



ISEK Innenstadt Sundern

Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Stadt Sundern



Schulden
Stadt- und Raumentwicklung

Impressum

Auftraggeber

Stadt Sundern
Amt für Stadtplanung, Umwelt und Bauordnung
Rathausplatz 1
59846 Sundern

Ausführung

Schulten
Stadt- und Raumentwicklung

Standort Dortmund
Kaiserstraße 22
44135 Dortmund
kontakt@ssr-dortmund.de
www.ssr-dortmund.de

Fon 0231.39 69 43 0
Fax 0231.39 69 43 29

Bildnachweis

Titel: Stadt Sundern

Kapitel: S. 9, 13, 61, 67: SSR, S. 51: Stadt Sundern, S. 101: photocase.de/cw-design

Hinweis

In dem nachfolgenden Text verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Bürger, Nutzer, Anlieger etc. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.

Dortmund, August 2013

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	7
1.0 Einführung	9
1.1 Aufgabenstellung	10
1.2 Bearbeitungsmethodik	10
2.0 Bestandsanalyse	13
2.1 Raumstrukturelle Einordnung der Gesamtstadt	14
2.2 Soziostrukturelle Einordnung der Gesamtstadt	16
2.3 Äußere Abgrenzung des Untersuchungsraums Innenstadt	21
2.4 Teilräumliche Gliederung des Untersuchungsraums Innenstadt	23
2.5 Städtebau- und Freiraumstruktur	27
2.6 Verkehr	35
2.7 Nutzungsstruktur	41
3.0 Stärken-Schwächen-Profil	51
4.0 Ziele und Leitlinien der Innenstadtentwicklung	61
4.1 Innenstadt als zentraler Ort der Stadt	62
4.2 Oberziele der Innenstadtentwicklung	63
4.3 Leitlinien der Innenstadtentwicklung	63
4.4 Ziele und räumliche Leitskizze der Innenstadtentwicklung	65
5.0 Rahmenplan und Handlungskonzept	67
5.1 Rahmenplan Innenstadtentwicklung Sundern	68
5.2 Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhr“	70
5.3 Leitprojekt „Östlicher Stadteingang“	75
5.4 Leitprojekt „Nördlicher Stadteingang“	79
5.5 Impulsprojekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“	83
5.6 Impulsprojekt „Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tigges-Platz“	87
5.7 Weitere Projekte	90

Projekt „Südlicher Stadteingang“	90
Projekt „Reaktivierung Bahnhofsareal“	93
Projekt „Entwicklung Rathausumfeld“	95
5.8 Sonstige Einzelmaßnahmen	98
6.0 Ausblick	101
6.1 Zentrale Ergebnisse	102
6.2 Prozessgestaltung	103
6.3 Monitoring	104
Quellenverzeichnis	107
Anhang	109
Anhang 1 - Maßnahmenübersicht des ISEK Sundern	110
Anhang 2 - Maßnahmenübersicht des Masterplan Zukunft Sundern	113
Anhang 3 - Masterplan des Charette 2007 Zukunft Sundern	117

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Projektablauf	11
Abb. 2: Planungswerkstatt	11
Abb. 3: Stadtstruktur Sundern	15
Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung in Sundern von 1995 bis 2011	17
Abb. 5: Vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung für Sundern	17
Abb. 6: Bevölkerung nach Altersgruppen im Vergleich am 31.12.2011 in Prozent	18
Abb. 7: Vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen	18
Abb. 8: Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen	20
Abb. 9: Entwicklung der Arbeitslosenzahlen	20
Abb. 10: Abgrenzung Untersuchungsraum	22
Abb. 11: Teilräume im Untersuchungsgebiet	23
Abb. 12: Gleisanlagen des stillgelegten Bahnhofs	24
Abb. 13: Güterabfertigung	24
Abb. 14: Kreuzung Sunderlandhotel	24
Abb. 15: Nördliche Hauptstraße	25
Abb. 16: Eingang zur Fußgängerzone	25
Abb. 17: Fußgängerzone	25
Abb. 18: Bachlauf Röhr zwischen Parkplätzen	26
Abb. 19: Umgehungsstraße L 519n	26
Abb. 20: Südliche Brachfläche zwischen Röhr und Umgehungsstraße	26
Abb. 21: Platzraum nördlich der Kirche	28
Abb. 22: Eingangsbereich der Fußgängerzone	28
Abb. 23: Blick auf den Levi-Klein-Platz aus Richtung Osten	28
Abb. 24: Blick auf den Franz-Josef-Tigges-Platz	29
Abb. 25: Schirgiswalder Platz	29
Abb. 26: südliche Fußgängerzone	29
Abb. 27: Fußgängerzone	30
Abb. 28: Rückwärtiger Bereich der Fußgängerzone	30
Abb. 29: Schwarzplan	30
Abb. 30: Polizeigebäude	31
Abb. 31: Stammhaus Schulte-Ufer	31
Abb. 32: Bahnhofsgebäude	32
Abb. 33: Bachlauf der Settmecke	32
Abb. 34: Zusammenfluss von Röhr und Linnepe	33
Abb. 35: Parkplätze entlang der Röhr	33
Abb. 36: Steg Röhr-Linnepe	33
Abb. 37: Freiraumstrukturen	34
Abb. 38: Verkehrsstruktur	36
Abb. 39: Verbindungsweg zwischen Rathausumfeld und Fußgängerzone	37

Abb. 40: Bushaltestelle an der Hauptstraße	37
Abb. 41: Bushaltestelle Hubertustunnel	37
Abb. 42: Parkraumfrequenzanalyse Innenstadt Sundern	39
Abb. 43: Vorwiegende Nutzung	42
Abb. 44: Nördliche Hauptstraße	43
Abb. 45: Levi-Klein-Platz	43
Abb. 46: Einzelhandel am Schirgiswalder Platz	43
Abb. 47: Einzelhandel Hauptstraße	43
Abb. 48: Einzelhandelslagen	44
Abb. 49: Stadtbibliothek	45
Abb. 50: Gebäude der VHS	45
Abb. 51: Öffentliche Einrichtungen	46
Abb. 52: Stadtgalerie	47
Abb. 53: Kneipe „Metropol“	47
Abb. 54: Stärken-Schwächen	53
Abb. 55: Bahnbrache	54
Abb. 56: Nördliche Hauptstraße	54
Abb. 57: Rathaus	55
Abb. 58: Kolpinghaus	56
Abb. 59: Alte Kornbrennerei	56
Abb. 60: Fußgängerzone Blick Richtung Norden	57
Abb. 61: Fußgängerzone	57
Abb. 62: Brücke über die Röhr	58
Abb. 63: Haltestelle Hubertustunnel	58
Abb. 64: Umfeld-Schulte-Ufer-Areal	59
Abb. 65: Oberziele für Sundern	63
Abb. 66: Leitlinien für Sundern	64
Abb. 67: Räumliche Leitskizze	66
Abb. 68: Rahmenplan	69
Abb. 69: Verortung des Leitprojekts „Grünes Rückgrat Röhr“	70
Abb. 70: Röhr	71
Abb. 71: Zusammenfluss von Röhr und Settmecke	71
Abb. 72: Dorneburger-Mühlenbach in Herne vor und nach der Renaturierung	73
Abb. 73: Renaturierte Schwalm (Wegberg)	74
Abb. 74: Verortung des Leitprojekts „Östlicher Stadteingang“	75
Abb. 75: Levi-Klein-Platz , Zugang Haltestelle	76
Abb. 76: Ausschnitt Masterplan „Östlicher Stadteingang“	76
Abb. 77: Der Campanile, Blick von der Fußgängerzone	78
Abb. 78: Verortung des Leitprojekts „Nördlicher Stadteingang“	79
Abb. 79: Nördlicher Stadteingang	79
Abb. 80: Ausschnitt Masterplan „Nördlicher Stadteingang“	80
Abb. 81: Ausschnitt Masterplan „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“	83
Abb. 82: Gefährdeter Bestand	86

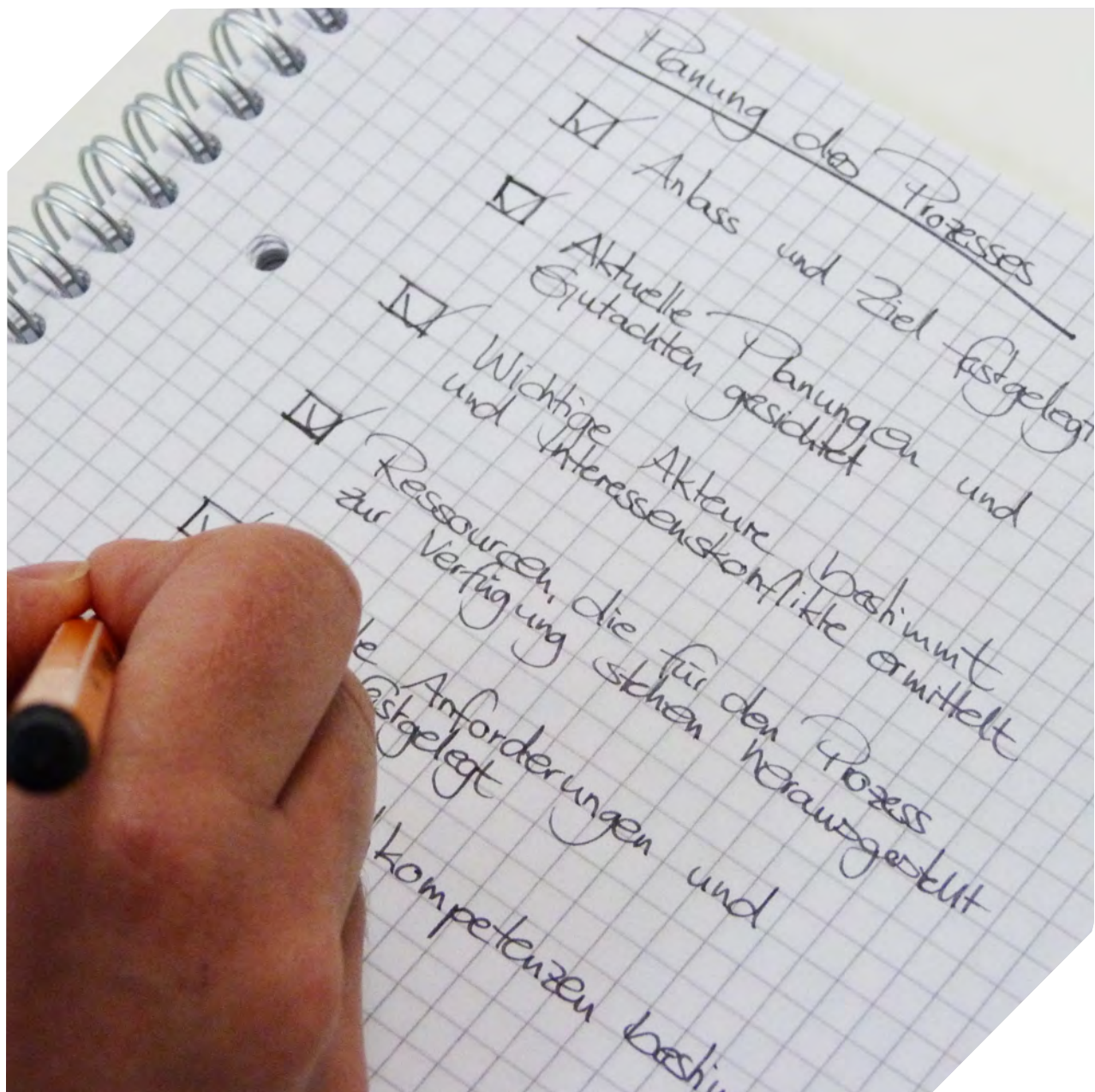
Abb. 83: Franz-Josef-Tigges-Platz, Eingang	89
Abb. 84: Franz-Josef-Tigges-Platz	89
Abb. 85: Ausschnitt Masterplan „Reaktivierung Bahnhofsareal“	93
Abb. 86: Ausschnitt Masterplan „Entwicklung Rathausumfeld“	95
Abb. 87: Buswendeanlage Rathaus	95

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt (nach Parkraumfrequenzanalyse 2013)	38
Tab. 2: Vergleich HH-Struktur Sundern 2005 vs. 2010	48

1.0

Einführung



1.1

Aufgabenstellung

Die Stadt Sundern unterliegt seit 20 Jahren einem signifikanten Strukturwandel, der sich in starken Arbeitsplatzverlusten im verarbeitenden Gewerbe, Bevölkerungsrückgang und demografischer Alterung zeigt. Prägende Elemente im Stadtbild und im Alltagsrhythmus der Stadt Sundern haben aufgrund von Betriebsverlagerungen an Bedeutung verloren. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen der 1980er-Jahre konzentrierten sich auf den Ausbau des Straßennetzes und einer Fußgängerzone. Seit einigen Jahren stagniert die funktionale wie auch baulich-räumliche Entwicklung der Innenstadt von Sundern.

Die Stadt Sundern hat mit der Beauftragung verschiedener Gutachten und Planungen auf diese Entwicklung reagiert. Es fehlt jedoch die Zusammenführung vorhandener Konzepte in ein umfassendes und integriertes städtebaulich-funktionales Gesamtkonzept mit dem Ziel der Aufwertung vorhandener Stadträume und die Optimierung bestehender Nutzungsstrukturen.

Daher hat die Stadt Sundern SSR Stadt- und Raumentwicklung beauftragt, ein integriertes Innenstadtentwicklungskonzept (ISEK) als Vorbereitung von Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen sowie Grundlage für die Beantragung von Mitteln aus der Städtebauförderung zu erstellen.

Auftrag von SSR war es, die Zielaussagen und Maßnahmenvorschläge des Masterplans mit den aktuellen Entwicklungen und neuen Anforderungen in der Innenstadt von Sundern abzugleichen. Hierzu gehörten eine Überprüfung und Aktualisierung der (städtebaulichen) Bestandsanalyse, unter Einbezug der bisherigen Umsetzungen sowie die städtebauliche und funktionale Analyse neuer Entwicklungen und veränderter Zielvorstellungen.

1.2

Bearbeitungsmethodik

Im Jahr 2008 wurde der Masterplan „Zukunft Sundern“ vom Rat der Stadt Sundern als Basis für die weitere Entwicklung der Innenstadt beschlossen (vgl. Anhang 3). Der Masterplan ist in einem Charette-Verfahren unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet worden. Auf dieser Grundlage wurde das Innenstadtentwicklungskonzept erarbeitet.

Neben dem Masterplan „Zukunft Sundern“ konnte zur Erarbeitung des Integrierten Handlungskon-

zeptes auf Aussagen des in Ausstellung befindlichen Flächennutzungsplanes sowie auf das im Jahr 2008 abgeschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept zurückgegriffen werden. Mit dem ergänzenden Standortgutachten zur Ansiedelung eines Einkaufszentrums (vgl. Stadt Sundern 2012) wurde ein wesentlicher Aspekt der zukünftigen räumlich-funktionalen Entwicklung der Sunderner Innenstadt abschließend geklärt.

Es wurden Fachgespräche mit der Verwaltung und ausgewählten lokalen Akteuren zum Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Masterplan und den aktuellen Anforderungen an die zukünftige Entwicklung der Sunderner Innenstadt geführt:

- Planungsspaziergang (Dezember 2011)
- Fachgespräch mit der Stadtmarketing Gesellschaft Sundern (April 2012)
- Diskussion im Stadt-Forum Sundern (April 2012)

Auf der Basis der so komplettierten Ausgangslage wurde ein umfassendes Stärken-Schwächen-Profil der städtebaulichen und funktionalen Missstände sowie der Entwicklungspotenziale erarbeitet. Über die Definition der zentralen Entwicklungsziele wurden räumlich klar verortete Projektvorschläge entwickelt und zunächst mit der Planungsverwaltung der Stadt Sundern abgestimmt. In einer offenen Planungswerkstatt (März 2013) wurden die Projektvorschläge und daraus abgeleitete Maßnahmen öffentlich zur Diskussion gestellt. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt sind in den Prozess der Rahmenplanung und die Entwicklung von Projekten mit abgestufter Priorität aufgenommen worden.

Im Ergebnis liegt ein Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt von Sundern vor, das einen Katalog von abgestimmten Leitprojekten, Impulsprojekten und weiteren Projekten vorschlägt, die jeweils in einem Bündel von Maßnahmen konkretisiert werden. Über ihren räumlichen Bezug und die zu erzielenden Synergieeffekte wird eine planvolle Entwicklung der Sunderner Innenstadt erreicht. Dabei werden auch verlässliche Voraussetzungen für die Entwicklung privater Projekte geschaffen.

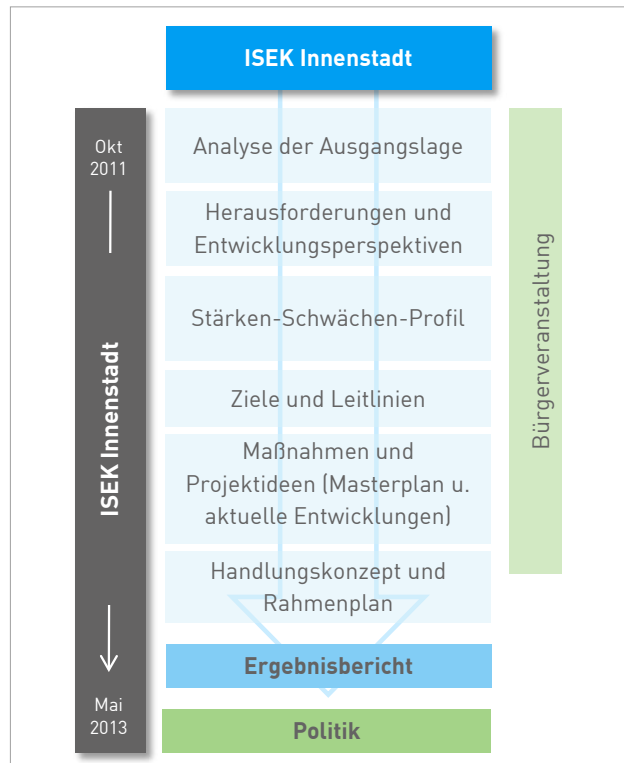


Abb. 1: Projektablauf; Quelle: SSR

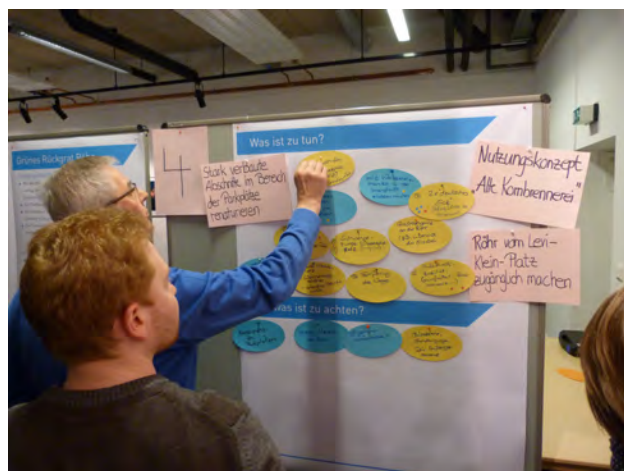


Abb. 2: Planungswerkstatt; Quelle: SSR

2.0

Bestandsanalyse



2.1

Raumstrukturelle Einordnung der Gesamtstadt

Die Stadt Sundern liegt im nordwestlichen Bereich des Hochsauerlandkreises, des flächengrößten Kreises in NRW, und damit in einer der großen Tourismusregionen des Landes. Nachbarkommunen sind die Stadt Arnsberg (Hochsauerlandkreis) im Norden, die Städte Balve, Neuenrade und Plettenberg (alle Märkischer Kreis) im Westen, die Stadt Meschede (Hochsauerlandkreis) im Osten sowie die Gemeinden Finnentrop (Kreis Olpe) und Eslohe (Hochsauerlandkreis) im Süden. Aus dieser Lage zwischen den Mittelzentren Arnsberg, Meschede und Plettenberg ergibt sich eine signifikante Konkurrenzsituation für den Einzelhandels-, Wohn- und Gewerbestandort Sundern.

Naturräumliche Gliederung

Das Sunderner Stadtgebiet zählt naturräumlich zu der Großlandschaft „Sauerland“. Die Mittelgebirgslandschaft ist prägend für das Siedlungsbild der Stadt Sundern. Der Zentralort Sundern und der nördlich anschließende Ortsteil Hachen sind die beiden eher städtisch geprägten Siedlungsschwerpunkte. Mit dem Ortsteil Stemel bilden sie in der Tallage der Röhre ein Siedlungsband, das sich im Zuge der Industrialisierung ausgeprägt hat. Die weiteren Stadtteile haben dörflichen Charakter und liegen verteilt über das Stadtgebiet.

Ab 1927 wurde im nordwestlichen Bereich der heutigen Stadt Sundern die Sorpetalsperre als Bestandteil des bergischen und sauerländischen Talsperrensystems zur Absicherung der Trink- und Brauchwasserversorgung für das Ruhrgebiet angelegt. Heute sind die Stauseen auch wichtige Orte der Erholung und Freizeitgestaltung, so auch der Sörpese. Der Luftkurort Langscheid an dessen nördlichem Ufer und der Erholungsort Amecke am südlichen Ufer sind für den Freizeit- und Tourismusstandort Sundern von zentraler Bedeutung.

Das südliche Stadtgebiet ist geprägt durch große zusammenhängende Waldflächen sowie die nach Süden hin ansteigende Topographie. Mit Höhenlagen von bis zu 650 Meter ü. NN sind hier Möglichkeiten für Wintersporttourismus gegeben.

Stadtstruktur und -entwicklung

Die heutige Stadt Sundern wurde im Jahr 1975 im Rahmen der kommunalen Gebietsreform in NRW (1966-1975) durch den Zusammenschluss mehrerer bis dahin selbstständiger Gemeinden gebildet und gliedert sich heute in 16 Ortsteile. Sie zählt mit 28.709 (Stand 31.12.12, nur Hauptwohnsitze) Einwohnern zu den mittleren kreisangehörigen Städten des Hochsauerlandkreises.

Das Stadtgebiet von Sundern umfasst eine Fläche von ca. 193 km² und hat eine maximale Ausdehnung von ca. 16 Km in Ost-West-Richtung und von ca. 18 Km in Nord-Süd-Richtung.

Im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wurde das Stadtgebiet im Jahr 2009 in sechs Planungsregionen untergliedert. Abgrenzungskriterien waren historisch-räumliche, geografische sowie verwaltungstechnische Bezüge. Über dieses räumlich-funktionale Entwicklungskonzept werden den Regionen unterschiedliche Aufgaben und Funktionen zugewiesen, um eine effiziente Steuerung des Mitteleinsatzes und der weiteren Entwicklung zu ermöglichen.

Die Regionen I bis V weisen Einwohnerzahlen von 2.605 (Region III) bis maximal 4.159 (Region IV) auf. Mit 11.858 Einwohnern ist die Region VI (Zentrum) mit dem Zentralort Sundern die einwohnerstärkste Region. Hier finden sich zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge, der öffentlichen und privaten Infrastruktur, des Handels und der Dienstleistungen.



Abb. 3: Stadtstruktur Sundern; Quelle: SSR

Diese Position im Stadtgefüge soll auch zukünftig gefestigt und weiterentwickelt werden.

Verkehrliche Einbindung

Sundern ist über die Bundesstraße B 229 in das Fernstraßennetz (Autobahnen A445/A44/A46) eingebunden. Die regionale verkehrliche Erschließung erfolgt im Wesentlichen über die Landesstraßen L 686 (Meschede-Sundern-Neuenrade), L 519 (Sundern-Eslohe) und L 687 (Sundern-Finnentrop).

Seit der Einstellung des Personenverkehrs auf der Röhrtalbahn in den 1970er-Jahren hat die Stadt Sundern keinen direkten Anschluss an das Schienenverkehrsnetz. Der nächste Personenbahnhof befindet sich in Neheim-Hüsten. Die Einbindung in das regionale öffentliche Verkehrsnetz erfolgt über Regionalbuslinien, die Sundern mit den umlie-

genden Städten, insbesondere mit dem Mittelzentrum Arnsberg, verbinden.

Eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Röhrtalbahn und somit die Anbindung der Stadt Sundern an das Fernverkehrsnetz der Bahn wird seit Jahren angestrebt und könnte auch der Innenstadt einen wichtigen Entwicklungsimpuls geben. Ein positives Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsgutachten liegt vor, ohne dass es bereits konkrete Planungen gäbe. Die Reaktivierung der Trasse für den SPNV wurde 2006 von der Stadt Sundern über den Regionalrat im Rahmen des IGVP (Integrierter Gesamtverkehrsplan) gemeldet. Auf Vorschlag des MBV wurde das Vorhaben damals nicht im IGVP aufgenommen. Aufgrund der positiven Gutachten soll die Maßnahme bei der nächsten Fortschreibung im Rahmen des IGVP neu bewertet werden. Hiermit ist frühestens 2015 zu rechnen.

2.2

Soziostrukturelle Einordnung der Gesamtstadt

Im Zuge des demographischen Wandels wird für Sundern ein weiterer Rückgang der Einwohnerzahlen und damit einhergehend eine Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung prognostiziert. Bereits seit dem Jahr 1999 sind die Bevölkerungszahlen rückläufig (vgl. Abb. 4). Je nach Auswahl der Prognose ist in Sundern bis zum Jahr 2030 von einem Bevölkerungsrückgang von -4,7 % (IT.NRW) bis -13,1 % (SSR-Berechnung mit LEANkom, Modell zur Vorrausberechnung der Bevölkerungsentwicklung) auszugehen.

Der Altersaufbau der Sunderner Bevölkerung liegt gegenwärtig weitestgehend im Landesdurchschnitt

und auch im Durchschnitt vergleichbarer Gemeinden. Die Altersgruppe der 6- bis 18-Jährigen ist leicht stärker vertreten als im Landesdurchschnitt. Dagegen liegt der Anteil der 25- bis unter 65-Jährigen geringfügig niedriger als in den jeweiligen Vergleichsgruppen (vgl. Abb. 5).

Der Altersaufbau der Bevölkerung wird sich bis 2030 deutlich verändern. Der Anteil der unter 20-Jährigen geht zurück, während die Altersgruppe der über 60-Jährigen stark zunimmt (vgl. Abb. 6). Bei den Wanderungsbewegungen in dieser Altersklasse ergibt sich ein umgekehrtes Bild: Hier verliert die Stadt Sundern durch Abwanderung

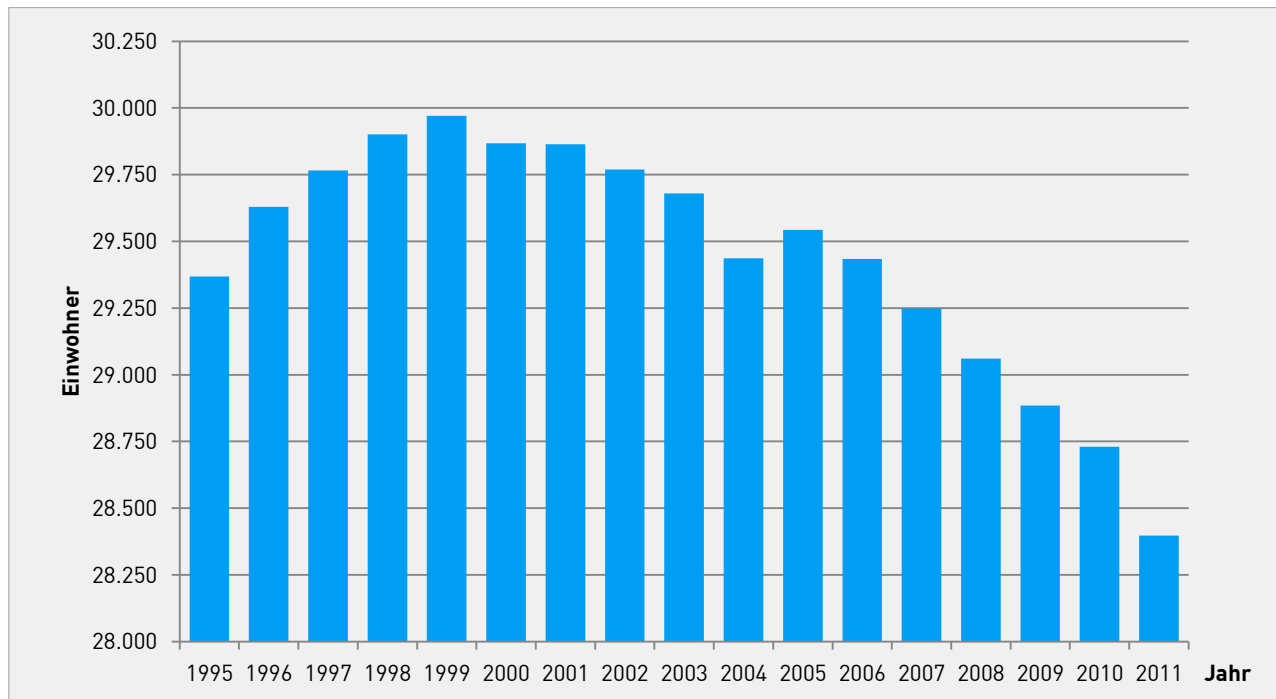


Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung in Sundern von 1995 bis 2011; Quelle IT.NRW 2012

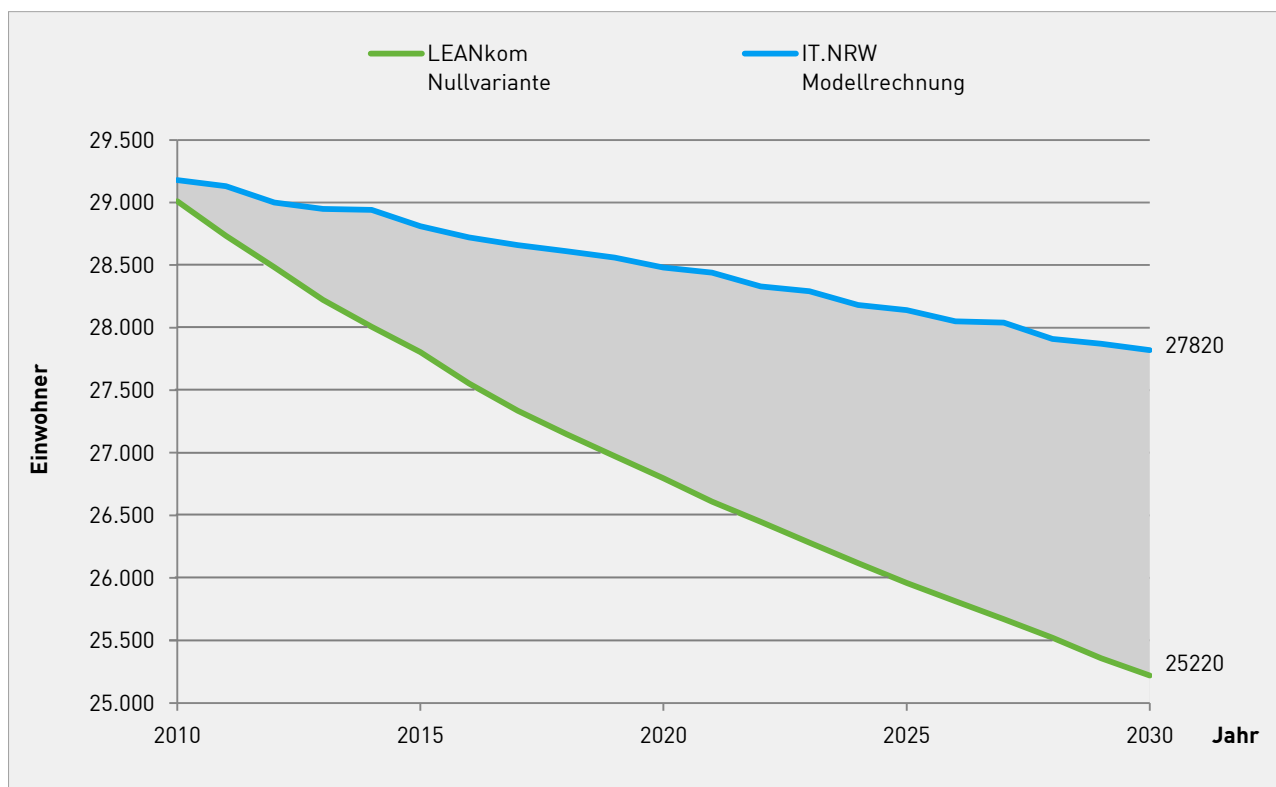


Abb. 5: Vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung für Sundern; Quelle: IT.NRW 2012

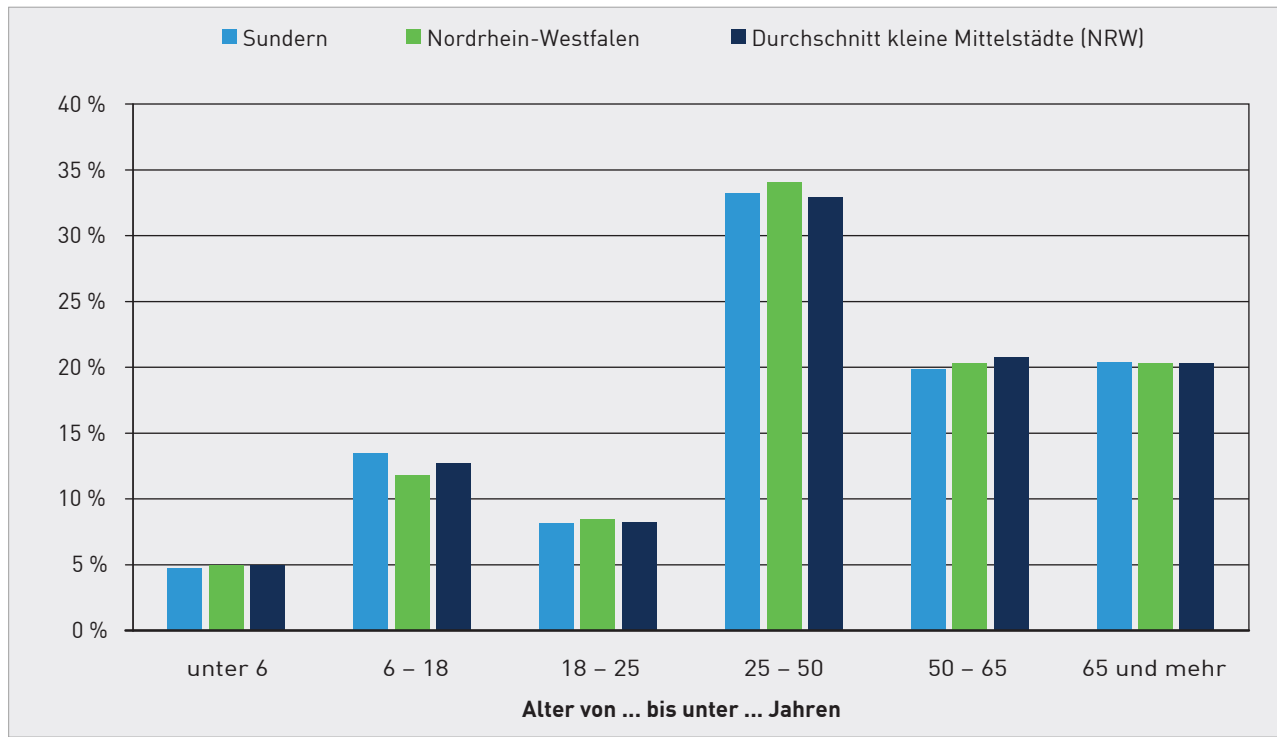


Abb. 6: Bevölkerung nach Altersgruppen im Vergleich am 31.12.2011 in Prozent; Quelle IT.NRW 2012

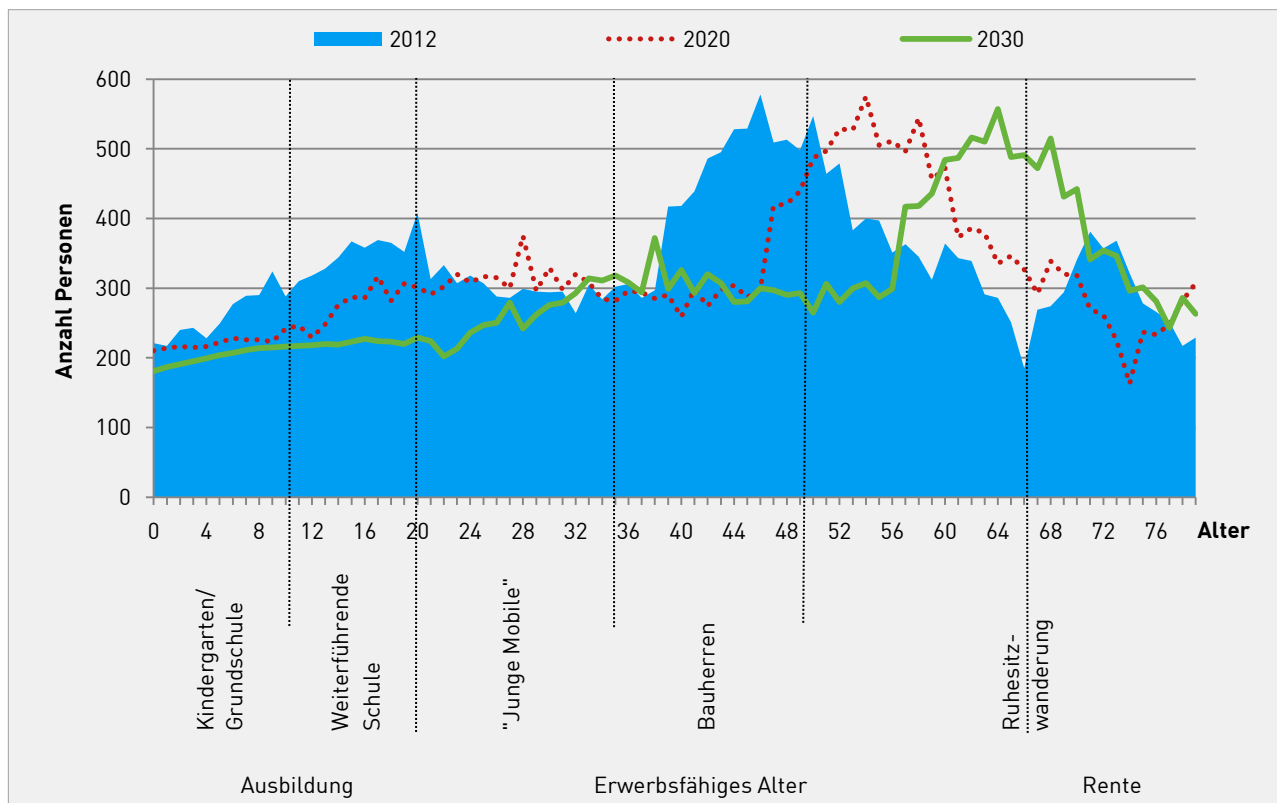


Abb. 7: Vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen; Quelle: IT.NRW 2012

Bevölkerung und verzeichnet im Ergebnis einen negativen Wanderungssaldo.

Die Bevölkerung verteilte sich 2007 auf 12.592 Haushalte. Die durchschnittliche Haushaltsgröße lag bei 2,32 was sich auf einen relativ hohen Anteil (19 %) an Haushalten mit vier oder mehr Personen zurückführen lässt. In den kommenden Jahren wird als Folge der demographischen Entwicklung allerdings mit einer weiteren Zunahme von Ein- bzw. Zweipersonenhaushalten zu rechnen sein (vgl. Wfa Anstalt der NRW. Bank 2008: 21).

Der Ausländeranteil liegt in Sundern mit 7,9 % deutlich über dem Wert für den Kreis von 6,7 %, aber unter dem Landesdurchschnitt NRW von 10,5 %. Der Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund ist allerdings deutlich höher und liegt in Tageseinrichtungen bei insgesamt 27,7 % (Kreis 25,8 %, NRW 35,5 %). (vgl. Bertelsmannstiftung o.J.a: 14).

Sozioökonomische Lage

Im Bereich der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung dominiert in Sundern traditionell der Wirtschaftsbereich des produzierenden Gewerbes. Aktuell liegt der Anteil bei mehr als 62 % der Beschäftigten im Vergleich zu 44 % im Kreis und 29 % im NRW-Durchschnitt. Entsprechend geringer ist mit 21 % der Anteil des Dienstleistungssektors, der auf Kreisebene 36 % und auf Landesebene 47 % beträgt (vgl. Abb. 8).

Sundern hat einen negativen Pendlersaldo: Auf fünf Auspendler kommen drei Einpendler.

Nachdem es im Zeitraum zwischen 2001 und 2005 einen starken Anstieg bei den Arbeitslosenzahlen gab, konnte diese Entwicklung seitdem wieder umgekehrt werden, so dass es im Zeitraum von 2000 bis 2010 in der Summe lediglich eine geringe Zunahme von rund 200 Arbeitslosen gab.

Im Vergleich mit dem Kreis und dem Land hat Sundern einen deutlich höheren Anteil an Haushalten mit hohem Einkommen (20,9 % zu 16,6 % im Kreis bzw. 15,9 % im Land). Dieses höhere Einkommen spiegelt sich auch in der Kaufkraft deutlich wider. Hier liegt Sundern mit rund 51.000 € je Haushalt deutlich vor dem HSK (~45.000 €) und NRW (~42.000 €) (vgl. Demographiebericht Bertelsmann o.J.: 4f). Analog dazu sind soziale Folgeprobleme die auf materieller Armut beruhen in Sundern geringer als im Landesdurchschnitt (vgl. Abb. 9).

Fazit

Aus der gegenwärtigen Bevölkerungs- und Sozialstruktur sowie den erwarteten zukünftigen Entwicklungen lassen sich folgende Kernaussagen ableiten, die auch für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt von besonderer Relevanz sind:

- Die natürliche demografische Entwicklung lässt die Zahl älterer Menschen in Sundern deutlich steigen – absolut wie relativ gesehen.
- Die gleichzeitig hohen Wanderungsverluste in dieser Altersgruppe verringern die Dramatik dieser Entwicklung, deuten aber auf eine mangelnde Attraktivität Sunderns für diese Bevölkerungsgruppe.
- Der Bevölkerungsrückgang betrifft vor allem die Innenstadt.
- Der Anteil kleinerer Haushalte wird zunehmen.

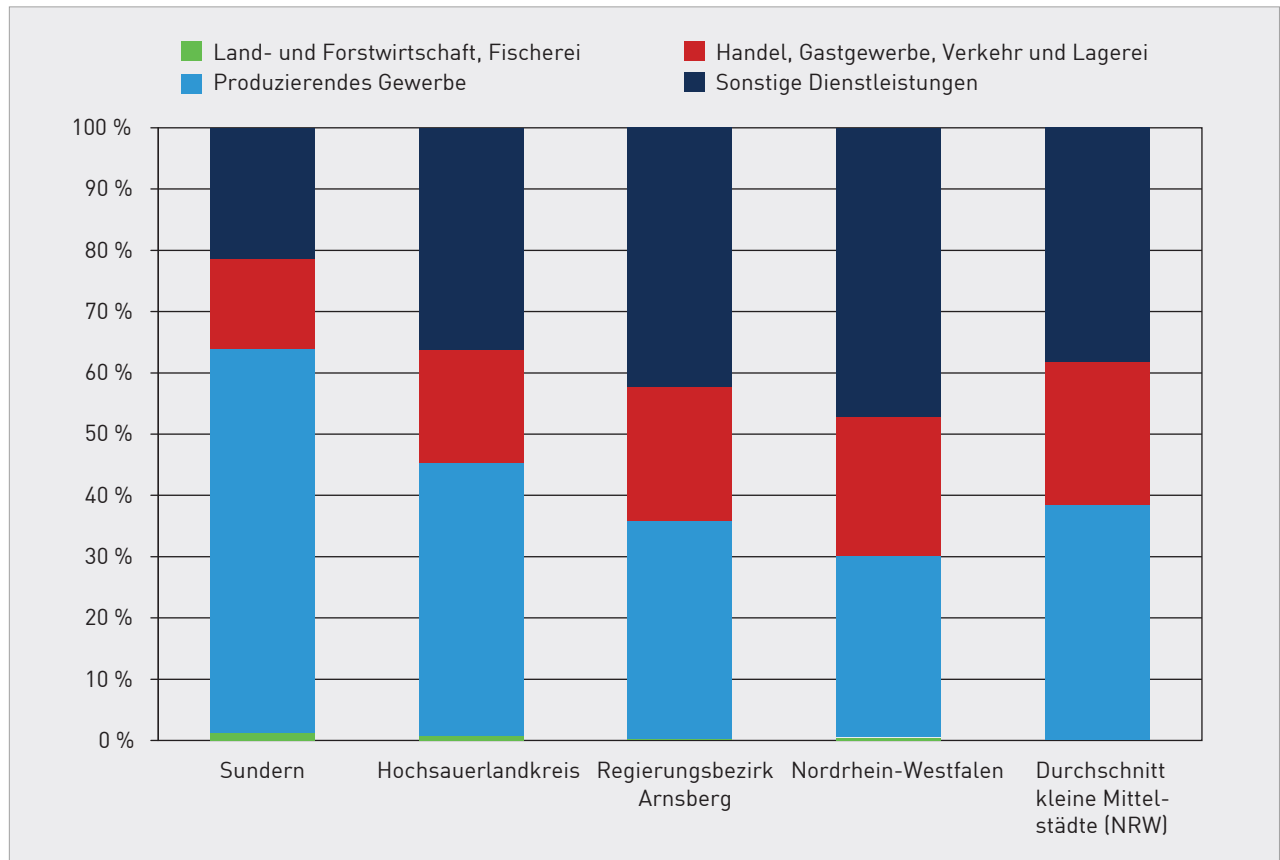


Abb. 8: Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen; Quelle: IT.NRW 2012

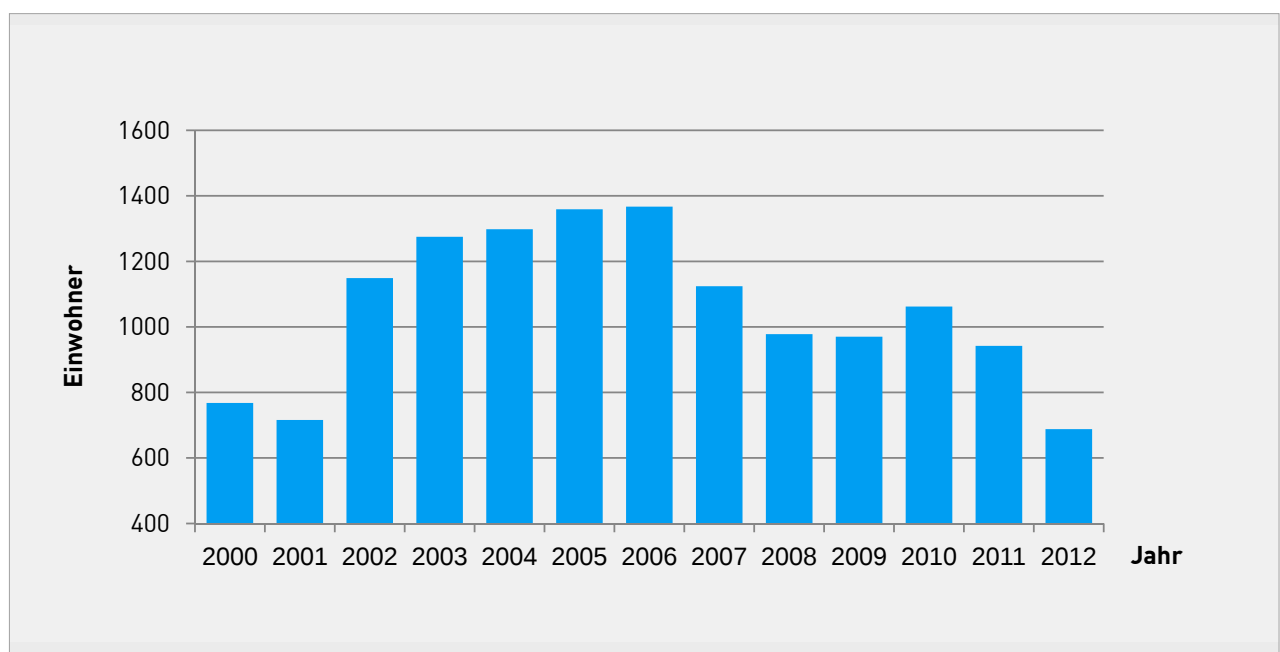


Abb. 9: Entwicklung der Arbeitslosenzahlen; Quelle: IT.NRW 2012

2.3

Äußere Abgrenzung des Untersuchungsraums Innenstadt

Das ISEK Sundern bezieht sich räumlich und inhaltlich auf folgende vorhandene Gutachten sowie Pläne und orientiert sich an der dort vorgenommenen Gebietsabgrenzung der Innenstadt:

- Masterplan 2008 zur Innenstadtentwicklung Sundern,
- Einzelhandelskonzept 2008 und
- Standortgutachten 2012 zur Ansiedelung eines Einkaufszentrums.

Die Abgrenzung ist nicht statisch und führt nicht zu einer isolierten Betrachtung. Bestehende räumliche oder funktionale Bezüge zu angrenzenden Räumen werden berücksichtigt.

Der Untersuchungsraum umfasst den zentralen Bereich der Kernstadt Sundern, mit der Innenstadt als zentralem Versorgungsbereich und den angrenzenden Verflechtungsräumen. Im Osten folgt die Abgrenzung dem Verlauf der Umgehungsstraße und der östlichen Begrenzung der Bahnhofsfäche unter Einbezug des Rathausbereiches. Die westliche Abgrenzung folgt der Grünewaldstraße und weiter einer Linie westlich der Hauptstraße, die die Randbebauung der Hauptstraße, einschließlich der unmittelbaren Hinterlieger, und den ehemaligen Friedhof einbezieht. Im Norden bildet der nördliche Abschluss der Bahnhofsfäche die Grenze des Untersuchungsraumes. Im Süden markiert die Umgehungsstraße mit den Anschlüssen zum innerörtlichen Straßennetz die Grenze.

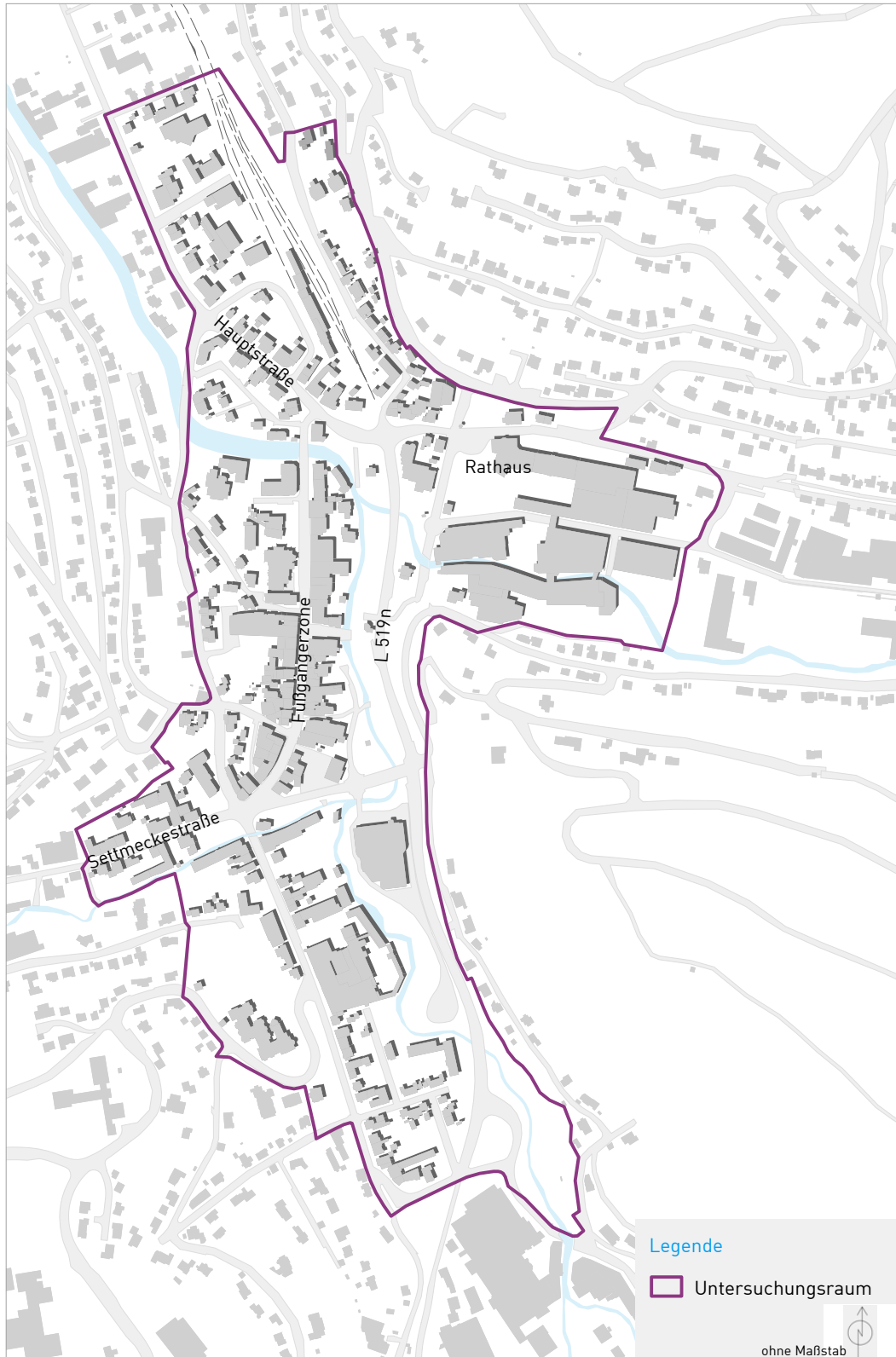


Abb. 10: Abgrenzung Untersuchungsraum; Quelle: SSR

2.4

Teilräumliche Gliederung des Untersuchungsraums Innenstadt

Das Untersuchungsgebiet kann in folgende Teilräume mit klar abgegrenzten Nutzungsstrukturen und deutlich unterschiedlichen Nutzungsintensitäten aufgeteilt werden:

- Alter Bahnhof
- Kreuzung Sunderlandhotel / Rathaus
- Nördliche Hauptstraße
- Südliche Hauptstraße
- Verkehrsraum Röhrverlauf
- Schulte-Ufer-Areal und Umfeld

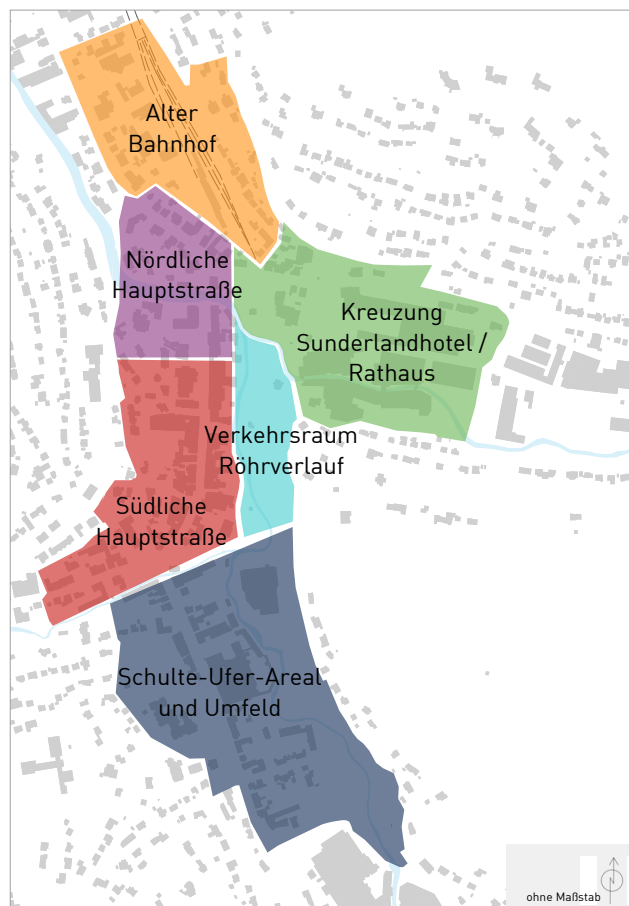


Abb. 11: Teilräume im Untersuchungsgebiet; Quelle: SSR

Alter Bahnhof

Das am nördlichen Ende der Innenstadt gelegene, großflächige Bahnhofsareal (1,6 ha) präsentiert sich heute als weitgehend untergenutzte Bahnbrache. Neben dem Schulte-Ufer-Areal im Süden ist das Gelände eine der beiden großen, zusammenhängenden möglichen Entwicklungsflächen in der Sunderner Innenstadt. Die sich in der Diskussion befindliche Reaktivierung des Personenverkehrs könnte hierfür – wie für die gesamte Entwicklung der Innenstadt – einen wesentlichen Impuls liefern.

Kreuzung Sunderlandhotel / Rathaus

Die Kreuzung vor dem Sunderlandhotel ist im Zuge des Ausbaus der Umgehungsstraße L 519n angelegt worden. Neben einer unangemessen großen Verkehrsfläche sind die seit vielen Jahren ungenutzten Restflächen im unmittelbaren Umfeld der Kreuzung prägend für den Eindruck eines verfestigten städtebaulichen Missstands in diesem Bereich.

Die Stadtverwaltung Sundern residiert seit 1987 im Kopfgebäude einer ehemaligen Gewerbeimmobilie auf einer Fläche am nordöstlichen Innenstadtrand. Zwischen Rathaus und Umgehungsstraße liegt das Sunderlandhotel in isolierter Lage am Kreuzungsbereich. Die räumliche Randlage in der Innenstadt wird verstärkt durch die starke Trennwirkung der Umgehungsstraße.



Abb. 12: Gleisanlagen des stillgelegten Bahnhofs; Quelle: SSR

Abb. 13: Güterabfertigung; Quelle: SSR

Abb. 14: Kreuzung Sunderlandhotel; Quelle: SSR

Nördliche Hauptstraße

Dieser Abschnitt der Hauptstraße ist Teil der Haupthandelslage und reicht im Süden bis zum Beginn der Fußgängerzone an der Johannes-Kirche. Südlich der Höhe der Polizeiwache wurde der Bereich der Hauptstraße, ebenso wie die anschließende Fußgängerzone, durch den Bau der Umgehungsstraße vom Durchgangsverkehr entlastet. Demgegenüber steht der nördliche Bereich mit einer sehr hohen Verkehrsbelastung und daraus resultierenden Verlärmung. Im Randbereich findet sich in einer Hinterhofsituation mit der „Alten Kornbrennerei“ ein stadthistorisch bedeutendes Gebäude am Zusammenfluss von Röhr und Linnepe. Im Zuge einer Reaktivierung des Personenbahnhofs oder anderweitigen Nutzung des Bahnhofsareals kommt diesem Bereich eine wichtige Funktion in der Verknüpfung mit der Fußgängerzone zu.

Südliche Hauptstraße

Der südliche Teil der Hauptstraße bildet die Fußgängerzone der Sunderner Innenstadt. Der nördliche Eingangsbereich wird auf Höhe der Johannes-Kirche durch eine Skulptur markiert. Der südliche Abschluss der Fußgängerzone am Kreisverkehr an der Settmeckestraße ist ebenfalls durch Grünbeete und eine Skulptur als Abschluss gestaltet. Der Schirgiswalder Platz wird hierdurch baulich von der Fußgängerzone abgetrennt. Die lineare Struktur der Fußgängerzone wird durch anliegende Platzflächen aufgelockert und ergänzt (Levi-Klein-Platz, Franz-Josef-Tigges-Platz).



Abb. 15: Nördliche Hauptstraße; Quelle: SSR

Abb. 16: Eingang zur Fußgängerzone; Quelle: SSR

Abb. 17: Fußgängerzone; Quelle: SSR

Verkehrsraum Röhrverlauf

Parallel zum Verlauf der Fußgängerzone erstreckt sich dieser Teilraum, in dem die Röhr als hochwasserfrei ausgebautes Gewässer verläuft. (vgl. Abb. 18) Prägend für das Gebiet sind allerdings die Verkehrsräume in Form der Umgehungsstraße L 519n sowie zahlreiche Parkplätze entlang der Röhr. (vgl. Abb. 19)

Schulte-Ufer-Areal und Umfeld

Dieser Teilraum am südlichen Innenstadtrand bildet keine räumliche Einheit, sondern besteht aus mehreren Teilbereichen. Einer ist das in der Folge von Betriebsverlagerungen weitgehend leer gezo-gene Schulte-Ufer-Areal mit einer Größe von 1,4 ha, für das das Unternehmen eine Folgenutzung anstrebt. Hier liegt der zweite große potenzielle Entwicklungsbereich für die Sunderner Innenstadt, allerdings in isolierter Lage zur Fußgängerzone. Das Gelände wird wahrscheinlich nur in Teilbe-reichen mittelfristig für neue Nutzungen zur Verfü-gung stehen, da die Verwaltung des Unternehmens Schulte-Ufer hier weiterhin ihren Sitz haben wird. Östlich angrenzend, aber durch den Verlauf der Röhr getrennt, befindet sich das Bremke-Center mit Einzelhandelsnutzung und Arbeitsagentur. Richtung Süden schließt sich eine Brachfläche in isolierter Lage zwischen Röhr und Umgehungs-straße an. (vgl. Abb. 20) Den südlichen Abschluss bildet ein Wohngebiet mit Schule. Der Schul-standort wird nach aktuellen Planungen der Stadt Sundern aufgegeben.



Abb. 18: Bachlauf Röhr zwischen Parkplätzen; Quelle: SSR

Abb. 19: Umgehungsstraße L 519n; Quelle: SSR

Abb. 20: Südliche Brachfläche zwischen Röhr und Umgehungsstraße; Quelle: SSR

2.5

Städtebau- und Freiraumstruktur

Die städtebauliche Struktur der Innenstadt Sundern ist geprägt durch die topographischen Bedingungen der Nord-Süd-Tallage. Sundern hat sich im Tal der Röhr als Straßendorf mit Handelsfunktion entwickelt. Obwohl die Stadt im Zuge der Industrialisierung sich im Talbereich erheblich ausdehnte, ist der Charakter des Straßendorfes erkennbar geblieben. Die lineare Struktur ist heute gekennzeichnet durch den Parallelverlauf der Hauptstraße, des Bachlaufs der Röhr und der Umgehungsstraße L 519n in Nord-Süd Richtung.

Nördliche und südliche Hauptstraße

Durch den Bau der Umgehungsstraße L 519n wurde der Durchgangsverkehr in der Innenstadt Sunderns aus der Hauptstraße heraus verlagert. Die ehemalige Hauptverkehrsachse wurde vor 20 Jahren in ihrem südlichen Abschnitt zur Fußgängerzone umgebaut, der nördliche Abschnitt dient als Erschließungsstraße. Der nördliche Zugang zum Einkaufsbereich im Einmündungsbereich vor der Polizeiwache ist wenig attraktiv gestaltet. Auch die Verbindungsfunktion zum Entwicklungsbereich des Bahnhofsareals wird nicht erfüllt.

Die lineare Struktur der Hauptstraße wird durch angrenzende Platzflächen ergänzt, die als innerstädtische Platzräume städtebaulich wenig ausgeprägt sind:

- Der kleine Platz nördlich der katholische Kirche wird als Bereich für die Außengastronomie des Kolpinghauses genutzt und ist ansprechend gestaltet. (vgl. Abb. 21)
- Der Raum im Vorfeld der katholischen Kirche bildet den Eingang zur Fußgängerzone und ist ein eigenständiger Bereich im Verlauf der Hauptstraße, der bei Freistellung der Kirche auch eine entsprechende Funktion erfüllen kann. Die Funktion als attraktiver Eingang zur Fußgängerzone wird derzeit durch die Gestaltung mit einer massiven Skulptur konterkariert. (vgl. Abb. 22)
- Der Levi-Klein-Platz bildet den Übergang von der Fußgängerzone zur Röhr und den angrenzenden Parkplätzen. Ohne westliche Fassung fehlen Raumkanten und es gibt keinen geordneten Zugang zur Bushaltestelle auf der Umgehungsstraße. Der Funktion als Eingangsbereich zur Fußgängerzone aus Richtung Osten (sowohl von den Parkplätzen als auch von der dort gelegenen Bushaltestelle) wird der Platz gegenwärtig in seiner Gestaltung nicht gerecht. (vgl. Abb. 23)
- Der Franz-Josef-Tigges-Platz ist mit einer offenen Flanke zur Settmckekestraße räumlich kaum gefasst. Gelegen zwischen Fußgängerzone und Volkshochschule überwiegt die Nutzung als Parkplatz. Ein Sandkasten dient als Spielangebot im Einkaufsbereich der Innenstadt. (vgl. Abb. 24)



Abb. 21: Platzraum nördlich der Kirche; Quelle: SSR

Abb. 22: Eingangsbereich der Fußgängerzone; Quelle: SSR

Abb. 23: Blick auf den Levi-Klein-Platz aus Richtung Osten; Quelle: SSR

- Der Schirgiswalder Platz ist als Parkplatz südlich der Fußgängerzone ausgebaut und von dieser durch den Kreisverkehr abgetrennt. Als südlicher städtebaulicher Abschluss der Hauptstraße ist dieser Platz dadurch kaum mehr wahrnehmbar. Die Nutzbarkeit des Platzes ist durch die stark profilierte Oberfläche deutlich eingeschränkt. (vgl. Abb. 25)

Der Gebäudebestand in der Hauptstraße präsentiert sich uneinheitlich. Neben der eher städtischen Bebauung mit größeren Baukörpern im nördlichen Bereich, finden sich vor allem im südlichen Bereich der Fußgängerzone zweigeschossige Gebäude aus dem frühen 20. Jahrhundert, die für eine Landgemeinde typisch waren. (vgl. Abb. 21, 22)

Einzelne Gebäude im südwestlichen Bereich der Fußgängerzone haben diesen Charakter sehr gut konserviert. Im Bereich der südöstlichen Bestandsbebauung weisen einige Gebäude einen deutlichen Unterhaltungsrückstand auf. Für die Entwicklung einer städtisch geprägten Innenstadt, die auch zukünftig zentrale Handelsfunktion haben soll, bieten diese Gebäude wenig Entwicklungspotenzial. Die Fußgängerzone ist durch Stadtmöblierung, Grüninseln und einen Brunnen gestaltet. Die Gestaltung ist funktionstauglich, aber nicht mehr zeitgemäß. (vgl. Abb. 27)

Im rückwärtigen Bereich der östlichen Randbebauung der Fußgängerzone ist zum Teil noch die Gebäudestruktur aus der Erbauungsphase mit ergänzenden Gebäuden im Hofbereich erkennbar. Die Gebäudenutzung und -unterhaltung erfolgt hier im Wesentlichen nach rein praktischen Erfordernissen. Eine Gestaltung, die der innerstädtischen Lage entspräche, ist nicht vorhanden. Der gesamte Bereich wird von Stellplätzen ohne gestaltende Ordnung dominiert. Vorhandene Zugangssituationen von den Parkplätzen in die Fußgängerzone sind nicht baulich definiert. (vgl. Abb. 28)



Abb. 24: Blick auf den Franz-Josef-Tigges-Platz; Quelle: SSR

Abb. 25: Schirgiswalder Platz; Quelle: SSR

Abb. 26: südliche Fußgängerzone; Quelle: SSR



Abb. 27: Fußgängerzone; Quelle: SSR

Abb. 28: Rückwärtiger Bereich der Fußgängerzone;
Quelle: SSR

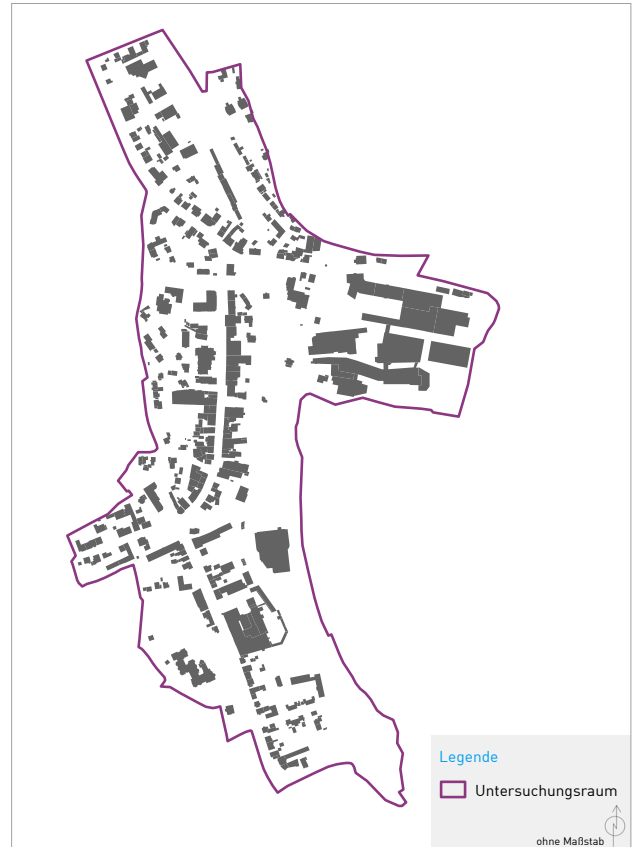


Abb. 29: Schwarzplan; Quelle: SSR

Weitere Innenstadt

Westlich der Innenstadt erstreckt sich in Hanglage ein Wohngebiet durchsetzt mit Sozial- und Bildungseinrichtungen.

Im Umfeld der unmittelbaren Haupteinkaufslage finden sich im Norden, Osten und Süden die Gewerbe-, Industrie- und Verkehrsflächen aus der expansiven industriellen Entwicklungsphase Sunderns. Im Norden liegt in isolierter städtebaulicher Lage der in weiten Teilen brachgefallene Personen- und Güterbahnhof, ohne ansprechende Anbindung an die Haupteinkaufslage. Im Süden befindet sich das mindergenutzte Gelände der Firma Schulte-Ufer mit der aufgegebenen Produktion und im Osten, von der Innenstadt durch die

Umgehungsstraße abgetrennt, das großflächige Gewerbegebiet „Talweg“, das in Teilen ebenfalls mindergenutzt ist.

Im nördlichen Randbereich dieser Fläche an der Mescheder Straße befindet sich heute das Rathaus in einem Teil ehemals gewerblich genutzter Gebäude. Der Rathausvorplatz ist wenig ansprechend gestaltet und wird dominiert von einer Buswendeanlage und Parkplätzen. Die Anbindung an die Innenstadt ist unzureichend, weil von der überdimensionierten Kreuzung (L 519n/Mescheder Straße) und dem weiteren Verlauf der Umgehungsstraße eine erhebliche Trennwirkung ausgeht. Dieser Bereich ist nur über die Parkplätze entlang der Röhre und die anschließende Unterführung der

L519n von der Fußgängerzone aus fußläufig erreichbar und damit mangelhaft an die Fußgängerzone angebunden.

Markante Gebäude

Im Innenstadtbereich Sunderns finden sich einige städtebaulich-architektonisch markante Gebäude, die über ein erhebliches Potenzial zur positiven Prägung und Identitätsbildung des jeweiligen Umfelds verfügen, dieses Potenzial als mögliches Alleinstellungsmerkmal der Sunderner Innenstadt bis jetzt aber nur unzureichend erfüllen.

- Heutige Polizeiwache, Hauptstraße Nr. 134. Das Gebäude aus den 1920er-Jahren wurde als Post errichtet. Die Fassade des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes ist expressionistisch gestaltet. Der Baukörper markiert den nördlichen Eingang in den zentralen Einkaufsbereich. (vgl. Abb.30)
- Rochuskapelle an der Hauptstraße, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsareal. Die 1926 erbaute Kapelle ersetzte Vorgängerbauten, die bis in das Jahr 1682 zurückgehen.
- Alte Kornbrennerei, Hauptstraße Nr. 132a. Das Ensemble liegt schwer zugänglich in einer wenig attraktiven Hinterhoflage. Das denkmalgeschützte Gebäude der alten Kornbrennerei basiert auf einem mittelalterlichen Wehrbau und wurde 1632 erstmals urkundlich erwähnt. Es befindet sich in einer städtebaulich attraktiven Lage am Zusammenfluss von Röhr und Linnepe.
- Die katholische Johannes-Kirche markiert den nördlichen Beginn der Fußgängerzone.
- Das Gebäude der Volkshochschule am Franz-Josef-Tigges Platz stammt aus der Gründerzeit und ist die ehemalige Schule von Sundern. Es steht heute relativ unvermittelt an der Schwester-Haberilla-Straße, die hier dicht am Gebäude vorbei in östlicher Richtung zur Umgehungsstraße durchgebaut wurde. Die auf der Rückseite zum Platz angebaute Rampenanlage für Rollstuhlfahrer ist überdimensioniert und sprengt den Maßstab des Gebäudes.

- Stadtbibliothek Sundern, Settmeckestraße 3. Das 1905 errichtete Gebäude wurde zunächst als Amtshaus, später auch als Polizeistation genutzt und steht heute unter Denkmalschutz. 1970 zog die Bücherei ein. Von 2000 bis 2001 wurde das Gebäude komplett renoviert, umgebaut und neu eingerichtet. Für einen barrierefreien Zugang zum Gebäude und innerhalb der Bibliotheksebenen wurde 2010 an der Rückseite des Gebäudes eine Außenaufzugsanlage eingerichtet.
- „Stammhaus“ der Firma Schulte-Ufer, Hauptstraße Nr. 33, frühindustrieller Ziegelbau, deutlich oberhalb des heutigen Straßenniveaus gelegen. Das Ensemble steht unter Denkmalschutz, weist aber einen Sanierungs-



Abb. 30: Polizeigebäude; Quelle: SSR

Abb. 31: Stammhaus Schulte-Ufer; Quelle: SSR

stau auf. Es wird in Teilbereichen von einer gemeinnützigen Organisation aus dem Bereich der Beschäftigungsförderung genutzt. (vgl. Abb.31)

- Das Bahnhofsgebäude wurde als zweigeschossiges Backsteingebäude zur Inbetriebnahme der Röhrtalbahn als zeittypischer Zweckbau errichtet. Unmittelbar angebaut ist die Güterabfertigung mit entsprechenden Ladeeinrichtungen. Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes wird ein Kiosk betrieben. In einem Anbau ist das „Jugendcafé“ untergebracht. Das Erscheinungsbild wird zur Zeit von einem Vordach in grober Holzbauweise stark beeinträchtigt. Die Gebäude sind in einem guten Zustand. Sie prägen den Bereich und sind unabhängig von den zukünftigen Entwicklungen einer möglichen Reaktivierung der Bahnlinie für den Personenverkehr nutzbar.

Freiraum

Die Stadt Sundern und damit auch die Innenstadt liegt in der Erholungs- und Tourismusregion Sauerland. Am südöstlichen Innenstadtrand reichen die Grün- und Waldflächen der Hanglage bis an die Umgehungsstraße heran. Die offene Bebauung der Hanglagen im Westen geht in Grünland über. Die Tallage mit den ansteigenden Hängen schränkt die Erreichbarkeit dieser Bereiche ein.

Nutzbare Grün- und Freiflächen gibt es in der unmittelbaren Tallage der Sunderner Innenstadt nicht. Der alte Friedhof im südwestlichen Bereich der Innenstadt ist die einzige öffentliche Grünanlage der Innenstadt. Potenziale zur Behebung dieses Mangels, der für ältere Menschen oder Menschen mit Handicap durchaus gegeben ist, sind im Bereich der Wasserläufe vorhanden. Die Ortsmitte um katholische Kirche und Einkaufsstraße wird an drei Seiten von Wasserläufen begrenzt. Mit den Bachläufen der Röhre und der einmündenden Nebenbäche Linnepe und Settmecke verfügt die Sunderner Innenstadt über ein natürlich vorhandenes Gestaltungselement, das in vielen anderen Innenstädten mühsam künstlich inszeniert wird.



Abb. 32: Bahnhofsgebäude; Quelle: SSR

Abb. 33: Bachlauf der Settmecke; Quelle: SSR

Dennoch sind die Fließgewässer im Stadtbild der Sunderner Innenstadt gegenwärtig kaum wahrnehmbar. Gerade die östlich der Fußgängerzone parallel verlaufende Röhr ist in der Gemengelage zwischen rückwärtiger Andienung der Fußgängerzone und Parkplätzen kaum wahrnehmbar.

Insgesamt sind die Gewässer überwuchert und als gestaltendes Element wenig erkennbar. Der Einmündungsbereich der Linnepe ist verwildertes Gelände und unterliegt keiner Nutzung. In dieses Gelände führt von der „Alten Kornbrennerei“ aus ein Steg über die Röhr, der aber keine Wegefortsetzung ins Gelände findet. Hier liegen große Potenziale für die gestalterische und naturräumliche Aufwertung.



Abb. 34: Zusammenfluss von Röhr und Linnepe; Quelle: SSR

Abb. 35: Parkplätze entlang der Röhr; Quelle: SSR

Abb. 36: Steg Röhr-Linnepe; Quelle: SSR

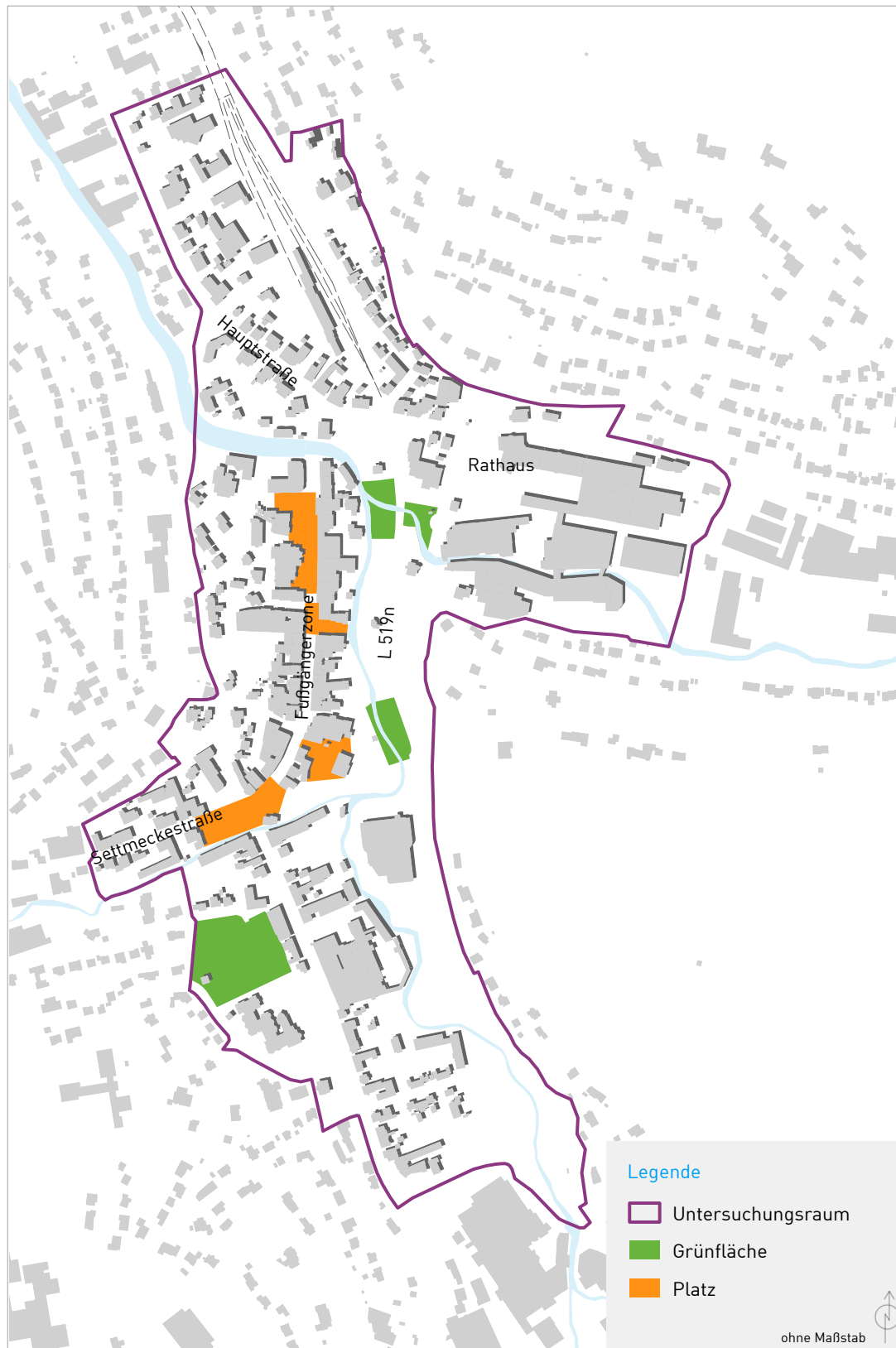


Abb. 37: Freiraumstrukturen; Quelle: SSR

Fazit

Die historische Struktur Sunderns ist bis heute im Stadtbild erkennbar geblieben. Der Bau der Umgehungsstraße hat das Problem des Durchgangsverkehrs in der Ortsmitte gelöst. Der Um- und Ausbau des Straßennetzes in der Folge des Ausbaus der Umgehungsstraße L519n hat aber auch zu einer erheblichen Ausweitung der Verkehrsflächen geführt. Eine städtebauliche Integration der Umgehungsstraße, der Kreuzung vor dem Sunderlandhotel oder der Settmeckestraße als Erschließungsstraße ist nicht erreicht worden.

Die Plätze der Innenstadt haben zwar Potenzial im Hinblick auf eine innerstädtische Nutzung, die Gestaltung, die Aufenthaltsqualität und die Einbindung in den Stadtraum sind im Moment aber unzureichend. Die markanten Gebäude in der

Innenstadt sind ebenfalls nur unzureichend integriert und können ihr Potenzial zur Prägung der Innenstadt nicht entfalten. Die Eingangsbereiche in den Haupteinkaufsbereich von Norden, Süden und Osten sind städtebaulich und gestalterisch mangelhaft. Signifikant ist weiterhin die Dominanz der Parkplatzflächen im Stadtraum. Die Freiraumpotenziale mit dem herausragenden Qualitätsmerkmal der wasserumflossenen Innenstadt werden nicht ausgeschöpft. Daneben fehlen Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder im direkten Umfeld des Einkaufsbereiches.

Generell mangelt es in der Innenstadt an Aufenthaltsqualität, attraktiven städtebaulichen Räumen, deutlichen Alleinstellungsmerkmalen und (in der Summe) einer klaren Identität.

2.6

Verkehr

Die verkehrliche Erschließung der Innenstadt erfolgt über die Hauptstraße, die Umgehungsstraße und die Schwester-Haberilla-Straße / Settmeckestraße. Nach dem Neubau der östlichen Ortsumgehung L519n wurde die Hauptstraße in der Sunderner Innenstadt zur Fußgängerzone umgebaut. Die Einfahrt von Norden ist bis zur Kirche erlaubt.

Die historische Erschließungsachse im Verlauf der Hauptstraße teilt sich am nördlichen Innenstadtrand in zwei Äste auf. Im historischen Verlauf durch die Innenstadt ist heute die Einkaufsstraße angelegt, mit einer Fußgängerzone im südlichen Bereich. Der ehemals klare Achsenverlauf in der Hauptstraße ist am südlichen Ende der Fußgän-

gerzone gebrochen. Der zweite Ast ist als L519n zur östlichen Umgehungsstraße ausgebaut. Am südlichen Ende der Innenstadt mündet die Umgehungsstraße wieder in den historischen Verlauf ein. Die Umgehungsstraße und die nördliche Fortsetzung im Verlauf der Hauptstraße nehmen den gesamten Nord-Süd Verkehr in der Tallage Richtung Arnsberg mit einem hohen LKW-Anteil auf. Der Straßenzug hat eine erhebliche Barrierewirkung im Hinblick auf die Integration des Rathausumfeldes und der Bahnhoffläche in den Innenstadtbereich.

Die Settmeckestraße ist die zentrale Erschließung von der L519n in den Innenstadtbereich und zugleich die Verbindungsstraße zum Sorpensee.

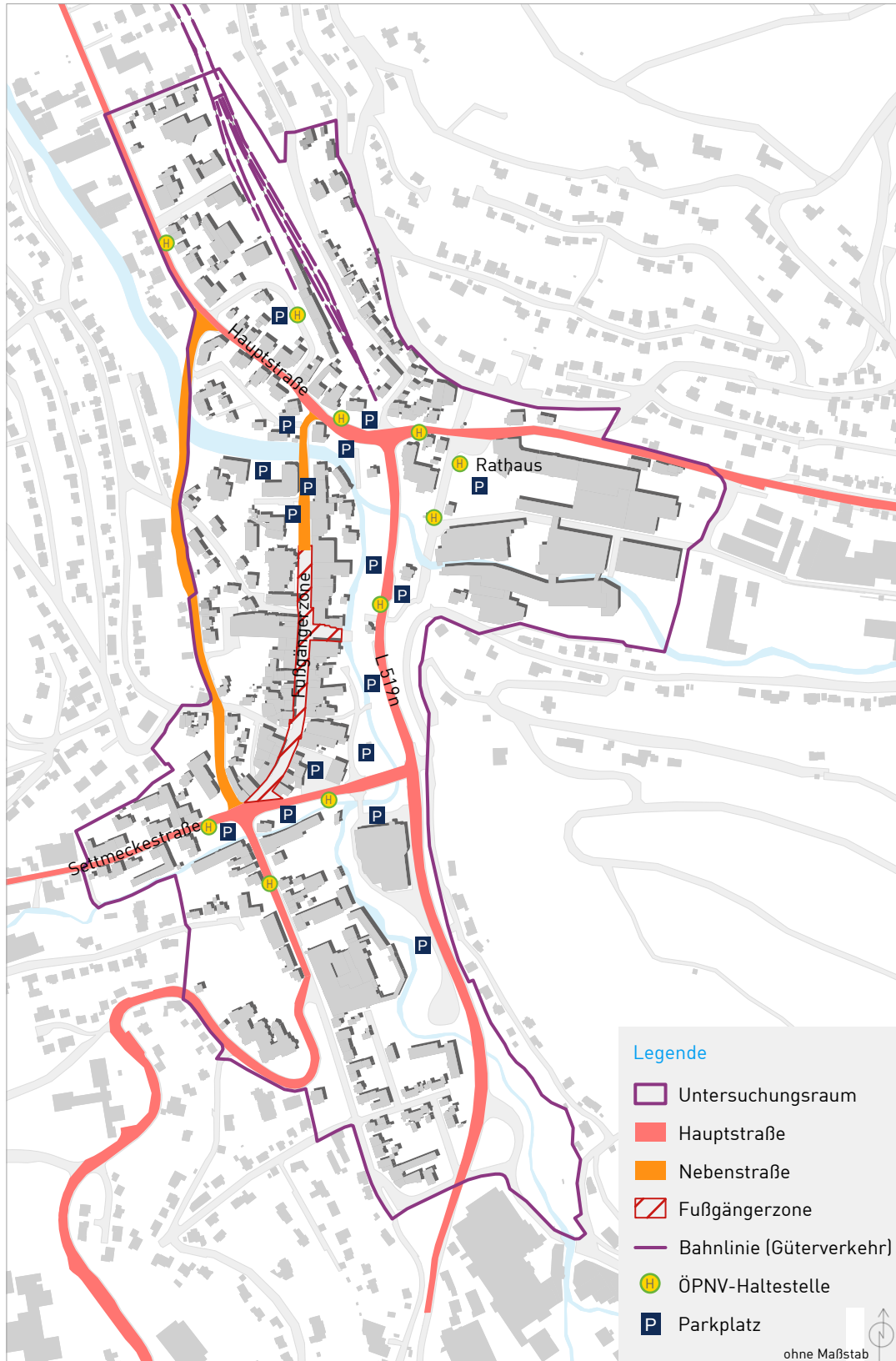


Abb. 38: Verkehrsstruktur; Quelle: SSR

Parkplätze

Die Erreichbarkeit der Sunderner Innenstadt ist stark auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet, was sich in der sehr guten Ausstattung mit Parkplätzen in zentraler Lage zeigt.

Umfangreiche Parkplätzflächen befinden sich östlich der Fußgängerzone im Bereich des Röhrverlaufes. Für die Nutzung der zahlreichen Parkplätze werden keine Parkgebühren erhoben. Die Steuerung der zeitlichen Nutzung wird über eine Parkscheibenregelung angestrebt. Die räumliche Struktur ist unübersichtlich. Ebenso unübersichtlich ist die Situation der Zu- und Abfahrten, bedingt durch den Ein-Richtungsverkehr im Zuge der Unterführung unter der Umgehungsstraße. Weitere Stellplätze befinden sich im Vorfeld des Rathauses und am südlichen Ende der Fußgängerzone.

Parkraumfrequenzanalyse Innenstadt-Sundern

Die Stadt Sundern hat im Zeitraum vom 13.03.2013 bis 24.06.2013 zur Unterstützung der zukünftigen Entscheidungsprozesse zur weiteren städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt eine Parkraumfrequenzanalyse für die Parkplätze in der Innenstadt durchgeführt. Die Auswertungen zeigen ein klares Bild.

Der Auslastungsgrad liegt im Durchschnitt aller Parkplätze über alle Wochentage (Montag-Freitag) bei 60 %. Die höchste Auslastung findet sich mit rund 76 % (P Kolpinghaus) und 75 % (P Hauptstraße) im Bereich der für den Autoverkehr geöffneten nördlichen Abschnitt der Hauptstraße. Gleich hohe Auslastungszahlen sind mit 78 % bzw. 76 % für die Parkplätze im Umfeld des Rathauses zu verzeichnen. Deutlich niedrigere Quoten finden sich im Bereich östlich und südlich der Fußgängerzone. Hier liegt die Auslastung nur in einem Bereich (P3 An der Röhr, 68 %) noch deutlich über dem Durchschnitt. Alle weiteren Auslastungswerte liegen deutlich unter dem Durchschnitt. Der niedrigste Wert wurde mit 26 % für den Parkplatz P1 Polizei ermittelt.



Abb. 39: Verbindungsweg zwischen Rathausumfeld und Fußgängerzone; Quelle: SSR

Abb. 40: Bushaltestelle an der Hauptstraße; Quelle: SSR

Abb. 41: Bushaltestelle Hubertustunnel; Quelle: SSR

Die Parkplätze im Bereich der Sunderner Innenstadt werden nicht bewirtschaftet. Die Nutzung ist kostenlos. Die Verwendung einer „Parkscheibe“ ist vorgeschrieben. Die vorliegenden Auslastungszahlen lassen zum jetzigen Zeitpunkt folgende Schlussfolgerungen zu:

- Die Innenstadt ist großzügig mit Parkplätzen ausgestattet.
- Es gibt ein Überangebot an Parkplätzen, da die Auslastung nur bei durchschnittlich 59 % liegt.
- Hoher Parkdruck liegt nicht vor.
- Die höhere Auslastung im Umfeld des Rathauses ist auf das Angebot der Arbeitsplätze und Dienstleistungen in diesem Bereich zurückzuführen.

- Die Fußgängerzone profitiert nicht von dem umfangreichen Angebot an Parkplätzen, denn ihre Entwicklung stagniert seit einigen Jahren.
- Eine Straffung und Verknappung des Parkplatzangebotes ist grundsätzlich möglich.
- Die gewonnen Flächenpotenziale im Umfeld der Röhr und am zukünftigen Kreisverkehr können zur Umsetzung der vorgeschlagenen Projekte und damit zur Aufwertung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt genutzt werden.

Weitere Auswertungen zu Tagesgängen an unterschiedlichen Wochentagen sollten zur Verifizierung durchgeführt werden.

	Anzahl Parkplätze			
Parkplätze	Anzahl Parkplätze	Auslastung	Kapazität	Auslastung in Prozent
P 1 Polizei	44	1280	4.884	26,21
P 2 Rathausplatz	75	6.348	8.325	76,25
P 3 Ab Hubertushof	39	3.360	4.329	77,62
P 3 An der Röhr	39	2.816	4.107	68,57
P 3 Hinter der VHS	56	3.332	6.216	53,60
P 3 Schimmerlingshof	16	858	1.776	48,31
P 5 Settmecke	38	2.317	4.218	54,93
P Am Metropol	20	1.182	2.220	53,24
P Bergstraße	12	820	1.332	61,56
P Hauptstraße	14	1.170	1.554	75,29
P Johanneskirche	17	849	1.904	44,59
P Kolpinghaus	18	1.514	1.998	75,78
P Mescheder Straße	14	706	1.554	45,43
P Vor der VHS	12	808	1.332	60,66
P Zur Hubertushalle	26	1.596	2.912	54,81
Gesamtergebnis	440	28.956	48.661	59,51

Tab. 1: Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt (nach Parkraumfrequenzanalyse 2013); Quelle: Stadt Sundern 2013

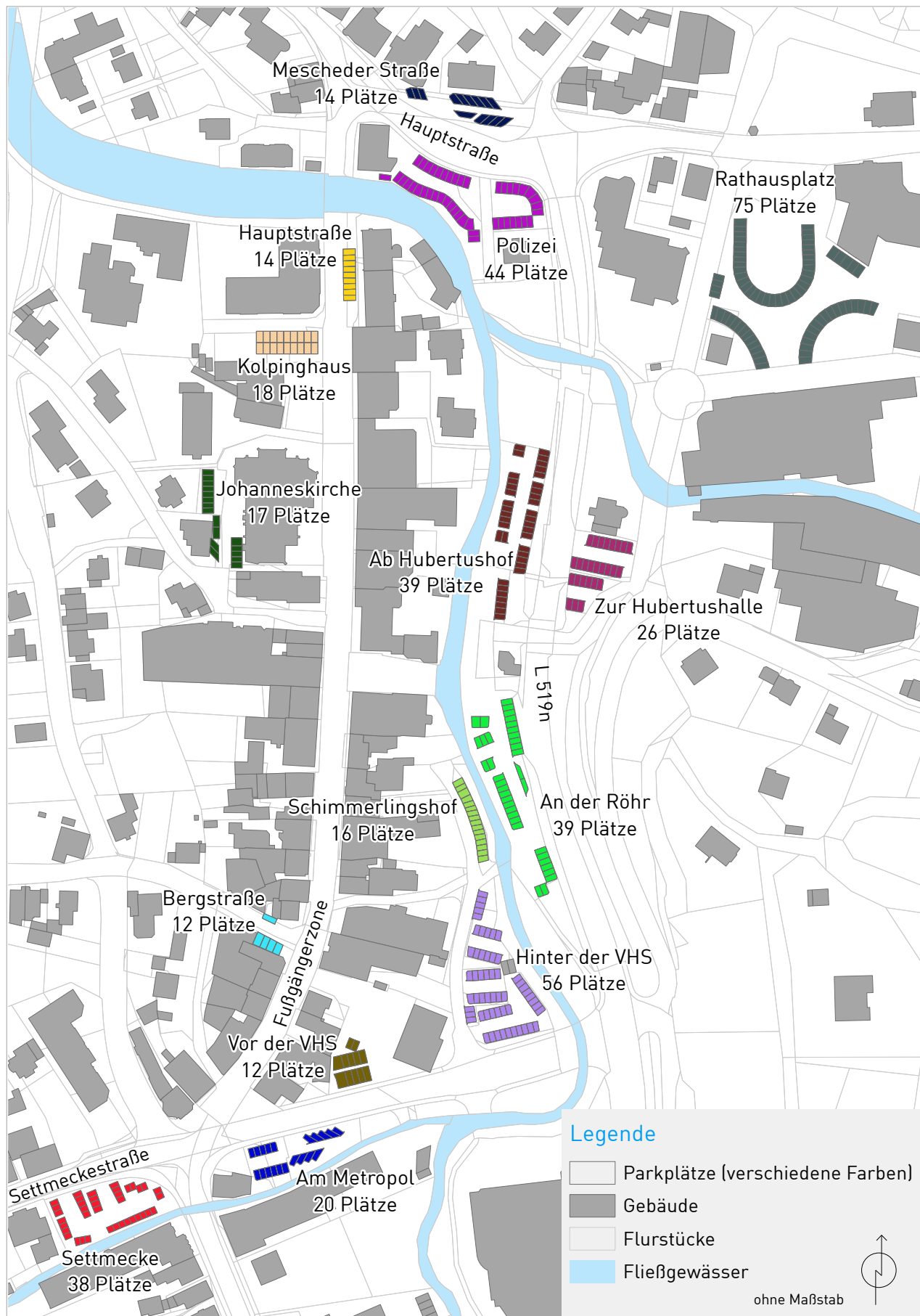


Abb. 42: Parkraumfrequenzanalyse Innenstadt Sundern; Quelle: Stadt Sundern 2013

ÖPNV und Radverkehr

Die ÖPNV-Erschließung der Innenstadt erfolgt über verschiedene Buslinien mit Haltestellen auf der Hauptstraße (vgl. Abb. 40), am Rathaus, auf der Umgehungsstraße und der Settmeckestraße. Die fußläufige Anbindung der ÖPNV-Haltestellen an die Innenstadt ist wenig zufriedenstellend. Nahezu jeder Pkw-Parkplatz liegt räumlich näher zur Innenstadt als die genannten Haltestellen. Die Zuwegung zur Haltestelle im Verlauf der Umgehungsstraße ist baulich nicht definiert und nicht barrierefrei. Die Ausstattungsqualität dieser von der räumlichen Lage her zentralen Haltestelle ist nicht ausreichend. Die geplante Reaktivierung der Röhrtalbahn für den Personenverkehr würde den Qualitätsstandard des ÖPNV deutlich erhöhen und die Anbindung der Innenstadt verbessern. Sie stellt eine Verbindung zwischen Sundern und Neheim-Hüsten/ Arnsberg her. (vgl. Abb. 41)

Die Topographie hat das Fahrrad in Sundern bisher nicht zu einem bevorzugten Verkehrsmittel für den täglichen Gebrauch werden lassen. Zu berücksichtigen ist allerdings die rasante Entwicklung im Bereich der E-Bikes, wodurch das Problem von Höhenunterschieden deutlich abnehmen wird. Auf diese Entwicklung ist die Innenstadt bisher nur unzureichend vorbereitet. Eine Radwegeinfrastruktur, insbesondere Abstellanlagen und Radverkehrswegweisung, existiert nicht.

Weitere Potenziale für den Radverkehr liegen im touristischen Bereich. Hier könnte eine sichere Radwegeanbindung Richtung Sorpesee und die Ausstattung der Innenstadt mit Abstellanlagen deren Attraktivität für Radausflügler deutlich erhöhen. Eine Radwegeverbindung zum See ist über vorhandene Wirtschaftswege erst ab dem Ortsausgang geplant, eine Wegeführung im Innerortsbereich ist bislang nicht vorgesehen.

Fazit

Der Bau der Umgehungsstraße hat zur verkehrlichen Entlastung der Hauptstraße im zentralen Innenstadtbereich geführt. Im Haupteinkaufsbereich wurde ein verkehrsberuhigter Bereich mit anschließender Fußgängerzone ausgebaut und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die nördliche Hauptstraße und in der Fortsetzung nach Süden auch die Umgehungsstraße entfalten allerdings eine starke Barrierewirkung, die zur räumlichen Trennung des Haupteinkaufsbereichs von den umgebenen Teilräumen führt.

Die Anbindung der Haltestellen des ÖPNV an die Haupteinkaufslage ist unzureichend, was eine erschwerte Erreichbarkeit zur Folge hat. Weiterhin fehlt jegliche Radverkehrsinfrastruktur zur Verknüpfung der Teilräume und zur Anbindung der touristischen Ziele (Sorpesee), was vor allem vor dem Hintergrund wachsender E-Bike-Anteile kritisch zu bewerten ist. Die Ausstattung mit zentral gelegenen Parkplätzen ist dagegen als sehr gut zu bewerten.

2.7

Nutzungsstruktur

Handel und Dienstleistung

Die Innenstadt Sunderns ist zentraler Ort des Handels, kann die Versorgungsfunktion, die üblicherweise für ein Mittelzentrum gefordert wird, allerdings nur unzureichend erfüllen. Die Stadt Sundern hat auf diese Schwäche mit der Erarbeitung eines Einzelhandelsgutachtens (vgl. Stadt Sundern 2008a) und einer Aktualisierung zur Realisierung einer Einkaufszentrumsansiedelung reagiert (vgl. Stadt Sundern 2012). Die folgende Darstellung nimmt wesentliche Aspekte dieser Gutachten auf.

Der Einzelhandel in der Innenstadt hat sich seit 2008 leicht positiv entwickelt. Diese Entwicklung reicht aber nicht aus, um Kennzahlen wie z.B. die der Zentralitätswerte entscheidend zu verbessern. Das Innenstadtzentrum Sundern weist mit einem Wert von rd. 0,43 m² VKF/ EW (Verkaufsfläche/Einwohner) eine sehr geringe Verkaufsflächenausstattung auf. In kompakten Mittelzentren mit höherer Dichte kann in der Spitze ein Ausstattungsgrad von 1,0 bis zu 1,2 m² VKF/ EW erreicht werden. Das im Einzelhandelskonzept empfohlene zusätzliche Verkaufsflächenpotenzial von insgesamt rd. 6.000 bis 8.000 m² könnte den Ausstattungsgrad auf einen Wert von 0,64 bis zu 0,70 m² VKF/EW steigern. Für

Sundern wäre dieser Wert, vor dem Hintergrund der dezentralen Stadtstruktur, angemessen.

In der Fußgängerzone findet Donnerstags ein Wochenmarkt statt, der dauerhaft Bestand hat. Die Stadtmarketing Gesellschaft Sundern bearbeitet die wesentlichen Themen zur Außendarstellung und Imagebildung der Sunderner Innenstadt. Neben der Organisation von jährlich wiederkehrenden thematisch gebundenen Stadtfesten wird der Versuch unternommen, einheitliche Kernöffnungszeiten für alle Einzelhändler der Fußgängerzone zu etablieren. Darüber hinaus wird angestrebt, die mobilen Werbeanlagen und weiteren Gestaltungselemente (z.B. Pflanzkästen, Blumenkübel), die in unterschiedlichsten Formen vor den Geschäften platziert werden, zu vereinheitlichen. Die unterschiedlichen Interessenlagen der Händler erschweren diesen Prozess der Markenbildung.

Der Einzelhandelsstandort Sundern-Innenstadt steht in Konkurrenz zu den Nachbarkommunen, die ihr Einzelhandelsangebot, z. T. auch in großmaßstäblichen Entwicklungsvarianten, fortentwickeln. Der Wettbewerb zwischen den Einkaufsstandorten in der Region wird sich verschärfen.

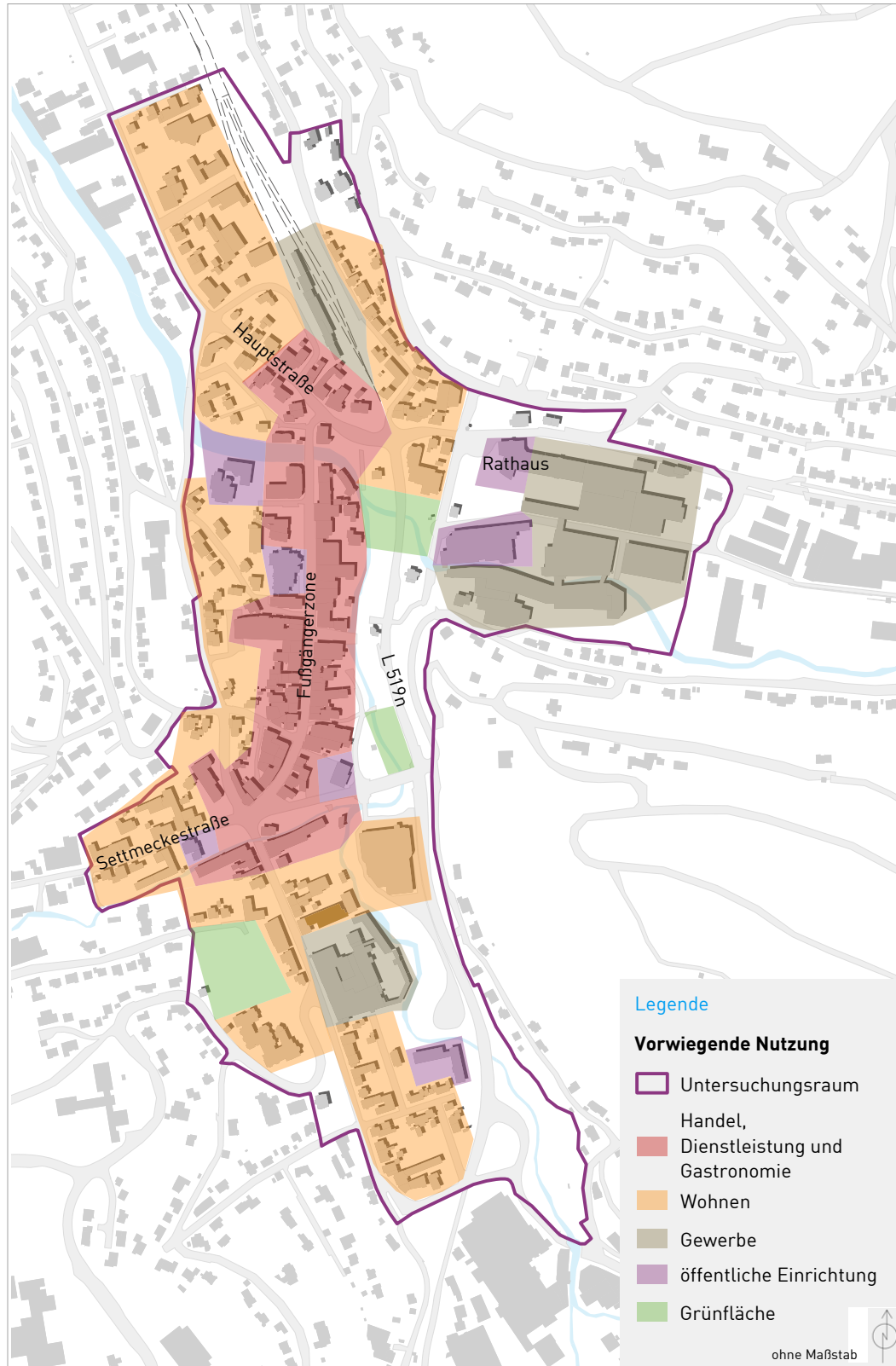


Abb. 43: Vorwiegende Nutzung; Quelle: SSR

Räumlich-funktionale Gliederung

Im Einzelhandelsgutachten 2008 ist die räumlich-funktionale Gliederung des Einzelhandels in der Sunderner Innenstadt definiert:

- Die Hauptlage des Innenstadtzentrums erstreckt sich entlang der Hauptstraße zwischen der St.-Johannes-Kirche im Norden und dem Schirgiswalder Platz im Süden. Die Hauptlage bietet einen hohen Einzelhandelsbesatz und ergänzende gastronomische Angebote. Frequenz-erzeugende Einzelhandelsbetriebe sind in der Hauptlage jedoch kaum verortet. Der Bereich ist als Fußgängerzone ausgebaut und weist mit einem Einzelhandelsanteil zwischen 80 % und 100 % die größte Einzelhandelsdichte auf.
- Die Nebenlagen des Innenstadtzentrums finden sich zum einen im nördlichen Bereich der Hauptstraße. Dieser umfasst einen hohen Be-satz zentrenergänzender Funktionen und einzelner Einzelhandelsbetriebe. Im Süden des Innenstadtzentrums sind weitere Bereiche als Nebenlage identifiziert. Sie erstreckt sich vom Schirgiswalder Platz und der weiter nach Süden verlaufenden Hauptstraße und nach Westen im Verlauf der Settmeckestraße. Die in der Neben-lage verorteten, z. T. großflächigen Einzelhandelsbetriebe mit dem Hauptsortiment Nah-rungs- und Genussmittel sind Frequenzbringer für das gesamte Innenstadtzentrum.
- Das Bremke-Center ist ein wesentlicher Fre-quenzbringer für das gesamte Innenstadtzentrum. Die städtebauliche Anbindung an die Hauptlage des Innenstadtzentrums ist vor diesem Hintergrund unzureichend.



Abb. 44: Nördliche Hauptstraße; Quelle: SSR

Abb. 45: Levi-Klein-Platz; Quelle: SSR

Abb. 46: Einzelhandel am Schirgiswalder Platz; Quelle: SSR

Abb. 47: Einzelhandel Hauptstraße; Quelle: SSR

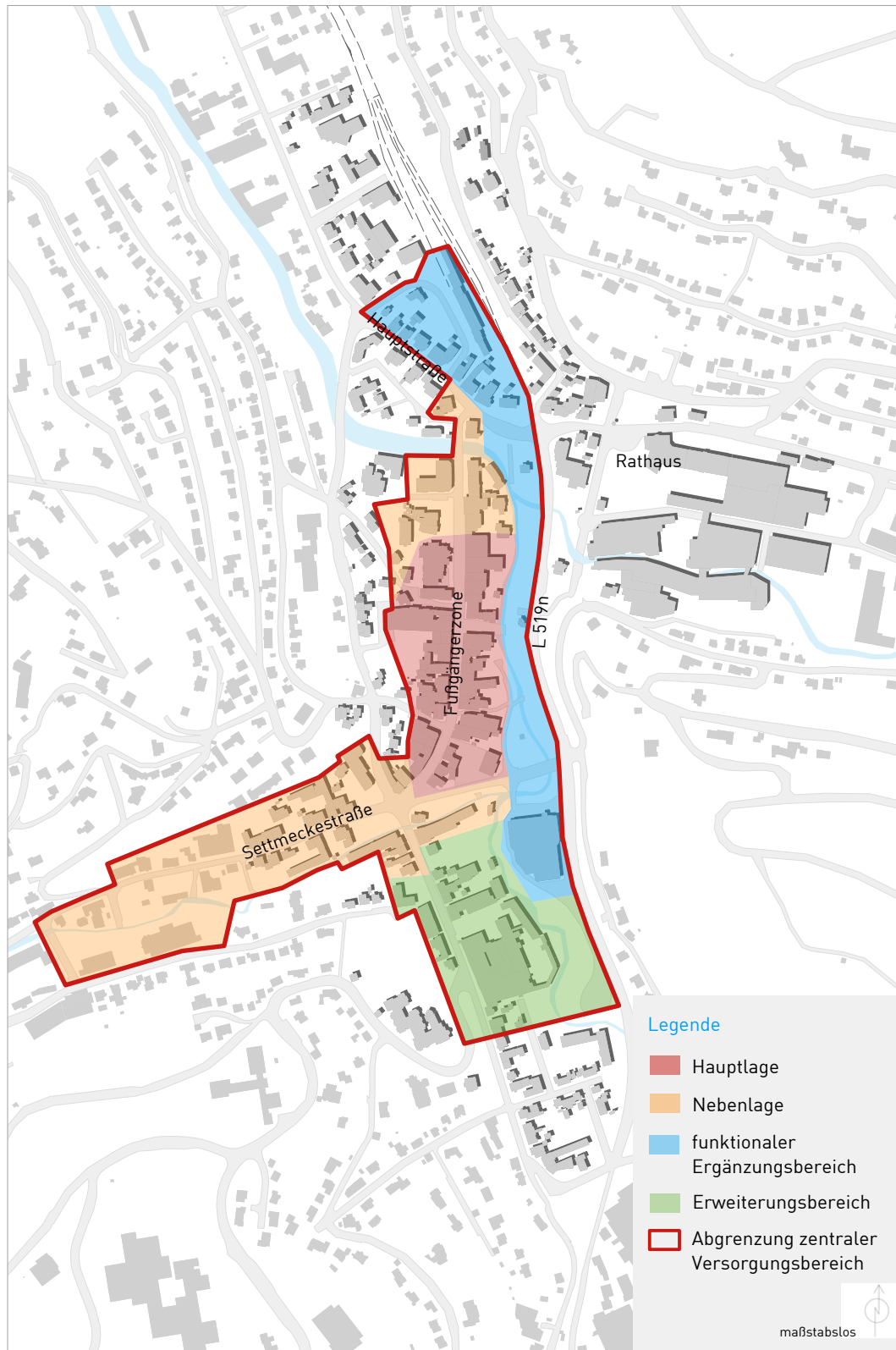


Abb. 48: Einzelhandelslagen; Quelle: SSR auf Basis Stadt Sundern 2008a

Öffentliche Einrichtungen, Kultur, Freizeit und Tourismus

Wichtige öffentliche Einrichtungen in der Sunderner Innenstadt sind das Rathaus, die Stadtbibliothek und die Volkshochschule. Die Standorte der drei Einrichtungen sind zurzeit städtebaulich kaum integriert. Die Gebäude der Volkshochschule und der Bibliothek sind jeweils markante Gebäude, deren Potenzial sich in der aktuellen städtebaulichen Situation kaum entfaltet. Die VHS steht bindungslos zwischen dem funktionslosen Franz-Josef-Tigges-Platz und den östlichen Parkplatzanlagen. Die Stadtbibliothek liegt in Randlage am Schirgiswalder Platz, der als Parkplatzfläche ausgebaut ist. Beide Einrichtungen sind Frequenzbringer für die Innenstadt.



Abb. 49: Stadtbibliothek; Quelle: SSR

Abb. 50: Gebäude der VHS; Quelle: SSR

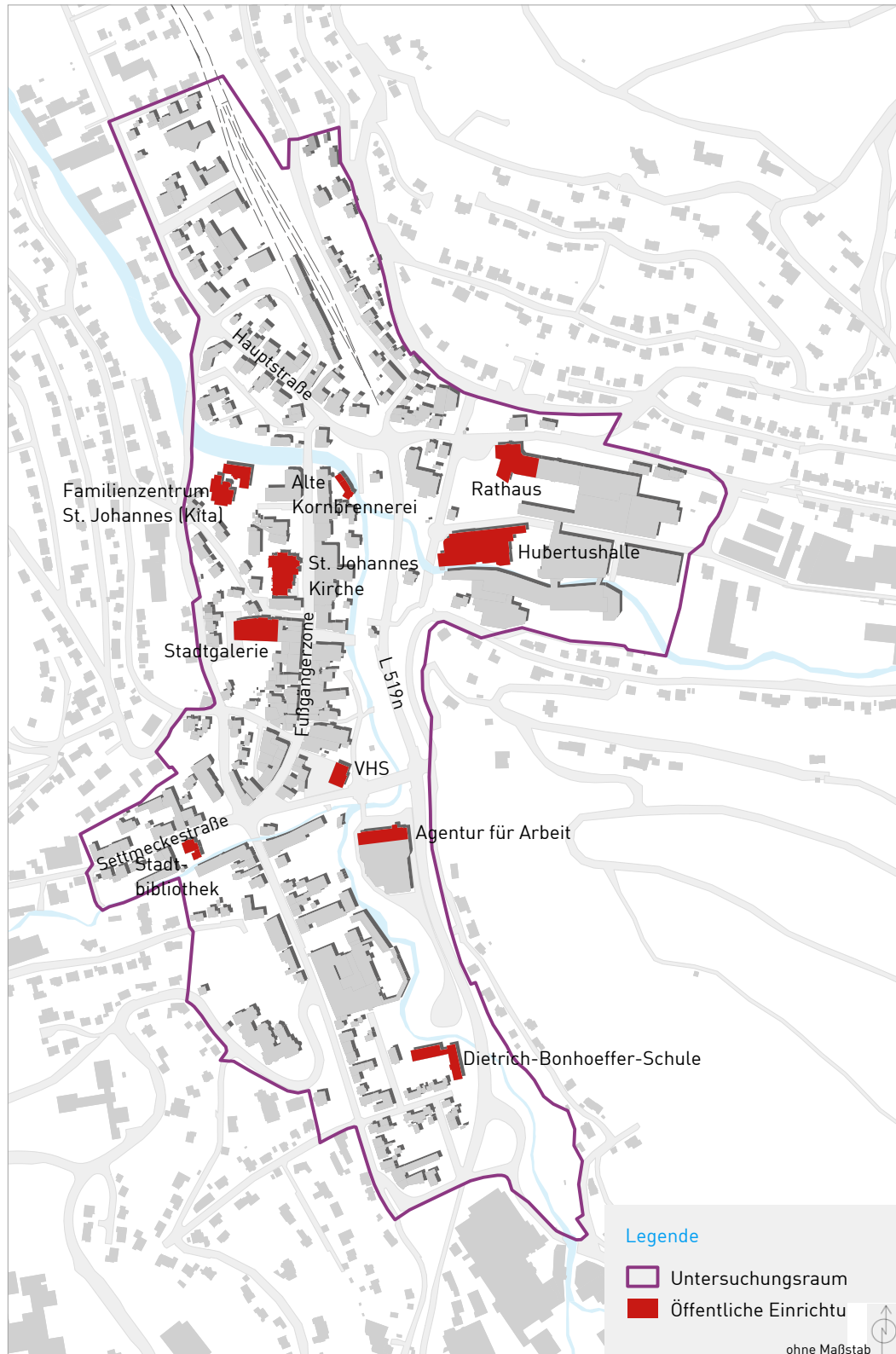


Abb. 51: Öffentliche Einrichtungen; Quelle: SSR

Kultur und Freizeit

Das kulturelle Leben in der Stadt Sundern ist auf die Ortsteile und dort auf Vereine ausgerichtet. In diesem Gefüge nimmt der Zentralort Sundern eine eher gleichgeordnete Position ein. Die katholische St. Johanneskirche ist neben der kirchlichen Nutzung als Veranstaltungsort für Konzerte der klassischen Musik etabliert. Die alte Kornbrennerei ist das einzige Museum in der Innenstadt. Träger ist der Museumsverein Sundern. Die versteckte und unattraktive Hinterhoflage und eine unzureichende Ausschilderung erschweren die Auffindbarkeit aus dem Straßenraum. Weiterhin sind die Öffnungszeiten stark eingeschränkt, wobei auch ein geschlossenes Museum durch entsprechende Hinweise auf Qualität und Art der Ausstellung auf sich aufmerksam machen könnte. Derartige Hinweise fehlen völlig.

Daneben hat die Stadt Sundern die sogenannte Stadtgalerie für kulturelle Nutzungen im Innenstadtbereich gepachtet. Die Stadtgalerie liegt etwas abseits der Fußgängerzone. Obwohl das Gebäude von der Architektur her durchaus interessant ist, ist das Erscheinungsbild eher trist. Es wird nicht deutlich, dass es sich bei dem Gebäude um einen öffentlichen Ort handelt. Veranstaltungspakete werden eher provisorisch an der Glasfront befestigt. Eine „Ansprache“ der Passanten ist nicht erkennbar. Es stellt sich die Frage, ob diese Situation ein Indikator für mangelnde Nutzernachfrage oder für eine schwierige Vermarktungssituation ist.

Die Off-Kultur mit dem unabhängigen Träger „Kulturtrichter“ hat in der Alten Molkerei in Sundern-Allendorf ihren Platz gefunden. Über mögliche Kooperationen im Zentralort Sundern ist nichts bekannt.

Im Masterplan 2008 Zukunft Sundern werden wiederholt „kulturelle Nutzungen“ für einzelne angeordnete Neubauten formuliert. Der Bedarf ist vor dem Hintergrund der bisherigen Untersuchungen



Abb. 52: Stadtgalerie; Quelle: SSR

Abb. 53: Kneipe „Metropol“; Quelle: SSR

kaum belegt. Neubauten mit einer kulturellen Nutzung sind kaum vorstellbar.

Tourismus und Gastronomie

Die Innenstadt Sunderns hat im Umfeld der touristischen Region keine besondere Attraktivität entwickelt. Einrichtungen, die ein touristisches Publikum ansprechen könnten, sind nicht vorhanden. Das Sunderland Hotel ist neben der Ausrichtung auf Tagestouristen als Tagungshotel positioniert. Nichtsdestotrotz besteht ein Potenzial an touristischen Besuchern der Innenstadt durch die räumliche Nähe zu zentralen touristischen Orten wie dem Sörpensee. Durch eine gezielte Ansprache und Etablierung von Angeboten sowie eine verbesserte Erreichbarkeit, insbesondere mit dem Rad, könnte dieses Potenzial stärker ausgeschöpft werden.

Das gastronomische Angebot in der Innenstadt ist nicht sehr umfangreich und spiegelt die mangelnde Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Innenstadt wider. Offensichtlich ist es nicht gelungen, die Sunderner Innenstadt als gastronomische Adresse in einem qualitativ ansprechenden Umfeld zu positionieren. Heraus ragt das Kolpinghaus mit dem Restaurant „Tagwerk“ und seiner Außengastronomie in unmittelbarer Nachbarschaft zur St. Johanniskirche am Beginn der Fußgängerzone.

Das „Metropol“ am südlichen Ende der Fußgängerzone ist eine typische Jugendkneipe mit Musik- und Konzertangeboten. Das Gebäude ist vernachlässigt, die Kneipe ist in Sundern aber eine Institution. Sie ist das zentrale Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene in Sundern. Daneben gibt es das Jugendcafé „Gammon“ im alten Bahnhof. Das Angebot richtet sich mit Öffnungszeiten von 16 bis 19 Uhr (täglich außer Sonntags) an Jugendliche von 12 bis 17 Jahren.

Wohnen

Ergebnisse einer detaillierten Wohnungsmarktbeobachtung liegen für die Stadt Sundern nicht vor, allerdings einzelne Daten zur Entwicklung des Wohnungsmarktes für den Hochsauerlandkreis (vgl. Wfa Anstalt der NRW. Bank 2008: 21). Danach sind die Wohnungsbestände im Hochsauerlandkreis von

1998 bis 2007 um 9,7 % gewachsen. Damit ist das Wachstum im Vergleich zum Landesdurchschnitt (7,6 %) stärker ausgefallen.

Dabei fallen die Angaben zur Bauintensität unterschiedlich aus: Die Stadt Sundern verzeichnete eine besonders hohe Bauintensität, die von einer starken Neubautätigkeit im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser gekennzeichnet war. Dem steht eine schwache Bautätigkeit im Bereich des Geschosswohnungsbaus gegenüber. Der Baulandpreis liegt in Sundern mit 75 €/m² höher als der Kreisdurchschnitt von 60 €/m², aber niedriger als in Arnsberg (115 €/m²) und Meschede (120 €/m²).

Während die Mietpreis- und Belegungsbindungen im Hochsauerlandkreis in den letzten zehn Jahren um 9,0 % zurückgingen, war landesweit im selben Zeitraum ein Rückgang um mehr als 30 % zu verzeichnen. In Sundern lag der Rückgang bei 8 % (Arnsberg 0,7 %).

Für den Zeitraum bis 2007 war die Versorgung einkommensschwacher Haushalte mit Wohnraum unproblematisch.

Neben dem erwarteten Bevölkerungsrückgang wird aus der Veränderung der Haushaltsstrukturen eine zentrale Herausforderung für den Wohnungs-

Haushalte	2005	2010
1-Person-Haushalte	28,5%	35,0%
2-Person-Haushalte	35,6%	34,3%
3-Person-Haushalte	15,6%	14,5%
4-Person-Haushalte	14,2%	11,4%
5+Person-Haushalte	6,0%	4,8%
Insgesamt	12.706	13.248

Tab. 2: Vergleich HH-Struktur Sundern 2005 vs. 2010; Quelle: LBS Marktforschung 2012: 9

markt in Sundern erwachsen. In Sundern nimmt insbesondere der Anteil der 1-Personen-Haushalte zu, was die Nachfragesituation verändern dürfte.

Diese Veränderung wird, in Verbindung mit der deutlichen Zunahme alter Menschen an der Gesamtbevölkerung und dem Rückgang der Einwohnerzahlen, zu einer erhöhten Nachfrage nach kleineren Wohnungen in Sundern führen. Gleichzeitig werden die erzielbaren Preise beim Verkauf von Eigenheimen sinken.

Zur Steuerung dieses Prozesses hat die Stadt Sundern das Projekt „Dialog Wohnen“ gestartet, bei dem unterschiedliche Akteure im Bereich Wohnen in einem moderierten Prozess die zukünftigen Handlungsfelder herausarbeiten. Dabei soll ein zentraler Aspekt die Stärkung der Sunderner Innenstadt als Wohnstandort sein. Insbesondere wird es um die Schaffung attraktiver Wohn- und Aufenthaltsqualitäten für die Altersgruppe „60+“ gehen, deren Anteil an der Bevölkerung stetig wächst und die zugleich mit entsprechenden Angeboten am Ort gehalten werden könnte, statt aus Sundern abzuwandern.

5.2

Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhr“

Kurzbeschreibung

Mit den Bachläufen der Röhr und den einmündenden Nebenbächen Linnepe und Settmecke verfügt die Sunderner Innenstadt über ein natürlich vorhandenes Gestaltungselement, das in vielen anderen Innenstädten mühsam künstlich inszeniert wird. Dennoch sind die Fließgewässer im Stadtbild der Innenstadt gegenwärtig kaum in die Gestaltung eingebunden oder genutzt. Gerade die östlich der Fußgängerzone parallel verlaufende Röhr ist in der Gemengelage zwischen rückwärtiger Andienung der Fußgängerzone und den Parkplätzen kaum wahrnehmbar. Der Einmündungsbereich der Linnepe ist verwildertes Gelände und unterliegt keiner Nutzung.

Zukünftig bildet die renaturierte Röhr das „Grüne Rückgrat“ der Sunderner Innenstadt. Für den Lauf der Röhr wird von der Einmündung der Settmecke bis zur Brücke in der nördlichen Innenstadt und unter Einbezug des Einmündungsbereiches der Linnepe eine Renaturierung angestrebt. Der Abschnitt der im Süden zulaufenden Settmecke von der Stadtbücherei bis zur Einmündung in die Röhr wird ebenfalls in das Renaturierungskonzept einbezogen. Damit wird ein Beitrag zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie der EU zur Erreichung eines „guten ökologischen Zustandes“ der Fließgewässer geleistet. Damit verbunden ist die Nutzung der großen Potenziale für die Innenstadt, die in den Bachläufen liegen. Die naturräumliche Aufwertung der Bäche bietet die Chance, eine deutliche gestalterische Aufwertung der Innenstadt zu erreichen und ein attraktives innerstädtisches Naherholungsgebiet zu schaffen. Über einen attraktiven Freiraum kann die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt deutlich erhöht und ein hochwertiges Stadtbild geschaffen werden. Das Projekt wird die Lagegunst der bisherigen Rückseite der Fußgängerzone deutlich aufwerten und aus dem bisherigen „Hinterhofcharakter“ eine wahr-

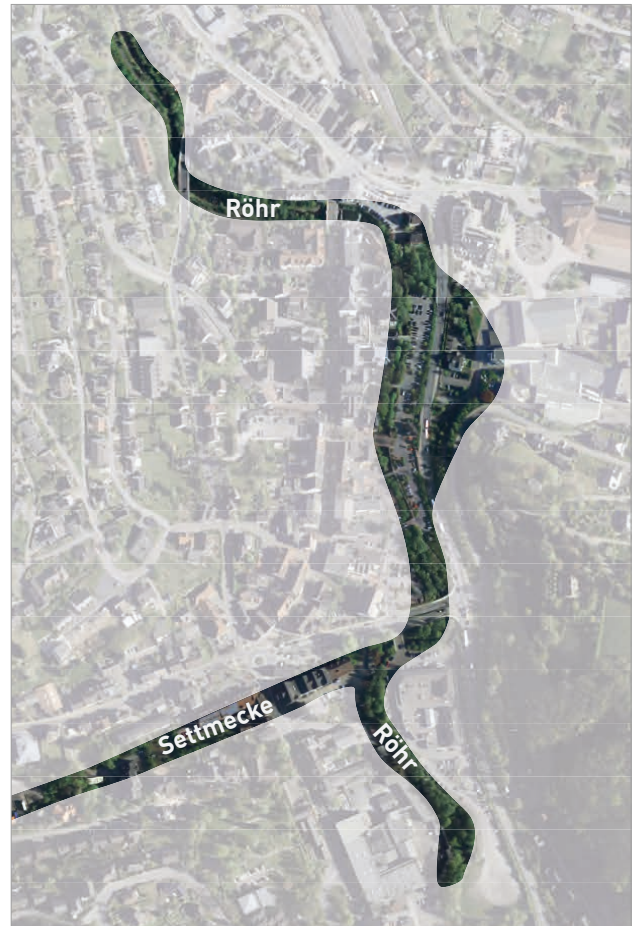


Abb. 69: Verortung des Leitprojekts „Grünes Rückgrat Röhr“; Quelle: SSR

nehmbare Lage am Wasser und Grünzug machen. Dadurch wird sich die Bereitschaft erhöhen, in diesem Bereich auf privaten Flächen höherwertige Nutzungen zu realisieren und private Investitionen vorzunehmen.

Mit dem Projekt verknüpft sind entscheidende Weichenstellungen in der Frage der zukünftigen Flächennutzungen im Bereich der Röhr (u.a. Neuordnung der Parkplätze und Entwicklung potenzieller Bauflächen) und der attraktiven Verknüpfung von

Teilräumen der Innenstadt über den Freiraum. Daher bestehen enge Verknüpfungen zu den weiteren Leitprojekten und dem Impulsprojekt „Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tigges-Platz“.

Im Zuge der Umgestaltung sollte eine Nord-Süd-Achse als Fuß- und Radwegeverbindung realisiert werden. Vorüberlegungen, eine zukünftige Anbindung der verbleibenden Parkplätze im Umfeld der Röhr von Norden über eine Erschließungsstraße parallel zur Umgehungsstraße aus dem zu errichtenden Kreisverkehr herzustellen, sind kritisch zu prüfen. Der Bau der Erschließungsstraße würde ein weiteres Brückenbauwerk im Bereich des Zusammenflusses von Linnepe und Röhr erfordern. Das Vorhaben reduziert und zerschneidet den verfügbaren Freiraum, löst Folgekosten im Unterhalt aus, mindert dauerhaft die Freiraumqualität und zieht PKW-Verkehr in einen Bereich, der bislang von jeglicher Verkehrsnutzung frei geblieben ist.

Ziele

- Erlebbarkeit der Fließgewässer als Qualitätsmerkmal
- Aufwertung des Stadtbildes
- Hohe Qualität und Nutzbarkeit der Freiräume
- Gewinnung und Neunutzung von Flächenpotenzialen
- Verknüpfung von Teilräumen in der Innenstadt
- Generationengerechte Gestaltung der Freiräume
- Anreiz zur Erhöhung der privaten Investitionen im Bereich der Innenstadt

Beitrag zu Leitlinien

- ☑ Identität bewahren und ausbauen
- ☑ Aufenthaltsqualität erhöhen

- ☑ Erreichbarkeit verbessern
- ☐ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Östlicher Stadteingang“
- Leitprojekt „Nördlicher Stadteingang“
- Impulsprojekt „Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tigges-Platz“
- Projekt „Südlicher Stadteingang“



Abb. 70: Röhr; Quelle SSR

Abb. 71: Zusammenfluss von Röhr und Settmecke; Quelle: SSR

Maßnahme 1: Verkehrserhebung zur Auslastung des Parkraums im Innenstadtbereich

- Erhebung der Anzahl und Auslastung der Parkplätze im Innenstadtbereich als Grundlage für ein Parkraumkonzept Innenstadt

Zu beachten:

- -

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**

Zeitschiene:

2013 (bereits durchgeführt)

Maßnahme 2: Parkraumkonzept Innenstadt

- Erstellung eines Konzepts zur Neuordnung und ggf. Bewirtschaftung des Parkens in der Innenstadt, um Flächen entlang der Bachläufe für die Umgestaltung zu gewinnen

Zu beachten:

- Enge Abstimmung mit Renaturierungs- und Gestaltungskonzept
- Entlang der Röhr sind Flächenpotenziale für die Umgestaltung der Röhr und Bauflächen zu mobilisieren
- Belastungen durch Verkehrsverlagerungen und das Erschließungskonzept für die Parkplätze sind zu minimieren
- Prüfung eines Parkhausneubaus im Rathausumfeld
- Beteiligung der Einzelhändler, Anlieger sowie Bürgerinnen und Bürger
- Einbindung von Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs zur Reduzierung der Kfz-Belastung

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Fachgutachter
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2013/2014

Maßnahme 3: Renaturierungskonzept Settmecke/Röhr/Linnepe

- Als Grundlage für die Renaturierung der Bachläufe ist ein Renaturierungskonzept zu erstellen, das übergeordnete Vorgaben berücksichtigt und zugleich die Möglichkeiten der Nutzung als Aufenthalts- und Erholungsraum aufzeigt.



Abb. 72: Dorneburger-Mühlenbach in Herne vor und nach der Renaturierung; Quelle: Stadt Herne 2013

Zu beachten:

- Enge Abstimmung mit Gestaltungs- und Parkraumkonzept
- Definition der Anforderungen von Natur- und Hochwasserschutz
- Aufzeigen von Möglichkeiten und Grenzen von Zugängen und Nutzungen (z.B. Aufenthalt, Spiele, Wege) entlang der renaturierten Bachläufe
- Enge Abstimmung mit der Bezirksregierung als potenziellem Fördermittelgeber

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Fachgutachter
- Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 54
- Untere Landschaftsbehörde (Hochsauerlandkreis)
- Untere Wasserbehörde (Hochsauerlandkreis)

Zeitschiene:

2013/2014

Maßnahme 4: Gestaltungskonzept „Grünes Rückgrat Röhr“

- Erstellung eines städtebaulichen und freiraumgestalterischen Entwurfs für den Bereich entlang der Röhr zur Neuordnung des Gesamtbereichs
- Wettbewerbsverfahren zur Sicherung von Gestaltqualitäten sollte (zumindest für Teilräume) angestrebt werden



Abb. 73: Renaturierte Schwalm (Wegberg); Quelle: Naturpark Schwalm-Nette 2013

Zu beachten:

- Enge Abstimmung mit Renaturierungs- und Parkraumkonzept
- Definition von unterschiedlichen Räumen (Aufenthalt, Spielen, Bewegung) und möglichen baulichen Ergänzungen (z.B. Einzelhandel am Tigges-Platz, gastronomische Nutzungen, Wohnen, Übergang zum neuen Kreisverkehr am Sunderland Hotel)
- Durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Röhr herstellen zur Verknüpfung mit weiteren Teilräumen der Innenstadt im Norden und Süden (Bremke-Center)
- Besondere Bedeutung des Zusammenflusses von Röhr und Linnepe berücksichtigen
- Gute und hochwertige Verknüpfung mit der Fußgängerzone gewährleisten (insb. über den Levi-Klein-Platz, den Franz-Josef-Tigges-Platz und im Bereich „Alte Kornbrennerei“)
- Städtebauliche Einbindung der „Alten Kornbrennerei“ und Integration der vorhandenen Steganlage an der Kornbrennerei in ein Erschließungskonzept
- Beteiligung der Anlieger (Einzelhändlern, Gastronomen usw.) sowie Bürgerinnen und Bürger über Werkstattgespräche

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Fachgutachter
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:
2013/2014

Maßnahme 5: Renaturierung Bachläufe und Neugestaltung Freiräume

- Genauere Aussagen zur schrittweisen baulichen Umgestaltung können erst nach Vorliegen der einzelnen Konzepte und Entwürfe getroffen werden

Zu beachten:

■ -

Beteiligte:

■ -

Zeitschiene:

2014/2015

5.3

Leitprojekt „Östlicher Stadteingang“

Der zentrale Eingangsbereich in die Fußgängerzone aus Richtung Osten über den Levi-Klein-Platz wird in seiner heutigen Gestaltung der Funktion als attraktiver Stadtraum kaum gerecht. Die Dominanz des ruhenden Verkehrs, eine vollständig verbaute Röhr und die schlechte Wegeverbindung zur Bushaltestelle „Hubertustunnel“ an der L519n sind Kennzeichen der wenig attraktiven Situation. Das Kinderbetreuungsprojekt „Röhr-Piraten“ liegt ohne ergänzende Freiflächen isoliert in diesem Raum.

Der Ausbau der Ost-West-Achse zu einem qualitätvollen Stadteingangsbereich kann im Zusammenspiel mit der Öffnung und Renaturierung der Röhr beispielhaft die Entwicklungspotenziale der bisherigen „Rückseite der Fußgängerzone“ aufzeigen. Über eine bauliche Betonung der fußläufigen Ost-West-Achse werden die Anbindung der Bushaltestellen, des Rathausareals und die Erreichbarkeit der „Röhr-Piraten“ verbessert. Als Anknüpfungspunkt zur Öffnung des Uferbereiches der Röhr vom Levi-Klein-Platz aus kann der historische Waschplatz an der Röhr genutzt werden.

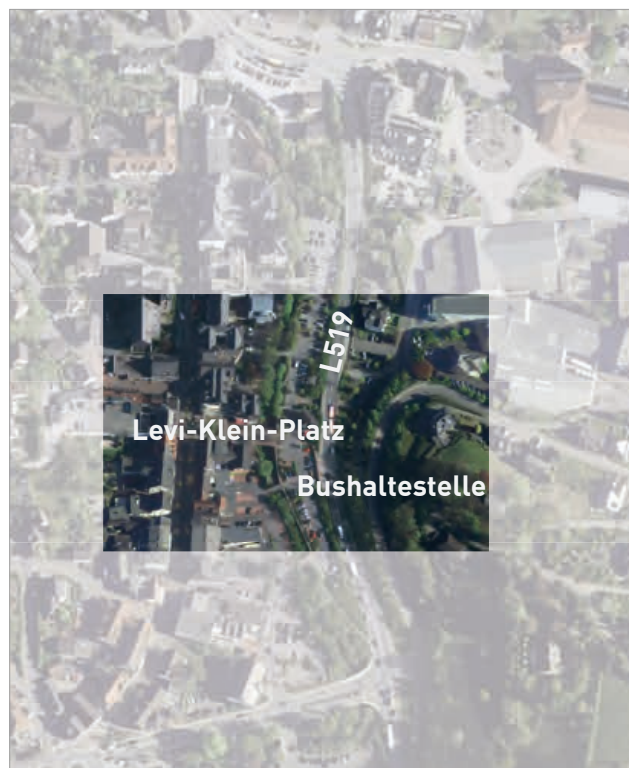


Abb. 74: Verortung des Leitprojekts „Östlicher Stadteingang“; Quelle: SSR

Durch eine niveaugleiche Querung der Umgehungsstraße wird der räumliche Zusammenhang von der Innenstadt zum bisher abgetrennten Bereich des Rathauses mit den dortigen Nutzungen verbessert.

Ziele

- Attraktive Eingangssituation in die Fußgängerzone und Verknüpfung mit dem Freiraum entlang der Röhr
- Barrieren überwinden und die Stadträume Haupteinkaufsbereich und Rathausareal besser verbinden
- ÖPNV-Haltestellen aufwerten und besser integrieren

Beitrag zu Leitlinien

- ☑ Identität bewahren und ausbauen
- ☑ Aufenthaltsqualität erhöhen
- ☑ Erreichbarkeit verbessern
- ☐ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhr“
- Impulsprojekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“



Abb. 75: Levi-Klein-Platz , Zugang Haltestelle; Quelle: SSR
Abb. 76: Ausschnitt Masterplan „Östlicher Stadteingang“;
Quelle: Stadt Sundern 2008b: 96

Maßnahme 1: Aufwertung der zentralen Bushaltestelle im Verlauf der L519n

- Aufwertung und bessere Erreichbarkeit der Bushaltestelle „Hubertustunnel“
- Niveaugleiche Quermöglichkeit der L519n als Verbindung zwischen Innenstadt und Rathausbereich

Zu beachten:

- Beidseitiger Ausbau der Haltestelle
- Niveaugleiche Fußgängerquerung der L519n ermöglichen
- Barrierefreier, großzügiger und attraktiver Zugang vom Levi-Klein-Platz aus
- Umbenennung der Haltestelle (Name mit stärkerem Bezug zur Innenstadt)

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Baulastträger L519n (Straßen.NRW)
- Verkehrsbetrieb
- Bezirksregierung Arnsberg

Zeitschiene:

2015

Maßnahme 2: Attraktive und barrierefreie Gestaltung der Achse Fußgängerzone/ Levi-Klein-Platz/Bushaltestelle

- Herstellung einer hochwertigen und barrierefreien Verbindung zwischen der Bushaltestelle an der L519n und dem Levi-Klein-Platz

Zu beachten:

- Einheitliche und durchgängige Gestaltung in Abstimmung mit dem Gestaltungskonzept für die Fußgängerzone (Oberflächen, Mobiliar usw.)
- Barrierefreiheit
- Integration des Gebäudes der „Röhr-Piraten“
- Prüfen eines Beleuchtungskonzepts als Inszenierung des Stadteingangs (z.B. für die Röhrbrücke)

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Baulastträger L519n (Straßen.NRW)
- Verkehrsbetrieb
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronom usw.)
- Bürgerinnen und Bürger
- Bezirksregierung Arnsberg

Zeitschiene:

2015

Maßnahme 3: Errichtung eines markanten Einzelbauwerkes an der L519n

- Errichtung eines hochwertigen Bauwerks als städtebauliche Dominante zur Markierung des Stadteingangs



Abb. 77: Der Campanile, Blick von der Fußgängerzone;
Quelle: Stadt Sundern 2008b: 38

Zu beachten:

- Einbindung in Gestaltungskonzept für den Röhrbereich
- Definition eines Nutzungskonzepts
- Herstellung von Planungsrecht durch die Stadt
- Lage verlangt nach hochwertiger architektonischer Lösung
- Ansprache von Investoren

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Privater Investor

Zeitschiene:

Ab 2018

Maßnahme 4: Herrichtung Historischer Waschplatz als Öffnung zur Röhr

- Herstellung eines direkten Zugangs zum Röhrufer vom Levi-Klein-Platz aus im Bereich des historischen Waschplatzes

Zu beachten:

- Enge Abstimmung mit dem Renaturierungs- und Gestaltungskonzept
- Temporäre Nutzungen für Veranstaltung oder Ähnliches sollten möglich sein

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2015

5.4

Leitprojekt „Nördlicher Stadteingang“

Das Leitprojekt „Nördlicher Stadteingang“ bezieht sich auf den Raum der Hauptstraße zwischen Rochusweg und der Kreuzung vor dem Sunderland Hotel. Bisher dominiert hier die Funktion der Hauptverkehrsstraße, was auch im Ausbaustandard deutlich wird. Zukünftig wird der Anteil der Verkehrsflächen durch den Rückbau der Kreuzung am Sunderland Hotel zu einem Kreisverkehr und die Veränderung des Straßenverlaufs und -querschnitts verringert.

Der nördliche Bereich der Hauptstraße zwischen Rochusweg und zukünftigem Kreisverkehr ist das Entree zur Innenstadt Sundern. Hier müssen der Beginn der Haupteinkaufslage und der innerstädtische Charakter des Bereiches baulich-räumlich deutlich erkennbar werden. Die nördliche Hauptstraße ist auch Verknüpfungsraum zwischen der Haupteinkaufslage und dem zukünftigen Entwicklungsbereich Bahnhof. Die Verkehrsbelastung führt zu einer erheblichen Trennwirkung zwischen beiden Bereichen und zu einer Verlärmung des Straßenraumes, die die Aufenthaltsqualität und die Standortbedingungen für den Einzelhandel stark beeinträchtigen. Das beobachtete Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge ist zu hoch. Auch wenn die Verkehrsmenge kurzfristig nicht verringert werden kann, sollen die negativen Auswirkungen gedämpft werden. Dazu ist die Eingangssituation von Norden zur Haupteinkaufslage gestalterisch aufzuwerten und sind die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern. Die zentrale Bushaltestelle muss ihrer Bedeutung entsprechend ausgestattet werden.

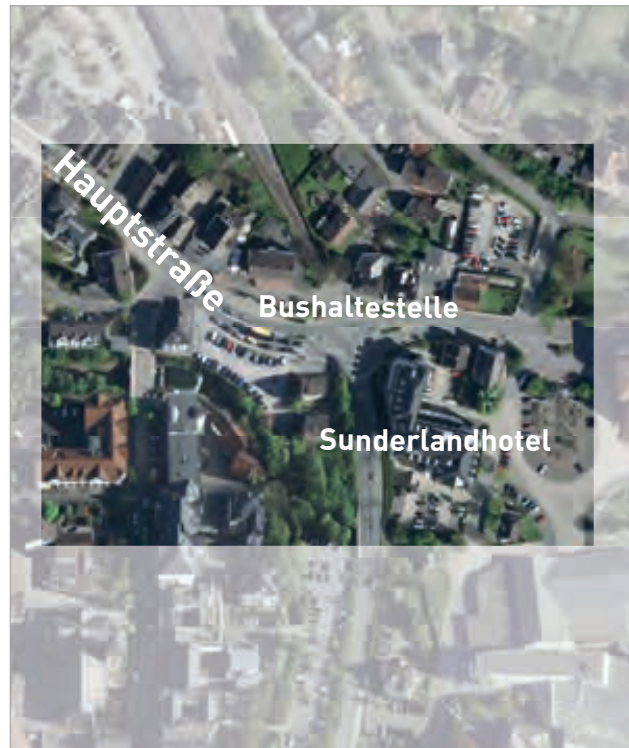


Abb. 78: Verortung des Leitprojekts „Nördlicher Stadteingang“; Quelle: SSR

Abb. 79: Nördlicher Stadteingang; Quelle: SSR

Die Straßenkreuzung vor dem Sunderland Hotel ist überdimensioniert und wirkt als Barriere zwischen den Stadträumen. Der Kreuzungsbereich ist städtebaulich nicht gefasst und ungenutzte Restflächen prägen das Erscheinungsbild verfestigter städtebaulicher Missstände. Das Hotel markiert den einzigen städtebaulichen Bezugspunkt in diesem Bereich. Der Umbau der Kreuzung zum Kreisverkehr und damit auf ein der innerstädtischen Lage angemessenes Maß und die Verschwenkung der Linienführung der Hauptstraße nach Norden schaffen ein Flächenpotenzial zur Ausbildung eines definierten Stadtraumes mit Öffnung zur Röhr.

Ziele

- Attraktive Eingangssituation in die Innenstadt
- Einzelhandel an der Hauptstraße durch höhere Aufenthaltsqualitäten stärken
- Barrieren überwinden und den Haupteinkaufsbereich mit dem Bahnhofs- und Rathausareal verbinden
- ÖPNV-Haltestellen aufwerten und besser integrieren
- Attraktive städtebauliche Räume schaffen
- Flächenpotenziale für bauliche Entwicklung mit Öffnung zur Röhr gewinnen

Beitrag zu Leitlinien

- ☑ Identität bewahren und ausbauen
- ☑ Aufenthaltsqualität erhöhen
- ☑ Erreichbarkeit verbessern
- ☐ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhr“
- Projekt „Reaktivierung Bahnhofsareal“



Abb. 80: Ausschnitt Masterplan „Nördlicher Stadteingang“;
Quelle: Stadt Sundern 2008b: 96

Maßnahme 1: Neugestaltung Einmündungsbereich Hauptstraße

- Bauliche Aufwertung mit Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Bereich der Einmündung der Hauptstraße in Richtung Fußgängerzone

Zu beachten:

- Bindegliedfunktion zwischen dem Geschäfts- und Handelsbereich sowie dem neu zu entwickelnden Bahnhofsquartier in der Gestaltung unterstützen
- Vorhandene Baudenkmäler in die Gestaltung einbinden
- Querungshilfen für Fußgänger schaffen
- Zugang zur Innenstadt gestalterisch betonen
- Maßnahmen zur Lärminderung umsetzen (z.B. Tempo 30)
- Straßenraumgestaltung für Fußgänger und Radfahrer aufwerten, Betonung des Kfz-Verkehrs reduzieren
- Hochwertig gestaltete Bushaltestellen

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Baulastträger L519n (Straßen.NRW)
- Verkehrsbetriebe
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastro-nomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2015/2016

Maßnahme 2: Rückbau Kreuzung Sunderland Hotel zum Kreisverkehr

- Verschwenkung der Hauptstraße Richtung Norden und Umbau der Kreuzung zum Kreisverkehr mit Reduzierung der Verkehrsflächen und Gewinn von Flächen an der Röhr

Zu beachten:

- Verkehrsflächen auf einen dem Ort angemessenen Maßstab reduzieren
- Bebaubare Flächenpotenziale am Kreisverkehr Richtung Röhr gewinnen
- Erschließungsmöglichkeiten des zukünftigen Bahnhofsquartiers vom Kreisverkehr aus vorsehen
- Zugang zum Hotel verbessern

Beteiligte:

- Baulastträger L519n (Straßen.NRW)
- **Stadt Sundern**
- Fachgutachter
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastro-nomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2015/2016

Maßnahme 3: Bauliche Fassung Kreuzung Sunderland mit Platzbildung zur Röhr	
■ Architektonisch und städtebaulich hochwertige Bebauung der gewonnen Flächen zwischen Kreisverkehr und Röhr	
<i>Zu beachten:</i> ■ Enge Abstimmung mit Renaturierungs- und Gestaltungskonzept des Röhrbereichs ■ Platzsituation in Richtung Röhr mit Möglichkeiten öffentlicher Nutzung (z.B. Gastronomie) ausbilden ■ Sicht- und Wegebeziehungen vom Sunderland Hotel zur Röhr und zur „Kornbrennerei“ gewährleisten und einbeziehen ■ Attraktiven Stadtraum am Kreisverkehr schaffen (z.B. Abstimmung der Baumasse auf das Pendant Sunderland Hotel) ■ Nutzungsansprüche der Polizeiwache (z.B. benötigte Stellplätze, Zugänge zum Gebäude) frühzeitig einbeziehen	<i>Beteiligte:</i> ■ Stadt Sundern ■ Fachgutachter ■ Private Investoren ■ Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.) ■ Bürgerinnen und Bürger
<i>Zeitschiene:</i> 2016 - 2018	

5.5

Impulsprojekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“

Zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der Einzelhandelsnutzung soll die Fußgängerzone durch ein Bündel kleinteiliger Maßnahmen aufgewertet werden. Diese gestalterische Aufwertung ist in besonderem Maße geeignet, um durch zügige Umsetzung Signalwirkung zu entfalten und über die inhaltliche Abstimmung hierzu ein tragfähiges Akteursnetzwerk zur Innenstadt, bestehend aus Einzelhandel, Gastronomie, Eigentümern und Verwaltung, aufzubauen. Angeknüpft werden kann hierbei an das Kooperationsgremium „Stadtforum“, in dem Akteure aus Politik, Verwaltung, Einzelhandel und Bürgerschaft vertreten sind. Das Entwicklungspotenzial einzelner Immobilien muss im Hinblick auf die angestrebte Stärkung der Einzelhandelsnutzung in direkter Ansprache der Eigentümer geprüft werden. Im Wettbewerb mit anderen Einzelhandelszentren in der Region muss es das Ziel sein, neben einem ausdifferenzierten Handelsangebot auch einen attraktiven Aufenthalt in den öffentlichen Räumen zu bieten.

Ziele

- Belebung von Einzelhandel und Gastronomie
- Gestalterische Aufwertung und einheitliches Erscheinungsbild der Fußgängerzone (attraktives Stadtbild und hohe Aufenthaltsqualität)
- Ablesbare Raumfolge der Plätze
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen und Spielräumen
- Einbindung und Aktivierung der Händler und Eigentümer.
- Das Hotel als städtebaulichen Bezugspunkt markieren

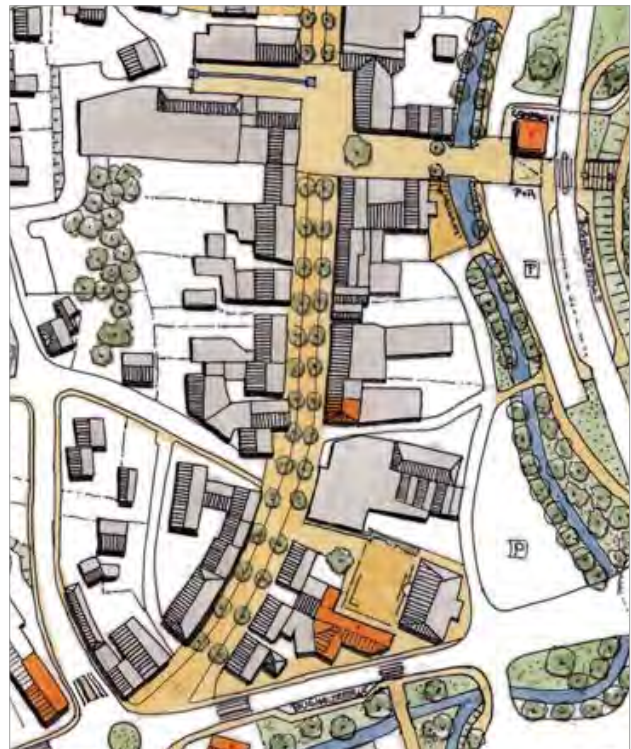


Abb. 81: Ausschnitt Masterplan „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“; Quelle: Stadt Sundern 2008b: 96

Beitrag zu Leitlinien

- ☒ Identität bewahren und ausbauen
- ☒ Aufenthaltsqualität erhöhen
- ☐ Erreichbarkeit verbessern
- ☐ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Östlicher Stadteingang“
- Impulsprojekt „Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tigges-Platz“
- Projekt „Südlicher Stadteingang“

Maßnahme 1: Entwicklung eines Gestaltungskonzepts im offenen Werkstattverfahren

- Für die Fußgängerzone ist ein Gestaltungskonzept zu entwickeln, das den Ansprüchen einer zeitgemäßen Gestaltung genügt, mit möglichst geringen Eingriffen auskommt und unter breitem Einbezug der Anlieger entwickelt wird.

Zu beachten:

- Entwicklung im Rahmen eines offenen Werkstattverfahrens
- Ansprüche der Anlieger und Nutzer (z.B. Einzelhandel, Außengastronomie, Wochenmarkt) ermitteln und berücksichtigen
- Einheitliche Einzelelemente zur Möblierung, Beleuchtung und weiteren Gestaltung festlegen
- Beleuchtungskonzept für die Innenstadt prüfen
- Anforderungen der Barrierefreiheit berücksichtigen
- Möglichkeiten der sukzessiven Umsetzung und Weiterentwicklung einbeziehen
- Bereiche unterschiedlicher Nutzung (Zonierung) festlegen
- Definition von unterschiedlichen Platzräumen, z.B. „Steinerne Kirchplatz“ (Rückbau der Skulptur vor der Kirche, Freistellen der Kirche, Entfernung der Büsche) und „Zentraler Eingang Levi-Klein-Platz“ (Großzügiger Bewegungsraum, Rückbau Brunnenanlage, Bepflanzungskonzept, Aufgabe der kleinteiligen Bepflanzung)
- Bauliche Öffnung des südlichen Abschlusses der Fußgängerzone
- Gestaltung der Einmündung Bergstraße und Übergang Franz-Josef-Tigges-Platz als gliederndes Element
- Berücksichtigung des guten Erhaltungszustands des Pflasters

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Stadtmarketing Sundern
- Kooperationsgremium „Stadt Forum“
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2014

Maßnahme 2: Prüfung einer Gestaltungs- und Sondernutzungssatzung

- Im Verlauf der Entwicklung des Gestaltungskonzepts ist in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren zu klären, ob und in welchem Umfang eine Gestaltungs- und/oder Sondernutzungssatzung zur dauerhaften Sicherung der Gestalt- und Aufenthaltsqualitäten sinnvoll sein kann.

Zu beachten:

- Integration in die Maßnahme zur Entwicklung des Gestaltungskonzepts

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Stadtmarketing Sundern
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2014/2015

Maßnahme 3: Umsetzung von Einzelmaßnahmen aus dem Gestaltungskonzept

- Zügige und sukzessiv fortzusetzende Umsetzung von Einzelmaßnahmen aus dem Gestaltungskonzept

Zu beachten:

- Im Sinne der Impulswirkung zügige Umsetzung erster Maßnahmen
- Dauerhafte Orientierung am Konzept, um einheitliche Gestaltungslinie zu erhalten

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Stadtmarketing Sundern
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)

Zeitschiene:

Ab 2014 dauerhaft

Maßnahme 4: Aufwertung und Entwicklung von Einzelimmobilien

- In einem auf Dauer angelegten Prozess sind für einzelne Objekte die Nutzungsperspektiven wie auch die baulichen Bestandsperspektiven zu klären.



Abb. 82: Gefährdeter Bestand; Quelle: SSR

Zu beachten:

- Aktive Ansprache der Eigentümer
- Entwicklung von Nutzungsvorschlägen
- Überprüfung bau- und planungsrechtlicher Möglichkeiten der Einflussnahme

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Immobilieneigentümer

Zeitschiene:

Ab 2014 dauerhaft

5.6

Impulsprojekt „Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tigges-Platz“

Die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelhandelsstandorts Sundern-Innenstadt ist durch den mangelhaften Branchenmix gegenüber den umliegenden Städten eingeschränkt. Einzelne Warengruppen (z.B. Schuhe, Sport, junge Mode) fehlen ganz. Zusätzliche marktgängige Einzelhandelsflächen können im Bestand kaum entwickelt werden. Das Standortgutachten zur baulichen Weiterentwicklung des Einzelhandels in der Innenstadt (Städtebauliche Chancen-Risiken-Betrachtung, Stadt&Handel mit SSR, Dortmund 2012) empfiehlt einen Entwicklungsimpuls durch den Neubau von Einzelhandelsflächen im Bereich östlich der Fußgängerzone auf einer Fläche östlich des Franz-Josef-Tigges-Platz mit unmittelbarer Anbindung an die Fußgängerzone. Um das Projekt erfolgreich gestalten zu können müssen die unmittelbaren Anlieger und Grundbesitzer frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Nach Festlegung der zukünftigen Gestaltung der Röhr und Definition der verfügbaren Flächen ist das Marktinteresse über die Ausschreibung eines Investorenwettbewerbes

zu ermitteln.

Ziele

- Sicherung und Ausbau des Einzelhandelsstandortes Innenstadt
- Qualitätvolle Erweiterung der Einzelhandelsflächen
- Erhöhung der Attraktivität des Einzelhandelsangebotes
- Städtebauliche Integration der Erweiterung in die Haupteinkaufslage und den Röhrbereich

Beitrag zu Leitlinien

- ☒ Identität bewahren und ausbauen
- ☒ Aufenthaltsqualität erhöhen
- ☐ Erreichbarkeit verbessern
- ☒ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhr“
- Impulsprojekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“

Maßnahme 1: Ausschreibung Investorenwettbewerb

- Ausschreibung eines Investorenwettbewerbs, um einen Investor zu gewinnen, der ein auf die spezifischen Verhältnisse zugeschnittenes Konzept entwickelt
- Im Anschluss Durchführung eines moderierten Planungsprozesses mit sämtlichen Beteiligten und Betroffenen

Zu beachten:

- Enge Abstimmung mit Renaturierungs- und Gestaltungskonzept der Röhr
- Festlegung der für das Neubauvorhaben zur Verfügung stehenden bebaubaren Flächen
- Ansprache und Abstimmung mit privaten Grundstückseigentümern
- Einbindung der Anlieger und Bürgerinnen und Bürger
- Definition städtebaulicher und architektonischer Ansprüche (Schau- und Rückseiten) sowie Erschließungsmöglichkeiten
- Berücksichtigung einer attraktiven Anbindung des Bremke-Centers und der Zugänglichkeit zum Röhrbereich
- Prüfen der Integration des VHS-Gebäudes

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Träger VHS
- Private Grundstückseigentümer
- Investoren
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2014

Maßnahme 2: Neubau Einzelhandelsprojekt

- Zügige Umsetzung des Neubaus zur Einzelhandelsentwicklung unter Sicherung der beabsichtigten Qualitäten und Minimierung der Belastungen durch die Baustelle

Zu beachten:

- Frühzeitige Kommunikation des Projekts in die Öffentlichkeit
- Absicherung des Vorhabens und seiner Qualitäten über städtebauliche Verträge und zügige Herstellung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen
- Minimierung der Baustellenbelastung für die Anlieger

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Investor
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2015 - 2018

Maßnahme 3: Funktionsbestimmung Franz-Josef-Tigges-Platz

- Die zukünftige Funktion und Gestaltung des Franz-Josef-Tigges-Platzes hängt wesentlich von der Realisierung des Neubauprojektes und den Entwicklungen zum Bestand des VHS-Gebäudes ab.



Abb. 83: Franz-Josef-Tigges-Platz, Eingang; Quelle: SSR



Abb. 84: Franz-Josef-Tigges-Platz; Quelle: SSR

Zu beachten:

- Platz ist Ausgangspunkt für eine fußläufige Anbindung zum Bremke-Center („Brückenschlag“ unter Einbeziehung der Schwester-Haberilla Straße)
- Verbindungsfunktion zwischen Neubauprojekt Einzelhandel und Fußgängerzone („Verteilerfunktion“)
- Wegeverbindung entlang der Nordseite des VHS-Gebäudes nicht leistungsfähig

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronom usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2014

5.7

Weitere Projekte

Projekt „Südlicher Stadteingang“

Der südliche Eingang in die Innenstadt und Fußgängerzone wird durch den Schirgiswalder Platz sowie den angrenzenden Kreisverkehr geprägt. Durch die gegenwärtige bauliche Gestaltung und Nutzung der Flächen wird das Potenzial dieses Raumes allerdings nicht ausgeschöpft. Mit dem Projekt wird der räumliche Zusammenhang zwischen der Fußgängerzone, dem Bereich der südlichen Hauptstraße und dem Schirgiswalder Platz verbessert. Hierzu tragen die bessere Anbindung der Lagen südlich der Settmeckestraße an die Fußgängerzone und eine gestalterische Aufwertung des Schirgiswalder Platzes mit der Möglichkeit der multifunktionalen Nutzung bei. Eine prägende Nutzung für den Bereich ist die Gaststätte „Metropol“ - als gastronomische Einrichtung für junge Menschen; eine Verbesserung ihres baulichen Zustandes könnte zu einer deutlichen Aufwertung des Raumes beitragen.

Ziele

- Barrieren überwinden und Stadträume verbinden
- Städtebauliche Missstände beseitigen
- Attraktive städtebauliche Räume schaffen
- Flächenpotenziale gewinnen und neu nutzen
- Das Hotel als städtebaulichen Bezugspunkt markieren

Beitrag zu Leitlinien

- ☐ Identität bewahren und ausbauen
- ☒ Aufenthaltsqualität erhöhen
- ☒ Erreichbarkeit verbessern
- ☒ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhr“
- Projekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“

Maßnahme 1: Umgestaltung südlicher Abschluss der Fußgängerzone

- Baulich attraktive und einladende Gestaltung des südlichen Abschlusses der Fußgängerzone.

Zu beachten:

- Schnittstelle zum Impulsprojekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“
- Wiederherstellung und Sichtbarmachen der historischen Nord-Süd-Achse
- Öffnung zur südlichen Hauptstraße und zum Schirgiswalder Platz

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.)
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:

2016 - 2018

Maßnahme 2: Aufwertung „Metropol“

- Aufwertung des baulichen Zustands des Gebäudes und der umgebenden Flächen

Zu beachten:

- Abstimmung der Maßnahme mit Renaturierungskonzept Settmecke
- Ermittlung der Bestands- und Entwicklungsperspektiven des „Metropol“
- Bereitstellung von Flächen für Außengastronomie/ Freiluftaktivitäten des „Metropol“
- Bereitschaft zur gelegentlichen „Bespielung“ des Schirgiswalder Platzes abfragen
- Bestätigung und Aufwertung der vorhandenen Parkplätze
- Aufwertung der Fassade

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Privater Eigentümer
- Betreiber „Metropol“

Zeitschiene:

2014/2015

Maßnahme 3: Aufwertung Schirgiswalder Platz	
■ Aufwertung des Schirgiswalder Platzes durch eine bessere Einbindung der Settmecke als natürlichem Wasserlauf und Umgestaltung des Parkplatzes zu einem multifunktional nutzbaren Platz.	
<i>Zu beachten:</i> ■ Abstimmung mit Renaturierungskonzept Settmecke ■ Bäume bei einer Umgestaltung erhalten ■ Straßenraum der Settmeckestraße in Gestaltung einbeziehen ■ Barrierefreie Zuwegung zu den Einzelhandelsgeschäften schaffen ■ Bereitschaft und Ideen bei Einzelhändlern und der Stadtbibliothek zur Nutzung des Platzes abfragen ■ Platz zur Stadtbibliothek öffnen, barrierefreie Zuwegung schaffen ■ Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Stromversorgung) für Veranstaltungen auf dem Platz berücksichtigen	<i>Beteiligte:</i> ■ Stadt Sundern ■ Anlieger Innenstadt (Einzelhändler, Gastronomen usw.) ■ Bürgerinnen und Bürger
<i>Zeitschiene:</i> 2016 - 2018	

Projekt „Reaktivierung Bahnhofsareal“

Das Bahnhofsareal (1,6 ha) am nördlichen Rand der Innenstadt ist eine untergenutzte Brachfläche und die größte zusammenhängende Entwicklungsfläche in der Innenstadt. Durch die geplante Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Röhrtalbahn bietet sich ein Entwicklungsimpuls für die gesamte Sunderner Innenstadt, wofür aber die Anbindung an die Haupteinkaufslage verbessert werden muss.

Ziele

- Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern
- Attraktive städtebauliche Räume schaffen
- Innerstädtische Wohnangebote entwickeln
- Dienstleistungssektor ausbauen
- Barrieren überwinden und Stadträume verbinden

Beitrag zu Leitlinien

- ☒ Identität bewahren und ausbauen
- ☐ Aufenthaltsqualität erhöhen
- ☒ Erreichbarkeit verbessern
- ☒ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Nördlicher Stadteingang“



Abb. 85: Ausschnitt Masterplan „Reaktivierung Bahnhofsareal“; Quelle: Stadt Sundern 2008b: 96

Maßnahme 1: Reaktivierung der Röhrtalbahn

- Anmeldung zur Aufnahme in den Integrierten Gesamtverkehrsplan (IGVP) NRW 2015 und weiteres Eintreten für das Projekt

Zu beachten:

- Flächen für den Bahnbetrieb sichern
- Bahnhofsgebäude in seinem Bestand sichern
- Temporäre und positiv besetzte Nutzungen von Gebäude und Gelände ermöglichen

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Land NRW (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr)

Zeitschiene:

2016 - 2018

Maßnahme 2: Wettbewerb zur zukünftigen Nutzung des Geländes

- Nach Festlegung der zukünftigen Bahnanlagen sollte ein Wettbewerb zur Nutzung der weiteren Flächen ausgeschrieben werden.

Zu beachten:

- Einzelhandelsnutzungen ausschließen
- Mix aus Wohnen und höherwertigen Dienstleistungen anstreben
- Bahnnutzung darf nicht eingeschränkt werden
- Bahnhofsgebäude sichern
- Möglichkeiten zur Erschließung vom neuen Kreisverkehr aus sichern

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Regionalverkehr Ruhr-Lippe
- Fachgutachter

Zeitschiene:

2016 - 2018

Projekt „Entwicklung Rathausumfeld“

Der Bereich im Umfeld des Rathauses ist wenig gegliedert, stark versiegelt, schlecht an die Haupteinkaufslagen angebunden und unattraktiv gestaltet. Zugleich befinden sich hier wichtige Innenstadtnutzungen wie das Rathaus, die Hubertushalle, das Projekt „GastWelten“ oder das Sunderland Hotel. Daher wird angestrebt, das gesamte Areal attraktiver zu gestalten, die Verknüpfung mit dem Zentrum der Innenstadt zu verbessern und die vorhandenen Flächenpotenziale bestmöglich zu nutzen.

Ziele

- Abstimmung verschiedener Nutzungsansprüche
- Geordnete Parkplatz- und Erschließungssituation
- Attraktive städtebauliche Räume im Umfeld der öffentlichen Nutzungen
- Barrieren überwinden und Verknüpfung mit dem Zentrum der Innenstadt verbessern
- Standortqualitäten für den Dienstleistungssektor verbessern

Beitrag zu Leitlinien

- ☒ Identität bewahren und ausbauen
- ☒ Aufenthaltsqualität erhöhen
- ☐ Erreichbarkeit verbessern
- ☒ Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Zusammenhang mit

- Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhre“
- Impulsprojekt „Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tigges-Platz“



Abb. 86: Ausschnitt Masterplan „Entwicklung Rathausumfeld“; Quelle: Stadt Sundern 2008b: 96

Abb. 87: Buswendeanlage Rathaus; Quelle: SSR

Maßnahme 1: Verlagerung der Buswendeanlage vor dem Rathaus

- Verlagerung der nur gering genutzten Buswendeanlage als Voraussetzung für die Entwicklung einer Platzfläche vor dem Rathaus (Rathausplatz).

Zu beachten:

- Prüfen einer zentralen Haltestelle auf der Umgehungsstraße am östlichen Stadteingang
- Zusammenhang mit Ausbau der zentralen Haltestelle

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Verkehrsbetriebe
- Bezirksregierung Arnsberg

Zeitschiene:
2015

Maßnahme 2: Entwicklung eines Konzeptes zur Gestaltung des Rathausplatzes

- Konzept zur Entwicklung eines städtebaulich attraktiven Umfelds des Rathaus als „Rathausplatz“
- Fassung des Platzes durch Neubau an der nördlichen Platzkante. Optische Fassung nach Süden ist zu entwickeln, um eine Gliederung der Fläche zur Hubertushalle zu erreichen.

Zu beachten:

- Einbindung der vorhandenen Gebäude (u.a. Rathaus und Sunderland Hotel)
- Optische Fassung der Platzkanten mit Möglichkeit der Neubebauung
- Erhalt, Einbindung und Umnutzung des bisherigen Stadtmarketinggebäudes

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Private Eigentümer
- Investoren
- Anlieger
- Bürgerinnen und Bürger

Zeitschiene:
2015

Maßnahme 3: Erweiterung Sunderland Hotel

- Klärung der Absichten und Möglichkeiten zur baulichen Erweiterung des Sunderland Hotel
- Gestalterische und städtebauliche Qualitäten über den abschluss Städtebaulicher Verträge absichern

Zu beachten:

- Einbindung in die zukünftige Gestaltung des Rathausplatzes
- Bauliche Entwicklung zur Ausbildung von Raumkanten nutzen

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Sunderland Hotel

Zeitschiene:
2015

Maßnahme 4: Neubau eines Ersatzparkhauses	
■ Basierend auf dem Parkraumkonzept Innenstadt ist die Notwendigkeit und Möglichkeit eines Parkhausneubaus im Rathausumfeld zu prüfen.	
<i>Zu beachten:</i> ■ Notwendigkeit im Zuge der Untersuchungen belegen ■ Möglichen Neubau in das Gestaltungskonzept einbinden ■ Bau und Betrieb des Parkhauses über einen Investor realisieren	<i>Beteiligte:</i> ■ Stadt Sundern ■ Investor
<i>Zeitschiene:</i> 2016 - 2018	

5.8

Sonstige Einzelmaßnahmen

Maßnahme 1: Weiterentwicklung und Aufwertung Bremke-Center

- Weiterentwicklung, Aufwertung und bessere Anbindung des Bremke-Centers an die Fußgängerzone als Frequenzbringer für die Sunderner Innenstadt

Zu beachten:

- Klärung der Perspektiven für das Bremke-Center mit dem Eigentümer
- Mögliche Nutzung der südlichen Brachfläche
- Verbesserung der fußläufigen Anbindung von der Fußgängerzone zum Bremke-Center, ggf. Einbindung in die Neugestaltung des Röhr-Bereichs

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Eigentümer

Zeitschiene:

2016 - 2018

Maßnahme 2: Bebauung Parkplatz nördlich Kolpinghaus

- Bebauung des Flächenpotenzials auf dem Parkplatz nördlich des Kolpinghauses

Zu beachten:

- Bedarf an weiteren Einzelhandelsflächen vor dem Hintergrund des geplanten großflächigen Neubaus klären
- Möglichkeit der Schaffung großer Einzelhandelsflächen sondieren
- Potentielle Investoren gezielt ansprechen
- Gestalterische und städtebauliche Qualitäten über den Abschluss städtebaulicher Verträge absichern

Beteiligte:

- **Stadt Sundern**
- Stadtmarketing Sundern
- Privater Investor

Zeitschiene:

2016 - 2018

Maßnahme 3: Innerörtliche Radverkehrsführung mit Abstellanlagen	
■ Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsführung, um die Potenziale des Einsatzes von Elektro-fahrrädern für den Radtourismus in Sundern zu nutzen	
<i>Zu beachten:</i> ■ Einbindung einer Nord-Süd-Radwegeerschließung im Zuge der Umgestaltung des Röhr-Bereichs als Startpunkt für den Ausbau eines Routennetzes ■ Funktionale Abstellanlagen an den zentralen Plätzen schaffen	<i>Zusammenhang mit:</i> ■ Leitprojekt „Grünes Rückgrat Röhr“ ■ Impulsprojekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“
<i>Zeitschiene:</i> Laufend ab 2014	

6.0

Ausblick



6.1

Zentrale Ergebnisse

Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) zeigt die zentralen Perspektiven für die zukünftige Weiterentwicklung der Sunderner Innenstadt auf. Es basiert auf der Analyse und Auswertung bisheriger Planungen und einer detaillierten Stärken-Schwächen Analyse. Über die Definition von Zielen und Leitlinien werden Projekte entwickelt, die geeignet sind, die festgestellten städtebaulichen und funktionalen Missstände zu beheben und die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der Innenstadt zu bilden. Vorhandene Nutzungen werden ergänzt und aufgewertet. Es werden aber auch neue baulich-räumliche Qualitäten geschaffen, die die Position der Innenstadt Sunderns als städtisches Zentrum in einer dezentral organisierten Stadt festigen und ausbauen. Das ISEK Sundern Innenstadt stellt mit dem Katalog von Leitprojekten, Impulsprojekten, weiteren Projekten und Einzelmaßnahmen die Handlungsstrategie für die Innenstadtentwicklung der kommenden Jahre dar. Es wirkt als Selbstbindung für die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung und bildet darüber auch einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen. Mit Blick auf die vorgeschlagenen städtebaulichen Maßnahmen ist die Einbindung privater Investoren notwendig.

Als Oberziele zur funktionalen Stärkung der Innenstadt werden benannt:

- Einzelhandel beleben
- Qualifizierte Arbeitsplatzangebote vergrößern
- Wohnort Innenstadt qualifizieren

Leitlinien für die baulich-räumliche Entwicklung sind:

- Identität bewahren und ausbauen
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Erreichbarkeit verbessern
- Entwicklungsflächen sinnvoll nutzen

Die Entwicklung der einzelnen Projekte auf der Basis der Leitlinien ermöglicht einen hohen Zielerreichungsgrad bei hoher städtebaulicher Qualität.

Dabei setzt das Konzept über die Priorisierung der Projekte auf eine Umsetzungsstrategie, die beispielhafte Ergebnisse vergleichsweise kurzfristig ermöglicht, aber auch die Schaffung neuer Qualitäten über einen längeren Umsetzungszeitraum vorsieht. Der Zuschnitt der Projekte und die Umsetzungsstrategie ermöglichen Synergieeffekte, die den integrierten Ansatz betonen und verdichten. Eine detaillierte Maßnahmen-, Zeit- und Kostenübersicht befindet sich im Anhang des Berichts.

Insgesamt bietet das ISEK Sundern Innenstadt eine solide, an der Maßstäblichkeit des Ortes orientierte Grundlage zur nachhaltigen Entwicklung der Innenstadt.

6.2

Prozessgestaltung

Das ISEK Sundern ist eine langfristig angelegte Grundlage für die Entwicklung der Innenstadt und richtet sich vorrangig an Politik und Stadtverwaltung, soll aber auch weitere Akteure ansprechen. Das Konzept beschreibt Projekt- und Maßnahmevorschläge, die Basis für nachfolgende Beratungen in Politik und Verwaltung sind. Im Folgenden werden Empfehlungen zur weiteren Prozessgestaltung dargestellt.

Leit- und Impulsprojekte für die Innenstadt

Drei Leitprojekte sind als zentral für die weitere Entwicklung der Innenstadt herausgearbeitet worden und sollen über die schrittweise Realisierung von Einzelmaßnahmen langfristig die Qualitäten der Innenstadt Sundern erhöhen.

Die Umsetzung des Leitprojekts „Grünes Rückgrat Röhr“ wird das Bild der Innenstadt nachhaltig positiv verändern, neue Stadträume erschließen und Teilräume verbinden. Als erste vorbereitende Maßnahme wurden bereits Erhebungen zur Auslastung des Parkraums in der Innenstadt durchgeführt, um verlässliche Daten für eine mögliche Umstrukturierung zu gewinnen. Von besonderer Bedeutung wird es sein, ein abgestimmtes Renaturierungs- und Gestaltungskonzept für den gesamten Bereich zu entwickeln und für dessen Umsetzung Fördermittel aus verschiedenen Töpfen einzuwerben und zu kombinieren. Aufgrund des Umfangs der Aufgabe ist von einem längeren Planungs- und Umsetzungszeitraum auszugehen, der wegen der hohen Bedeutung für die Innenstadt auf jeden Fall angegangen werden sollte.

Als Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf wurden die Eingangsbereiche in die Hauptein-

kaufslagen der Innenstadt identifiziert. Hier sollen zwei Leitprojekte für den nördlichen und östlichen Stadteingang attraktive Eingangssituationen herstellen und Teilräume besser verknüpfen. Im nördlichen Bereich wird vor allem der Einmündungsbereich der Hauptstraße aufgewertet werden und durch eine Umgestaltung des Kreuzungsbereichs vor dem Sunderlandhotel die städtebauliche Gesamtsituation verbessert. Neben einer dem Ort angemesseneren Dimensionierung der Verkehrsanlagen gehört hierzu auch die Erschließung des Bahnhofsareals und Gewinnung von Flächen an der Röhr für eine Bebauung in attraktiver Lage. Am östlichen Stadteingang steht insbesondere die barrierefreie und hochwertige Gestaltung der Ost-West-Achse, ausgehend vom Levi-Klein-Platz, sowie die Verknüpfung mit dem Röhrbereich im Mittelpunkt.

Neben den langfristig angelegten Leitprojekten sollen zwei Impulsprojekte angegangen werden, die zu schnell sichtbaren ersten Maßnahmen und Erfolgen führen. Hierbei handelt es sich zum einen um das Projekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“, im Rahmen dessen unter intensiver Beteiligung der lokalen Akteure und Bürger in einem Werkstattverfahren ein abgestimmtes Vorgehen zur weiteren gestalterischen Entwicklung der Fußgängerzone beschlossen und angegangen werden soll. Darüber hinaus wird die Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tigges-Platz als weiteres wichtiges Impulsprojekt angesehen, um hier schnell in die Umsetzung einer Ergänzung der Einzelhandelsflächen in der Innenstadt in Form einer verträglichen und architektonisch-städtebaulich hochwertigen Lösung zu kommen.

Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Sunderner Innenstadt und die Stärkung als Einzelhandelsstandort können nur mit Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger sowie privater Akteure gelingen. Hierzu ist eine kontinuierliche Information der Öffentlichkeit zum Fortgang des ISEK-Prozesses notwendig.

In Sundern war die Erarbeitung des Masterplanes über ein Charette-Verfahren von einer starken Öffentlichkeitsbeteiligung gekennzeichnet. Die Planungswerkstatt im März 2013 zum vorliegenden ISEK hat gezeigt, dass großes öffentliches Interesse an der Entwicklung der Sunderner Innenstadt besteht. Bei der planerischen Konkretisierung und Umsetzung der Projekte, z.B. des Impulsprojektes

zur schrittweisen Umgestaltung der Fußgängerzone, ist die Öffentlichkeit weiter intensiv zu beteiligen.

Daneben kann das Kooperationsgremium „Stadtforum“, in dem Akteure aus Politik, Verwaltung, Einzelhandel und Bürgerschaft vertreten sind, als Plattform zur fachlichen Diskussion und weiteren Begleitung des ISEK-Prozesses genutzt werden. Über dieses Gremium aus lokalen Multiplikatoren und Interessenvertretern kann eine stetige Information und frühzeitige Einbindung möglichst vieler Akteure gewährleistet werden. Von besonderer Bedeutung für die Initiierung einer Aufbruchstimung in diesem Kreis ist das Impulsprojekt „Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone“.

6.3

Monitoring

Die zielgerichtete Umsetzung der Projekte und Maßnahmen sollte über die Entwicklung und Durchführung eines Monitoringkonzeptes abgesichert werden. In einem dynamischen Anpassungsprozess sollen veränderte Bedingungen und Zielsetzungen abgeglichen werden. Beim Monitoring werden die Projektverläufe dokumentiert und den Zielsetzungen des ISEK gegenübergestellt.

Zentrale Projekte des ISEK Sundern Innenstadt beschreiben städtebauliche Qualitäten, die über bauliche Ergänzungen oder Umstrukturierung von Teilräumen erreicht werden sollen. Statistische

Messmittel zur Prozesskontrolle können hier kaum entwickelt werden und Umsetzungserfolge über eine Datenerfassung nur schlecht ermittelt werden.

Daher sollte der erste Gradmesser für eine erfolgreiche Umsetzung des ISEK der abgestimmte Zeitplan sein, der für die Projektrealisierung definiert worden ist. Der qualitativen Reflexion von Projektständen und der Identifizierung vorhandener Umsetzungshindernisse kommt eine hohe Bedeutung zu. Die Reflexion sollte zumindest verwaltungsintern in praxistauglichen Zeitintervallen erfolgen.

Wichtige Fragestellungen sind in diesem Zusammenhang unter anderem:

- Warum wurden Maßnahmen im geplanten Zeitraum nicht umgesetzt?
- Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen noch sinnvoll oder haben sich Prioritäten verschoben?
- Sind Rahmenbedingungen zu verändern bzw. bestehen neue Abhängigkeiten mit anderen Projekten?
- Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, damit Projekte erfolgreich umgesetzt werden können?
- Welche Akteure sind stärker einzubinden?

Für die Projekte mit klarem Einzelhandelsbezug kommt der weiteren Beobachtung der Leerstandsentwicklung und des Branchenmixes in der Innenstadt und insbesondere der Fußgängerzone Bedeutung zu. Der vorgeschlagene Investorenwett-

bewerb zur Realisierung eines Neubauprojektes wird die Marktchancen und damit die Umsetzbarkeit des ISEK in diesem Bereich klären. Die Ergebnisse des Wettbewerbs sollten kritisch bewertet und mit den definierten Entwicklungszielen abgeglichen werden.

Die Fortschreibung und Aktualisierung des Monitorings sollte ein fester Bestandteil des Arbeitsprogramms der Umsetzung des ISEK sein. Damit wirkt das Monitoring auch ressourcenschonend und verhindert unnötige Ausgaben.

Die Dokumentation des Projektfortschritts in Bezug auf die ISEK-Ziele dient auch dazu, die Öffentlichkeit kontinuierlich einzubinden und über Änderungen in der Maßnahmenplanung frühzeitig informieren zu können. Auch diese Termine können für eine ergänzende Reflexion zu Zielen und Maßnahmenprioritäten genutzt werden.

Quellenverzeichnis

Bertelsmann Stiftung (o. J. a): Bildungsbericht Stadt Sundern Sauerland. URL: http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/berichte/Berichte.action?berichtstyp=bildung&gkz=05958044&datenvergleich=3&pdfilename=bildungsbericht.pdf&zeigeBericht=Download+Bericht+%28pdf%29&_sourcePage=%2Fdatenprognosen%2Fberichte%2Findex.jsp&__fp=Nwq6iw7LX0Uv%2BajczAKG5A%3D%3D, letzter Zugriff: 19.12.2012.

Bertelsmann Stiftung, (o. J. b): Demographiebericht Stadt Sundern Sauerland. URL: http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/berichte/Berichte.action?berichtstyp=demographie&gkz=05958044&datenvergleich=3&pdfilename=demographiebericht.pdf&zeigeBericht=Download+Bericht+%28pdf%29&_sourcePage=%2Fdatenprognosen%2Fberichte%2Findex.jsp&__fp=LNqsARhhRR72hhPceFg%2FzA%3D%3D, letzter Zugriff: 19.12.2012.

Büro StadtVerkehr B.U.P. (2011): Potentialanalyse und Kosten-Nutzen-Bewertung für die Röhrtalbahn. Köln.

Frauns, E.; Scheuvs, R. (2010): Kurs Innenstadt NRW-Positionen. Ansprüche und Forderungen aus dem Netzwerk Innenstadt NRW. Münster.

IT.NRW (2012): Kommunalprofil Stadt Sundern (Sauerland). URL: <http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/105958044.pdf>, letzter Zugriff 19.12.2012.

LBS Marktforschung (2012): Bevölkerung und Wohnungsmarkt in Sundern. URL: http://www.sundern.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Aktuelles/Wohnen/2012_11_29_Vortrag_LBS_Schneider_Internetfassung.pdf, letzter Zugriff: 16.06.2013.

Naturpark Schwalm-Nette (2013): Wassererlebnis Schwalm. <http://www.npsn.de/index/lang/de/artikel/1368>: Letzter Zugriff 06.05.2013.

StadtBauKultur NRW (2006): Stadt macht Platz – NRW macht Plätze. Dokumentation Landeswettbewerb 2004 / 05. http://www.stadtbaukultur-nrw.de/pdf/publikationen/StBK_Platz_4MB.pdf Letzter Zugriff 06.05.2013.

Stadt Herne (2013): Naturnaher Umbau des Dorneburger Mühlenbaches in Eickel. http://www.herne.de/kommunen/herne/ttw.nsf/id/DE_Oekologische_Verbesserung_des_Dorneburger_Muehlenbaches_in_Eickel, letzter Zugriff: 06.05.2013.

Stadt Sundern (2008a): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Sundern. Dortmund.

Stadt Sundern (2008b): Zukunft Sundern Charrette 2007. Endbericht. Berlin.

Stadt Sundern (2011): Vorentwurf Flächennutzungsplan Stadt Sundern.

Stadt Sundern (2012): Städtebauliche Chancen-Risiken-Betrachtung für die Entwicklung von Einzelhandelsnutzungen an drei Standortbereichen in der Sunderner Innenstadt. Dortmund.

Stadt Sundern (2013): Parkraumfrequenzanalyse Innenstadt Sundern.

Wfa Anstalt der NRW. Bank (2008): Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen. Info 2008. Schwerpunkt: Wohnungsmärkte im ländlichen Raum. URL: <http://www.nrwbank.de/de/service/suche/resultlist.html?shortquery=Hochsauerland&x=0&y=0>, letzter Zugriff: 16.06.2013.

Anhang

- Anhang 1** Maßnahmenübersicht des ISEK Sundern
- Anhang 2** Maßnahmenübersicht des Masterplan Zukunft Sundern
- Anhang 3** Masterplan des Charette 2007 Zukunft Sundern

Anhang 1

Maßnahmenübersicht des ISEK Sundern

	Nr.	Maßnahmen	Akteure/Beteiligte	Priorität	Kostenrahmen in Euro	Kurzfristig			Mittelfristig			Langfristig	Kommentar
						2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Leitprojekte	1	Verkehrserhebung zur Auslastung des Parkraums im Innenstadtbereich	Stadt Sundern	hoch	interne Leistung	•							Erhebung abgeschlossen
	2	Parkraumkonzept Innenstadt	Stadt Sundern, Fachgutachter, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	interne Leistung	•	•						
	3	Renaturierungskonzept Settmücke / Röhr / Linnepe	Stadt Sundern, Fachgutachter, Bezirksregierung Arnsberg Dez. 54, Untere Landschaftsbehörde	hoch	150.000		•	•					Fördermittelzugang, Wasserrahmenrichtlinie
	4	Gestaltungskonzept "Grünes Rückgrat Röhr"	Stadt Sundern, Fachgutachter, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar		•						
	5	Renaturierung der Bachläufe und Neugestaltung Freiräume	Stadt Sundern	hoch	1.500.000				•	•			
"Östlicher Stadteingang"	6	Aufwertung der zentralen Haltestelle im Verlauf der L519n	Stadt Sundern, Baulastträger L519n, Verkehrsbetrieb	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar			•					Straßen NRW möchte die Leistungsfähigkeit als Durchgangsstraße nicht beeinträchtigen
	7	Attraktive und barrierefreie Gestaltung der Achse Fußgängerzone/Levi-Klein-Platz/Bushaltestelle	Stadt Sundern, Baulastträger 519n, Verkehrsbetrieb, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar			•	•				
	8	Errichtung eines markanten Bauwerkes an der L 519	Stadt Sundern, privater Investor	niedrig	private Investition							•	
	9	Herrichtung historischer Waschplatz und Öffnung der Röhr vom Levi-Klein-Platz	Stadt Sundern, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar			•					

	Nr.	Maßnahmen	Akteure/Beteiligte	Priorität	Kostenrahmen in Euro	Kurzfristig			Mittelfristig			Langfristig	Kommentar
						2013	2014	2015	2016	2017	2018	ab 2018	
Leitprojekte	"Nördlicher Stadteingang"	10 Umbau Einmündungsbereich Hauptstraße	Stadt Sundern, Baulastträger L519n, Verkehrsbetrieb, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar				•				
		11 Rückbau Kreuzung Sunderlandhotel zum Kreisverkehr	Baulastträger L519n, Stadt Sundern, Fachgutachter, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	50.000 Planung 500.000 Bau				•	•			In Vorplanung: Planungsaufträge sollen in 2013 vergeben werden
		12 Bauliche Fassung des Kreisverkehrs	Stadt Sundern, Fachgutachter, private Investoren, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	private Investition				•				
Impulsprojekte	"Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone"	13 Gestaltungskonzept für die Fußgängerzone	Stadt Sundern, Stadtmarketing, Kooperation sgrremium "Stadt Forum", Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	30.000		•	•					
		14 Umsetzung von Einzelmaßnahmen aus dem Gestaltungskonzept	Stadt Sundern, Stadtmarketing Sundern, Anlieger Innenstadt	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar			•	•				
		15 Prüfung einer Gestaltungs- und Sondernutzungssatzung	Stadt Sundern, Stadtmarketing Sundern, Anlieger Innenstadt	hoch	interne Leistung		•						
		16 Aufwertung und Entwicklung von Einzelimmobilien	Stadt Sundern, Immobilieneigentümer	hoch	private Investition		•	•	•				
		17 Ausschreibung Investorenwettbewerb	Stadt Sundern, Träger VHS, Private Grundstückseigentümer, Investoren, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar		•						
"Einzelhandelsentwicklung am Franz-Josef-Tiggis-Platz"	18 Funktionsbestimmung Franz-Josef-Tiggis-Platz		Stadt Sundern, Anlieger Innenstadt, Bürger	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar				•				
	19 Neubau Einzelhandel		Stadt Sundern, Investor, Anlieger Innenstadt, Bürger	mittel	private Investition				•	•	•		

	Nr.	Maßnahmen	Akteure/Beteiligte	Priorität	Kostenrahmen in Euro	Kurzfristig				Mittelfristig			Langfristig	Kommentar
						2013	2014	2015	2016	2017	2018	ab 2018		
weitere Projekte		Umgestaltung südlicher Abschluß der Fußgängerzone, Öffnung zur südlichen Hauptstraße	Stadt Sundern, Anlieger Innenstadt, Bürger	mittel	gegenwärtig nicht kalkulierbar				●		●			
	"Gestaltung Südlicher Stadteingang"	21	Aufwertung Schirgiswalder Platz	Stadt Sundern, Anlieger, Bürger	mittel	gegenwärtig nicht kalkulierbar				●		●		
		22	Aufwertung "Metropol"	Stadt Sundern, privater Eigentümer, Betreiber "Metropol"	hoch	private Investition		●						
		23	Reaktivierung der Röhrtalbahn, Aufnahme in den IGVP-NRW in 2015 angemeldet, bis dahin keine Aktivitäten	Stadt Sundern, Land NRW	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar			●				●	Wirtschaftlichkeitsgutachten liegt vor; weitere Planungsschritte ab 2015
	"Reaktivierung Bahnhofsbareal"	24	Wettbewerb zur zukünftigen Nutzung des Geländes	Stadt Sundern, Deutsche Bahn AG, Fachgutachter	mittel	gegenwärtig nicht kalkulierbar					●			Ziel: Wohnen und höherwertige Dienstleistungen; Standortgut-achten liegt vor, kein Einzelhandel
		25	Verlagerung der Buswendeanlage vor dem Rathaus	Stadt Sundern, Verkehrsbetriebe	mittel	gegenwärtig nicht kalkulierbar				●				Betreiber (RLG) hat keine grundsätzlichen Einwände gegen die Verlagerung
	"Entwicklung Rathausumfeld"	26	Entwicklung eines Konzeptes zur Gestaltung eines Rathausplatzes	Stadt Sundern, private Eigentümer, Investoren, Anlieger, Bürger	mittel	gegenwärtig nicht kalkulierbar				●				
		29	Neubau Ersatzparkhaus	Stadt Sundern, Investor	mittel	gegenwärtig nicht kalkulierbar					●	●		kein Baurecht vorhanden
		30	Erweiterung Sunderlandhotel	Eigentümer, Sunderland Hotel	niedrig	private Investition							●	kein Baurecht vorhanden
	Sonstige Einzelmaßnahmen	31	Weiterentwicklung und Aufwertung Brenke-Center	Stadt Sundern, Eigentümer	hoch	private Investition			●					Gutachten Stadt & Handel: Wichtiger Frequenzbringer
32		Bebauung Parkplatz nördlich Kolpinghaus	Stadt Sundern, Stadtmaking Sundern, privater Investor	mittel	private Investition				●		●			
33		Planung und Umsetzung innerörtliches Radverkehrsnetz mit Abstellanlagen	Stadt Sundern	hoch	gegenwärtig nicht kalkulierbar					●				

Anhang 2

Maßnahmenübersicht des Masterplan Zukunft Sundern

Maßnahmen			
„Rathaus/Rathausumfeld“			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
1	Verlagerung der Buswendeanlage	Stadt Sundern, Betreiber ÖPNV	ja
2	teilweise Überbauung der Fläche/ Platzfassung	Stadt Sundern, Investor	ja
3	Erweiterung Sunderlandhotel	Eigentümer, Investor	ja
4	Errichtung Parkhaus Ersatz Röhrparkplätze	Stadt Sundern, Investor	ja
„Kreuzung Sunderlandhotel“			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
5	Rückbau der Kreuzung zum Kreisverkehr	Sundern, Straßen NRW	ja
6	Verschwenkung Hauptstraße nach Norden	Sundern, Straßen NRW	ja
7	Bebauung der gewonnenen Flächen	Stadt Sundern, Investoren	ja
„Intergration L519n“			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
8	Ausbau der Bus-Haltestelle	Sundern, Straßen NRW, Verkehrsbetriebe	ja
9	Niveaugleiche Fußgängerquerung	Sundern, Straßen NRW	ja
10	Ausbau Kreisverkehr Settmeeckestr/ L519n	Sundern, Straßen NRW	nein

„Neuordnung Bereich Röhr“			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
11	neue Zufahrt von der L519n	Stadt Sundern, Straßen NRW	nein
12	Neuordnung Parken	Stadt Sundern, private Eigentümer	ja
13	Bebauung Einzelhandel im südlichen Bereich	Stadt Sundern, Investor	ja
14	Neubau Zufahrt von Norden ab neuem Kreisverkehr zur Erschließung der Parkplätze	Stadt Sundern, private Eigentümer	nein
15	Umgestaltung Röhr	Sundern, private Eigentümer	ja
16	Aufwertung der bestehenden Freiflächen	Sundern, private Eigentümer	ja
17	Freistellung Kornbrennerei von Osten	Sundern, private Eigentümer	ja

„Röhrtalbahn, Bahnhof“			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
18	Reaktivierung Röhrtalbahn	Land NRW, Sundern, Bahn	ja
19	weitere Nutzung Teilflächen Bahnhof	Sundern, Bahn, Investoren	ja

„Aufwertung Hauptstraße, Fußgängerzone“			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
20	Verbesserung Zugang Hauptstraße nördlich	Stadt Sundern	ja
21	Bebauung Parkplatz nördlich Kolpinghaus	Stadt Sundern, Investor	ja
22	Gestaltung Aussenanlagen Tagwerk/ Kolpinghaus	Eigentümer	umgesetzt
23	Rückbau, Umbau Skulptur vor der Kirche	Stadt Sundern	ja
24	Rückbau Brunnenanlage	Stadt Sundern	ja
25	Erneuerung Möblierung	Stadt Sundern	ja
26	Umbau südlicher Abschluß Fußgängerzone	Stadt Sundern	ja

„Stadtplätze reaktivieren“			
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
27	Fassung Levi-Klein Platz	Stadt Sundern, Private Eigentümer	ja
28	Realisierung Campanile	Investor	ja
29	Aufwertung Franz-Josef-Tigges Platz	Stadt Sundern, Investor	ja
30	Neubau Einzelhandel	Stadt Sundern, Investor	ja
31	Umbau Schirgiswalder Platz	Stadt Sundern	ja
32	Randbebauung Neubau Schirgiswalder Platz	Investor	nein
33	Anlage Lesegarten	Stadt Sundern	nein

„Schulte-Ufer-Areal neu nutzen“

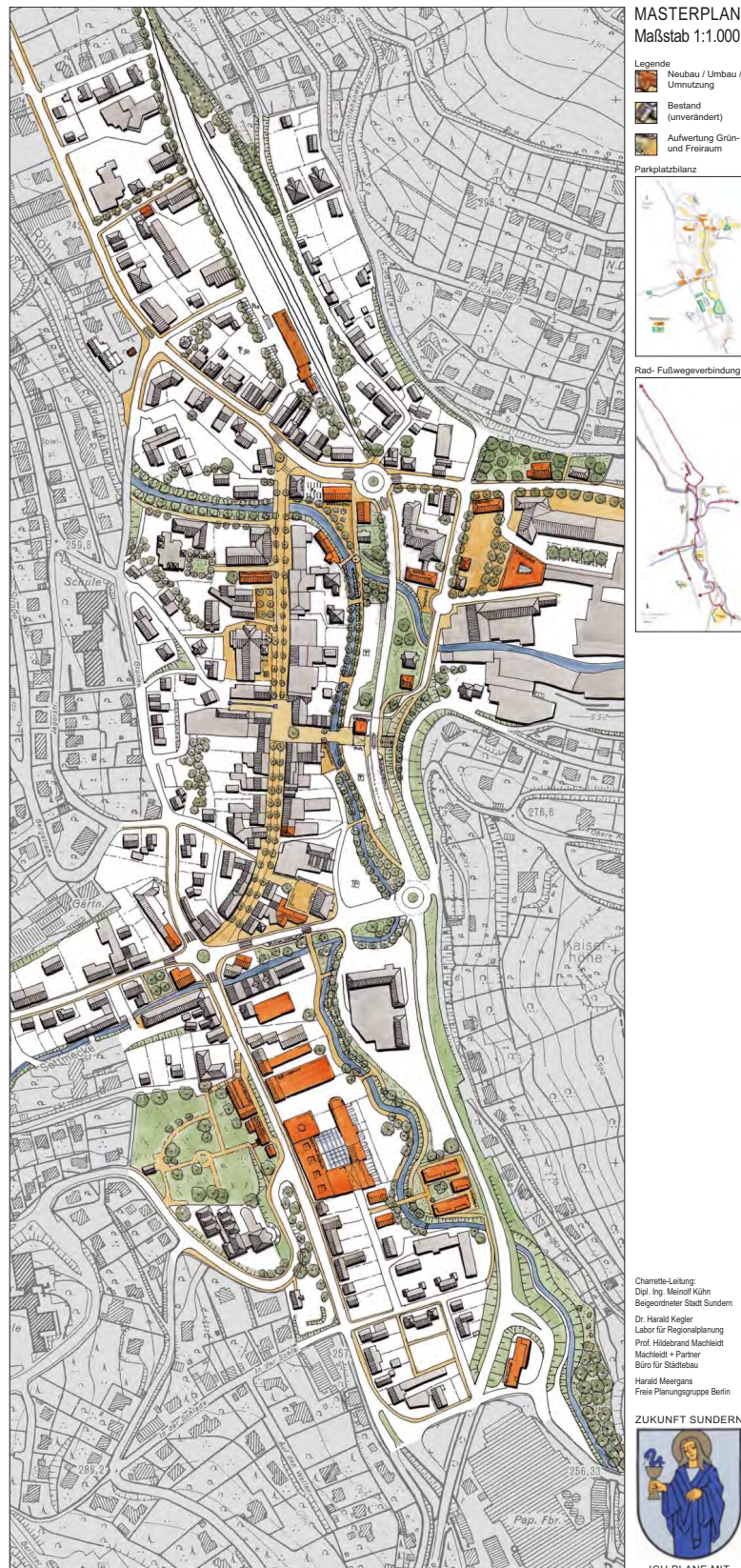
Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
34	Die differenzierten Umnutzungskonzepte sind nicht mehr aktuell, kurzfristig keine Entwicklungsmöglichkeiten	Stadt Sundern, Firma Schulte-Ufer	nein

Keinem Projekt zuzuordnen

Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Akteure/Beteiligte	Übernommen in ISEK Innenstadt Sundern
35	Neunutzung Förderschule		nein
36	Altenwohnungen auf der Brachfläche nördlich Schule	Stadt Sundern, Investor	nein
37	Nutzung historisches Gebäude Schulte Ufer	Investor, Stadtmarketing	nein
38	„Glockenturm“ evgl. Kirche	Privat	umgesetzt

Anhang 3

Masterplan Charette 2007 Zukunft Sundern





Schulden

Stadt- und Raumentwicklung

Standort Dortmund

Kaiserstraße 22

44135 Dortmund

kontakt@ssr-dortmund.de

www.ssr-dortmund.de

Fon 0231.39 69 43-0

Fax 0231.39 69 43-29

Standort München

Occamstraße 21

80802 München

www.ssr-muenchen.de