatz gegen Straßenbäume mit einem höheren Kronenansatz auszutauschen, damit auch unter diesem Aspekt der lichte Bewegungsraum für Fußgänger vergrößert wird.

Für die Butterstraße gelten die gleichen Verbesserungsansätze. Hier ist noch hinzuzufügen, dass die Metallgeländer an der Klinkerformsteinkante den Eindruck einer ›normalen‹ Straße verstärken und der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Ausbaues, bei dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, entgegenstehen. Diese Geländer und Poller sollten – wie auch die Klinkerformsteine – zurückgebaut werden, um den Mischflächencharakter zu unterstützen.



„Blickfang“ damit Passanten weitergehen





Entsprechend der Anregung aus dem Workshop wird vorgeschlagen, in der Einmündung der Marktstraße in die Butterstraße einen ›Blickfang‹ in Form eines Kunstobjektes aufzustellen, damit die Besucher von der Steinstraße aus neugierig gemacht werden, weiter in die Butterstraße und eventuell auch in die Schmiedestraße hineinzugehen.

Das Kunstobjekt könnte einen Inhalt haben, der zum ›Ausprobieren‹ anregt, etwa die Pumpe, die betätigt wird, um das Kind nasszuspritzen oder auch ein interessantes Fotomotiv, mit dem sich Erinnerungs-/Urlaubsfotos herstellen lassen (›ein Ort, an dem man gewesen sein muss‹).



Beispiele für Kunstobjekte 1: Brunnen/Wasserspiel



Beispiel für Kunstobjekte 2: Napoleon-Bronze-Skulptur vor der Französischen Botschaft in Bratislava

Wer möchte hier nicht ein Erinnerungsfoto aufnehmen?

Ziel:
Bessere Bewegungsflächen für Fußgänger



④ Jücherstraße

Unter gestalterischen Gesichtspunkten gilt für die Jücherstraße Ähnliches wie für die Marktstraße und die Butterstraße. Der ohnehin schmale Straßenraum wird in seiner Nutzbarkeit für Fußgänger durch abgegrenzte Parkplätze und den eingebauten Klinkerformstein als Hochbord eingeschränkt.

Empfohlen wird, das Parkplatzangebot in der Jücherstraße zumindest in der Saison auf das absolut Notwendige zu begrenzen und für die bessere Begehrbarkeit durch Fußgänger das Natursteinpflaster durch Klinker auszutauschen sowie die Klinkerformsteine zurückzubauen.

Das überflüssige Straßenmobiliar könnte entfernt und die besonders in der Jücherstraße vorhandenen schönen, historisch bedeutsamen Gebäude durch zusätzliche Informationen (im Pflaster, an den Gebäuden oder durch Effektbeleuchtung) hervorgehoben werden.



Historisches in der Jücherstraße



2.1.2.3 Fußgängerzonen

Gegenwärtig ist die Steinstraße als Fußgängerzone ausgewiesen. Die Ergebnisse der bisherigen Bürger- und Amtsbeteiligung zeigen, dass auch mindestens die Herdestraße saisonal oder dauerhaft als Fußgängerzone ausgewiesen werden sollte. Auf die erforderlichen gestalterischen Verbesserungen hat die Art der Ausweisung keinen Einfluss.

① Steinstraße

Die Steinstraße ist in den 1980-er Jahren entsprechend den damaligen Gestaltungsvorstellungen mit großformatigem Betonrechteckpflaster mit Splittvorsatz in unterschiedlichen Grautönen befestigt worden. Nach heutigen Gesichtspunkten würde versucht werden, eine Gestaltqualität wie in der Marktstraße und Butterstraße und einen Bezug zur historischen Entwicklung herzustellen.

Ziele:
Verbesserung der Gestaltqualität

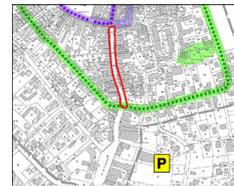
Vergrößerung des nahe gelegenen Parkplatzangebotes



Blick aus der Marktstraße



Blick seitlich in die Steinstraße



Hierzu werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Verlegen eines gut begehbaren, regionaltypischen Pflastermaterials in ruhiger nicht zu verspielter Verlegeart (Klinker hochkant wie in der Markt- und der Butterstraße),
- die Betonung der Gebäudevorzonen, der »Wanderungen« durch ein ebenfalls gut begehbares Natursteinpflaster (gegebenenfalls gesägt oder kleinformatig),
- eine gebäudebezogene Begrünung und Beleuchtung,
- ein Hervorheben der besonders ortsbildprägenden Gebäude.

Angesichts des engen Straßenraumes der Steinstraße wäre zu hinterfragen, ob die Straßenleuchten gegen eine Hängebeleuchtung ausgetauscht werden sollten (sofern eine energetische Grunderneuerung ansteht).



Für die langfristige Attraktivität der Steinstraße ist (neben einem attraktiven Einkaufs- und Erlebnisangebot) das Bereitstellen eines größeren Parkplatzangebotes in gut und bequem erreichbarer Nähe geboten. Die Entfernung vom Großparkplatz am Nordring ist für Fußgänger größer als die gängigerweise in Kauf genommene Strecke von 300 m.

② Herdestraße

Ziele:
Attraktivierung der Fußgängerzone

Verbesserung der Wegebeziehung zum Süderwall



Wie die Westerstraße und die Theodor-Thomas-Straße ist auch die Herdestraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Im Straßenraum werden durch unterschiedliche Pflastermaterialien Parkplätze gekennzeichnet, die mittels Bäumen gegliedert sind. Der Anteil der Klinkerbefestigung reduziert sich auf Bänderungen im Pflaster.

Da in Esens Klinker auch ein Synonym für Fußgängergerechtigkeit sind, wäre es für eine Nutzung als Fußgängerstraße in der Herdestraße angebracht, diese ehemaligen Parkplatzflächen mit Klinkerpflaster zu befestigen, damit die Widmung »Für Fußgänger« deutlicher sichtbar wird.

Auch in der Herdestraße wären eine gebäudebezogene Begrünung und die Schaffung von Sitzgelegenheiten wünschenswert.

Zum Marktplatz hin wäre eine gestalterische oder funktionale Abkoppelung erforderlich, da die heutige Gestaltung auf die Durchfahrt nach Süden durch die Herdestraße hin ausgerichtet ist. Gegebenenfalls ist die Absperrung mit versenkbaren Pollern eine geeignete Maßnahme hierzu.



Bewegliche/versenkbare Poller als Abgrenzung einer Fußgängerzone

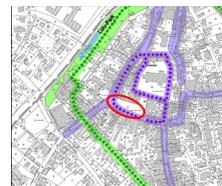


Blick zum Süderwall

Ein wichtiger Gestaltungsbereich ist der völlig unzureichend ausgebildete Übergang zum Süderwall. Wenn der Süderwall zu einem wichtigen Bindeglied im »Historischen Stadtrundgang« auf den alten Wallanlagen werden soll, ist diese Verbindung auf interessante und attraktive Weise – insbesondere unter dem Geschäftsgebäude Willms – aufzuwerten.

2.1.2.4 Marktplatz

Eine Verbesserung der Situation für Fußgänger auf dem Marktplatz nahm einen besonders großen Stellenwert in der Diskussion aller Beteiligten ein. Es wurde nicht in Frage gestellt, dass der Markt befahrbar bleiben muss – denn die innerstädtischen Erschließungsfunktionen müssen an dieser Stelle erhalten bleiben –, aber es wurde sehr wohl erörtert, ob das Umwidmen der östlich anschließenden Marktstraße als Fußgängerzone die Bewegungsmöglichkeiten für Fußgänger erheblich verbessern kann.



Unabhängig von der Beantwortung dieser Frage konnte eine Reihe von Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Dabei war es besonders wichtig, den heutigen Charakter des sehr gelungenen Marktplatzes nicht grundsätzlich zu verändern, sondern lediglich entsprechend den heutigen Anforderungen behutsam weiterzuentwickeln.

Bestand

Die folgenden Fotos und die auf der nächsten Seite abgebildete Bestandszeichnung belegen, dass insbesondere auf der Südseite des Marktplatzes die Bewegungsräume für Fußgänger – sei es durch diffuse Pflastergestaltung, auskragende Treppen, Straßenmobiliar oder gastronomische Nutzung – stark beengt sind und die angestrebte »attraktive Verbindung von Herdestraße und Steinstraße« erschweren. Insbesondere im Übergang zur Marktstraße steht für Fußgänger nur unzureichend Raum zur Verfügung.

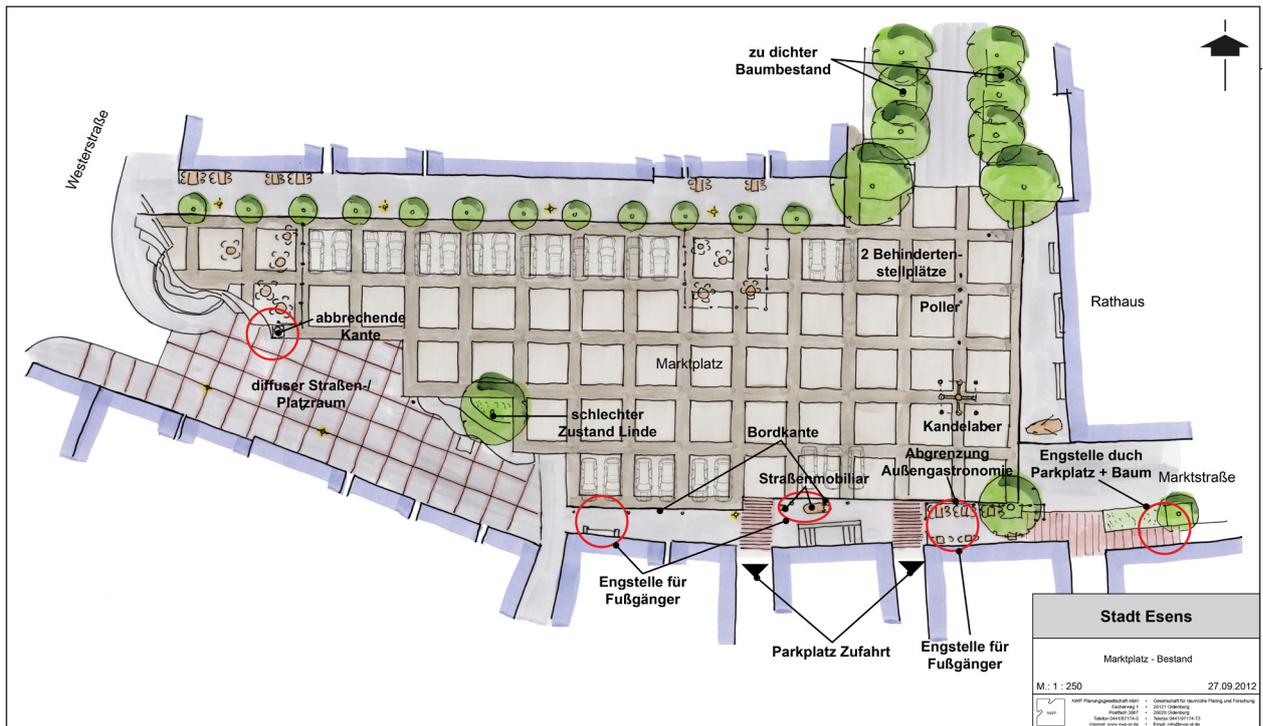


als Herdestraße und Steinstraße« erschweren. Insbesondere im Übergang zur Marktstraße steht für Fußgänger nur unzureichend Raum zur Verfügung.



Als weitere Defizite sind zu nennen, dass der Wegeanschluss zur St.-Magnus-Kirche aufgrund der sehr dicht gewachsenen Baumkronen sehr düster wirkt und die Linde auf dem Platz zu stark eingepflastert ist und daher kränkelt.





Marktplatz – Bestand

Verbesserungskonzept

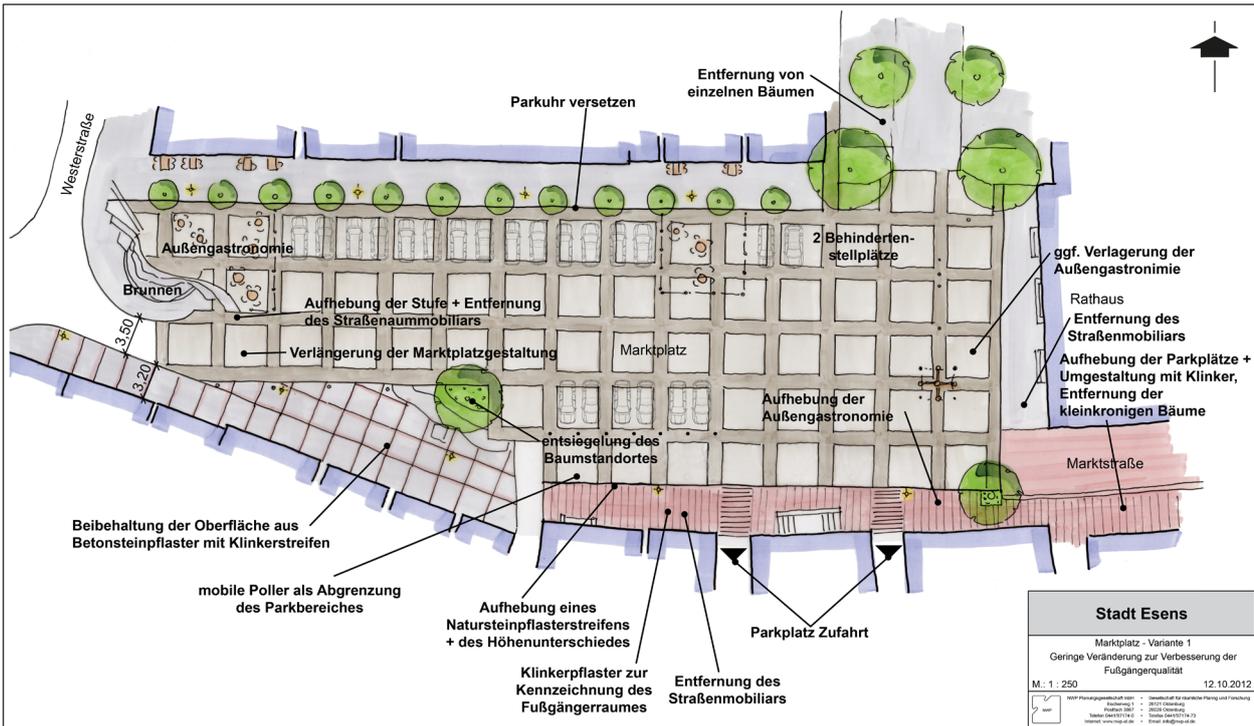
Ziele:
Schaffung von mehr Bewegungsraum für Fußgänger auf dem Marktplatz

Entfernung überflüssigen Straßenraummobiliars

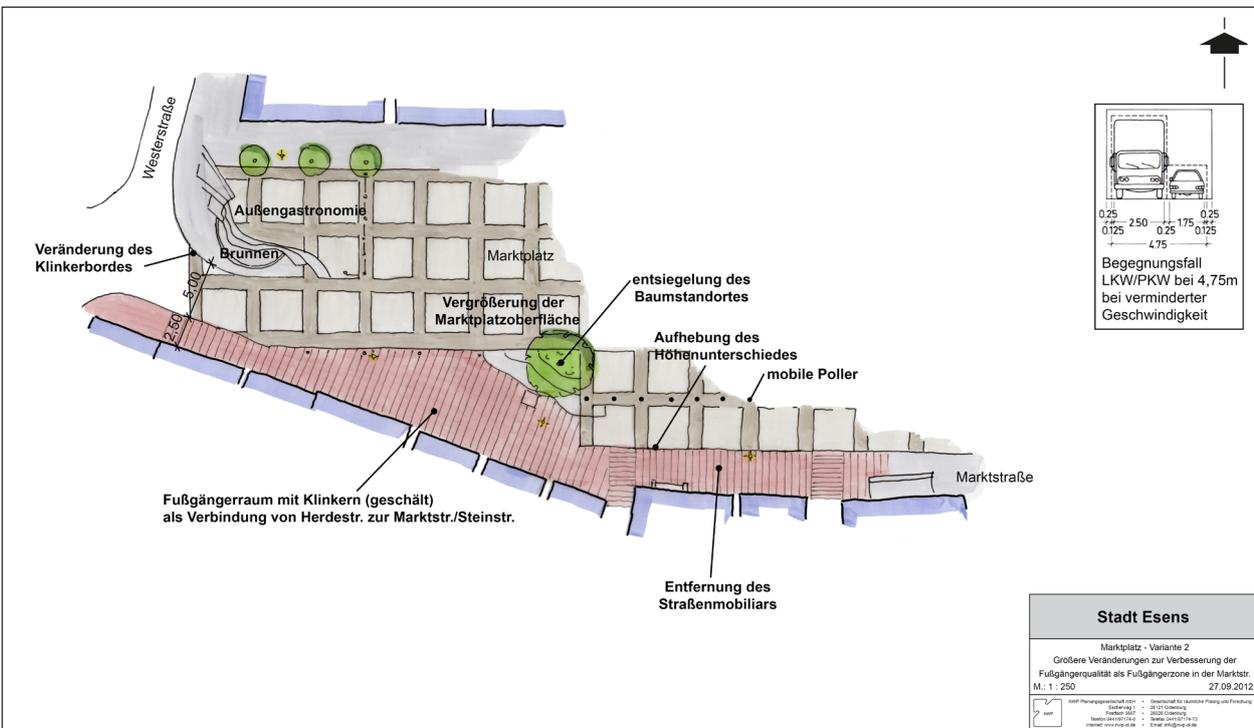
Schon mit geringfügigen Veränderungen ließen sich unter Beibehaltung der heutigen Verkehrssituation und ohne nennenswerten Verlust von Parkplätzen die wesentlichen Defizite beseitigen. Die Mittel sind:

- Verlagerung der südlichen Parkplatzreihe nach Norden durch Setzung mobiler Poller (hierdurch entstünde eine direkte Laufbeziehung in die Marktstraße hinein, ohne dass Fußgänger sich an den »Rand gedrängt« fühlen),
- Aufhebung des südlichen Natursteinpflasterstreifens und des Höhenunterschiedes mit Anlage eines breiteren Gehwegbereiches,
- Verwendung eines Klinkermaterials im Gehbereich zwischen Marktstraße und der Vorflächen am westlichen Markt (zur Kennzeichnung des Fußgängerraumes),
- Verlängerung der flächigen Marktplatzgestaltung bis in eine 3,50 m breite Zufahrt von der Westerstraße aus,
- Aufhebung der Stufe östlich des Brunnens,
- Verlagerung der Außengastronomie (gegebenenfalls vor das Rathaus), Entfernung des überflüssigen Straßenraummobiliars,
- gegebenenfalls Auslichten der Bäume am Weg zur St.-Magnus-Kirche.





Marktplatz – Geringfügige Veränderungen



Marktplatz – Größere Veränderungen in Richtung Fußgängerzone Marktstraße

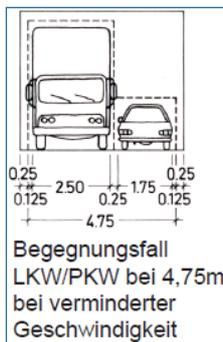


Sollte eine Entscheidung in die Richtung fallen, dass auch die Marktstraße (saisonal oder dauerhaft) als Fußgängerzone gewidmet werden soll, damit die Konfliktsituation zur Steinstraße entfällt und eine bessere Verbindung zwischen den beiden Fußgängerbereichen Herdestraße und Steinstraße entsteht, so ließen sich auf dem Marktplatz durch weitere Umbauten Verbesserungen erzielen.

Hierbei bleibt die Erreichbarkeit des Marktplatzes und auch der hinter den Gebäuden liegenden Parkplätze erhalten, der Markt wird zur Sackgasse mit Wendemöglichkeit, Zu- und Abfahrt müssen über den westlichen Teil des Marktes erfolgen.

Dazu müsste allerdings im Bereich des Brunnens die Bordlinie der Klinkerrollschicht verändert und die Verkehrsfläche auf ein Maß von 5,00 m im Lichten verbreitert werden, damit sich hier Pkw und Lkw bei Schrittgeschwindigkeit begegnen können.

In diesem Falle wäre es empfehlenswert, die Oberflächengestaltung des Marktplatzes noch weiter nach Westen zu verlängern und auch den Fußgängerraum auf der Südseite des Marktes in Gänze mit Klinker zu belegen (selbstverständlich muss der Klinker eine rutschfeste Oberfläche aufweisen). Auf diese Weise könnte eine noch stärkere Fußgänger-Verbindung zwischen Herdestraße, Marktstraße und Steinstraße zu Ausdruck gebracht werden.



2.1.2.4 Radfahrverkehr, Radwege, Fahrradständer

Ziele:
Attraktivierung
des Radfah-
rens in Esens
als Alternative
zum Pkw

Verbesserung
der Attraktivi-
tät des Radfah-
rens für den
touristischen
Verkehr

Die Gruppe der Radfahrer als Verkehrsteilnehmer spielt in der Esenser Innenstadt heute eine geringere Rolle als es möglich und wünschenswert wäre. Die Bedeutung des Radverkehrs nimmt aufgrund des allgemein gestiegenen Gesundheits- und Umweltbewusstseins aber auch in Esens zu. Der Bedarf an hochwertigen Einrichtungen für Radfahrer ist vorhanden und das Angebot sollte deutlich verbessert werden (in der Esenser Innenstadt gibt es zwar einen Fahrradverleih, er ist aber für Urlauber im Vorfeld schwer auffindbar, da er nicht im Internet vertreten ist). Es sollten daher Verbesserungen der Infrastruktur für den Radfahrverkehr und das Abstellen der Räder getroffen werden:



Bestand

- Verbesserung des Zustandes der Radwege von und zur Innenstadt,
- Anlage von neuen Abstellmöglichkeiten (Abschaffung der Felgenkiller), Überdachungen, Beschilderungen,
- Beseitigung der Gefahrenpunkte im Verkehrsablauf Hayungshäuser Weg für Radfahrer (siehe Punkt 2.1.2.6),



Beispiele für Fahrradabstellanlagen/Fahrradparker und Fahrradparkplatz-Beschilderung

- Verbesserungen der Radwegeführung an der Adde-Cassens-Kreuzung und übersichtliche, einladende Gestaltung des Knotens Peldemühle bis in die Innenstadt hinein(siehe Punkt 2.1.2.6),
- besseres Angebot für Park & Bike,
- Angebote »rund um's Rad«, Abstell-Boxen, Verleih, Reparatur, E-Bike-Tankstelle, »Luft«-Station,
- Fahrrad-Stadtführungen,
- Einbindung interessanter Fahrradrouten in den Stadtplan, Darstellung im Internet.

2.1.2.5 Fußwege und Fußwegebeziehungen

Im Innenstadt-/Altstadtbereich von Esens sind einige den Fußgängern vorbehaltene Wege vorhanden, sie sind zum Teil sehr attraktiv und aufwändig gestaltet. Einige – wie die Treppe zwischen dem Innenstadtparkplatz Anton-Esen-Straße und Graftegge und der Zugang zur Diakonie – sind jedoch nicht barrierefrei zu überwinden. Andere sind in ihrer Verbindungsfunktion nicht ausreichend wahrnehmbar.

Die Fußwege sind ein wichtiges Bindeglied in der innerstädtischen Vernetzung, sie sollten attraktiv, sicher und bequem zu benutzen sein. Denn bei aller Ausrichtung auf den motorisierten Verkehr ist zu bedenken, dass aus jedem Autofahrer, bevor er in Esens bummeln oder einkaufen kann, ein Fußgänger wird. Diesbezüglich ist das Angebot für die Erreichbarkeit durch Fußgänger insbesondere im Ostteil der Altstadt (Verbindung zur Anton-Esen-Straße) zu verbessern. Auch der Gehkomfort und die Barrierefreiheit in den ansonsten gepflegten und ortsbildgerechten Altstadtstraßen sind auf dieses Ziel hin zu überprüfen. Für Fußgänger fehlen zudem Orientierungshilfen, die zum Beispiel auf markante und sehenswerte Gebäude und Einrichtungen in der Altstadt hinweisen (siehe hierzu Punkt 2.2.1).

Ziele:
Betonung von historischen Wegen in der Altstadt

Kurze, attraktive Wege zwischen Parkplätzen und der Innenstadt



↔ Fußwege stärken





Verbindung Parkplatz Anton-Esen-Straße zur Graftegge



Verbindung Norderwall zur Herdestraße



Gang zur Westerstraße



Unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass das schöne, alte Gebäude der Diakonie nach Norden und Westen nur über Treppen erreichbar ist. Ein Rollstuhlfahrer muss den Umweg über die Südseite nehmen.

Vorplatz Gemeindehaus

Eine Attraktivierung und Betonung der Löhne, die zum Teil sehr schmal sind, könnte auch durch eine besondere Kennzeichnung mit Aushängeschildern erfolgen und/oder sich durch eine Beleuchtung im Pflaster ausdrücken. Auch eine Erneuerung mit ortsangemessener Begrünung wäre hier sinnvoll.



Weinthal'slohne



Lohne zum Kirchplatz



Beispiele für Kennzeichnung mit Aushängeschildern



Beispiele für LED-Beleuchtung im Pflaster

2.1.2.6 Hauptverkehrs- und verkehrswichtige Straßen in der Innenstadt

Hauptverkehrsstraßen

Entsprechend der Entstehungsgeschichte der Stadt übernehmen die Straßen im Untersuchungsraum sehr unterschiedliche Erschließungsfunktionen. Die Siebert-Attena-Straße/Nordring (Landesstraße 6) stellt die innerörtliche Umgehungsstraße der Innenstadt dar und übernimmt auch die »Zubringerfunktion« zu den relevanten Eingängen in die Innenstadt:

- im Süden Vor dem Drostentor (mit dem Hinweis Fußgängerzone),
- im Westen Herdetor (mit dem Hinweis Großparkplatz) und
- im Norden Knoten Bensorsieler Straße (Landesstraße 8) (mit dem Hinweis Stadtmitte, Kurverwaltung).

Die Landesstraße 6 ist ihrer Verkehrsbelastung entsprechend breit ausgebaut und mit Fuß- und Radwegen ausgestattet. Als Problembereiche wurden der westliche und nördliche Stadteingang beschrieben.

① Nordring/Herdetor/Hayungshauser Weg

Ein neuralgischer Punkt besteht im mangelhaften Verkehrsfluss im Einmündungsbereich vom Nordring in die Straße Herdetor und zum hier gelegenen stark frequentierten Großparkplatz. Zusätzlich wird dieser Kreuzungspunkt sehr stark vom Schülerradverkehr befahren, da die Beziehung Hayungshauser Weg – Herdetor eine wichtige interne Verbindungsfunktion zur und in die Altstadt darstellt. Da die Fußgänger-/Radfahrerquerung mit einer Druckampel gesteuert wird, kommt es bei den Spitzenverkehrsaufkommen immer wieder zu größeren Rückstaus für den motorisierten Verkehr.

Um Verbesserungsmöglichkeiten für diesen Bereich zu entwickeln, wurde die Machbarkeit eines kleinen Kreisverkehrs überprüft. Wie die folgende Zeichnung verdeutlicht, wäre an dieser Stelle ein Kreisverkehrsplatz mit einem

Ziel:
Verbesserung
des Verkehrs-
flusses

Sicherer Weg
für Schüler





Gestaltungsvorschlag für den Knoten Nordring/Hayungshauser Weg/Herdetor

Durchmesser von 30 m realisierbar, der Fußgänger und Radfahrer jeweils über eine Querungshilfe in den Fahrbahnen leitet. Auch ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss könnte auf diese Weise hergestellt werden.

Allerdings muss festgestellt werden, dass die Kreisverkehrsfläche nur unter Ausdehnung in die Wallanlage möglich ist und damit an dieser Stelle zwei größere Bäume gefällt werden müssen.

② Nördlicher Stadteingang (Knoten Peldemühle)

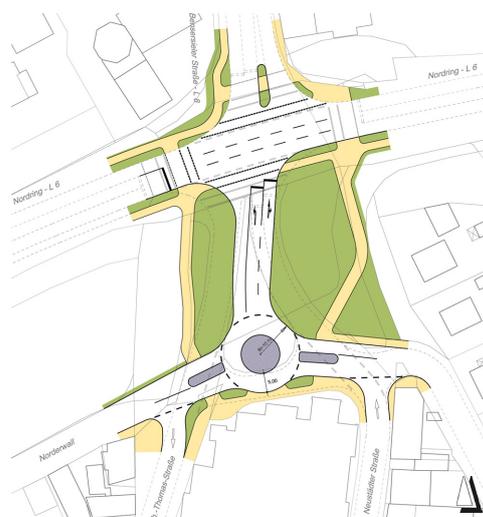
Ziele:
Verbesserung der Orientierung für Pkw-Fahrer

Attraktivierung des nördlichen Stadteinganges



Der Bereich des nördlichen Zuganges zur Innenstadt von Esens ist derzeit – zumindest für ›ungeübte‹ Besucher – sehr unübersichtlich. Die Zufahrt bzw. die Ausfahrt zur Kreuzung Nordring sind jeweils zweispurig ausgebaut und durch eine mit typischem Verkehrsgrün bepflanzte Grünfläche voneinander getrennt. Fuß- und Radwege sind östlich und westlich ebenfalls mittels Verkehrsgrün abgesetzt.

Zwischen Norder Wall und Neustädter Straße besteht eine Straßenverbindung. Funktional bilden diese Straßen nur eine anders geformte Kreisverkehrsfläche, benötigen hierfür jedoch in der Summe sehr viel Raum, ohne dass die Führung gut erkennbar ist. Da die hinführende Beschilderung auf die Innenstadt und die touristische Information sowohl von Süden als auch von Norden auf diesen Zugangspunkt ausgerichtet ist, sollte dieser Bereich attraktiver und auch platzsparender gestaltet werden.



Gestaltungsvorschlag für den Knoten Nordring (Landesstraße 6)/Bendersieler Straße (Landesstraße 8)

Es wird daher vorgeschlagen, einen dreiarmligen, kleinen Kreisverkehr mit überfahrbaren Mittelinseln in der Verbindung Norderwall und Neustädter Straße zu organisieren und mit einer Straße an den Verkehrsknoten Landesstraße 6/Landesstraße 8 anzubinden. Eine separate Linksabbiegespur könnte die Aufstellfläche für die Ausfahrt nach Westen und Süden übernehmen. Durch den Rückbau der Verkehrsflächen bieten sich gute Voraussetzungen, die an dieser Stelle unterbrochenen Wallanlagen gestalterisch wieder aufzuwerten und somit wieder stärker in die Wahrnehmbarkeit zu rücken.

Verkehrswichtige Straßen in der Innenstadt

Die verkehrswichtigen Straßen in der Innenstadt des Untersuchungsraumes sind im Separationsprinzip (Trennung von Fahrbahn und Fuß-/Radweg durch einen Bord und/oder Grünstreifen) ausgebaut und fast ausschließlich als Tempo-30-Zonen beschildert (Herdetor, Bürgermeister-Becker-Straße, Vor dem Drostentor, Molkereistraße, Herrenwall, Anton-Esen-Straße, Graftegge, Rosenstraße, Burgstraße, Alte Gasthausstraße, Flack).

Bei einigen dieser Straßen sind die sehr schmalen Gehwege auffallend, so dass zwei Fußgänger nebeneinander keinen Platz haben und gegebenenfalls hintereinander gehen müssen (Herrenwall, Im Burggrund, Graftegge und Flack). Für diese Straßen wäre langfristig der Rückbau der Gehwege mit einer Umgestaltung zur Mischfläche sinnvoll, damit die Benutzbarkeit und auch die Aufenthaltsqualität für Fußgänger nachhaltig verbessert werden. Dies könnte einerseits die von den motorisierten Verkehrsteilnehmern gefahrenen Geschwindigkeiten senken und andererseits auch eine größere Wahrnehmbarkeit von Fußgängern im Verkehrsraum mit sich bringen.

Für den Norderwall, der keinen Gehweg besitzt, jedoch in erheblichem Maße für das Senkrechtparken am Rande der Altstadt genutzt wird, sollte eine für Fußgänger gestaltete Fläche (mittiger oder randlicher Klinkerstreifen) und eine Verbindung zu den Löhnen zur Altstadt vorgesehen werden, damit einerseits die Fußgänger als Verkehrsteilnehmer entsprechend wahrgenommen werden und andererseits die gestalterische Qualität verbessert wird.

Ziele:
Verlangsamung des fließenden Verkehrs

Verbesserung der Bewegungsflächen für Fußgänger

Anpassung der Verkehrsschilder



Blick in den Herrenwall



Norderwall

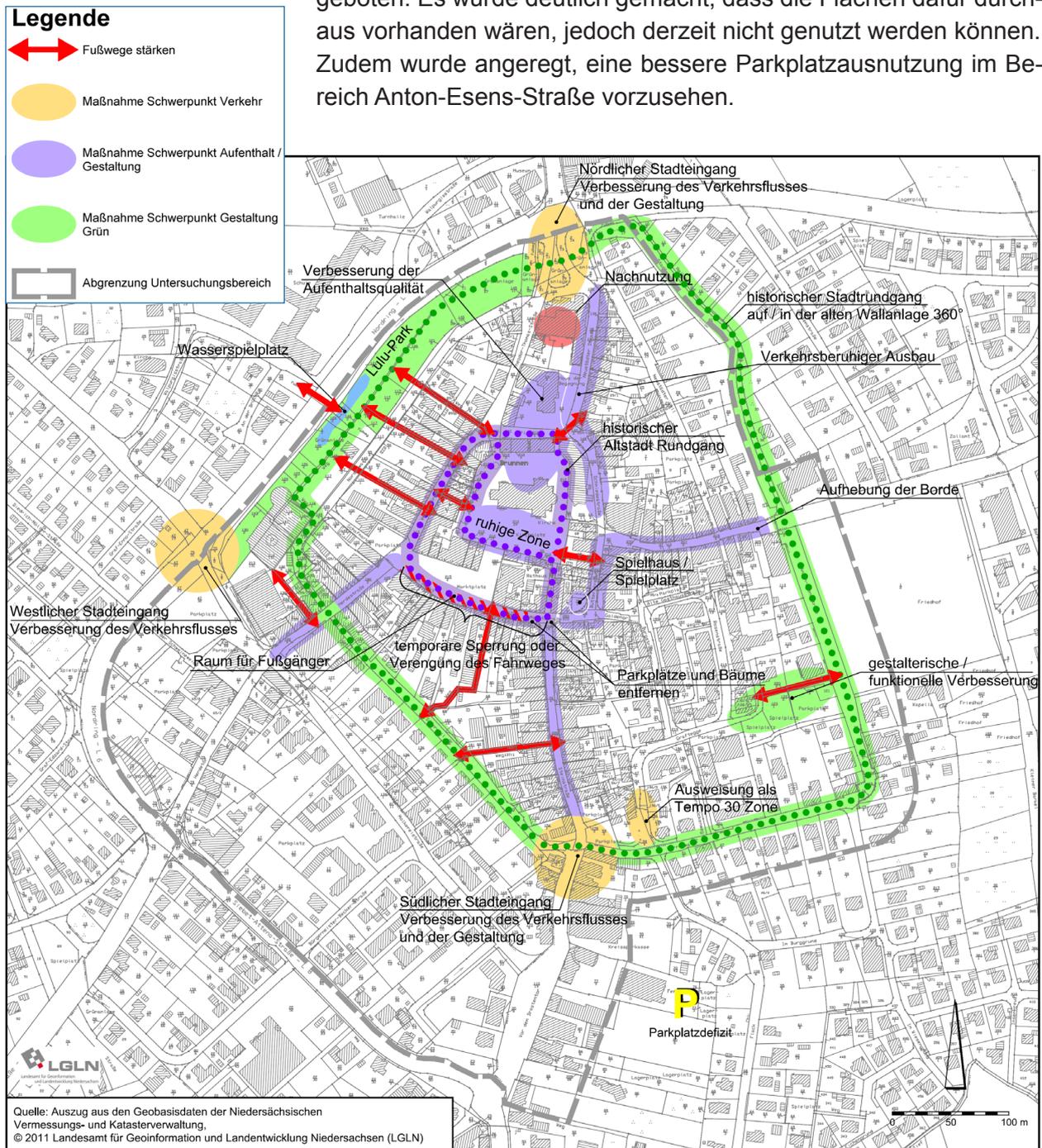
Bei der Bestandserhebung ist aufgefallen, dass bei strenger Befolgung der Verkehrsbeschilderung in der Burgstraße 50 km/h gefahren werden dürfte, da hier die Beschilderung als Tempo-30-Zone fehlt. Dies ist sicherlich inmitten der umgebenden Tempo-30-Zonen nicht gewollt und könnte sofort abgestellt werden.



2.1.2.7 Zusätzliches Parkplatzangebot im Süden der Innenstadt

Ziel:
Vergrößerung des Parkplatzangebotes im Süden und der Parkplatzausnutzung

In den Workshops immer wieder angesprochener Themenschwerpunkt war die Notwendigkeit zusätzlicher Parkplatzangebote im Bereich Steinstraße/ Vor dem Drostentor. Aufgrund von Erfahrungswerten ist bekannt, dass die Attraktivität eines Einkaufsbereiches mit der Entfernung sinkt und die von Besuchern akzeptierte Entfernung ca. 300 m Fußweg beträgt. Soll die Steinstraße aufgrund ihrer Entfernung von den Großparkplätzen nicht ins Hintertreffen geraten, wäre die Anlage eines größeren Parkplatzes geboten. Es wurde deutlich gemacht, dass die Flächen dafür durchaus vorhanden wären, jedoch derzeit nicht genutzt werden können. Zudem wurde angeregt, eine bessere Parkplatzausnutzung im Bereich Anton-Esens-Straße vorzusehen.



3 VERKEHRSKONZEPT

Die Grundlagen zur Beschreibung der Verkehrsabläufe im Straßennetz sowohl in der Innenstadt als auch auf den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt einschließlich Innenstadtring sowie die Ermittlung der verkehrsplanerischen Grundlagen wurden in der Bestandsanalyse vom November 2011 ausführlich dargestellt. Für die Bestandsanalyse wurden Verkehrsbeziehungen und -mengen in Befragungen und Zählungen (vor und in der Saison) ermittelt. Auch der Radverkehr sowie die Auslastung der Parkplätze im Untersuchungsbereich wurden analysiert (siehe zur städtebaulichen und verkehrsplanerischen Bestandserhebung und Analyse im Anhang).

Als Vorbereitung für den 2. Workshop am 25. Juni 2012 wurden von den Planern alle Wünsche und Anregungen der Teilnehmer des ersten Workshops am 16. März 2012 zur Überprüfung von Verkehrsbeziehungen aufgenommen und in elf Szenarien möglicher Verkehrsführungen zur Diskussion gestellt (siehe hierzu „Innenstadtkonzept Esens – Vorbereitung des zweiten Workshops vom 15. Juni 2012 im Anhang).

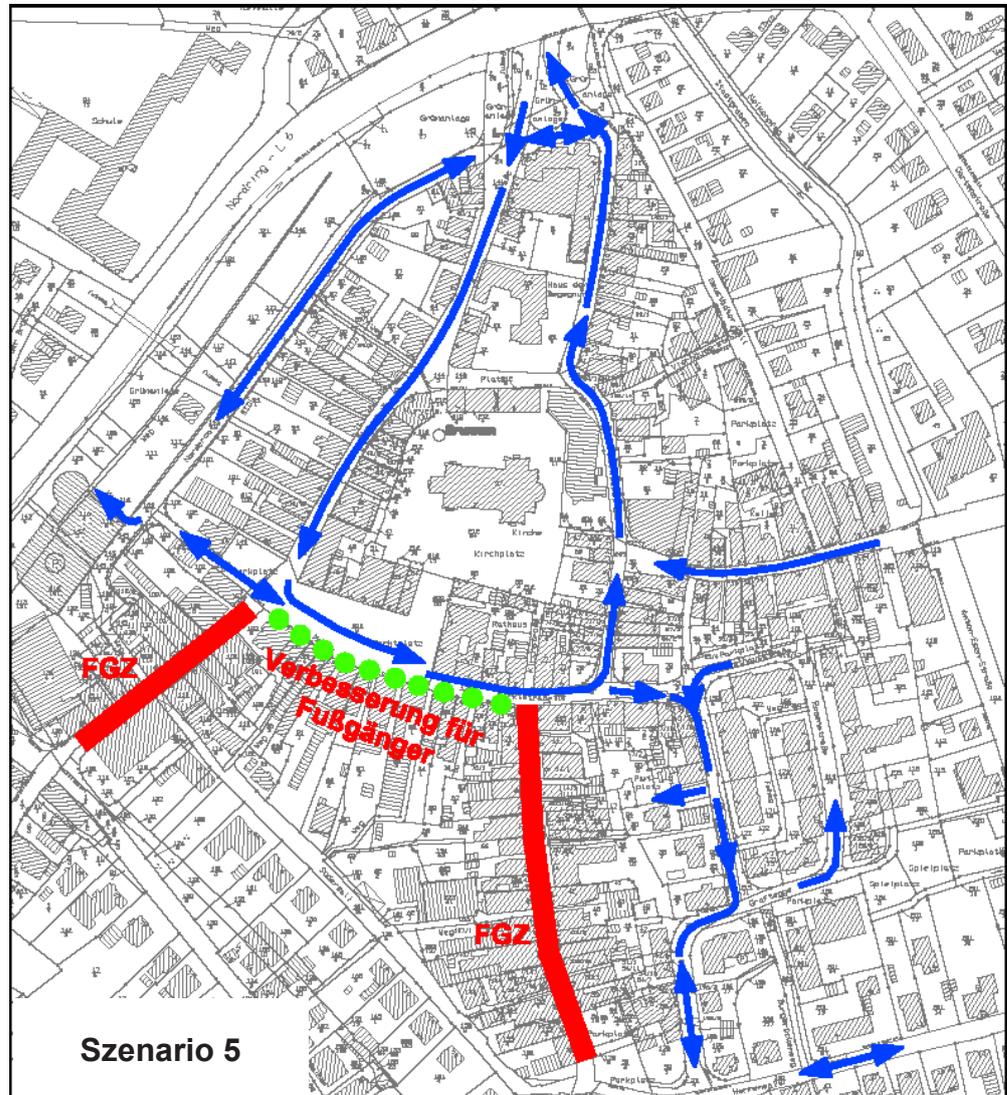
Nach ausgiebiger Diskussion der Vor- und Nachteile der möglichen Varianten und Alternativen zur Verkehrsführung wurden Szenarien, die die relevanten, grundsätzlichen Positionen darstellen, in die engere Wahl gezogen:

- Szenario 5 (Status-Quo mit vergrößertem Fußgängerbereich am Markt),
- Szenario 6 (Weiterentwicklung des Szenarios 5 mit Umdrehung der Verkehrsführung in der Butterstraße),
- Szenario 11 (große Fußgängerzone zwischen Herdestraße, Markt, Marktstraße, Steinstraße und Butterstraße),
- Szenario 12 Vorschlag der Planer (Fußgängerzone östliche Marktstraße, Umdrehung der Verkehrsführung in der Butterstraße).



3.1 Darstellung der wesentlichen unterschiedlichen Verkehrsszenarien

3.1.1 Szenario 5

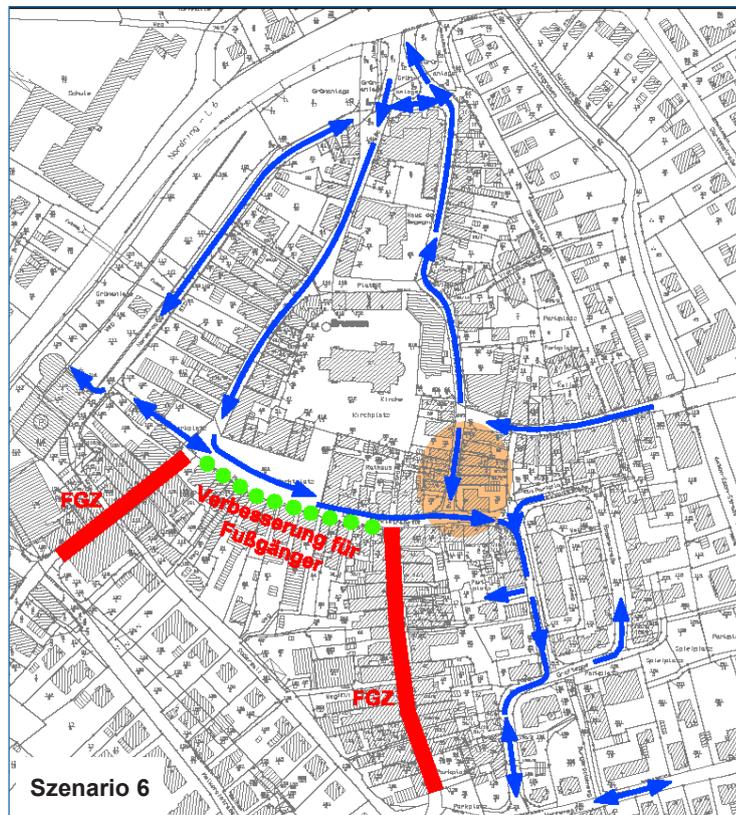


Gemäß diesem Szenario bleibt das Verkehrsaufkommen in etwa wie im Status quo, der fließende Verkehr wird unwesentlich beeinträchtigt und auch der Verlust an Parkplätzen auf dem Marktplatz und in der östlichen Marktstraße bleibt gering und ist nicht relevant.

Durch die unter Punkt 2.1.2.4 skizzierten Umbaumaßnahmen auf dem Marktplatz erhalten Fußgänger auf der Südseite mehr Bewegungsraum, sodass ihre Situation verbessert wird.

Aus Planersicht ist dieses Szenario zwar eine deutliche Verbesserung für Fußgänger gegenüber dem Status quo, wird aber langfristig im Ostbereich

3.1.2 Szenario 6

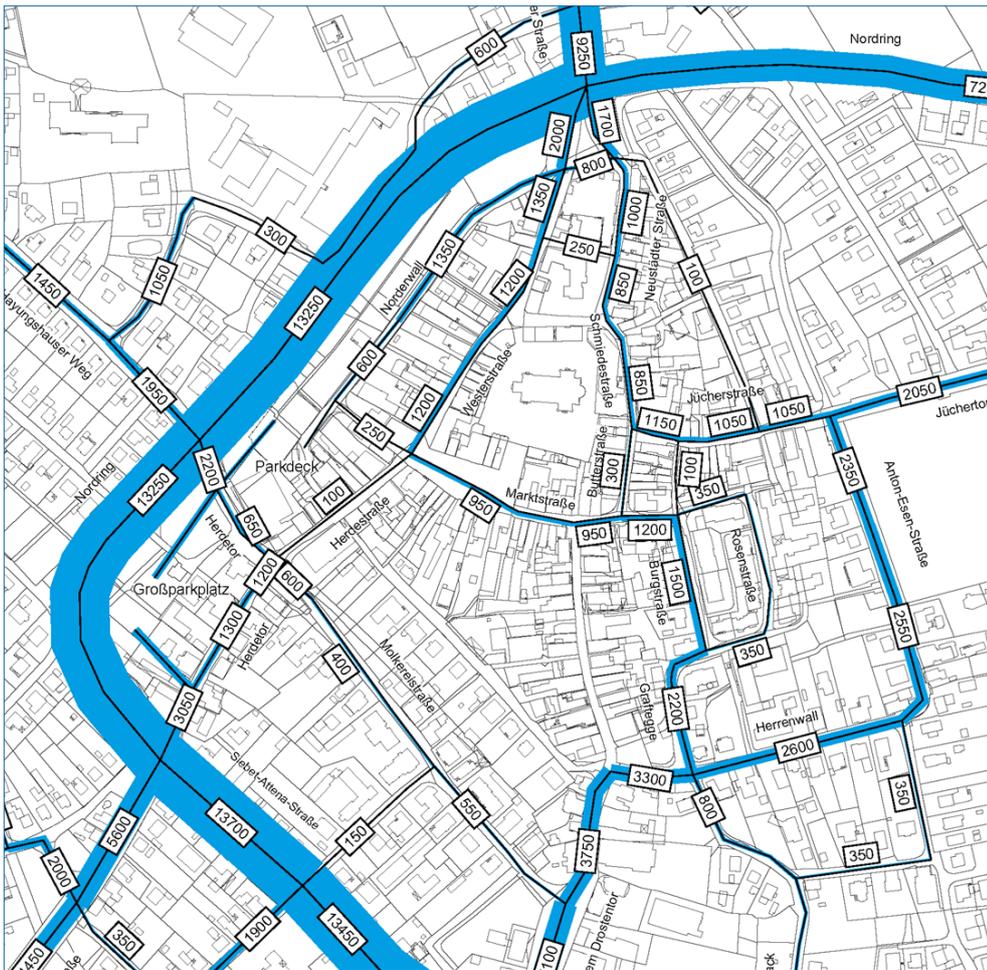


Die Ausfahrt vom Marktplatz erfolgt nicht mehr nach Norden über die Butterstraße, sondern nur noch über Goldenort und Burgstraße nach Südosten. Goldenort und Burgstraße müssen dann zwar rund 500 Kfz/Tag mehr aufnehmen, die Belastungen bleiben mit 1.200 bzw. 1.500 Kfz/Tag jedoch weiterhin gering.

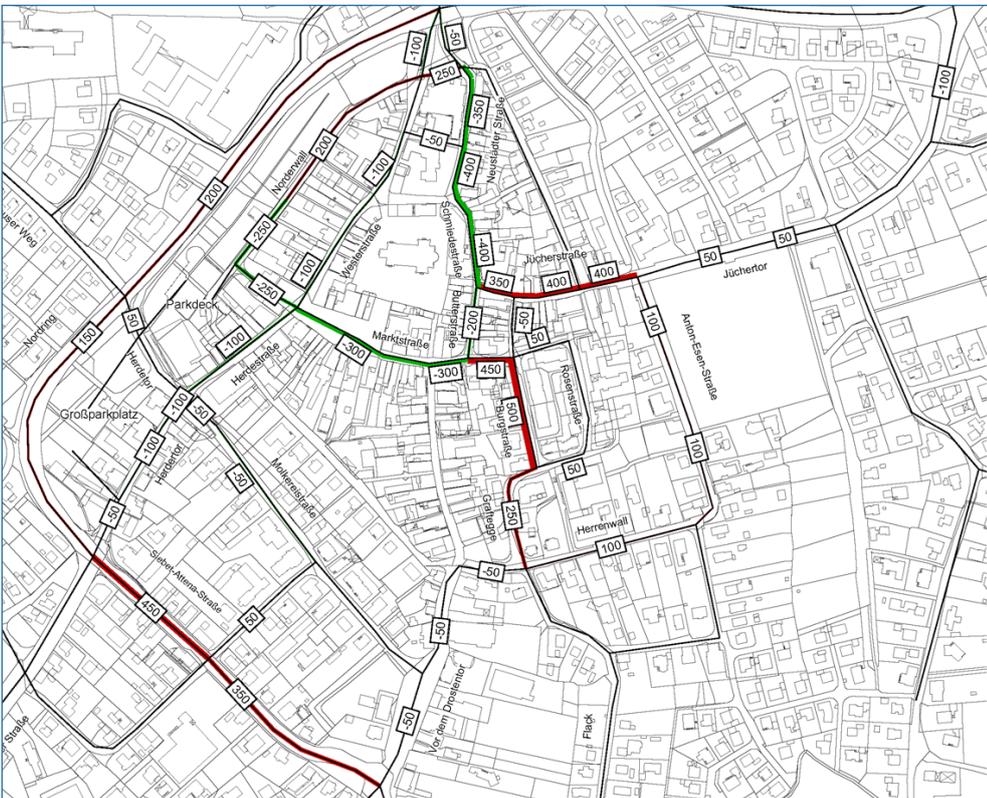
Da der über die Jücherstraße in die Altstadt einfließende Verkehr jetzt auch über die umgedrehte Butterstraße zum Goldenort und Burgstraße wieder abfließen kann, nimmt die Verkehrsbelastung auf der Jücherstraße um 400 Kfz/Tag zu, das Verkehrsaufkommen bleibt jedoch mit rund 1.100 Kfz/Tag auch hier gering.

Über den Marktplatz und der Engpass Marktstraße fließen noch 950 Kfz/Tag, da das Ziel Schmiedestraße/Neustädter Straße nicht mehr über diesen Weg, sondern über die Jücherstraße erreichbar ist. Für den Konfliktpunkt östliche Marktstraße/Steinstraße bedeutet dies, dass er um 300 Kfz/Tag entlastet wird, also eine Verbesserung der Situation für Fußgänger zu verzeichnen ist. Aufgrund dieser geänderten Verkehrsführung werden die Butterstraße und Schmiedestraße ebenfalls entlastet.

Insgesamt ergibt dieses Szenario eine Verbesserung der heutigen Situation mit geringen Entlastungen der Altstadt. Hervorzuheben ist, dass der eher schlecht angenommene Eingangsbereich in die Altstadt von Osten über die Jücherstraße gestärkt wird.



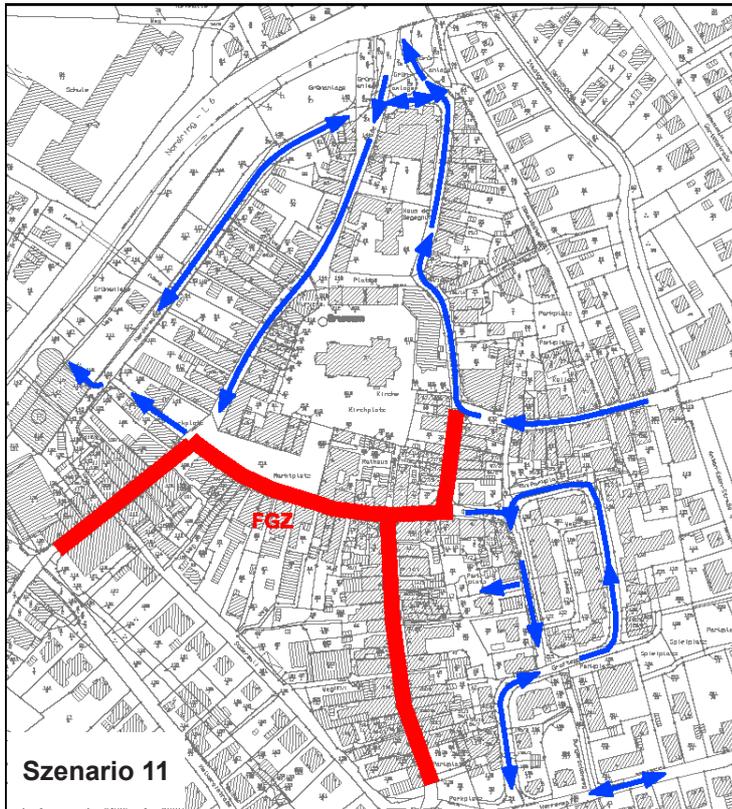
Verkehrsbelastung Szenario 6



Differenzbelastung zwischen Szenario 6 und dem Status quo



3.1.3 Szenario 11



Es wird angenommen, dass Herdestraße, Markt, östliche Marktstraße und Butterstraße als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Dies stellt die größte Verdrängung des Autoverkehrs aus der Innenstadt dar.

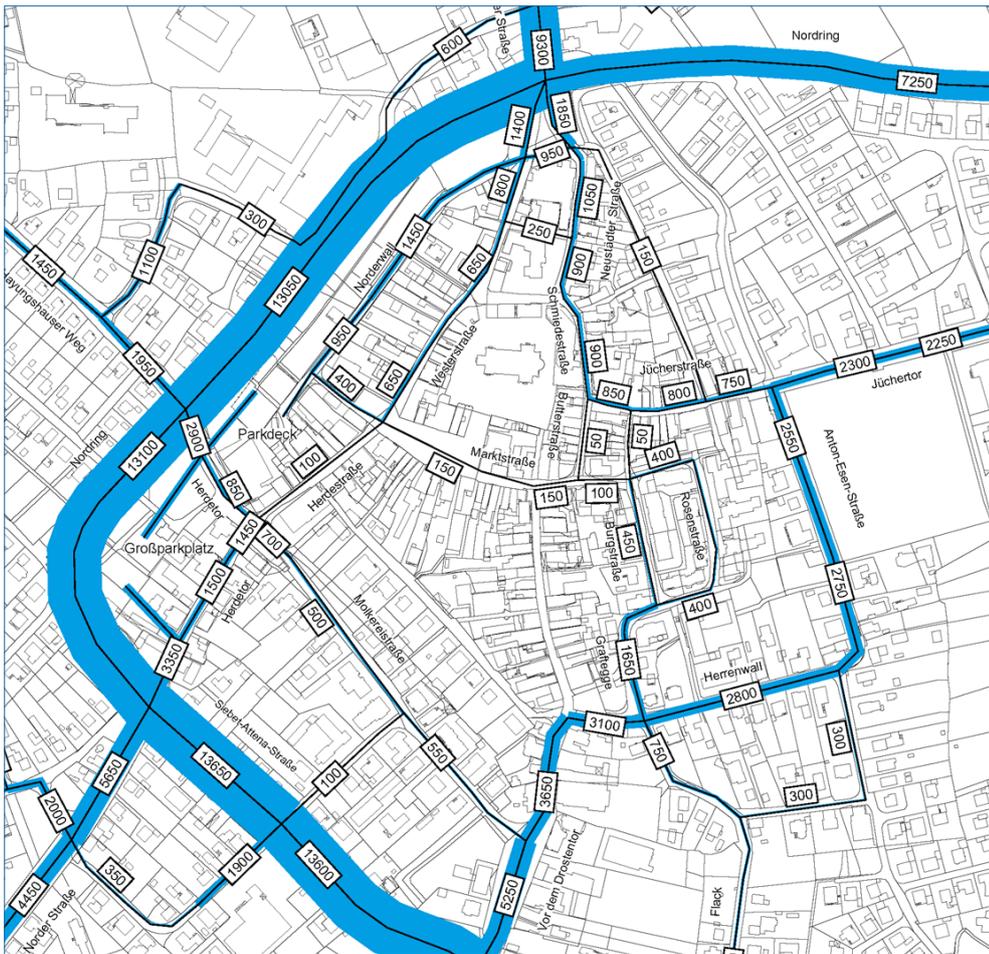
Der Marktplatz mit dem Rathaus und weiteren Dienstleistungen ist für Besucher mit dem Auto nicht mehr erreichbar. Es wird lediglich der Anlieferverkehr zugelassen. Die auf dem Marktplatz dargestellten 150 Kfz/Tag sind dementsprechend Anwohner- und Anlieferfahrten, die von Westen zu- und nach Osten abfließen. Erschließungsfunktion und Durchlässigkeit für den Autoverkehr östlich des Marktplatzes sind praktisch unterbunden, da keine Verbindung über die Butterstraße gegeben ist. (Die östlich der Butterstraße liegenden

schmalen Gassen weisen keine nennenswerte Verbindungsfunktion auf.)

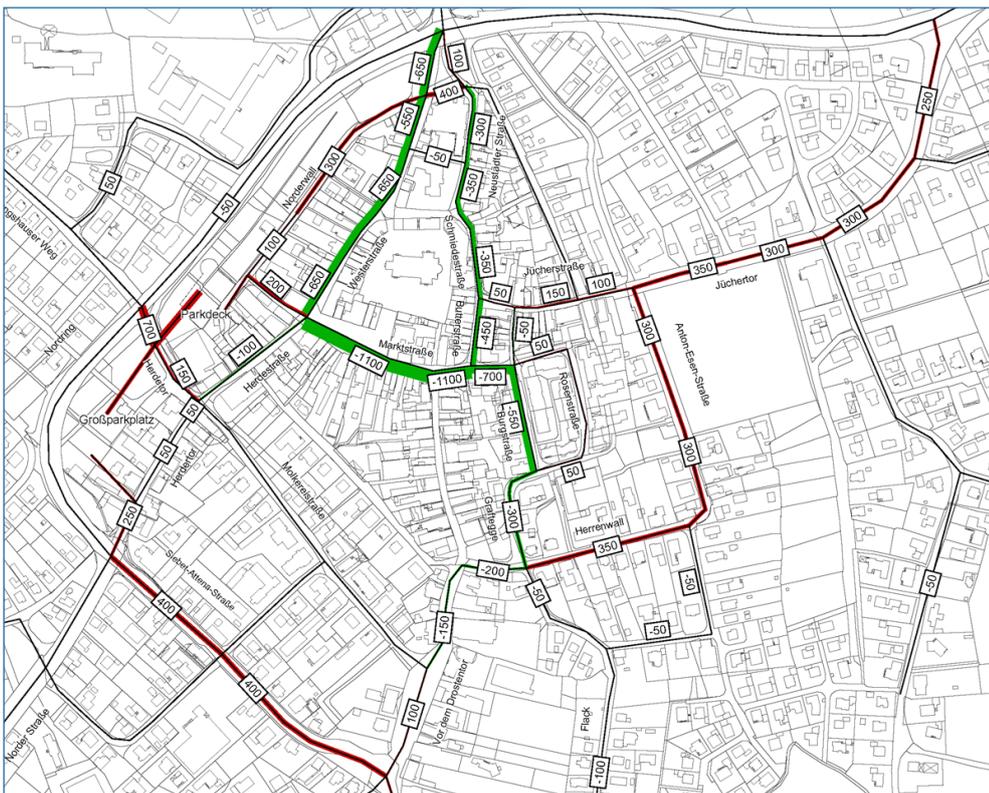
Die Straße Goldenort ist über die Burgstraße angebunden und wird zur Sackgasse oder kann ebenfalls als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Der Parkplatz südlich Goldenort ist nur noch von Süden aus über die Rosenstraße und die Burgstraße – also nur für Ortskundige – erreichbar.

Mit der Entlastung auf dem Marktplatz und der östlichen Marktstraße um 1.100 Kfz/Tag, der Westerstraße/Theodor-Thomsen-Straße um 650 Kfz/Tag und Goldenort und Burgstraße um 350 bis 700 Kfz/Tag geht eine Verkehrszunahme in der Jücherstraße und auf dem Norderwall einher. Diese Straßen müssen etwa von 100 bis 300 Kfz/Tag mehr aufnehmen, da die Zu- bzw. Abfahrten in die bzw. aus der Altstadt nur noch über diese Straßen erfolgen. Weiterhin kommt es zu Verdrängungen des Verkehrs auf die Anton-Esen-Straße mit 250 bis 300 Kfz/Tag. Deutlich zunehmen wird der Verkehr auf der Landesstraße 6 (Nordring) und vor allem Auswirkungen auf die Großparkplätze am Herdetor haben. Diese Zufahrt erhält eine Mehrbelastung von 700 Kfz/Tag, sodass es in Spitzenzeiten zu Überlastungen und Leistungsfähigkeitsproblemen an der Zufahrt zum Großparkplatz kommen wird.

Aus Planersicht ist es nicht ratsam, eine große Fußgängerzone mit Einbeziehung des gesamten Marktplatzes zu schaffen, denn das völlige Unterbinden der Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt würde auch die Wahrnehmbarkeit dieser Straßen und damit ihre Attraktivität für Besucher und Einkaufende sehr verringern.



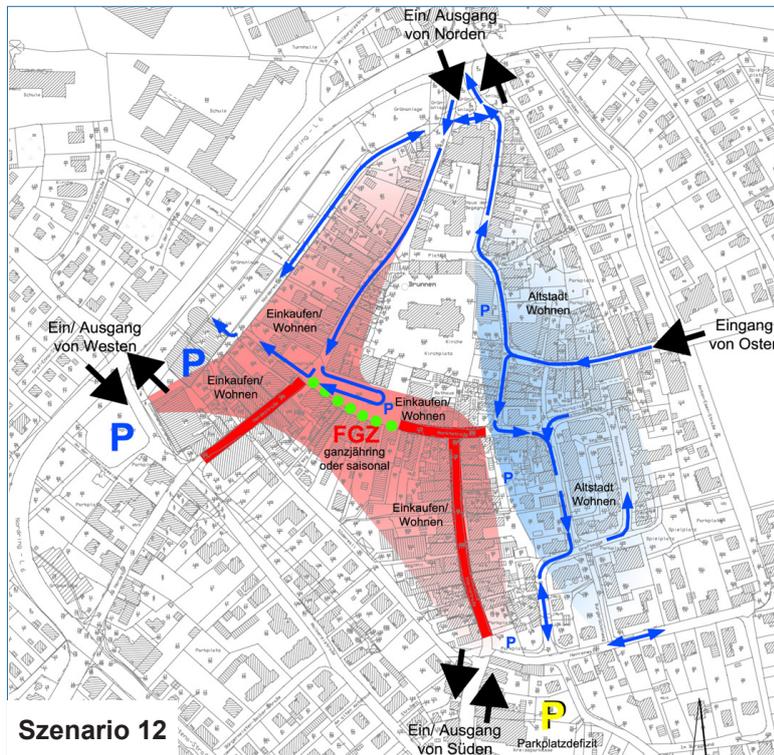
Verkehrsbelastung Szenario 11



Differenzbelastung zwischen Szenario 11 und dem Status quo



3.1.4 Szenario 12 – Vorschlag der Planer



Szenario 12

Dieses Szenario sieht vor:

- auf der Westseite Führung der Theodor-Thomas- und der Westerstraße als Einbahnstraßen von Norden mit Anbindung des Marktplatzes als Schleife und Rückfahrt über die westliche Marktstraße zum Norderwall unter Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs auf dem Norderwall mit verbesserter Ausschilderung des Parkdecks,
- auf der Ostseite Führung der Jücherstraße von Osten nach Westen und der Schmiedestraße/Neustädter Straße wie bisher als Einbahnstraße von Süden nach Norden, Umkehrung der Butterstraße und Führung als Einbahnstraße von Norden nach Süden,

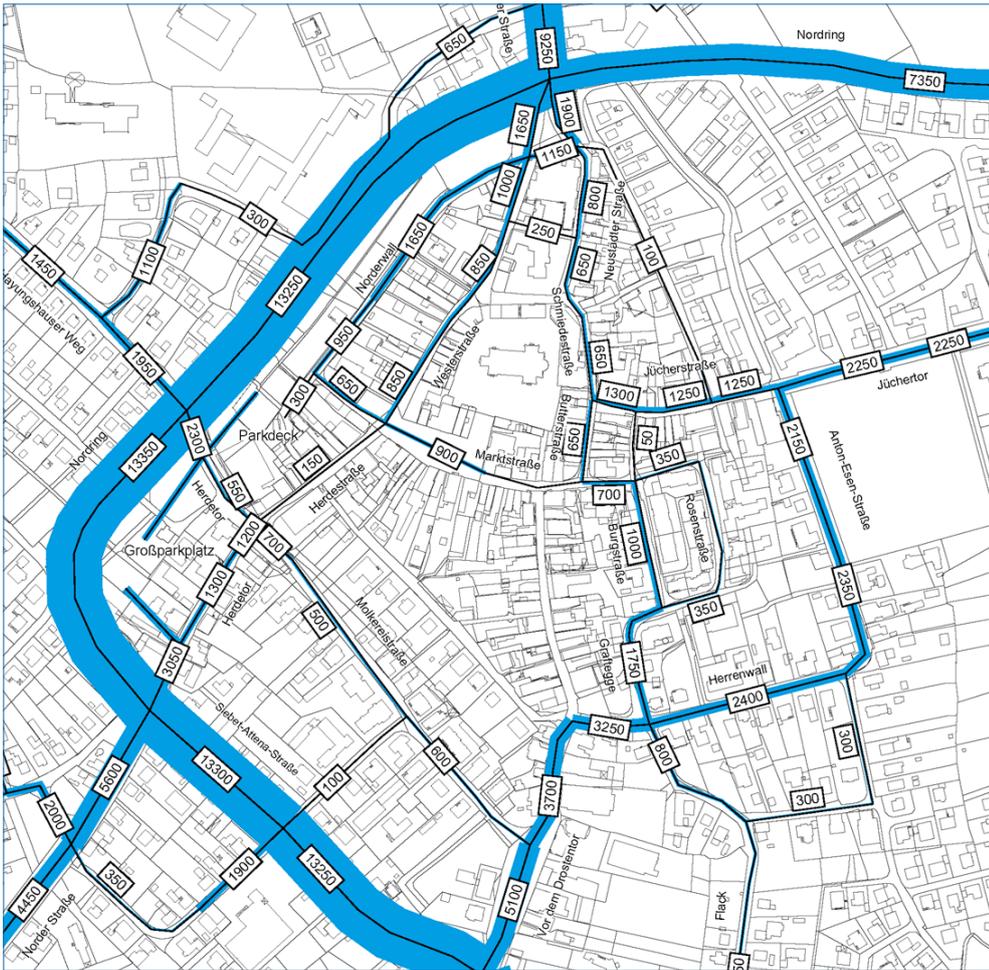
Beibehaltung der Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von Westen nach Osten in der Straße Goldenort und Anbindung an den Burgraben.

Durch die Unterbrechung der Fahrtbeziehung über den Marktplatz in Richtung östliche Altstadt kommt es zu Verkehrsentlastungen in der Westerstraße westlich und in der Schmiedestraße östlich des Marktplatzes um ca. 400 bis 600 Kfz/Tag. Auch das Verkehrsaufkommen auf dem Marktplatz reduziert sich, da eine Durchfahrt nach Osten nicht mehr möglich ist. Der Markt bleibt weiterhin erreichbar und verkehrsoffen, sodass die hier vorhandenen öffentlichen und privaten Parkplätze jederzeit anfahrbar sind. Auf dem Markt liegt nur noch eine Verkehrsbelastung von maximal 900 Kfz/Tag, darin sind jedoch die Zu- und Abfahrten zusammengezogen.

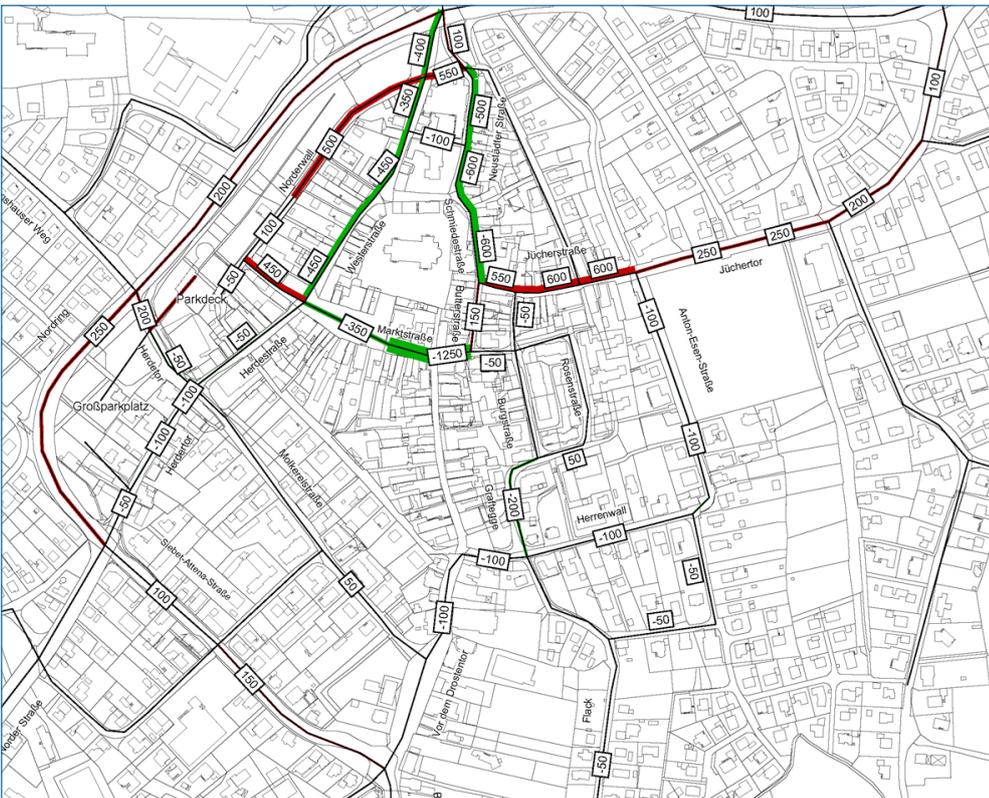
Für Fußgänger werden eine Verbreiterung der Gehbereiche und die Verbesserung der Beziehung zwischen Herdestraße und östlicher Marktstraße vorgesehen, um die beiden Fußgängerzonen miteinander zu verbinden (siehe hierzu Punkt 2.1.2.4 Marktplatz).

Die Jücherstraße muss bis zu rund 600 Kfz/Tag mehr aufnehmen, weil über diese östliche Zufahrt zur Innenstadt auch die Butterstraße und Goldenort einschließlich des Parkplatzes am Burgraben angefahren werden. Die Belastung in der Jücherstraße bleibt mit rund 1.250 Kfz/Tag jedoch weiterhin relativ gering und mit dem verkehrsberuhigten Einbahnstraßenbereich verträglich. Die Mehrbelastungen auf dem Norderwall ergeben sich durch den vom Marktplatz rückfließenden Verkehr. Aber auch hier bleiben die Maximalbelastungen mit 1.650 Kfz/Tag gering.





Verkehrsbelastung Szenario 12



Differenzbelastung zwischen Szenario 12 und dem Status quo



3.1.5 Zusammenfassende Empfehlung

Eine Abwägung der vorgestellten Szenarien wird im Sinne der Stärkung des Einkaufens, aber auch des Wohnens in der Innenstadt von Esens vorgeschlagen.

Für die Attraktivität der Innenstadt von Esens ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger von besonderer Wichtigkeit – sowohl außerhalb als auch innerhalb der Saison. Innerhalb der Saison sind es insbesondere die zahlreichen Touristen, die ein Angebot für das Flanieren, das Einkaufen, das Bummeln, das »Die-Stadt-auf-sich-wirken-Lassen« erwarten. Für diese Zeit der »Saison« ist die Ausweisung einer Fußgängerzone sehr wichtig, da nur so die Konflikte mit dem fließenden Verkehr vermieden werden können.

Die Verkehrserhebungen zeigten, dass der Verkehr auf den Straßen der Innenstadt überwiegend von einheimischen Verkehrsteilnehmern – also vom innerstädtischen Binnenverkehr – hervorgerufen werden und nur in geringem Maße durch den touristischen Verkehr. Die Touristen und auswärtigen Besucher der Innenstadt, die mit dem Pkw anreisen, benutzen überwiegend das große Parkplatzangebot am Nordring.

Der nicht sehr große Unterschied in den Verkehrsbelastungen in der Innenstadt zwischen Saison und Nichtsaison bestätigt diese Interpretation. Aus Planersicht ist es daher sekundär, ob die Ausweisung der Herdestraße und der östlichen Marktstraße als Fußgängerzone ganzjährig oder saisonal erfolgt. Bei Zweifeln an der Zweckmäßigkeit einer ganzjährigen Ausweisung könnte dies auch »auf Probe« geschehen, um die dauerhaften Auswirkungen besser abschätzen zu können.

Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass die Steinstraße auch weiterhin ganzjährig als Fußgängerzone ausgewiesen wird. Für die langfristig gute Akzeptanz der Steinstraße ist in jedem Fall zur Schaffung von zusätzlichem Parkraum im Südbereich der Fußgängerzone zu raten.

Mit der vorgeschlagenen Verkehrsführung bleiben die historischen Bezüge zu den Eingängen in die Stadt erhalten, wenn auch von einer Ausfahrt aus der Jücherstraße abgesehen werden sollte, da der Straßenraum unter heutigen Ansprüchen an die Aufenthaltsqualität für einen Zweirichtungsverkehr zu eng ist. Auch für den Zugang vom Herdetor zur Herdestraße kann der historische Bezug hergestellt werden, da die Fußgängerströme vom Großparkplatz über diesen Zugang geleitet werden können.

Die positiven Wirkungen dieser Verkehrsführung zeigen sich in den zu erwartenden Verkehrsbelastungen mit deutlichen Verkehrsreduzierungen sowohl westlich als auch östlich des Marktplatzes. Nur die Jücherstraße als östlicher Zugang zur Innenstadt muss mehr Verkehr aufnehmen, wodurch aber auch

die Wahrnehmbarkeit der Straße attraktiver werden kann. Die Belastungen bleiben jedoch mit ca. 1.250 Fahrten in Einbahnrichtung noch verträglich.

Der Marktplatz sollte mit einem – wenn auch etwas verkleinerten – Angebot an Parkplätzen für Besucher kurzzeitig erreichbar bleiben, denn das völlige Unterbinden der Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt würde auch die Wahrnehmbarkeit dieser Straßen und damit ihre Attraktivität für Besucher und Einkaufende sehr verringern.

Für die Verbesserung der Fußgängerqualitäten und damit die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt ist die Verbindung von Herdestraße und Steinstraße gut geeignet, die über eine verbreiterte Zone am südlichen Rand des Marktplatzes und die saisonale oder ganzjährige Widmung als Fußgängerzone ausgewiesene östliche Marktstraße hergestellt wird.

Die unter dem Punkt 2.1.2.4 dargestellten Gestaltungsskizzen können als Verbesserungsvorschläge herangezogen werden.



