

Fußgängerzone reif für einen Umbau

Kosten: Rund drei Millionen Euro

UNNA ■ Die Neugestaltung der Fußgängerzone wird tatsächlich ein Thema. Neben der kleinen Fraktion von FW/FLU befassen sich auch die Sozialdemokraten damit. Die SPD nimmt es sogar in ihr Wahlprogramm mit auf. Und auch im Rathaus gibt es einen bemerkenswerten Informationsstand über etwaige Kosten: Etwa drei Millionen Euro seien nötig, um das Pflaster der Innenstadt zu ersetzen. In ihrer heutigen Form ist die Fußgängerzone in der ersten Hälfte der 90er-Jahre entstanden. Seitdem haben sich viele Natursteine gelöst. Oft wurden sie durch Asphalt ersetzt. ▶ Seite 17



Zeit für
einen Neubau

Zonenregel

- Verkehrsrechtlich gesehen reicht die Fußgängerzone vom ehemaligen Bücherzentrum bis zum Seniorentreff Fässchen und von der Einmündung des Krummfußes bis zur Ecke Masener Straße/Westring am Kino.
- Freigegeben ist die Durchfahrt zwischen 19 und 11 Uhr für den Lieferverkehr sowie dienstags und freitags bis 8 Uhr für die Anfahrt der Markthändler. Radfahrer dürfen von 19 bis 9 Uhr durch die Fußgängerzone fahren. Wer sein Rad schiebt, gilt als Fußgänger.

UNNA ■ Fast zeitgleich mit dem Antrag der „Freien-Fraktion“, die Stadt möge bitte die Faktengrundlage für eine Diskussion über die Fußgängerzone schaffen, war auch ein Schreiben der Arbeitsgemeinschaft sozialdemokratischer Frauen (AsF) im Büro des Bürgermeisters eingegangen. Und was die Frauenvereinigung der SPD eher als Wunsch äußert, ist für die Partei im Ganzen ein Politikziel für die nächste Ratsperiode. „Neugestaltung der Fußgängerzone“ liest sich ein Punkt im Wahlprogramm der Genossen, das zurzeit die Endbearbeitung in der Partei durchläuft. Mögen sich Klaus Göldners „Freie“ und die größte Fraktion des Stadtrates in manchen Verfahrensfragen uneins sein – die Erkenntnis, dass Unnas Fußgängerzone eine Überarbeitung verdient hat, wird zurzeit von einer politischen Mehrheit getragen.

Beschäftigt hat sich auch die Verwaltung damit, bestätigte gestern zudem Bürgermeisterreferent Oliver Böer. Und einen Teil der Zahlen, die sich FW und FLU als Diskussionsgrundlagen wün-

Die Vorsicht, mit der FW und FLU ihren Antrag zur Fußgängerzone formuliert haben, war offenbar gar nicht nötig. Auch die SPD ist offen für einen Neubau. Und selbst im Rathaus ist er ein Gesprächsthema.

schen, konnte die zuständige Fachabteilung ad hoc liefern: Drei Millionen Euro würde eine Erneuerung der Fußgängerzone auf ganzer Breite kosten, immer noch zwei Millionen ein Neubau des mit Natursteinen gepflasterten Mittelstreifens. „Sehr grob“ seien diese Schätzungen, betont Böer, zur Orientierung aber dienlich. „In jedem Fall ist es ein Projekt, das über einen größeren Zeitraum angelegt werden müsste. Die Problemstellen der Fußgängerzone sind seit längerem bekannt. Und wenn wir über eine Lösung reden, dann wäre es wohl eher die Frage nach einer grundlegenden Umgestaltung als nur ein Flickchen.“

Auch die heutige Fußgängerzone war in mehreren Bauabschnitten entstanden.

Der letzte an der oberen Bahnhofstraße wurde im Sommer 1995 fertiggestellt. Die Vorgängerin der derzeitigen Fußgängerzone war gerade erst 17 Jahre alt, als die Politik erstmals ernsthaft einen Neubau zum Thema machte. Der Hintergrund war damals wie heute vergleichbar: Die 1970 verlegten Betonplatten hatten sich gelöst, ließen Kanten hochragen, die hässlich aussahen und zum Stolpern einluden.

Bauartbedingte Schwächen der heutigen Pflasterung waren allerdings schon sehr kurz nach ihrer Fertigstellung klar geworden. Insbesondere die Natursteine im Mittelstreifen des Bodenbelags fanden in ihrem Mörtelbett keinen soliden Halt. Frost und Lieferfahrzeuge lockerten die ersten von ihnen noch in den 90er-Jahren.

Und schon damals setzte die Stadt zum Teil auf Kaltasphalt als Flickmaterial.

Ein Nachteil von Anfang an war auch die große Fugenbreite des Natursteins. Wie viele Damenschuhe es im Laufe der Jahre abrupt „tiefergelegt“ hat, ist nicht einmal zu schätzen, doch dass der Antrag der AsF dieses Problem schildert, ist nachvollziehbar. Die Tauglichkeit für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen war in den späten 80er-Jahren einfach kein Thema. Als „generationengerechte“ Stadt schenkt Unna heute aber auch diesem Problem Beachtung.

Pionier im Dienste der Fußgänger

Seit 1967 ist Unnas Innenstadt autofrei – Zuvor rollte die Bundesstraße hindurch

1951: Massener- und Bahnhofstraße sind Hauptachsen des Durchgangsverkehrs und erkennbar damit überlastet. Eine Verkehrszählung ergibt die damals beeindruckende Zahl von 20040 Durchfahrten an nur einem Tag. Berichte aus jener Zeit

künden von haarsträubenden Situationen; insbesondere Fußgänger schienen akut gefährdet zu sein.

1955: Am 8. Oktober tritt eine Einbahnregelung vom Rondell an der Kantstraße bis zum Neumarkt in Kraft.

1958: Pläne für den Bau ei-

ner unmittelbaren Stadtumgebung kommen erstmals auf die Tagesordnung. 1965 beginnt der erste von fünf Bauabschnitten für den heutigen Verkehrsring.

1967: „Heute beginnt das Experiment Fußgängerbereich in Unna“ ist die

Schlagzeile des Tages am 30. Oktober. Der Alte Markt und die Bahnhofstraße bis zur Einmündung Klosterstraße werden für Autos gesperrt. Die Fußgängerzone dehnt sich danach schrittweise aus: 1974 kommt die Massener Straße hinzu, 1982 der Abschnitt der Hertinger- und 1983 das Stück der Wasserstraße.

1970: Nach einer Umgestaltung sieht die Fußgängerzone auch wie eine aus. Klare Linien und große Flächen mit quadratischen Betonplatten bestimmen ihr Bild.

1987: Hochstehende Kanten bilden Stolperfallen und Grund zur Verärgerung. Die Politik diskutiert über eine grundlegende Umgestaltung. Leitidee wird dabei die einer eher historisch anmutenden Gestaltung.

1995: Nach drei Bauabschnitten an Massener, unterer und oberer Bahnhofstraße wird die Fußgängerzone in der heutigen Form Ende Juni fertiggestellt.



1994 endete die Zeit der Betonplatten auch an der oberen Bahnhofstraße.

■ Foto: Archiv