

Verkehrsgutachten Innenstadt

1

Priorität: A1
Stand: Juli 2008



Rahmenbedingungen

- Verlegung der B 34 (Südumfahrung Georg-Fischer-Straße) und Ertüchtigung Bahnhofstraße
- Notwendige Fahrspuren Freiheitstraße (Abbiegespuren an Kreuzungen / Engstellen)
- Neuordnung Leitsystem und Information

Entwicklungschancen

- Klare Verkehrshierarchie und Orientierungsleichtigkeit
- Äußerer Erschließungsverkehr auf der Freiheitstraße in Zwei- Richtungs- Führung
- Alpenstraße als östlicher Ring mit TG Herz-Jesu-Platz
- Aufenthaltsqualität Ekkehardstraße, Verminderung der Trennwirkung, auch für August- Ruf- Straße, Radwegeverbindung

Auswirkungen

- Freiheitstraße als eindeutige Verkehrsachse (Benachteiligung in Image, Aufenthalts- und Nutzungsqualität, Einfluss auf Immobilienwerte)
- Verlust ebenerdiger Stellplätze in der Freiheitstraße

Ziele

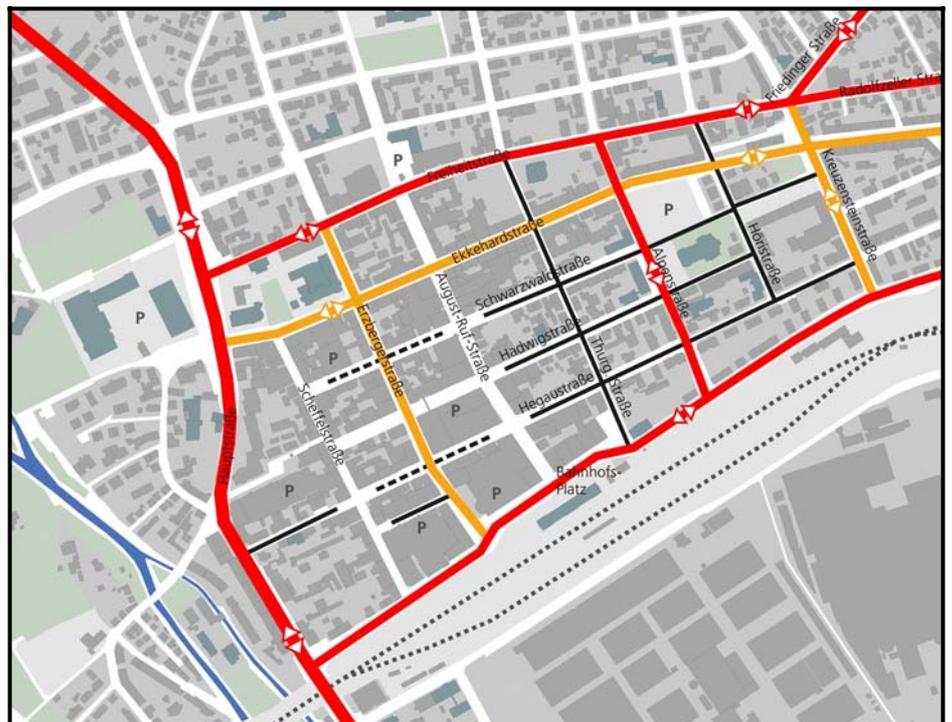
- **Neudefinition des Innenstadtrings: Freiheitstraße (Nord) und Alpenstraße (Ost)**
- **Klare Verkehrslenkung/ -bündelung**
- **Anbindung der peripheren Parkhäuser / TG**
- **Überprüfung Verlegung der B34 in den Süden**

Abwägung

Maßgebliche fachliche Grundlage für die verkehrliche Ordnung, Lenkung und Orientierung und damit auch fußgänger- und radfahrerfreundliche Aufwertung der Innenstadt

Aktivitäten

- Verantwortung (FB Bauen / Straßenbau)
- Überprüfung durch professionelles Verkehrsgutachten
- Abstimmung mit Bund und RP (Bundesstraße)
- Information Einzelhandel und Bürgerbeteiligung
- Information und Beschluss Gemeinderat
- Planungsrechtliche Sicherung (Bund / Stadt)
- Technische / gestalterische Planung und Kostenermittlung
- Umbau Straßen (bauliche, verkehrsordnende und gestaltende Maßnahmen)



6.1 Verkehrsgutachten Innenstadt

Einer der entscheidenden Aufgaben und Voraussetzungen für die Aufwertung der Innenstadt und die Umsetzung des gesamten Innenstadtentwicklungskonzeptes ist es, die Belastungen der Innenstadt durch den Verkehr zu reduzieren und die Verkehrsflüsse neu zu ordnen. Um dies zu erreichen, muss eines der ersten Projekte die Erarbeitung eines innerstädtischen Verkehrsgutachtens sein, das einerseits die Fakten, wie zum Beispiel die Belastung der einzelnen Straßenabschnitte, die Wegeverbindungen im innerstädtischen Kontext oder die Emissionen an den Hauptverkehrsstraßen, andererseits aber auch die technischen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel die Straßenbreiten, die Ein- und Ausfahrtsituationen oder die Möglichkeiten der Verkehrslenkung, genauer untersucht.

Primär soll durch dieses Gutachten geklärt werden, ob eine Änderung der Verkehrssituation im Norden der Innenstadt zu einem Zwei-Richtungs-Durchgangsverkehr auf der Freiheitstraße sowie der Verlagerung des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs in beiden Richtungen auf der Ekkehardstraße möglich ist. Auch die sinnvoll erscheinende engere Führung des innerstädtischen Verkehrsrings im Osten durch die Nutzung der Alpenstraße sowie die Anbindung der peripher gelegenen Parkhäuser soll in diesem Zusammenhang untersucht werden. Nur wenn es gelingt, die verkehrliche Situation der Innenstadt zu beruhigen, die einzelnen Verkehrsströme klarer zu trennen und auf ausgewählten Trassen zu lenken, sowie den Parksuchverkehr zu minimieren, kann die Entwicklung der Innenstadt nachhaltig und ganzheitlich umgesetzt werden. In diesem Kontext kommt der Verlegung der Bundesstraße B34 in den Süden der Stadt auf die Trasse der Georg-Fischer-Straße eine besondere Bedeutung zu. Dementsprechend ist die Prüfung der planungsrechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen (unter anderem die vollständige Abrechnung der gewährten Fördermittel) der Verlegung der B34 von besonderer Bedeutung und sollte im Verkehrsgutachten berücksichtigt werden.

Ein umfassendes Verkehrsgutachten ist aber auch deshalb so wichtig, weil einerseits viele der anderen Projekte mittel- oder unmittelbar an die Ergebnisse anknüpfen, andererseits aber auch negative Auswirkungen geschaffen werden, die bei Anwohnern, Einzelhändlern oder Bürgern Widerstand bezüglich der geplanten Veränderungen hervorrufen könnten. Die Verlegung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs beider Richtungen auf die Freiheitstraße beispielsweise wird den Unmut der dort ansässigen Einzelhändler und Anwohner wecken, so dass neben dem Innenstadtentwicklungskonzept auch das Verkehrsgutachten die Notwendigkeit dieser Maßnahme zu Gunsten der Entwicklung der gesamten Innenstadt deutlich darlegen muss.

Basierend auf den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens müssen anschließend die entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden, wie der Umbau der Freiheit- und der Alpenstraße, die technischen Rahmenbedingungen der Verkehrslenkung oder die Überarbeitung des Parkleitsystems der Stadt. Das Gutachten und die Maßnahmen begleitend wird die Öffentlichkeitsarbeit von besonderer Bedeutung sein, da davon auszugehen ist, dass diese weitreichenden Veränderungen mit Einschränkungen und Belastungen von Teilen der Singener Bevölkerung einhergehen. Die Ziele, der Zeitrahmen und die geplanten Maßnahmen müssen kommuniziert werden, um in der Bevölkerung Verständnis und Akzeptanz zu erzeugen.

Innere Erschließung

2

Priorität: B
Stand: Juli 2008



Rahmenbedingungen

- Notwendige Fahrspuren, Zufahrten, Querungshilfen
- Ergänzung und Aufwertung der Begrünung zu einem Alleecharakter
- Neuordnung Leitsystem / Parkraumbewirtschaftung

Ziele

- Ekkehardstraße und Erzbergerstraße als innere Erschließungsstraßen mit Boulevardcharakter
- Straßenbegleitende Parkierung in geordneter und qualitativ gestaltet Form
- Anbindung der innenliegenden Parkhäuser

Entwicklungschancen

- Verkehrsberuhigung der inneren Stadtmitte / Reduzierung auf Ziel- und Quellverkehr
- Klare Lenkung des Verkehrs und Aufnahme der Parkierung im Nahbereich der Fußgängerzonen
- Aufwertung zum Boulevard mit Aufenthaltsqualität
- Erschließung aller Parkhäuser, ausreichend ebenerdige Stellplätze, Reduzierung Parksuchverkehr
- Kreuzung Ekkehard-/Erzbergerstraße als neuer Knoten

Abwägung

Bestätigung / Ergänzung eines orientierungsleichten inneren Erschließungssystems in Nord-Süd und Ost-West Richtung mit markantem Kreuzungspunkt Ekkehardboulevard als fußläufige Verbindung zwischen Rathausplatz und Herz-Jesu-Platz

Aktivitäten

- Verantwortung: FB Bauen (Straßenbau/Stadtplanung)
- Überprüfung durch professionelles Verkehrsgutachten
- Parkraumbewirtschaftungskonzept
- Information Einzelhandel und Bürgerbeteiligung
- Information und Beschluss Gemeinderat
- Technische / gestalterische Planung und Kostenermittlung
- Umbau Straßen: Freiflächen / Begrünung / Möblierung

Auswirkungen

- Belastung der Freiheitstraße als einziger Nordring
- Reduzierung des Parkens in den Querachsen



6.2 Innere Erschließung

Die strukturellen Leitlinien zur Innenstadtentwicklung beschreiben als eine der 5 Leitlinien die Vernetzung der verschiedenen Bereiche miteinander, sowohl im funktionalen als auch im räumlichen Kontext. Das Verkehrskonzept (Projekt 1) greift diese Leitlinie auf und überprüft das innerstädtische Verkehrsnetz unter der Prämisse der Veränderung der Verkehrsführung im Norden: Ziel ist die Differenzierung des Verkehrs in Durchgangsverkehr, der in beiden Richtungen auf der Freiheitstraße geführt wird, und innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr auf der Ekkehardstraße.

Die Nutzung der Freiheitstraße als gegenläufige Trasse der Bundesstraße für den Durchgangsverkehr hat für die Innenstadtentwicklung einen entscheidenden Vorteil: der innerstädtische Verkehr kann minimiert, konzentriert und klar geleitet werden. Die Ekkehard- und die Erzbergerstraße bilden das Rückrad dieser Erschließung, sie nehmen den Verkehr vom Innenstadtring auf und leiten ihn zu den verschiedenen Parkierungsbauwerken des Innenstadtbereichs.

Eine klare und einprägende Gestaltung der beiden Verkehrsstrassen verbessert die Orientierung in der Innenstadt für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Der Kreuzungspunkt zwischen ihnen wird zum wichtigen, markanten Knotenpunkt. Die Gestaltung der Straßenräume sollte verschiedenen Ansprüchen gerecht werden:

- Reduktion der Geschwindigkeit auch durch bauliche Maßnahmen (Pflanzbeete, Aufpflasterungen) und damit Reduzierung der Durchfahrtsleichtigkeit
- Aufwertung der Fuß- und Radwegequalitäten (Bedeutung gegenüber dem Autoverkehr, Attraktivität, Raumwirkung) und bauliche und organisatorische Maßnahmen
- Begrünung des Straßenraums – Ausprägung eines markanten Boulevard-Charakters - und Aufwertung der Aufenthaltsqualität
- Erhaltung eines Großteils der ebenerdigen Stellplätze in geordneter Form.

In den Projekten 18 und 19 werden die beiden Straßenräume differenziert betrachtet und Schwerpunkte für die Neuordnung und Gestaltung definiert. Für das Erschließungssystem der Innenstadt haben diese beiden Straßen eine besondere Bedeutung, da sie zentral durch die Innenstadt führen, die Orientierung erleichtern, die innerstädtischen Parkhäuser erschließen und den Verkehr klar lenken. Der Ekkehardboulevard hat darüber hinaus noch die Funktion der Anbindung der beiden nicht-innerstädtischen Plätze Rathausplatz und Herz-Jesu-Platz.

Dem Pendant der Erzbergerstraße im Osten (Thurgauerstraße) kommt diese besondere Bedeutung nicht zu. Wie im Strukturmodell vorgegeben, wird hier die Wohnnutzung gefördert und der Straßenraum entsprechend gestaltet.

Um das innere Erschließungssystem der Innenstadt zu installieren muss nach einer Neuordnung der Verkehrssituation im Norden, der innere Ring im Osten geschlossen (Ertüchtigung der Alpenstraße), die Anknüpfungspunkte gestaltet und die Orientierung durch ein Leitsystem unterstützt werden.

Parkraumkonzept Innenstadt

3

Priorität: A1
Stand: Juli 2008



Rahmenbedingungen

- Einbindung in ein Gesamtverkehrskonzept
- Detaillierte Abstimmung mit den Gestaltungskonzepten der Innenstadt
- Einbindung der privaten Parkhausbetreiber
- Kooperation mit den Einzelhändlern

Ziele

- **Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt**
- **Bessere Auslastung der Parkhäuser**
- **Abbau von ebenerdigen Stellplätzen**
- **Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs**

Entwicklungschancen

- Gestalterische Aufwertung öffentlicher Freibereiche in der Innenstadt
- Klare Orientierung für motorisierte Kunden
- Stärkung der 1b und 2a Lagen durch bessere fußläufige Zugänglichkeit
- Stärkung des Einzelhandels durch Kooperation mit den Parkhausbetreibern

Abwägung

Notwendige Maßnahme zur Verbesserung der „Einkaufsadresse“ Singen und zur Aufwertung der öffentlichen Räume in der Innenstadt

Auswirkungen

- Anfängliche Irritation in der Umgewöhnungsphase
- Stellenweise Umsatzveränderungen durch Verschiebung der Fußgängerwege und Kaufgewohnheiten

Aktivitäten

- Verantwortung: FB Bauen, in Abstimmung mit City Management
- Erstellung eines Gesamtkonzeptes für die Parkierung in der Singener Innenstadt
- Erstellung eines Parkleitsystems
- Reduzierung und Verteuerung der ebenerdigen Parkplätze
- Erstellung von Fahrradparkplätzen
- Dialog mit Einzelhändlern zur Etablierung einer Parkscheinerstattung



6.3 Parkraumkonzept Innenstadt

Die Qualität des öffentlichen Raumes hängt in großem Maße vom Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr ab. Auf die Innenstadt bezogen ist eine Neuordnung der Parkierung eine der dringlichsten Aufgaben in Singen, die als eigenständiges Projekt behandelt werden soll.

Während die Singener Innenstadt ein gutes Gesamtangebot von Parkraum aufweist, werden die geringe Auslastung der über die Innenstadt verteilten Parkhäuser und der starke Parksuchverkehr nach ebenerdigen Stellplätzen als belastend empfunden.

Die Installation eines Parkleitsystems in Verbindung mit der Reduktion und konsequenten Bewirtschaftung des ebenerdigen Parkraumes zu Gunsten der Parkierungsbauwerke, ist dabei ein vielversprechender und relativ kurzfristig umsetzbarer Ansatz, der notwendigerweise in Kooperation mit den teilweise privaten Parkhausbetreibern umgesetzt werden muss.

Die Reduktion der ebenerdigen Stellplätze eröffnet an wichtigen Punkten der engeren Innenstadt, vor allem an den Querverbindungen zwischen den Fußgängerzonen (siehe Projekte 15, 16 und 17), Gestaltungsspielräume zur Aufwertung des öffentlichen Raumes, was dem Fußgänger- und Radverkehr zugute kommt.

Nicht zu vergessen sind dabei die Belange der Anwohner, die, bei Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt, zunehmend auf Stellplätze angewiesen sein werden. Die Ausweisung von Zonen ausschließlich für das Parken von Anwohnern, beispielsweise in den Bereichen östlich der August-Ruf-Straße, kann, neben der Bewirtschaftung der vorhandenen Stellplätze, eine zusätzliche Entlastung der Innenstadt vom Parksuchverkehr bewirken. Auch im Bereich der Radfahrer sind, abgestimmt mit dem übergeordneten Verkehrskonzept oder gegebenenfalls einem Teilplan Radverkehr, ebenerdige Parkierungen vorzusehen. Eine Kooperation mit den Singener Einzelhändlern (z.B. Ticketerstattung) ist zu diskutieren.

Es wird sicher anfängliche Änderungen im Kundenverhalten geben, doch insgesamt wird die Entwicklung der Singener Innenstadt durch die Neuordnung der Parkierung sowie der Preispolitik in mehreren Punkten deutlich gestärkt: Zum einen wird die Orientierung für Kunden und Besucher von außerhalb deutlich vereinfacht, so dass eine stressfreie Anfahrt ohne Suchverkehr möglich ist. Zum anderen können die öffentlichen Freibereiche an zentralen Punkten deutlich fußgänger- und fahrradfreundlicher gestaltet, der Parksuchverkehr kann reduziert und durch das Parkleitsystem kann flexibel eingesetzt werden. Auch für die Entwicklung der weiteren Innenstadt kann ein Parkraumkonzept von Vorteil sein.

Darüber hinaus stellt ein Parkraumkonzept ein Instrument dar, das auf weitere Projekte der Innenstadtentwicklung reagieren und sie unterstützen kann.

Konzentration Einzelhandel

4

Priorität: B
Stand: Juli 2008



Rahmenbedingungen

- Akzeptanz der August-Ruf-Straße als einzige 1a-Lage
- Attraktive Vernetzung der bestehenden Fußgängerzonen und Geschäftsbereiche
- Entwicklungspotentiale für hochwertige Umnutzungen in der weiteren Innenstadt

Entwicklungschancen

- Klare Definition unterschiedlicher Schwerpunkte der Nutzungsbereiche in der großflächigen Innenstadt
- Konzentration des Einzelhandels auf 1a und 1b Lagen
- Verminderung der Nutzungskonflikte zwischen Einzelhandel und Wohnen
- Entwicklungschancen für innerstädtisches Wohnen

Auswirkungen

- Verschlechterung der Lagegunst und Frequentierung an peripheren Standorten sowie 2a und 2b Lagen
- Einfluss auf Immobilienwerte und Mietpreise
- Trading down / Leerstände / temporäre Unternutzungen

Ziele

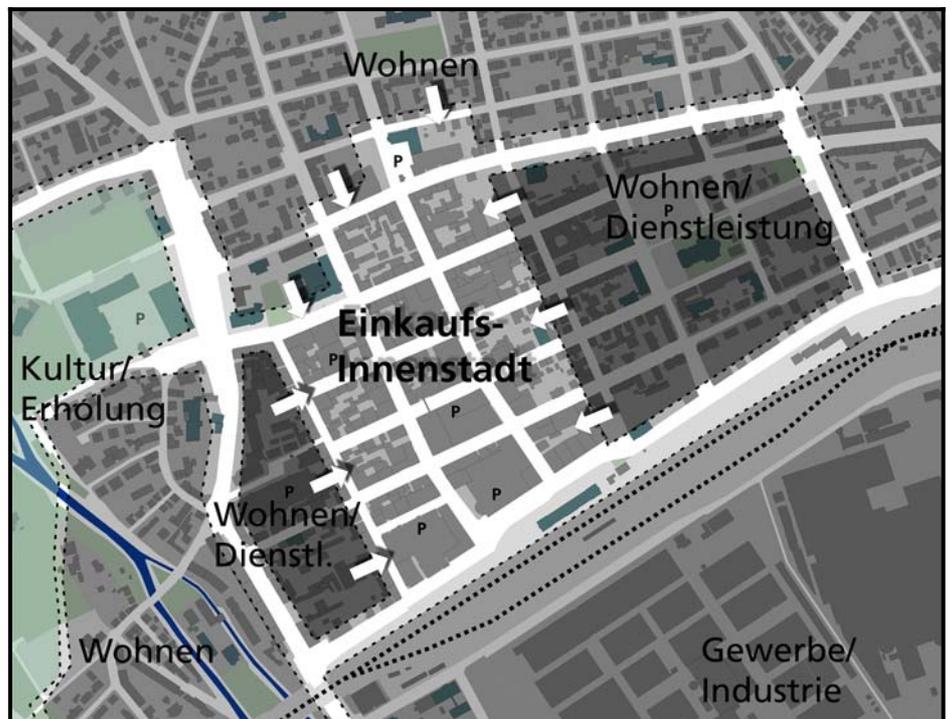
- **Klare Definition der „Einkaufs-Innenstadt“ in den 1a und 1b Lagen**
- **Funktionale Neuordnung der 2a und 2b Lagen (Wohnen / Arbeiten / Gemeinschaft...)**

Abwägung

Intensivierung des Einzelhandels auf reduzierter Innenstadfläche konzentriert die Rolle dieser innerstädtischen Leitnutzung und erzeugt Synergien

Aktivitäten

- Verantwortung: Lenkungsgruppe / OB / Wirtschaftsförderung / City Manager / Einzelhandelsverband / FB Bauen / Stadtplanung
- Kontinuierliche Beobachtung der Entwicklungen in der Innenstadt, Analyse und Prognose der Veränderungen
- Aktive Kooperation der Einzelhändler/Runder Tisch
- Lenkung von Entwicklungen durch kommunales City Management und Stadtpflege
- Aktive Standortpolitik bei Neuansiedlungen von Einzelhandel, Dienstleistern oder Wohnprojekten



6.4 Konzentration Einzelhandel

Das Strukturmodell für die Singener Innenstadt beschreibt als eine der 5 Leitlinien die Notwendigkeit der Konzentration der zentrenrelevanten Nutzungen im Sinne von Einzelhandel, Aufenthalt und Erlebnis auf den Kernbereich der Innenstadt. Um diese Konzentration umzusetzen, müssen sowohl in der Politik als auch bei allen anderen Entscheidungsträgern der Stadt entsprechende Handlungsrichtlinien formuliert und umgesetzt werden. Grundsätzlich bedarf es daher einer Kommunikation der entscheidenden Grundsätze der zukünftigen Innenstadtentwicklung. Diese Grundsätze lauten im Einzelnen:

- Die August-Ruf-Straße ist die einzige 1a-Lage der Stadt, da nur hier die nötige Fußgängerfrequenz erreicht wird, die Ladengrößen und Grundrisse entsprechend sind und die Schaufenster angemessene Größen aufweisen.
- Die Scheffelstraße ist die 1b-Lage der Stadt. Sie ist jedoch gerade auf Grund ihrer Atmosphäre und dem Einzelhandelsbesatz an kleineren, eher hochwertigeren Läden bei den Menschen akzeptiert.
- Die Querverbindungen zwischen den Fußgängerzonen gehören nur teilweise noch zur 1b Lage, sie müssen jedoch auf Grund ihrer Bedeutung für die Vernetzung der Fußgängerzonen aufgewertet werden.
- Die anderen Teilbereiche der Innenstadt sind 2a oder 2b Lagen, so dass die innenstadtrelevanten Nutzungen hier in Zukunft eine nur untergeordnete Rolle spielen werden und neue Nutzungskonzepte für Leerstände sowie ein veränderter funktionaler Umgang mit diesen Teilbereichen erarbeitet werden muss.

Eine langfristige Sicherung dieser Entwicklung bedarf einer kontinuierlichen Beobachtung der Entwicklung der Innenstadt, der Analyse und der Prognose der Veränderungen sowie der engen Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure wie Einzelhändler, Immobilienbesitzer und Vertreter der Stadt. Dieser Prozess der „Stadtpflege“ muss schon frühzeitig bei Veränderungen ansetzen und versuchen, in Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure eine positive Entwicklung zu initiieren. Organisatorisch wäre diese Aufgabe bei einem Wirtschaftsförderer oder einem City-Manager in der Stadtverwaltung anzusiedeln, der mit entsprechenden Kompetenzen und Handlungsspielräumen (finanziell, zeitlich und organisatorisch) ausgestattet sein muss. Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Interessens- und Werbegemeinschaften, Einzelhandelsverbänden und anderen Organisationen der gesamten Stadt wäre eine weitere wichtige Aufgabe für diesen City-Manager.

Die Konzentration des Einzelhandels auf die Innenbereiche der Innenstadt hat für die Außenbereiche der Innenstadt entsprechende Konsequenzen. Auch diese Bereiche müssen im Rahmen der Innenstadtentwicklung aktiv umgestaltet werden und dürfen nicht einfach der Entwicklung überlassen werden. Die Aufgaben, die in diesen Außenbereichen auf die Stadt zukommen, sind vor allem die Umnutzung der Einzelhandelsflächen, die Stärkung der Standorte für das Wohnen durch die Aufwertung des Wohnumfeldes oder die Schaffung von Investitionsanreizen für Bauträger oder die Umgestaltung der Verkehrsflächen entsprechend des Innenstadtverkehrskonzeptes.

Vernetzung Fußgängerzonen

5

Priorität: A2
Stand: Juli 2008



Rahmenbedingungen

- Parkhauseinfahrten in Querachsen erhalten
- Initiativen zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung der Gebäude in den Querachsen
- Fußgängerfreundliche Kreuzungen an der Erzbergerstraße

Entwicklungschancen

- Beispielhafte Umsetzung der Strukturleitbilder Konzentration, Vernetzung und Individualität...
- Hadwigstraße als Querverbindung mit größtem Aufwertungsbedarf und Potenzial für eine Stadtmitte
- Zeitgemäße Gestaltung, Möblierung, Beleuchtung
- Teilüberdachung (Markthalle?) als identitätsstiftendes Element der neuen Innenstadt-Mitte

Auswirkungen

- Konkurrenz unter den drei Querverbindungen / Forderung nach Individualität in Gestaltung und Möblierung
- Wegfall von ebenerdigen Parkierungsflächen

Ziele

- **Aufwertende Differenzierung und Vernetzung standortprägender, individueller Fußgängerzonen**
- **Hadwigstraße als erster Abschnitt der verkehrsfreien Querverbindung: Wegweiser für eine neue Gestaltungslinie im öffentlichen Raum**

Abwägung

Vernetzung der bisher räumlich und funktional getrennten Fußgängerbereiche erzeugt Synergien und erhöht die Attraktivität der verkehrsfreien Innenstadt.
Hadwigstraße als neuer zentraler „Platz“

Aktivitäten

- Verantwortung: Lenkungsgruppe / FB Bauen / Ordnungsamt / Einzelhandel / Singen Aktiv
- Gestaltungskonzepte für die einzelnen Teilbereiche unter Mitwirkung der Einzelhändler und Eigentümer
- Information und Beschluss Gemeinderat
- Planungs- und verkehrsrechtliche Sicherung
- Technischer und gestalterischer Umbau und Gestaltung einschließlich Beleuchtungskonzepte
- Überprüfung der Sondernutzungssatzung



6.5 Vernetzung Fußgängerzonen

Die August-Ruf-Straße ist die große Einkaufsstraße der Stadt, hier sind die großen Geschäfte und die meisten gastronomischen Anbieter angesiedelt. Die Scheffelstraße ist die zweite wichtige Straße der Innenstadt, ebenfalls mit einem starken Besatz an Einzelhändlern und Dienstleistern. Diese beiden Straßen verlaufen parallel zueinander und werden durch insgesamt drei Querstraßen miteinander verbunden. Die untergeordnete Gestaltung dieser Querstraßen, die starke Belastung durch den ruhenden Verkehr sowie die große Distanz zwischen den beiden Fußgängerzonen machen die Verbindungen für die Fußgänger jedoch wenig attraktiv.

Die Hegastraße im Süden ist noch am deutlichsten durch Einzelhandel besetzt, die Hadwigstraße in der Mitte wirkt sehr unattraktiv und die Schwarzwaldstraße im Norden ist durch den dominierenden Anteil an Wohnnutzung kaum noch als „Innenstadt-Straße“ zu erkennen. Um langfristig beide Fußgängerzonen zu stärken, müssen sie miteinander verknüpft werden, um Synergieeffekte zu schaffen und die Konkurrenzsituation zu minimieren. Ziel der Vernetzung der beiden Fußgängerzonen miteinander muss sein, eine verkehrsfreie Verbindung zu schaffen, die durch den Einzelhandelsbesatz, die Aufenthaltsqualität sowie die Nutzung des öffentlichen Raumes durch die Menschen akzeptiert wird.

Die Hadwigstraße als diese Verbindung auszubauen und zu gestalten scheint am sinnvollsten, mit weitgehenden Möglichkeiten einer Aufwertung im Straßenraum. Beispielsweise könnte der Straßenraum von Verkehr befreit und von Gestaltungselementen weitgehend frei bleiben, so dass die Möglichkeit geschaffen wird, den Wochenmarkt an diesen Standort zu verlegen (Projekt 6). Die gezielte Aufwertung nur einer der drei Straßenräume führt jedoch zu einer Verstärkung der Konkurrenz untereinander. Um dies zu verhindern, sollten für alle drei Querverbindungen Konzepte zur Aufwertung erarbeitet werden, die jeden Straßenraum individuell betrachten, die Rahmenbedingungen wie die Tiefgarageneinfahrten oder Stellplatzsituationen beachten und den Raum entsprechend gestalten.

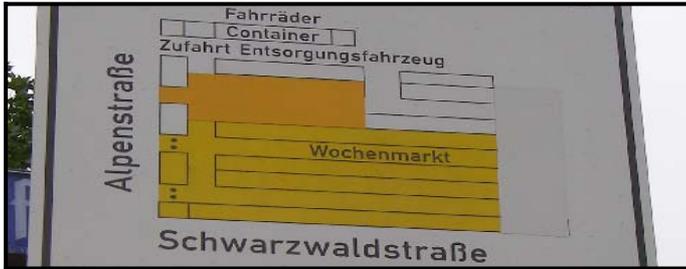
Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Flächen aller drei Straßen mit Einzelhandel und Dienstleistungsanbietern gefüllt werden können, muss eine alternative Nutzung und Gestaltung der Gebäude gefunden werden. So könnte die Hadwigstraße weitere gastronomische Einrichtungen und den Wochenmarkt aufnehmen. Um dies zu unterstützen, könnte auch die Singener Idee der Überdachung des Straßenraumes (Welle) auf diesem abgegrenzten Straßenabschnitt wieder aufgegriffen werden.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Flächenpotentiale entlang der August-Ruf-Straße wird vor allem die Scheffelstraße unter Konkurrenzdruck geraten, dem langfristig zu widerstehen sehr schwer wird. Um eine positive Entwicklung der Kernbereiche der Innenstadt zu forcieren, kann die Individualität aller drei Querverbindungen gestärkt werden, wobei jedoch deutlich eine der drei Straßenräume, die Hadwigstraße, die Dominante werden sollte, um die Fußgänger zu bündeln und eine eindeutige orientierungsleichte Verbindung zu schaffen.

Standort Wochenmarkt

6

Priorität: A2
Stand: Juli 2008



Rahmenbedingungen

- Flächenverfügbarkeit, Organisation und technische Ausstattung aller drei Standorte
- Akzeptanz der Marktbesucher

Entwicklungschancen

- Aktivität und stadtgemeinschaftliche Bedeutung des Wochenmarktes mehr ins Zentrum rücken
- Alternative Herz-Jesu-Platz: Gewohnter Standort
- Alternative Hadwigstraße: Neue Mitte im Zentrum
- Alternative Rathausplatz: Neuer städtebaulicher Kern
- Verlagerung vom Herz-Jesu-Platz eröffnet Chancen zur Nutzung als Quartierspark und für Wohnungsbau

Auswirkungen

- Bei Verlegung des Marktes vom Herz-Jesu-Platz:
 - Synergieverluste für umgebenden Nahversorgungs-Einzelhandel und Dienstleistungen
 - Einschränkung des großzügigen Parkens für die Besucher

Ziele

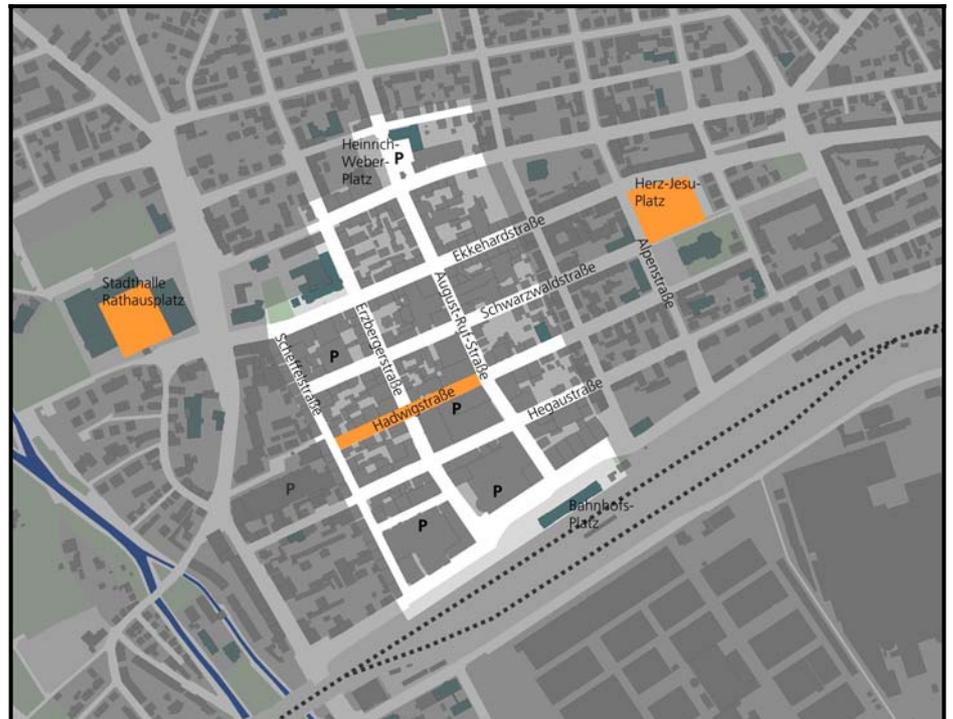
- **Integration des Wochenmarktes in das Zentrum der Innenstadt**
- **Nutzungs- und Imagesynergien für zentrale öffentliche Räume / Fußgängerzonen**
- **Wochenmarkt als Identifikationsmerkmal**

Abwägung

Funktionale, gestalterische, kommunikative und identitätsstiftende Wirkung des Wochenmarktes stärkt die Innenstadt erheblich. Vor- und Nachteile der drei Standorte bewerten

Aktivitäten

- Verantwortung: Ordnungsamt und Stadtplanung
- Ergebnisoffene städtebauliche und funktionale Prüfung der drei Alternativen: Herz-Jesu-Platz, Hadwigstraße, Rathausplatz
- Abstimmung mit den Marktbesuchern, Einzelhändlern und dem Werbeverein / Singen Aktiv
- Information und Beschluss Gemeinderat
- Realisierung, Marketing und Inszenierung



6.6 Standort Wochenmarkt

Der Wochenmarkt einer Stadt verbindet verschiedene Teilbereiche des städtischen Lebens miteinander, denn neben der Versorgung mit Lebensmittel und anderen Gütern des täglichen Bedarfs kommt dem soziale Aspekt des sich Treffens und der Pflege sozialer Kontakte eine besondere Bedeutung zu. Diese Kombination aus Versorgung und Kommunikation gehört zu den Grundfunktionen der Innenstadt, so dass in diesem Projekt überprüft werden soll, ob nicht ein dieser Funktion und Bedeutung angemessener, zentraler Standort gefunden werden kann. Drei Standorte stehen für den Singener Wochenmarkt zur Verfügung und sollten auf ihre Machbarkeit überprüft werden.

Die Hadwigstraße wäre ein zentraler Standort, umgeben von Parkhäusern, direkt an der Fußgängerzone gelegen und in die Innenstadt integriert. Die kommunikative und identitätsstiftende Wirkung des Wochenmarktes kann die Innenstadt stärken. Der Straßenraum der Hadwigstraße erscheint geeignet, auf Grund seiner zentralen Lage im Straßengeflecht der Innenstadt, der Breite der Straße sowie der heute mangelhaften Gestaltung des Straßenraums. Eine Neugestaltung der Hadwigstraße wäre nötig, da die Infrastruktur für den Wochenmarkt neu geschaffen werden muss, jedoch wäre eine Entwicklung über diese Infrastruktur hinausgehend möglich und sinnvoll.

So könnte beispielsweise auch die Singener Idee der „Welle“ wieder aufgenommen werden und nur in einem Teilstück der Hadwigstraße umgesetzt werden, so dass dem Wochenmarkt ein besonderer Flair, ähnlich einer Markthalle, verliehen werden kann. Im Rahmen der angestrebten Untersuchung ist zu klären, ob die Verlegung umsetzbar ist, wie die Situation mit den Ein- und Ausfahrten der Parkhäuser gelöst und ob eine Beschickung durch die Markttreibenden organisiert werden kann.

Neben der Hadwigstraße ist auch der Rathausplatz als Standort für den Wochenmarkt zu überprüfen. Als historischer Standort bietet der Rathausplatz verschiedene Vorteile: Die Erreichbarkeit ist durch die neu entstandene Tiefgarage optimal, die Fläche ist ausreichend groß und kann von den Beschickern gut angefahren und genutzt werden und der Rathausplatz kann seiner Bedeutung als urbaner Platz der Stadt gerecht werden. Gegen den Rathausplatz hingegen spricht, dass er ebenso wie der Herz-Jesu-Platz nicht im direkten Bereich der Innenstadt liegt, so dass Synergien für die Innenstadtentwicklung nicht erzielt werden können.

Auch der Herz-Jesu-Platz liegt außerhalb der Innenstadt, so dass auch hier nicht der optimale Standort für den Wochenmarkt der Stadt ist. Die Gewohnheit der Menschen spricht zwar gegen eine Verlegung, diese würde jedoch für die Nutzung des Platzes als Quartiersplatz mit entsprechender Gestaltung viele Chancen eröffnen.

Die Vor- und Nachteile der drei Standorte abzuwägen, vielleicht probeweise den Markt zu verlegen und anschließend eine Entscheidung im Gemeinderat zu treffen, ist das Ziel des Projektes Standort Wochenmarkt. Die Untersuchung muss zeitnah begonnen werden, einerseits um die beginnenden Veränderungen in der Singener Innenstadt sichtbar zu machen, andererseits aber auch auf Grund der verschiedenen Abhängigkeiten anderer Projekte wie der Gestaltung der Hadwigstraße (Projekt 15) oder des Herz-Jesu-Platzes (Projekt 20).