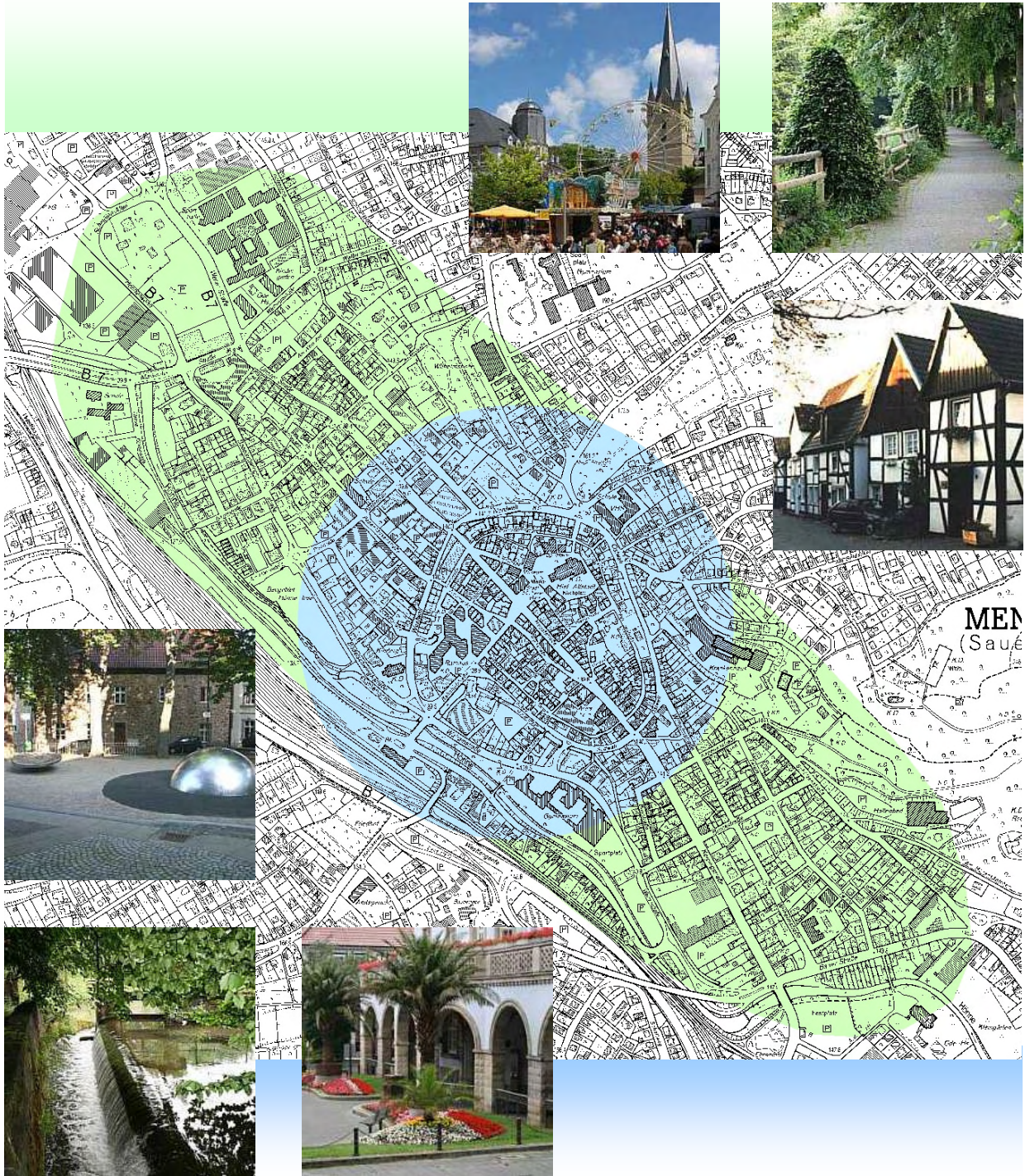




Innenstadt-Konzeption

der Stadt Menden (Sauerland)

Mai 2010

Impressum

Herausgeber:

Stadt Menden (Sauerland)
Fachbereich Umwelt, Planen und Bauen
Neumarkt 5
58706 Menden (Sauerland)

Leitung der Projektgruppe Standortentwicklung:

Thomas Höddinghaus

Redaktion:

Jörg Müller, Heike Schulz, Ralf Weier

unter Mitarbeit von

Bernd Jenke, Rainer Lückermann

Grußwort des Bürgermeisters

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

die vorliegende Innenstadt-Konzeption der Stadt Menden (Sauerland) ist ein wichtiger Maßnahmenplan für die Erhaltung und den Ausbau der Lebensqualität in unserer Stadt. Die hierin enthaltenen Projekte werden dazu beitragen, die Innenstadt für alle Bevölkerungsgruppen attraktiver zu gestalten. Vor dem Hintergrund einer älter und bunter werdenden Gesellschaft stellt dies eine bedeutsame Aufgabe dar.

Um zügig Erfolge zu erzielen, wurden die ersten Maßnahmen in Vorbereitung der Regionale 2013 bereits auf den Weg gebracht. Ich bin zuversichtlich, dass trotz der schwierigen Haushaltslage in Kürze weitere Projekte angestoßen werden können. Noch stärker als bisher wird es auf ein bürgerschaftliches Engagement ankommen, wenn die finanziellen Möglichkeiten der Stadt ausgeschöpft sind. Nur Hand in Hand mit den Bürgern und der privaten Wirtschaft wird die Zukunft in unserer Stadt gestaltbar sein.

Von dem positiven Ergebnis einer solchen Entwicklung profitieren wir alle. Eine lebens- und liebenswerte Innenstadt nutzt dem dort ansässigen Handel und der Gastronomie genauso wie den Bürgern und der gewerblichen Wirtschaft. Darum lassen Sie uns gemeinsam an diesem Ziel arbeiten und das neue Leitbild der Stadt beherzigen: „Wir machen Menden! ... Unsere Zukunft.“

Abschließend bedanke ich mich auf diesem Wege beim Rat und der Verwaltung für die Erarbeitung der Konzeption sowie bei den Mendener Bürgern, die das Verfahren begleitet und sich aktiv in die Diskussion eingebracht haben.

Ihr



Volker Fleige
(Bürgermeister)



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
2	Darstellung der Ausgangssituation	10
2.1	Lage im Raum	10
2.2	Abgrenzung des Planungsraumes	10
2.3	Historische Entwicklung	11
2.4	Vorhandene Strukturen	13
2.5	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	13
2.6	Überörtliche Planungsvorgaben	16
2.7	Gemeindliche Bauleitpläne	16
2.8	Weitere Satzungen	18
2.8.1	Gestaltungssatzung für die Innenstadt	18
2.8.2	Satzung für Sondernutzungen	18
2.8.3	Satzung über die Erhaltung baulicher Anlagen	19
2.8.4	Satzung über die Reduzierung der Abstandsflächen	19
2.8.5	Satzung über die Ablösung von Stellplätzen	19
2.9	Vorhandene Konzepte	20
2.9.1	Einzelhandelskonzept	20
2.9.2	Verkehrsentwicklungsplan	20
2.9.3	Konzept Flächenhafte Verkehrsberuhigung – Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche in Menden	20
2.9.4	Parkraumkonzept	21
2.9.5	Kfz-Konzept für die Innenstadt	21
2.9.6	Kinderspielplatzplan	21
2.9.7	Schulentwicklungsplan	21
2.10	Eingegangene Rats- und Bürgeranträge	22
2.10.1	Ratsanträge der Fraktionen im Rat der Stadt Menden (Sauerland)	24
2.10.2	Bürgeranträge zur Innenstadtgestaltung	24
3	Bestandserfassung der vorhandenen Nutzungen	26
3.1	Gebäudenutzungen	26
3.2	Gebäudestrukturen	27
3.3	Freiflächennutzungen und -strukturen	27
3.3.1	Grünflächen	27
3.3.2	Spielplatzflächen	30
3.3.3	Innerstädtische Freiflächen	32
3.3.4	Veranstaltungen auf innerstädtischen Freiflächen	34

3.4	Verkehr	36
3.4.1	Kfz-Verkehr	36
3.4.2	Ruhender Kfz-Verkehr	38
3.4.3	ÖPNV	39
3.4.4	Radverkehr	39
3.4.5	Fußgängerverkehr	39
4	Bestandsbewertung mit Stärken- und Schwächenprofil	40
4.1	Vorhandene Bindungen	40
4.2	Nutzungskonflikte, Vorbelastungen, Restriktionen und städtebauliche Mängel	41
4.3	Verkehrliche Mängel	43
4.4	Städtebauliche Qualitäten und Entwicklungschancen	44
5	Entwicklungsziele	47
5.1	Leitbild für die Entwicklung der Innenstadt	47
5.2	Ziele für die Innenstadt	47
5.2.1	Tradition	47
5.2.2	Wohlfühlen	48
5.2.3	Nähe	50
5.2.4	Vielfalt	50
5.2.5	Verantwortung	53
6	Einzelmaßnahmen Gebäude	54
6.1	Personenbahnhof	56
6.2	Neues Rathaus	58
6.3	Parkhaus Nordwall	60
6.4	Regenbogenschule, Poststraße/Papenhausenstraße	62
6.5	Leerstände in der Hochstraße	64
6.6	Erweiterung Ecke Westwall-Turmstraße	66
6.7	Kolpingstraße	68
6.8	Öffentliche Toilettenanlagen	70
6.9	City-Management	72
7	Einzelmaßnahmen Freiflächen	74
7.1	Umgestaltung des Platzes vor dem neuen Rathaus	76
7.2	Umgestaltung des Kirchhofs der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil	78
7.3	Umgestaltung des Marktplatzes	80
7.4	Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche	82
7.5	Gestaltung des Hochbeets in der Fußgängerzone	84
7.6	„Historischer Weg“	86
7.7	„Grüner Weg“	88

7.8	Offenlegung des Glockenteichbaches	90
7.9	Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße	92
7.10	Zugänge zum Wasser	94
7.11	Erweiterung des Spielplatzes am neuen Rathaus	96
7.12	Erweiterung des Spielplatzes an der St. Vincenz-Kirche - nördlicher Teil	98
7.13	Erweiterung des Spielplatzes an der Wilhelmshöhe	100
7.14	Spießfläche für Jugendliche am Walram-Gymnasium	102
7.15	Übergangsnutzung auf dem ehemaligen Güterbahnhof	104
7.16	Ausstattung mit Bänken	106
7.17	Wohnmobil- und Festplatzstandort an Battenfelds Wiese	108
7.18	Abfallsituation in der Innenstadt	110
7.19	Aufenthaltort für sozial auffällige Mitbürger	112
8	Einzelmaßnahmen Verkehr	114
8.1	Kfz-Verkehr	114
8.1.1	Gestaltung des Kfz-Verkehrsnetzes	115
8.1.2	Gestaltung von Knotenpunkten	118
8.2	Parken	120
8.2.1	Aufstockung des REWE-Parkplatzes	121
8.2.2	Aufstockung des Schlachthof-Parkplatzes	122
8.2.3	Parkplatz auf dem Güterbahnhofsgelände	123
8.3	Radverkehr	124
8.3.1	Gestaltung des Radverkehrsnetzes	125
8.3.2	Radfahren in der Fußgängerzone (außerhalb der Geschäftszeiten)	127
8.3.3	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	128
8.4	Fußgänger	128
8.4.1	Erweiterung der Fußgängerzone	129
8.4.2	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt	131
8.5	ÖPNV	132
8.5.1	ÖPNV-Liniennetz	133
8.5.2	Haltestellenbereiche	134
8.5.3	Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	135
8.6	Orientierungssysteme	136
8.6.1	Kfz-Wegweisung / Parkleitsystem	137
8.6.2	Fußgängerwegweisung	139
9	Zusammenstellung von Gesamtmaßnahmen	140
10	Skizzenhafte Darstellungen von Maßnahmen im räumlichen Kontext	142

11 Fördermöglichkeiten	148
11.1 Städtebauförderung	148
11.1.1 Aktive Stadt- und Ortsteilzentren	149
11.1.2 Stadtumbau West	149
11.1.3 Regionale 2013 - Südwestfalen	150
11.2 Stadtverkehrsförderung - Kommunale Straßen und Radverkehrseinrichtungen	151
11.3 Konjunkturpaket II	151
12 Wettbewerbe und Arbeitshilfen zur Umsetzung	152
12.1 Ab in die Mitte	152
12.2 Entente Florale - „Unsere Stadt blüht auf“	152
12.3 Immobilienstandortgemeinschaften (ISG)	153
12.4 Städtenetzwerk Innenstadt NRW	153
12.5 Landesinitiative StadtBauKultur NRW	154
12.6 Bündnis für regionale Baukultur	154
12.7 Modellprojekt „SimplyCity“	155
13 Zusammenfassung und Ausblick	156
Anhang	159

1 Einleitung

Seit vielen Jahren wird in der Bevölkerung, der Politik und zahlreichen Interessenverbänden intensiv eine Diskussion über eine Attraktivitätssteigerung der Mendener Innenstadt geführt. Diskussionspunkte sind u.a. die Stärkung des qualitätvollen Einzelhandels in der Innenstadt, die Umwandlung des Marktplatzes in eine Fußgängerzone, die bauliche Entwicklung auf dem Bahnhofsgelände und dessen Anbindung an die Kernstadt sowie die künftige Nutzung des Bürgersaals. Maßgeblich belebt wurde die Diskussion um die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt auch durch Anträge der im Rat vertretenen Parteien.

Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen hat bereits in seiner Sitzung am 20.10.2005 beschlossen, eine Innenstadt-Konzeption zu erarbeiten. Im Rahmen des zwischenzeitlich erarbeiteten Einzelhandelskonzeptes, das der Rat der Stadt Menden (Sauerland) am 13.11.2007 beschlossen hat, wurde anhand eines hierarchischen Zentrenmodells die Innenstadt als Stadtzentrum und somit wichtigstes Zentrum in Menden definiert. Es versorgt das gesamte eigene Stadtgebiet und darüber hinaus noch das Umland in den angrenzenden Städten mit einem breiten Spektrum an Waren für den lang-, mittel- und kurzfristigen Bedarf. Aufgrund der großen Bedeutung dieses zentralen Versorgungsbereiches und der vorhandenen Problemstellungen besitzt die Erarbeitung eines integrierten Konzeptes für die Innenstadt inzwischen hohe Priorität. In seiner Sitzung am 14.02.2008 hat der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen daher beschlossen, die Erarbeitung der Innenstadtkonzeption zeitnah fortzuführen und maßgebliche Zwischenschritte dem Ausschuss vorzustellen.

Die vorliegende Innenstadt-Konzeption besitzt die Aufgabe, die zahlreichen Interessen und Ideen zu bündeln und die sich daraus ergebenden vielfältigen Themenbereiche zu koordinieren, wodurch eine städtebaulich klar strukturierte und auf die Zielvorgabe der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt ausgerichtete Stadtplanung angestrebt wird. Das Ziel dieser Arbeit ist eine städtebaulich zusammenhängende Konzeption für den gesamten Innenstadtbereich. Im Vordergrund stehen dabei die Steigerung der Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Nutzer und die Schaffung von unterschiedlichen Funktionsbereichen z.B. zum Einkaufen, Erholen, Spielen sowie für Veranstaltungen. Die Wünsche von Familien, Kindern, Jugendlichen sowie Senioren, Gästen und Bewohnern in der Kernstadt sind hierbei einzubeziehen.



Kirchstraße mit Geschichtsbrunnen



Zufluss des Mühlengrabens zur Hönn



Marktplatz vor dem alten Rathaus

Der Zwischenbericht der Innenstadt-Konzeption wurde dem Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen in seiner Sitzung am 21.08.2008 vorgestellt. Er diente als erste Information über die Bestandsaufnahme, die Bestandsbewertung und die Zielsetzung. Am 11.12.2008 wurde vom Ausschuss beschlossen, diesen Bericht in die Öffentlichkeitsbeteiligung zu geben, die vom 12.01.2009 bis zum 13.02.2009 stattgefunden hat. In dieser Zeit lag im Rathaus der Zwischenbericht aus und konnte von allen interessierten Bürgern eingesehen werden. Die beigefügten Karten wurden in übersichtlicher Form ausgehängt und es wurde Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Zeitgleich wurden die Unterlagen auf der Internetseite der

Stadt Menden (Sauerland) veröffentlicht. Ferner wurde eine Vielzahl von Interessenverbänden schriftlich am Verfahren beteiligt.

Die eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen wurden ausgewertet und sind in den Erarbeitungsprozess zum Entwurf der Innenstadt-Konzeption vom September 2009 eingeflossen. Über die Inhalte des Zwischenberichtes hinausgehend enthielt er eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen aus den Themenbereichen Gebäude, Freiflächen und Verkehr. Ergänzt wurde dies durch die skizzenhafte Darstellung einiger Maßnahmen, die die jeweiligen Situationen nach einer Umgestaltung zeigten. Abschließend wurden Möglichkeiten der Förderung sowie Wettbewerbe und Arbeitshilfen zur Umsetzung vorgestellt.

In seiner Sitzung am 24.09.09 beschloss der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen, eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit auf der Grundlage des Entwurfes vom September 2009 durchzuführen. Diese fand in der Zeit vom 19.10.09 bis zum 20.11.09 in gleicher Form wie bei dem Zwischenbericht statt. Darüber hinaus wurde am 19.11.09 eine Bürger-Informationsveranstaltung im Ratssaal des Neuen Rathauses angeboten, bei der nach der Vorstellung des Entwurfes auch die Gelegenheit zur Diskussion bestand.

Nach Auswertung der in diesem Verfahrensschritt eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen wurde der Entwurf in einigen Teilen überarbeitet. Die Innenstadt-Konzeption wurde dem Rat der Stadt Menden (Sauerland) am 04.05.10 zum Beschluss vorgelegt. Durch die positive Beschlussfassung bildet sie nun die Basis für die Entwicklung der Innenstadt, auf deren Grundlage konkrete Maßnahmen und Handlungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden können.

Das entwickelte Leitbild für die Innenstadt wurde im Verlauf des Erarbeitungsprozesses der Innenstadt-Konzeption nicht verändert und wird somit weiterhin als Grundlage der gesamten Entwicklung verfolgt:

**„Menden mit seiner abwechslungsreichen Tradition braucht eine attraktive
Innenstadt zum Wohlfühlen in erreichbarer Nähe, die allen niveauvolle Vielfalt
bietet und die Verantwortung für einander stärkt.“**

2 Darstellung der Ausgangssituation

2.1 Lage im Raum

Die Stadt Menden (Sauerland) zählt mit rund 59.000 Einwohnern als mittlere kreisangehörige Stadt zur **Ballungsrandzone** des Ruhrgebietes und besitzt die **Funktion eines Mittelzentrums**. Sie liegt im Nordosten des Märkischen Kreises und damit im nördlichen Sauerland. Die Hönne, von Süden nach Norden fließend, teilt Menden ab der Stadtgrenze zu Balve bis hin zur Mündung in die Ruhr, die an dieser Stelle die Stadtgrenze zu Fröndenberg aus dem Nachbarkreis Unna bildet, über eine Länge von 11,4 km.



Nördliche Breite: 51 ° 26'

Östliche Länge: 7 ° 48'

Höchster Geländepunkt (Ebberg): 380 m ü. NN

Niedrigster Geländepunkt (Ruhrkamp): 115 m ü. NN

Mittlere Höhe in der Innenstadt: 139 m ü. NN

Kirchturm St. Vincenz

Menden grenzt im Norden an Fröndenberg (Kreis Unna), im Nordosten an Wickede (Ruhr) (Kreis Soest), im Osten an Arnsberg (Hochsauerlandkreis), im Süden an Balve, im Südwesten an Hemer und im Westen an Iserlohn (alle Märkischer Kreis).

Die Innenstadt von Menden ist insbesondere gekennzeichnet durch die bis heute deutlich ablesbare Wallanlage, die angrenzenden Stadterweiterungsbereiche Ober- und Unterstadt sowie die Lage an der von Süden nach Norden fließenden Hönne.

2.2 Abgrenzung des Planungsraumes

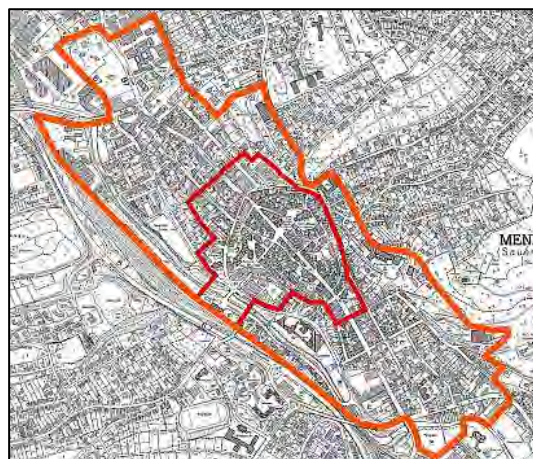
Der Planungsraum umfasst die gesamte Innenstadt von Menden unter Einbeziehung aller Bereiche, die für die heutige Nutzung und Zukünftige Entwicklung der Innenstadt von Bedeutung sind und sein werden.

Im Norden wird der **Planungsraum** begrenzt durch die Schmölen-Allee, die nach Westen hin in die Straße Hönnenwerth übergeht. Dem Straßenverlauf der Märkischen Straße folgend bis zu den Bahngleisen bilden diese die westliche Abgrenzung des Planungsraums bis hin zur Balver Straße im Süden, unter Einbeziehung von Battenfelds Wiese. Als östliche Grenze des Planungsraumes dient der untere Teil des Kapellenberges unter Einbeziehung des Hallenbades, des St. Vincenz-Krankenhauses und der Josefschule mit der Volkshochschule. Der Straßenverlauf des Schwitter Weges dient als weitere Begrenzung des Planungsraumes bis zur Einmündung Kaiserstraße. Von hier ausgehend wird der Planungsraum durch die Zeppelinstraße sowie im weiteren Verlauf durch die Walburgisstraße und abschließend die Werler Straße begrenzt.

Innerhalb dieses Planungsraumes wurde der **Kernbereich** abgegrenzt, der sich auch im Einzelhandelskonzept der Stadt Menden wiederfindet und insbesondere die historische Altstadt umfasst. Für diesen Bereich sollen weitergehende und konkrete Gestaltungs- und Nutzungsvorschläge aus der Innenstadt-Konzeption hervorgehen.



Das Stadtgebiet von Menden



Der Planungsraum mit Kernbereich

Die genauen Abgrenzungen des Planungsraumes und des Kernbereiches gehen aus dem anliegenden Übersichtsplan in Karte 1 hervor.

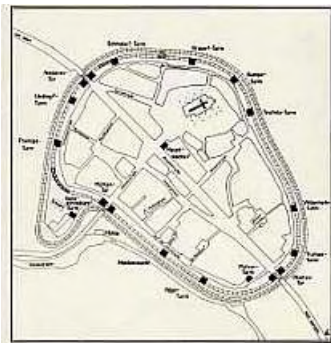
2.3 Historische Entwicklung

Die Stadt Menden liegt im nördlichen Randbereich des Sauerlandes kurz vor der Mündung der Hönne in die Ruhr. Erste Nennungen des Dorfes sind aus dem 9. Jahrhundert bekannt, zur Stadt wurde Menden im Jahre 1276 erhoben. Im Jahre 1345 wurde an zentraler Stelle die **St. Vincenz-Kirche** als gotischer Hallenbau errichtet, ein Jahr später wurde die Stadt mit einer soliden Mauer umgeben. Menden zählt heute zu den wenigen Städten des nördlichen Sauerlandes, die sich ihren mittelalterlichen Stadtkern in Grund- und Aufriss noch in den wesentlichen Grundzügen unverändert erhalten haben. Zwei sich kreuzende Hauptachsen gliedern den **ovalen Stadtgrundriss**: die ehemals zwischen Oberstes und Niederstes Tor gespannte Hauptstraße und die quer dazu verlaufende Bahnhofstraße, die von der Hönnebrücke über Marktplatz und Rathaus zum geschlossen umbauten Kirchplatz der St. Vincenz-Kirche führt. Von der mittelalterlichen Stadtmauer selbst ist heute nur noch ein kleines, frei stehendes Stück vorhanden, von den **ehemals 11 Türmen** sind lediglich der Teufelsturm und der Poenigeturm sowie der Rentschreiberturm, der jedoch zum Mendener Schloss gehörte, erhalten. Verheerende Stadtbrände in den Jahren 1637, 1652 und 1663 vernichteten große Teile der Stadt, so dass sich daraufhin die Stadt Menden verpflichtete breitere Straßen zu bauen und beim Häuserbau nur noch Dachziegel aus Stein zu verwenden. Die bis heute auffälligen Straßenbreiten sind eine Folge dieses letzten Stadtbrandes.

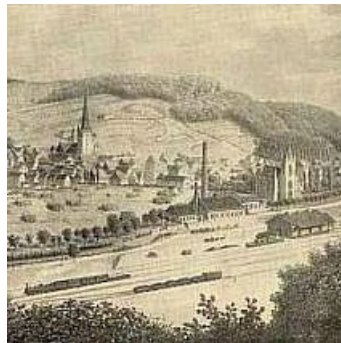
Die durch die Aufnahme des Urkatasters 1829 dokumentierte Grundrissfigur Mendens weist eine große Anzahl an **schützenswertem historischen Hausbestand** auf, der von einfachen einräumigen Häusern über Ackerbürgerhäuser bis zu den Wohn- und Geschäftsbauten vor allem des 19. Jahrhunderts und großbürgerlichen Wohnbauten reicht. 1872 erfolgte der Anschluss an das Eisenbahnnetz. Entlang der Bahnlinie und in Bahnhofsnähe befand sich traditionsgemäß industrielle Nutzung, die heute jedoch größtenteils aufgegeben ist und deren Gebäude umgenutzt oder abgebrochen wurden.

Nach 1816 – Übergang der Provinz Westfalen in preußischen Besitz – begann ab ca. 1830 der **wirtschaftliche Aufschwung** auch in Menden, meist durch Unternehmer aus dem Märkischen begründet (Metallindustrie). Insbesondere die verbesserten Verkehrsanbindungen trugen zur regelrechten Industrialisierung bei, so die 1819 fertiggestellte Staatsstraße Menden – Hemer – Iserlohn, die über die Kolpingstraße (ehem. Iserlohner Straße) aus der Innenstadt herausführte. Auch Straßen über Werl nach Soest, über Fröndenberg nach Unna oder ins Ruhrgebiet führten

den Verkehr ab Innenstadt über die Unnaer Str. zur Werler oder Fröndenberger Straße hinaus. Aufgrund der Tatsache, dass Menden bis zur Mitte des 19. Jh. den baulichen Charakter einer Landstadt bewahrt hatte, besaß es ein sehr dichtes städtebauliches Gefüge, welches in nur wenigen Bereichen eine Neubebauung zuließ. Deshalb und als Folge der an die Wasserläufe gebundenen industriellen Bebauung konnte sich ab der Mitte des 19. Jahrhunderts eine Wohn- oder Gewerbebebauung nur noch an den Ausfallstraßen aus der Innenstadt heraus entwickeln. Diese Phase der wichtigen Entwicklung in der Mendener Geschichte wird durch qualitativ bedeutende Bauten der Gründer- und Kaiserzeit dokumentiert, die an der Unnaer Straße und Kolpingstraße entstanden. Die Unnaer Straße z. B. gehörte mit der Haupt- und Kolpingstraße auch um die Jahrhundertwende zum **Hauptverkehrsweg** durch die Stadt Menden. Sie wurde damit in einer für das gesellschaftliche Denken dieser Zeit typischen Weise zum Ansiedlungsplatz für Wohn- und Geschäftsbauten. Diese Funktion ist im Stadtgrundriss bis heute deutlich ablesbar geblieben. Diese Bauten – Kolpingstraße 4, 5, 8, 20, 25 - 29, 36 sowie Unnaer Straße 13, 14, 21 - 23, 26, 27 - 29, 28, 31 und 50 – sind zum Teil sehr aufwändige Zeugnisse der wirtschafts- und baugeschichtlichen Entwicklung.



Stadtgrundriss, Menden um 1400



Ansicht der Innenstadt von Westen



Blick in die Bahnhofstraße

Teilweise entsprechen diese Häuser dem Bautyp „Villa“ und lassen den Wunsch der Erbauer erkennen, repräsentative Bauten zu errichten. Dieses lässt sich nicht nur in der gewählten Ortslage des Baugrundstücks (in der Oberstadt teilweise auch in große Gärten zurückgesetzt), sondern auch in der aufwändigen Gestaltung der **Villenarchitektur** und der Ausstattung nachvollziehen. Während das Erdgeschoss durch massive Eckquaderungen als eigentlich tragendes Sockelgeschoss ausgewiesen ist, stellt sich das Obergeschoss durch besonders reich gegliederte Putzornamente, die Fenster flankierenden Säulen, Fensterverdachungen o. ä. als Hauptwohngeschoss – „Beletage“ – dar, während sich die Schlafräume im Geschoss darüber befanden. Hinzukommt, dass - besonders von Hemer/Iserlohn kommend – sich bereits nach der Hönnebrücke ein erster eindrucksvoller Blick auf das Stadtzentrum, die St. Vincenzkirche, bietet und der Blick dahin entlang der unter Denkmalschutz stehenden Gebäude geleitet wird. Ein ähnlicher Eindruck bietet sich dem Betrachter, der aus der Unterstadt heraus ab der Kreuzung Kaiserstraße in Richtung Stadtzentrum die Bauten wahrnimmt.

Beide Straßenzüge erfahren auch eine optische Begrenzung: in der Oberstadt durch die große Straßenkreuzung, der Hönne und letztlich Battenfelds Wiese, und in der Unterstadt durch den quer zur Unnaer Straße liegenden Gebäuderiegel der Fa. Grohe und dem dazugehörigen Parkplatzgelände. Dort ist jeweils eine starke Unterbrechung, denn die weitere Wohnausbreitung findet danach nicht mehr an den Verkehrsachsen statt, sondern geht in die Breite.

Die gesamte Innenstadt ist während der Weltkriege von Zerstörungen weitgehend verschont geblieben, so dass die historische Entwicklung der Stadt bis heute sowohl am Stadtgrundriss als auch an den einzelnen Gebäuden und Fassaden ablesbar ist.

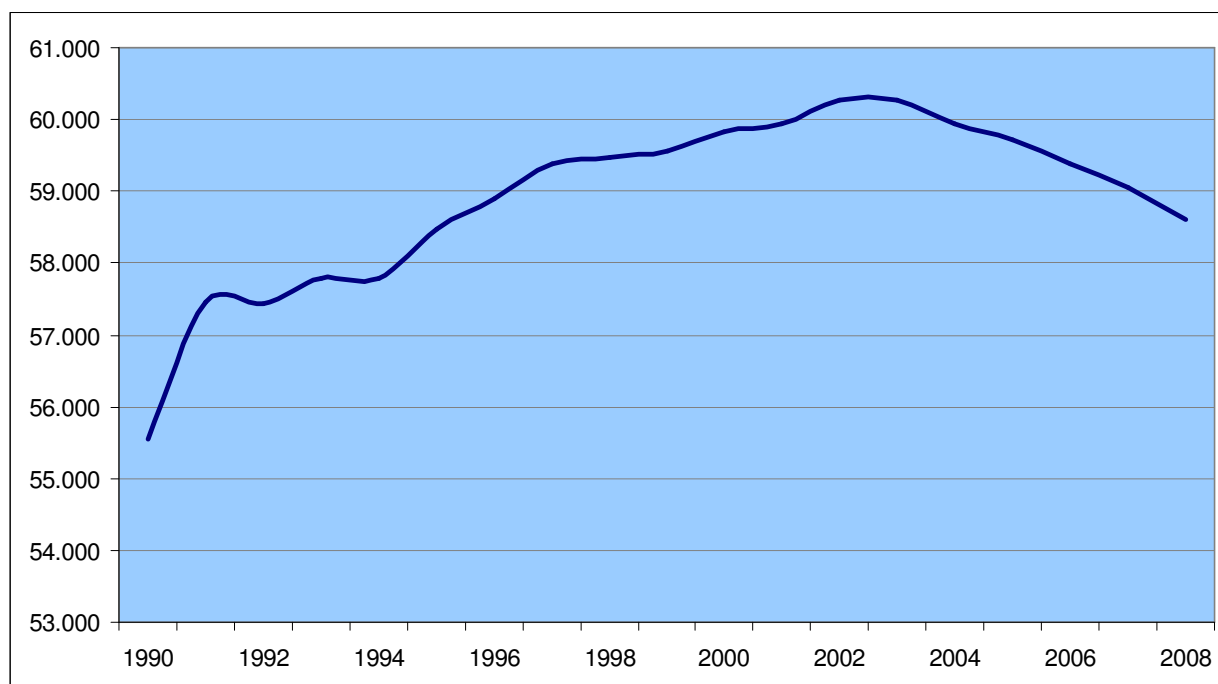
2.4 Vorhandene Strukturen

Der umgrenzte Planungsraum des Innenstadtbereiches weist eine Vielzahl unterschiedlicher Strukturen auf. Als erstes Element ist die **historische Altstadt** innerhalb der Wälle zu nennen, die durch eine sehr dichte und kleinteilige Bebauung, die Hauptstraße und die Bahnhofstraße als querende Achsen und die St. Vincenz-Kirche als Mittelpunkt gekennzeichnet ist. Des Weiteren sind hier die aufgelockerten Stadterweiterungsbereiche mit zahlreichen villenartigen Wohn- und Geschäftsgebäuden sowie größeren Schul-, Park- und Verwaltungsbauten zu nennen. Ferner ist der Innenstadtbereich maßgeblich von der von Süd nach Nord fließenden **Hönne** und ihrem Seitenarm, dem Mühlengraben, geprägt. Der Planungsraum liegt deshalb weitgehend eben im Tal der Hönne, da sowohl im Westen als auch im Osten des abgegrenzten Planungsraumes das Gelände steil ansteigt. Weitgehend parallel zur Hönne verläuft die **Bahnlinie** Fröndenberg-Neuenrade innerhalb des Planungsraumes. Hier befinden sich auch das mittlerweile ungenutzte Bahnhofs-Empfangsgebäude sowie das ehemalige Güterbahnhofsgelände mit seinen Gebäuden. Ebenfalls entlang der Bahnlinie, insbesondere im Norden des Bahnhofsgeländes, waren industrielle Betriebe ansässig, die mittlerweile aufgegeben sind und deren Gebäude umgenutzt oder abgerissen wurden.

2.5 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

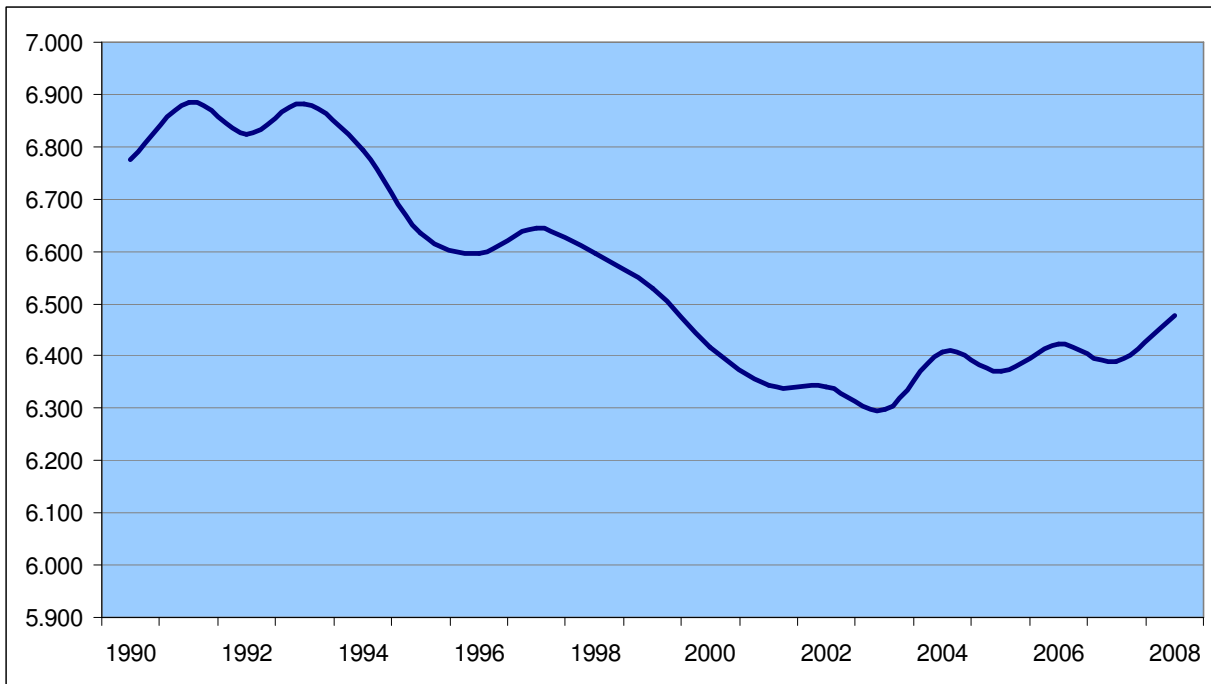
Zum 01.01.2008 lebten insgesamt 58.604 Einwohner in der Stadt Menden. Davon lebten im statistischen Bezirk Menden-Mitte 6.477 Einwohner, was einen prozentualen Anteil von 11,1 % ausmacht. Diese teilen sich wie folgt auf:

Die **Einwohnerentwicklung** in Menden und parallel dazu im Bereich Menden-Mitte von 1990 bis 2007 wird in der folgenden Graphik dargestellt. Ihr kann entnommen werden, dass von 1990 bis 2002 ein fast kontinuierlicher Bevölkerungszuwachs in Menden zu verzeichnen war. Dieser Trend hat sich seit 2003 verändert, da seit diesem Zeitpunkt ein leichter Rückgang der Bevölkerungszahl vorliegt, so dass die zum 01.01.2008 in Menden vorhandene Bevölkerung von 58.604 in etwa der Bevölkerungszahl Ende des Jahres 1995 entspricht.



Einwohnerentwicklung in Menden

In der Innenstadt zeichnet sich eine fast gegenläufige Entwicklung im Vergleich zur Gesamtstadt ab. So nahm die Einwohnerzahl von 1990 an fast kontinuierlich ab bis zu einem Tiefstand im Jahr 2003 und steigt seitdem wieder allmählich an. Verantwortlich für diese positive Einwohnerentwicklung in der Innenstadt sind sicherlich die neu errichteten Seniorenwohnanlagen an der Unnaer Straße/Bodelschwinghstraße, in der Cramerschen Fabrik, auf dem Gelände an der Twiete und im Bereich „Leben an der Hönne“.



Einwohnerentwicklung im statistischen Bezirk Menden-Mitte

In der folgenden Tabelle werden die Einwohnerdaten der Stadt Menden insgesamt denen des abgegrenzten Planungsraumes und des Kernbereiches der Innenstadt-Konzeption gegenübergestellt:

	Menden	%	Innenstadt	%	Kernbereich	%
Einwohner insgesamt	58.774	100	3.997	100	1.381	100
Staatsangehörigkeit						
deutsch	54.421	92,6	3.225	80,7	1.092	79,1
ausländisch	4.342	7,4	772	19,3	289	20,9
davon:						
türkisch	1.234	2,1	199	5,0	52	3,8
griechisch	929	1,6	282	7,1	119	8,6
italienisch	482	0,8	148	3,7	74	5,4
polnisch	375	0,6	28	0,7	5	0,4
serbisch-montenegrinisch	173	0,3	8	0,2	2	0,1
britisch	121	0,2	10	0,3	3	0,2
Geschlecht						
männlich	28.793	49,0	1.891	47,3	661	47,9
weiblich	29.981	51,0	2.106	52,7	720	52,1
Alter						
0 bis 3 Jahre	1.782	3,0	105	2,6	36	2,6
4 bis 6 Jahre	1.560	2,7	85	2,1	27	2,0
7 bis 18 Jahre	8.087	13,8	407	10,2	140	10,1
19 bis 27 Jahre	6.283	10,7	467	11,7	173	12,5
28 bis 65 Jahre	30.131	51,3	2.065	51,7	677	49,0
66 Jahre u. ä.	10.931	18,6	899	22,5	328	23,7
Familienstand						
geschieden	3.285	5,6	290	7,3	123	8,9
ledig	22.270	37,9	1.652	41,3	579	41,9
Lebenspartnerschaft	20	0,0	2	0,1	0	0,0
verheiratet	29.061	49,4	1.633	40,9	525	38,0
verwitwet	4.138	7,0	420	10,5	154	11,2
Religion						
römisch-katholisch	34.114	58,0	2.085	52,2	730	52,9
evangelisch	13.348	22,7	707	17,7	238	17,2
verschiedene	8.621	14,7	1.000	25,0	342	24,8
keine Religionsgemeinschaft	2.691	4,6	205	5,1	71	5,1

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet der Anteil der **ausländischen Mitbürger** im Zentrum mehr als doppelt so hoch ist. Die Ursache hierfür liegt, wie in vielen anderen Innenstädten auch, darin begründet, dass ein Großteil der Ausländer keine hohen Einkommen hat und der Wohnraum in der Innenstadt meist günstiger ist als in anderen Stadtteilen. Der Anteil der griechischen Mitbürger ist im Planungsraum und insbesondere auch im Kernbereich auffallend hoch, was auch im sehr aktiven Leben der griechischen Bürger und deren Gemeinde in der Innenstadt zum Ausdruck kommt.

Auffällig bei der **Altersstruktur** in der Innenstadt ist, dass im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet insbesondere der Anteil der Senioren und älteren Menschen über 66 Jahre hier deutlich höher liegt. Die Begründung hierfür liegt sicherlich auch darin, dass sich zahlreiche Wohnanlagen für betreutes Wohnen, Seniorenwohnanlagen und Seniorenheime in der Innenstadt befinden. Demzufolge ist auch der Anteil der verwitweten Bürger in der Innenstadt höher als im restlichen Teil der Stadt.

Auch die **Religionszugehörigkeit** in der Innenstadt unterscheidet sich deutlich vom restlichen Teil der Stadt Menden. Hier wohnen deutlich mehr Einwohner, die verschiedenen Religionsgemeinschaften angehören, was wiederum eine Folge des hohen Ausländeranteils in der Innenstadt ist.

2.6 Überörtliche Planungsvorgaben

Gemäß den Vorgaben des Landesentwicklungsplanes NRW legt das **regionale Ordnungssystem** des Gebietsentwicklungsplanes die Stadt Menden im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung als **Mittelzentrum innerhalb der Ballungsrandzone** fest. Dadurch gilt Menden als Entwicklungsschwerpunkt, in dem die Standortvoraussetzungen für eine bevorzugte Förderung der Konzentration von Wohnungen und Arbeitsstätten in Verbindung mit zentralörtlichen Einrichtungen gegeben sind.

Mittelzentren dienen als Anlaufpunkt für die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die umgebenden Grundzentren nicht gedeckt werden können. Neben der Grundversorgung umfasst das Angebot der Mittelzentren den periodischen Bedarf (z.B. höhere Schule und Berufsschule, Krankenhaus, Facharzt, Notar, Anwalt, Steuerberater, Kino, kulturelle Angebote).

Das regionale Ordnungskonzept des Regionalplanes stellt in der Innenstadt von Menden eine Konzentration mittelzentraler Einrichtungen dar.

Die Darstellungen des Gebietsentwicklungsplanes entsprechen damit denen des Flächennutzungsplanes der Stadt Menden, der die Innenstadt als **Siedlungsschwerpunkt** darstellt. Hierauf soll gemäß den Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms die Siedlungsstruktur ausgerichtet werden. Dieser Standort soll sich für ein räumlich konzentriertes Angebot von öffentlichen und privaten Einrichtungen der Versorgung, der Bildung und Kultur, der sozialen und medizinischen Betreuung sowie des Sports und der Freizeitgestaltung eignen und für die Bevölkerung in angemessener Zeit erreichbar sein.

Über den allgemeinen und den periodischen Bedarf hinausgehende Waren und Dienstleistungen können in den nächstgelegenen **Oberzentren Hagen und Dortmund** gedeckt werden.

Der **Märkische Kreis als untere Wasser- und Bodenschutzbehörde** teilt mit, dass sich innerhalb des Plangebietes das Gewässer Hönne und ein Triebwerksgraben befinden. Zudem liegen Teile des Plangebietes im Überschwemmungsgebiet bzw. Überflutungsbereich. Die wasserrechtlichen Belange, insbesondere bei Anlagen im und am Gewässer, der Überschwemmungsgebiete und des Grabens sind deshalb zu berücksichtigen.

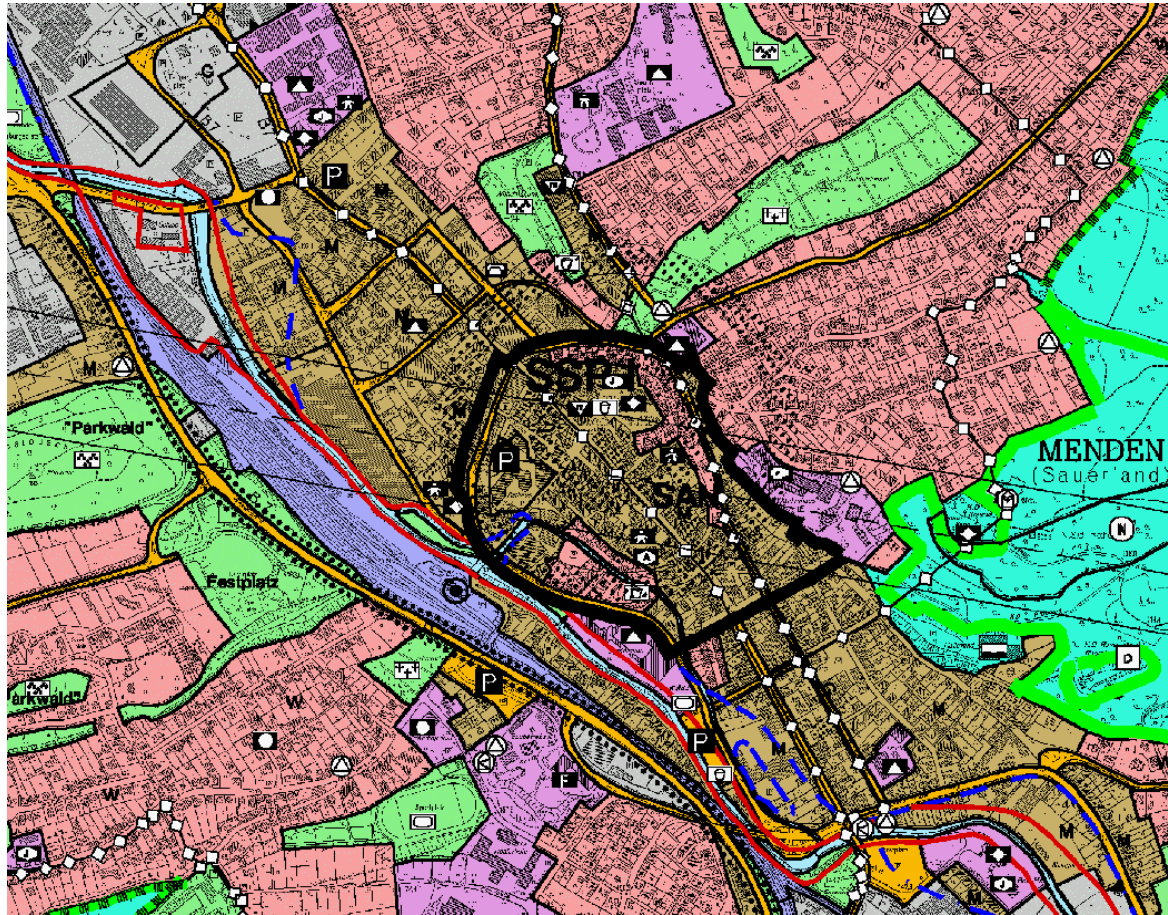
Ferner befinden sich einige Flächen, die im Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten bzw. im Verzeichnis schädlicher Bodenveränderungen und Verdachtsflächen dargestellt sind, innerhalb des Plangebietes.

Die aktuelle Darstellung der Vorgaben der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde ist beim Märkischen Kreis verfügbar.

Darüber hinaus ist der derzeit bei der **Bezirksregierung Arnsberg** in Aufstellung befindliche Hochwasseraktionsplan der Hönne zu berücksichtigen.

2.7 Gemeindliche Bauleitpläne

Der Flächennutzungsplan der Stadt Menden vom 23.10.1981 stellt die Innenstadt als Siedlungsschwerpunkt dar, in dem sich ein breites Angebot von Einrichtungen räumlich konzentrieren soll. Zudem ist der größte Teil des historischen Kernbereiches als Gemischte Baufläche dargestellt, ergänzt durch zahlreiche Planzeichen, die die Zentralität dieses Bereiches verdeutlichen.



Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Menden (Sauerland)

Der größte Teil des Planungsraumes ist mit Bebauungsplänen überzogen, deren Geltungsbereiche der Karte 2 des Anhangs entnommen werden können. Die übrigen Bereiche sind planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

Als rechtskräftige, **qualifizierte Bebauungspläne** gem. § 30 Abs. 1 BauGB liegen folgende Bebauungspläne innerhalb des Planungsraumes:

B-Plan Nr.	Bezeichnung	Festsetzungsart
7/I	Altstadtsanierung 1. Abschnitt	Kerngebiet und Fläche für Gemeinbedarf für den Rathausneubau
7/III	Zwischen Südwall / Lohmühle / Walramstraße und Fußweg	Besonderes Wohngebiet
17	Verlängerung der Walramstraße	Öffentliche Verkehrsfläche
24	Kaufhaus Küster	Mischgebiet, viergeschossig
29/II	Kernstadttangente	Öffentliche Verkehrsfläche am Überwurf
38	Zwischen Nordwall und Poststraße	Kerngebiet und Parkhaus als öffentliche Verkehrsfläche
154/I	KME Leben an der Hönne	Mischgebiet

Als rechtskräftige, **einfache Bebauungspläne** gem. § 30 Abs. 3 BauGB liegen folgende Bebauungspläne innerhalb des Planungsraumes, die in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen sind:

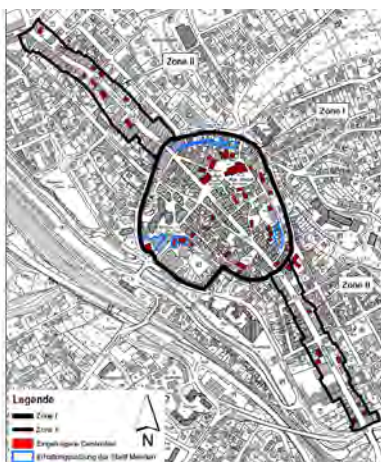
B-Plan Nr.	Bezeichnung	Festsetzungsart
7/II	Bereich Altstadt	Kerngebiet und Mischgebiet
7/V	Teilbereich Oberstadt	Kerngebiet, Mischgebiet und Besonderes Wohngebiet

Innerhalb des Planungsraumes befinden sich folgende **zur Aufstellung beschlossene Bebauungspläne**:

B-Plan Nr.	Bezeichnung	Geplante Festsetzungsart
B	Bereich zwischen Unnaer Str., Walburgisstr., Am Alten Amt und Zeppelinstr.	Bebauung der vorhandenen Kleingärten durch Wohngebäude
7/IV	Kernstadt Menden / Bereich Unterstadt	Kern- und Mischgebiet
154/II	KME - Bereich ehemaliges Schmelzwerk	Misch- bzw. Gewerbegebiet
155	Bereich Hönnenwerth	Kern-, Gewerbe- und Sondergebiet

2.8 Weitere Satzungen

2.8.1 Gestaltungssatzung für die Innenstadt



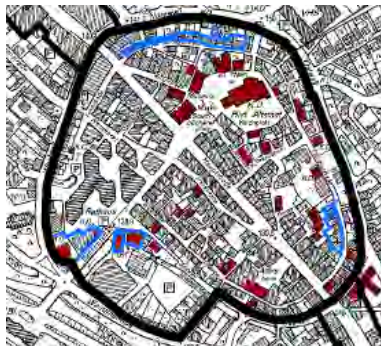
Der Rat der Stadt Menden (Sauerland) hat in seiner Sitzung am 11.03.2008 die Gestaltungssatzung für die Innenstadt beschlossen. Ziel der Satzung ist es, für den im Geltungsbereich vorhandenen Bestand an Gebäuden und Freiflächen sowie bei entsprechenden Neu- und Umbaumaßnahmen die gestalterische Entwicklung zu steuern und das Stadtbild zu sichern und zu erhalten. Notwendige bauliche Veränderungen zur Verbesserung der Bausubstanz, des Wohnwertes und der Nutzung für Einzelhandel und Dienstleistungen sollen gefördert und ermöglicht werden. Hier werden u.a. Regelungen zur baulichen Gestaltung der Fassaden, Dächer und Balkone sowie zur Art und Ausführung von Werbeanlagen getroffen. Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs und dessen

Unterteilung in zwei Zonen trägt der unterschiedlichen baulichen Gestaltung und der jeweiligen Bedeutung für das Stadtbild Rechnung. Der gesamte Geltungsbereich der Gestaltungssatzung befindet sich innerhalb des Planungsraumes der Innenstadt-Konzeption.

2.8.2 Satzung für Sondernutzungen

Die Nutzung der öffentlichen Verkehrs- und Freiflächen wird in der Satzung der Stadt Menden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen - Sondernutzung -, geregelt, die der Rat der Stadt Menden am 29.04.86 beschlossen hat. Danach bedarf die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus als Sondernutzung der Erlaubnis der Stadt. Genehmigungsfrei bleiben bereits bauaufsichtlich genehmigte Bauteile und Werbeanlagen sowie Werbeanlagen, Verkaufseinrichtungen und Warenauslagen, die nur vorübergehend aufgestellt werden und die beispielsweise bei Fußgängerstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen nicht mehr als 70 cm in die Verkehrsfläche hineinragen.

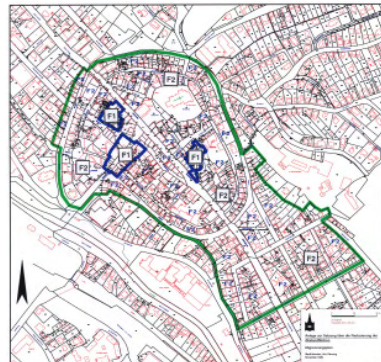
2.8.3 Satzung über die Erhaltung baulicher Anlagen



Die Satzung über die Erhaltung baulicher Anlagen wurde erlassen, um vier abgegrenzte Bereiche der Altstadt, in welchen sich gefährdete schützenswerte Ensembles und prägende Gebäude befinden, in ihren charakteristischen Wesenszügen zu bewahren. Sie soll der Stadt ermöglichen, das Baugeschehen auch anzeige- und genehmigungsfreier Vorhaben zu kontrollieren, um bei Beeinträchtigungen bedeutsamer Einzelbauten wie auch prägender städtebaulicher Zusammenhänge durch bauliche Veränderungen einen begründeten Genehmigungsvorbehalt geltend zu machen. Der Rat der Stadt Menden hat in

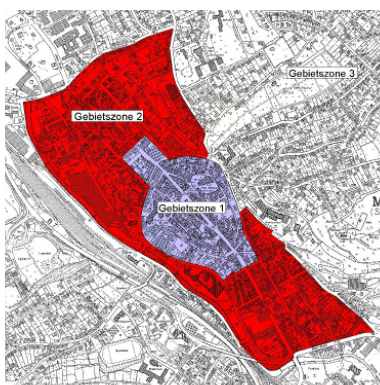
seiner Sitzung am 26.10.82 diese Satzung beschlossen. Alle abgegrenzten Bereiche dieser Satzung befinden sich innerhalb des Planungsraumes der Innenstadt-Konzeption.

2.8.4 Satzung über die Reduzierung der Abstandsflächen



Die Satzung über die Reduzierung der in der Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NW) vorgeschriebenen Tiefe der Abstandsflächen für den Bereich der Altstadt sowie einen angrenzenden Teilbereich der Oberstadt vom 15.12.1999 ermöglicht geringere Abstände der Gebäude untereinander in diesem Bereich. Abweichend von den Vorschriften des § 6 Abs. 5 der BauO NW gilt im Geltungsbereich der Satzung die Regelung, dass die Tiefe der Abstandsflächen: im festgelegten Bereich „F 1“ 0,3 x H sowie im Bereich „F 2“ 0,4 x H beträgt. Die Innenstadt-Konzeption umfasst mit ihrem Planungsraum den gesamten Geltungsbereich dieser Satzung.

2.8.5 Satzung über die Ablösung von Stellplätzen



Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann gem. § 51 Abs. 5 Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NW) die Bauaufsichtsbehörde unter Bestimmung der Zahl der notwendigen Stellplätze auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten, wenn die Verursacher an die Gemeinde einen Geldbetrag zahlen. Die Höhe des Geldbetrages je Stellplatz wurde durch die Satzung der Stadt Menden über die Festlegung der Gebietszonen und der Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen festgelegt, die seit dem 01.10.85 rechtskräftig ist.

Der Planungsraum der Innenstadt-Konzeption umfasst vollständig die hierin festgelegte Gebietszone 1, große Teile der Gebietszone 2 und auch einige wenige Teile der Gebietszone 3.

2.9 Vorhandene Konzepte

Die Innenstadt-Konzeption baut auf zahlreichen Konzepten und Untersuchungen für die Stadt Menden (Sauerland) auf. Die meisten der vorhandenen Untersuchungen befassen sich jedoch mit dem gesamten Stadtgebiet, so dass die Aussagen für die Innenstadt herausgefiltert, ausgewertet und entsprechend einbezogen werden müssen. Folgende Konzepte für die Stadt Menden liegen bereits vor:

2.9.1 Einzelhandelskonzept



Das Einzelhandelskonzept trifft Aussagen zur Zukünftigen Einzelhandelsentwicklung und zu möglichen Entwicklungsstandorten im Stadtgebiet und auch in der Innenstadt. Die Innenstadt ist hier als Hauptzentrum und zentraler Versorgungsbereich definiert, die Stärkung dieses zentralen Versorgungsbereiches ist ein maßgebliches Ziel des Konzeptes. Unterteilt wird dieser zentrale Versorgungsbereich in einen Kernbereich, der dem Kernbereich der Innenstadt-Konzeption entspricht, und

weitere Ergänzungsbereiche im Bereich der Unter- und der Oberstadt sowie im Bereich des Güterbahnhofs. Das Einzelhandelskonzept wurde als städtebauliches Entwicklungskonzept durch den Rat der Stadt Menden am 13.11.2007 beschlossen.

2.9.2 Verkehrsentwicklungsplan

Der Interkommunale Verkehrsentwicklungsplan Hemer – Menden – Iserlohn ist der gemeinsame verkehrliche Rahmenplan für die Region des nördlichen Märkischen Kreises. Er stellt die Grundlage für die Verkehrsplanung in den kommenden ca. 12 – 15 Jahren dar. Das Gesamtkonzept umfasst nicht nur konzeptionelle planerische Maßnahmen, die i.d.R. nur mittel- und langfristig realisierbar sind, sondern auch Einzelmaßnahmen für kurzfristige Verbesserungen der Straßeninfrastruktur. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt die konzeptionelle Grundlage für Detailplanungen dar. Detaillierte Planungen für die Innenstadt von Menden gehen daraus jedoch nicht hervor. Der Verkehrsentwicklungsplan wurde durch den Rat der Stadt Menden am 08.06.2004 beschlossen.

2.9.3 Konzept Flächenhafte Verkehrsberuhigung – Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche in Menden

Das „Konzept Flächenhafte Verkehrsberuhigung – Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche in Menden“ enthält eine Überprüfung der vorhandenen Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche hinsichtlich der Regelungen der StVO. Es definiert das Netz der Vorfahrtstraßen, dem neben den klassifizierten Straßen auch verkehrswichtige Gemeindestraßen angehören. In diesem Vorbehaltsnetz bildet Tempo 50 die Regelgeschwindigkeit. Im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung sind diejenigen Bereiche des Stadtgebiets herausgearbeitet worden, welche die Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigten Bereichen, insbesondere bezüglich der Straßenraumgestaltung und der Umfeldnutzung, erfüllen. Das Konzept wurde am 28.09.2005 vom Ausschuss für öffentliche Sicherheit und Ordnung beschlossen und wird bereits stufenweise umgesetzt.

2.9.4 Parkraumkonzept

Da die Stadt Menden über kein Parkleitsystem verfügt und immer wieder Unzufriedenheit über die Parkraumsituation geäußert wurde, ist ein Parkraumkonzept für die Stadt Menden erarbeitet worden. Die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes war eingebunden in den Verkehrsentwicklungsplan, auf dessen Datengrundlage und teilweise auch Ergebnissen aufgebaut wurde. Hieraus gehen im Ergebnis konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation insbesondere auch für die Innenstadt von Menden hervor. Das Parkraumkonzept wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Öffentlichkeit vorgestellt.

2.9.5 Kfz-Konzept für die Innenstadt

Das dreistufige Konzept für den Kfz-Verkehr in der Innenstadt verfolgt das Ziel der Einbindung in die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt, der Stärkung der Innenstadt als Standort von Einzelhandel und Dienstleistung, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes. Die Maßnahmen der Stufe 1 sind kurzfristig und ohne bedeutende Kosten umzusetzen. Der Ausschuss für öffentliche Sicherheit und Ordnung hat die Stufe 1 des Konzeptes am 28.02.2007 beschlossen, die Umsetzung ist bereits teilweise erfolgt.

2.9.6 Kinderspielplatzplan

Die vorhandenen Spielplatzflächen im gesamten Stadtgebiet wurden im Rahmen des Kinderspielplatzplanes dargestellt und bewertet, der Zukünftige Bedarf wurde ermittelt: Standorte zur Aufgabe und zum Ausbau oder Erweiterung sind festgelegt worden. Im Innenstadtbereich wurde ein deutlicher Fehlbedarf an Spielplatzflächen ermittelt, hier bestehen Defizite insbesondere für den Bedarf älterer Kinder. Der Kinderspielplatzplan wurde am 14.11.2006 durch den Rat der Stadt Menden beschlossen.

2.9.7 Schulentwicklungsplan

Die Schulentwicklungsplanung und deren Auswirkungen wurden am 06.02.2007 durch den Rat beschlossen, darauf aufbauend wurde der Schulentwicklungsplan für die Grundschulen am 14.11.2007 und das Feinkonzept des Schulentwicklungsplans für die weiterführenden Schulen am 06.05.2008 im Rat der Stadt Menden beschlossen.

Die primäre Aufgabe der kommunalen Schulentwicklungsplanung besteht in der Bereitstellung und Sicherung des benötigten Schulraums sowie der sächlichen Ressourcen, um ein pädagogisch leistungsfähiges Schulsystem zu ermöglichen. Um die erforderlichen Investitionen und organisatorische Maßnahmen im Rahmen der Finanzkraft der Stadt zu steuern, ist das frühzeitige Wissen um die Entwicklung der Schülerzahlen vor Ort notwendig. Durch das Institut für Schulentwicklungsforschung an der Universität Dortmund ist zu diesem Zweck, auf der Basis der Einwohnerdaten der Stadt Menden (Angaben der KDVZ), der Schulstatistik des Landes NRW und der schulspezifischen Erhebungen die Entwicklung der Schülerzahlen in Menden erarbeitet worden. Aus dem Schulentwicklungsplan ergeben sich wichtige Handlungsfelder für die Zukunft, die strukturell und pädagogisch genutzt, den Bildungsstandort Menden verbessern und gleichzeitig auch gesellschaftspolitische Bedeutung in den jeweiligen Stadtteilen entfalten können.

2.10 Eingegangene Rats- und Bürgeranträge

Die Gestaltung und Attraktivierung der Innenstadt beschäftigt seit langem auch die im Rat vertretenen Parteien und die Bürger der Stadt Menden. Im Folgenden sind die seit 2004 eingegangenen Rats- und Bürgeranträge aufgelistet, die das Thema Innenstadtgestaltung zum Inhalt haben und somit in die Innenstadt-Konzeption einfließen und in diesem Rahmen untersucht und bewertet werden.

2.10.1 Ratsanträge der Fraktionen im Rat der Stadt Menden (Sauerland)

Nr.	Antragsteller	Inhalt	Ergebnis
R 012/04	CDU-Fraktion	Antrag auf Renaturierung des Glockenbachteichs	In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen wurde daraufhin beschlossen, die Machbarkeit zu prüfen, die sich sowohl als technisch sehr aufwändig und schwierig darstellt als auch finanziell derzeit nicht leistbar ist. siehe 7.8 Offenlegung des Glockenteichbachs
R 019/04	SPD-Fraktion	Erarbeitung einer Gestaltungssatzung für den Innenstadtbereich	Die Gestaltungssatzung für die Innenstadt wurde durch die Verwaltung erarbeitet und ist mittlerweile rechtskräftig.
R 011/04	CDU-Fraktion	Umwandlung des Alten Rathausplatzes in eine Fußgängerzone	Hieraus ging in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 28.04.05 u.a. der Beschluss hervor, eine Innenstadt-Konzeption zu erarbeiten. In der Sitzung des Ausschusses für Öffentliche Sicherheit und Ordnung am 28.02.07 wurde u.a. beschlossen, dass der Alte Rathausplatz zunächst für eine Erprobungsphase von einem Jahr in eine Fußgängerzone umgewandelt werden soll. Die Erprobungsphase wurde inzwischen um ein weiteres Jahr verlängert. siehe 7.3 Umgestaltung des Marktplatzes
R 004/05	CDU-Fraktion u. SPD-Fraktion	Entwicklung Bahnhofsgelände u. Bahnhofsgelände	Der Rat nimmt den Antrag zu den Ziffern 1-3 einstimmig an. Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen hat am 20.06.08 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für den Bahnhofsbereich beschlossen, der Rat hat am 24.08.09 diesen Aufstellungsbeschluss wieder aufgehoben.
R 006/05	CDU-Fraktion	Antrag auf Überprüfung, ob die Einrichtung eines Bürgerbüros auch im Stadtzentrum Menden machbar ist.	Der Rat verweist den Antrag am 15.03.05 zur weiteren Beratung in den Hauptausschuss. Die CDU-Fraktion zieht den Antrag in der Sitzung des Hauptausschusses am 06.03.07 zurück, da sie auch aus Kostengründen keine Möglichkeit zur Umsetzung sieht.
R 005/06	SPD-Fraktion	Antrag auf Verbleib des städtischen Seniorentreffs am jetzigen Standort	Der Rat der Stadt Menden nimmt den Antrag einstimmig an. Der Sozialausschuss beschließt am 15.11.06 dem Rat zu empfehlen, den Seniorentreff an seinem vorhandenen Standort und im vorhandenen Umfang zu sichern.

R 010/06	SPD-Fraktion	Antrag auf Untersuchung der Möglichkeit des Erwerbs des Bahnhofsgeländes durch die Stadt Menden oder die WSG	Der Rat der Stadt Menden nimmt den Antrag einstimmig an und beauftragt die Verwaltung eine entsprechende Prüfung durchzuführen. Gleichzeitig bittet der Rat der Stadt Menden um Klärung des Antrages mit der Aufsichtsbehörde. In seiner Sitzung am 12.12.06 beschließt der Rat abschließend wegen fehlender Finanzierungsmöglichkeiten und unkalkulierbarer Altlastenrisiken die Bahnflächen nicht zu erwerben.
R 008/07	CDU-Fraktion	Antrag auf Einrichtung von ca. 50 zusätzlichen Parkflächen an der Kolpingstraße	Der Antrag wurde bereits umgesetzt, indem in der Kolpingstraße inzwischen zusätzliche Parkflächen markiert wurden.
R 016/07	SPD-Fraktion	Antrag auf Erwerb des Geländes Güterbahnhof durch die Stadt Menden	Laut Ratssitzung vom 18.09.07 ist dieser Antrag als erledigt zu betrachten, da R 023/07 angenommen wurde.
R 023/07	CDU/FDP/UWG-Fraktion	Antrag auf Aufnahme des TOP "Entscheidung über die Verwendung des Bahnhofsgeländes" in die Ratssitzung am 18.09.07 – Vorstellung von Plänen des Investors Breuer	Der Rat der Stadt Menden stimmt dem Antrag der CDU-, FDP- und UWG-Fraktion mit 14 Nein, 26 Ja und 1 Enthaltung mit Mehrheit zu. Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen hat in seiner Sitzung am 20.06.08 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für den Bahnhofsbereich beschlossen, der Rat hat am 24.08.09 diesen Aufstellungsbeschluss wieder aufgehoben.
R 015/08	SPD-Fraktion	Antrag auf Wechsel der VHS und der Musikschule in das demnächst frei werdende Gebäude der Regenbogenschule in der Papenhausenstr.	Der Rat der Stadt Menden verweist den Antrag am 06.05.08 zur weiteren Beratung an den Hauptausschuss und ggf. an den Kulturausschuss. siehe 6.4 Regenbogenschule
R 023/08	UWG-Fraktion	Antrag zur Herrichtung der Hönneinsel zu einem Ort des Verweilens	Beschlussvorschlag des Ausschuss für Umwelt, Planen u. Bauen am 12.03.09: Der Antrag fließt inhaltlich in die weiteren Überlegungen der Innenstadt - Konzeption ein. siehe 7.7 „Grüner Weg“
R 024/08	CDU-SPD-Fraktion	Antrag auf Ankauf des Bahnhofsgeländes ab Ende Güterbahnhof	Der Rat der Stadt Menden stimmt dem Antrag einstimmig zu.
R 002/09	UWG-Fraktion	Antrag auf konzertierte Aktion zur Attraktivitätssteigerung unserer Innenstadt	siehe R 003/09
R 003/09	UWG-Fraktion	Antrag auf einen Maßnahmen- und Strategieplan für die Erhaltung und den Ausbau der Lebensqualität in Menden	Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen beschließt am 04.06.09, dass die Anträge der UWG-Fraktion vom 18.02.2009, R 002/09 und R 003/09 inhaltlich in die weiteren Überlegungen der Innenstadt-Konzeption einfließen. Ein Zeitplan für die Innenstadt-Konzeption wurde dem Protokoll beigelegt.

2.10.2 Bürgeranträge zur Innenstadtgestaltung

Es folgt eine Zusammenstellung der eingegangenen Bürgeranträge zur Innenstadtgestaltung. Nicht erwähnt sind an dieser Stelle weitere Bürgeranträge z.B. zum Einbau von Bodenhülsen oder zur Durchführung von Veranstaltungen in der Innenstadt, die einem konkreten Anlass dienen und nicht die Attraktivierung der Innenstadt im Allgemeinen zum Ziel haben.

Nr.	Antragsteller	Inhalt	Ergebnis
B 033/04	Fleischerei Hillebrand Bieberberg 4-6 58710 Menden	Antrag auf Entfernung des Hochbeetes in der Hauptstraße	Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen hat in seiner Sitzung am 30.06.05 die Entfernung des Hochbeetes und Neugestaltung des Bereiches beschlossen, unter der Voraussetzung, dass von der Stadt keinerlei Kosten zu tragen sind. siehe 7.5 Umgestaltung des Hochbeets
B 003/06	Initiativkreis Mendener Wirtschaft Hr. Andreas Wallentin Franz-Kissing-Str. 7 58706 Menden	Antrag auf Leitbildentwicklung für Zentrum und Gesamtstadt Menden	Der Antragsteller nimmt in der Sitzung des Rates am 07.02.2006 zum Sachverhalt Stellung und bittet um die Beratung über den Antrag erst nach dem Gespräch mit der Bezirksregierung. BM Düppe hält fest, dass der Antrag zu verlagen sei. Der Rat beschließt in seiner Sitzung am 07.09.08, der WSG Menden GmbH die Federführung der Erstellung eines gesamtstädtischen Leitbildes zu übertragen. Die konstituierende Sitzung einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern von Politik, Verwaltung und Wirtschaft, moderiert durch das externe Büro Frauns, Münster, fand am 18.08.2009 statt. Der Prozess zur Erarbeitung des Leitbildes wird voraussichtlich ein Jahr dauern.
B 027/06	CDU-Ortsunion Hr. Peter Maywald Lupinenweg 16 58708 Menden	Antrag auf Innenstadtgestaltung	Der Bürgerantrag ist zurückgestellt. Allerdings hat der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 21.09.06 seinen am 24.08.06 gefassten Beschluss dahingehend geändert, dass die Aufgaben des angedachten Arbeitskreises vom Ausschuss selbst wahrgenommen werden. Am 22.02.07 wurde die Präsentation einer Vorentwurfsplanung für den Innenstadtbereich durch den IMW von der Tagesordnung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen abgesetzt.
B 028/07	Hr. Ralf Janßen Schützenstr. 11 58706 Menden	Antrag auf Änderung der Verkehrssituation rund um die Schützenstraße	In der Sitzung des Ausschusses für öffentliche Sicherheit und Ordnung wurde der Antrag einstimmig abgelehnt.
B 037/07	CDU-Ortsunion Hr. Peter Maywald Lupinenweg 16 58708 Menden	Antrag auf Renovierung der öffentlichen Toilettenanlage sowie Renovierung bzw. Säuberung der Parkhauseingänge	Der Finanzausschuss lehnt den Antrag am 28.08.07 bei 8- Ja-Stimmen und 9 Nein-Stimmen ab. siehe 6.8 Öffentliche Toilettenanlagen
B 038/07	CDU-Ortsunion Hr. Peter Maywald Lupinenweg 16 58708 Menden	Antrag auf Einrichtung einer zweiten Parketage auf dem Parkplatz am "Schlachthof"	Der Rat der Stadt Menden nimmt den Antrag an und verweist ihn zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen. Der Antrag fließt in die weiteren Überlegungen der Innenstadt-Konzeption ein. siehe 8.2.2 Aufstockung des Schlachthof-Parkplatzes

B 044/07	CDU-Ortsunion Hr. Peter Maywald Lupinenweg 16 58708 Menden	Antrag zur Innenstadt- gestaltung – hier: Bausubstanz am Bahnhof	Der Rat hat den Antrag am 18.09.2007 angenommen. Der Antrag fließt im Rahmen der Überplanung des Bahnhofsgeländes ein. siehe 6.1 Personenbahnhof
B 021/08	Hr. Ulf Schulte-Filthaut Hauptstr. 50 58706 Menden	Antrag auf Unter- bringung von Müll- gefäßen in nicht öffentlichen Räumen durch die Eigent. von Innen- stadtimmobilen	Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen wurde in seiner Sitzung am 21.06.2008 darüber informiert, dass die Verwaltung bereits tätig geworden ist und Kontakt mit den Eigentümern in der Innenstadt aufgenommen hat, um die Anzahl der Müllbehälter, die in der Innenstadt auf öffentlichen Flächen abgestellt sind, zu minimieren. siehe 7.18 Abfallsituation in der Innenstadt
B 028/08	CDU-Ortsunion Hr. Peter Maywald Lupinenweg 16 58708 Menden	Antrag zur Innen- stadtgestaltung, Fahrgastinforma- tionssystem	Siehe auch Drucksachen Nr. 7/08/348-00 Lt. Ausschusssitzung am 03.12.2008 wird folgender Beschlussvorschlag erweitert einstimmig angenommen: Beschließung der Kooperation mit dem Märkischen Kreis zur Ausstattung zentraler Haltestellen mit Dyn. Fahrgastinformation. Die Verwaltung wird beauftragt beim Märkischen Kreis auf eine Änderung der Prioritäten-Reihung hinzuwirken und die Haltestellen Nordwall an die zweite Stelle der Mendener Standorte zu setzen. Die Ausstattung der Anzeigen mit einem Akustiksystem ist zu jetzigen Zeitpunkt nicht gewünscht. Außerdem wird ergänzt: Die drei Haltestellen Westwall, Walramstraße und Heimkerweg sollen auf eine Haltestelle zentralisiert werden, sofern dies baulich und technisch möglich ist. siehe 8.5.3 Dynamische Fahrgastinformation
B 011/09	CDU-Ortsunion Herrn Peter Maywald Lupinenweg 16 58708 Menden	Antrag auf Prüfung eines barrierefreien Zugangs zum jetzigen Gebäude der VHS in der Josefschule und Vorantreibung der Vermarktung der Regenbogenschule	siehe unter Punkt 6.4 Regenbogenschule, Poststraße/Papenhausenstraße
B 012/09	Herr Gisbert Gutberlet Mendener Str. 18g 58710 Menden	Antrag auf Verlängerung der Parkzeit auf dem Schulhof Josefschule von einer auf zwei Stunden.	Der Ausschuss für Öffentliche Sicherheit und Ordnung beschließt am 10.06.09 mehrheitlich, den Bürgerantrag abzulehnen.
B 013/09	Frau Sauer-Beierle Josefschule Menden Werringser Str. 2 58706 Menden	Antrag auf Reservierung von 20 Parkplätzen vor der Josefschule bis 14 Uhr an Werktagen für die Bediensteten	Der Ausschuss für Öffentliche Sicherheit und Ordnung beschließt am 10.06.09 mehrheitlich, den Bürgerantrag abzulehnen.

3 Bestandserfassung der vorhandenen Nutzungen

3.1 Gebäudenutzungen

Die Nutzungsstruktur in der Innenstadt ist aufgrund der vielen unterschiedlichen Funktionen und Anforderungen sehr vielfältig. Hier sind zunächst die vorhandenen zentralen, innenstadt-typischen Nutzungen zu nennen, die auch Nutzern außerhalb der Innenstadt dienen:

Innerhalb des abgegrenzten Kernbereichs befinden sich folgende zentrale Einrichtungen:

- das Rathaus,
- die katholische St. Vincenz-Kirche mit Gemeindehaus und Kindergarten,
- die Dorte-Hillecke-Bücherei,
- das Stadtmuseum und das Karnevalsmuseum,
- der städtische Seniorentreff,
- der Jugendtreff „Das Zentrum“,
- die Musikschule,
- die zahlreichen Einzelhandelsnutzungen an der Fußgängerzone,
- die evangelische Heilig-Geist-Kirche mit Gemeindehaus und Kindergarten,
- der Bahnhof,
- das Parkhaus Nordwall,
- mehrere Banken und die Sparkasse mit ihren Hauptstellen und weiteren Filialen,
- zwei Seniorenwohn- und Pflegeeinrichtungen,
- sowie viele private Dienstleistungen wie Arztpraxen, Versicherungen, Gastronomie.

Innerhalb des weiteren Planungsraumes befinden sich folgende zentrale Einrichtungen:

- das St. Vincenz-Krankenhaus,
- die Grundschulen Josefschule und Westschule,
- die Rodenberg- und die Regenbogenschule als Förderschulen,
- die Volkshochschule,
- das Walram-Gymnasium,
- die berufsbildenden Schulen des Märkischen Kreises,
- die Wilhelmshöhe als zentraler Veranstaltungsort,
- die katholische St. Walburgis-Kirche mit Kindergarten und Kinder- und Teenietreff
- der Bringhof,
- das Hallenbad,
- der Festplatz Battenfelds Wiese,
- mehrere Parkplatzanlagen,
- weitere Einzelhandelsnutzungen,
- weitere Banken mit ihren Hauptstellen und weiteren Filialen,
- weitere Seniorenwohn- und Pflegeeinrichtungen,
- sowie viele private Dienstleistungen wie Arztpraxen, Versicherungen, Gastronomie.

Im gesamten Innenstadt-Bereich sind zudem zahlreiche Wohnnutzungen vorhanden.

Eine Übersicht der Gebäudenutzungen im Planungsraum und im Kernbereich ist den Karten 3 und 3a zu entnehmen. Sämtliche Nutzungen im Erdgeschoss der Gebäude wurden hierbei unter den folgenden Kategorien erfasst:

- Öffentliche Einrichtung
- Kirchliche Einrichtung
- Private Einrichtung
- Gastronomie
- Verkehrseinrichtung
- Seniorenwohnanlage
- Einzelhandel
- Leerstand

3.2 Gebäudestrukturen

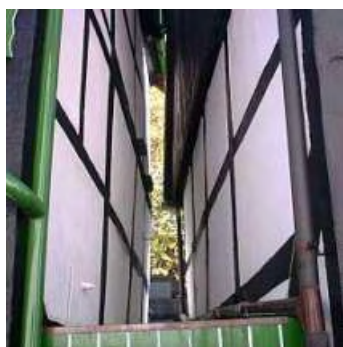
Die Innenstadt in ihrer heutigen Form weist sehr vielfältige Strukturen auf. Zum einen ist sie geprägt von einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen auf relativ engem Raum, zum anderen ist die vorhandene Stadtstruktur aufgrund der historischen Entwicklung ebenso unterschiedlich wie die sich darin befindlichen Nutzungen. Da die Innenstadt von Menden während der Weltkriege von Zerstörungen weitgehend verschont geblieben ist, kann bis heute die gewachsene Stadtstruktur sowohl am Stadtgrundriss als auch an den einzelnen Gebäuden abgelesen werden.

Aufgrund der Vielfältigkeit der Gebäudestrukturen soll an dieser Stelle nicht auf einzelne Gebäude mit besonderen Nutzungen, sondern auf die Gesamtstruktur eingegangen werden, die für die Innenstadt von Menden charakteristisch ist.

Es lassen sich zum Teil sehr großteilige Bauflächen und Einzelbaukörper ausmachen, genauso wie sich sehr kleinteilige und gleichartige Quartiere feststellen lassen.

In der historischen Altstadt ist eine sehr dichte, kleinteilige, meist ein- bis maximal drei-, in seltenen Fällen auch viergeschossige Bebauung prägend. Insbesondere entlang der Hauptstraße als historische Hauptachse der Innenstadt befinden sich zahlreiche aufwändig gestaltete, dreigeschossige Steingebäude, wohingegen die angrenzenden Bereiche vorwiegend durch eine ein- bis zweigeschossige, teilweise sehr einfache Gebäudestruktur mit zahlreichen Fachwerkbauten geprägt sind.

In den angrenzenden Stadterweiterungsbereichen wird die Bebauungsstruktur lockerer und großzügiger. Hier ist eine kleinteilige, meist zwei- bis dreigeschossige Bebauung vorherrschend. Entlang der Kolpingstraße und Unnaer Straße sowie den angrenzenden Wohnbezirken ist eine qualitätsvolle, aufgelockerte Villen- und Gründerzeitarchitektur festzustellen, die durch neuzeitliche Gebäude ergänzt wurde.



In der historischen Altstadt



Die Gebäudestruktur der Innenstadt



Innerstädtische Bebauung

3.3 Freiflächennutzungen und -strukturen

3.3.1 Grünflächen

Zum einen lassen sich im Innenstadt-Bereich selbst einige grüne Inseln und wertvolle Einzelgehölze ausmachen, zum anderen steht dieser Bereich im Einfluss von angrenzenden, großflächigen Wald- und Grünbereichen.

Als ausschließlich **repräsentatives Grün** in der Innenstadt ist zunächst das Blumendreieck an der Ecke Walramstraße/Westwall, das Blumenbeet vor dem Alten Rathaus und die Bepflanzung am Kreisverkehr Poststraße/Bodelschwinghstraße zu nennen.



Das Blumendreieck



Beete vor dem alten Rathaus



Kreisverkehr Bodelschwingstraße

Als **historisches Grün** innerhalb der Wallanlage ist insbesondere der Kirchhof um die St. Vincenz-Kirche hervorzuheben, der von hochgewachsenen Bäumen umgrenzt ist. Auch vor der Heilig-Geist-Kirche befindet sich eine historische Grünanlage mit stadtbildprägenden Einzelbäumen. Das repräsentative und historische Grün der sogenannten „Wilhelminischen Hainbuchen (Kegel)“ wird zusätzlich begleitet durch eine Lindenbaumreihe entlang der Oberen und Unteren Promenade. Das sogenannte „Arboretum“ an der Hagelbette/Walramstraße ist ein weiterer Teil innerstädtischen, historischen Grüns ebenso wie die Grün- und Freifläche der kleinen Hönne-Insel, die derzeit nur über die Bodelschwingstraße erreichbar ist. Im Dreieck Nordwall/Schwitter Weg befindet sich der Jüdische Friedhof, der nicht öffentlich zugänglich ist und auf dem heute auch keine Bestattungen mehr durchgeführt werden. Dieser Bereich stellt sich heute als historische Grünfläche mit wertvollen Einzelbäumen dar. Direkt angrenzend an den Planungsraum und gegenüber des Jüdischen Friedhofs befindet sich als weiteres historisches Grün der katholische Friedhof. Als größte innerstädtische und zusammenhängende Grünfläche ist die historische Parkanlage an der Wilhelmshöhe zu benennen, die gleichzeitig in Teilen als Spielplatzfläche genutzt wird. Angrenzend an die südliche Spitze des Planungsraumes und gegenüber von Battenfelds Wiese befindet sich das Ehrenmal für die Gefallenen der Weltkriege als weiteres historisches Grün in der Innenstadt.

Ferner ist die **gewässerbegleitende Begrünung** von Hönne und Mühlengraben zu erwähnen, die den gesamten Innenstadtbereich durchgrünt und insbesondere im Westen begleitet.



Der Kirchplatz St. Vincenz



Begrünung entlang der Promenaden



Das Arboretum

Als erhaltenswerte und **stadtbildprägende Einzelbäume** und Baumgruppen sind u.a. die Kastanie am St. Vincenz-Altenheim in der Hauptstraße, die Ulme an der Walramstraße, die Trauerweide an der Mühle, die Linde am Westwall sowie die Buchen an der Kolpingstraße zu nennen. Im nördlichen Teil wird der Planungsraum durch die Begrünung des Grohe-Geländes abgeschlossen. Hier befinden sich großkronige Einzelbäume in einer parkähnlichen Anlage, in der die ehemaligen Betriebsvillen der Fa. Grohe stehen, die sich heute jedoch teilweise in Privatbesitz befinden.

Zahlreiche Straßenzüge innerhalb des Planungsraumes sind **alleeartig bepflanzt** wie Teile der Wallanlage und der Schützenstraße, die Bahnhofstraße (Lindenallee), die Walramstraße, die

Wilhelmstraße, die Papenhausenstraße, die Kaiserstraße sowie weitere Straßenzüge in Ober- und Unterstadt.

Als **raumbildendes Grün** ist die Bepflanzung der Fußgängerzone, im Rahmen der Umgestaltung der Kolpingstraße und im Zusammenhang mit dem Neubau des Rathauses Anfang bis Mitte der 80er Jahre zu bezeichnen. Die Fußgängerzone ist wechselseitig mit **Platanen** bepflanzt, die jährlich im Herbst zurückgeschnitten werden und so in ihrem Wuchs und ihrer Größe weitgehend gleich bleiben. In der Kolpingstraße von der Brückstraße bis zur Wallanlage, im südlichen Teil der Hauptstraße und auch in Teilen der Unterstadt wie Am Alten Amt sind straßenbegleitend **Zierkirschen** gepflanzt, die zur Zeit der Blüte im Frühjahr den Straßenraum zartrosa einrahmen. Allerdings bedeckt gleichzeitig ein Teppich aus heruntergefallenen Blütenblättern die Straße und die angrenzenden Bereiche, was von den Anwohnern oftmals als Ärgernis empfunden wird.



Stadtbildprägender Einzelbaum



Alleeartige Bepflanzung



Zierkirschen in der Fußgängerzone

Als **topographisches Grün** ist der Grünzug mit seinem Verlauf entlang der Geländekante oberhalb der Schützenstraße, unterhalb des Krankenhauses, oberhalb des Parkhauses Nordwall und der Zeppelinstraße bis zur Straße Hofeskamp zu bezeichnen. Ebenso als topographischer Grünstreifen stellt sich der Bereich westlich entlang der Bahnlinie dar, der dem Böschungsbereich folgt und gleichzeitig den Innenstadtbereich aufgrund des starken Gefälles auch topographisch abschließt.



Der Jüdische Friedhof



Die Parkanlage Wilhelmshöhe



Das Grohe-Gelände

Des Weiteren erstreckt sich das Wald- und Naturschutzgebiet Rothenberg im Osten bis an den Rand der Innenstadt und ist fußläufig für die Bewohner der Innenstadt sehr gut erreichbar und als Erholungsgebiet nutzbar. Hier hindurch führt auch der Kreuzweg, der insbesondere zur traditionellen Kreuztracht am Karfreitag von der St. Vincenz-Kirche bis zur Antonius-Kapelle begangen wird. Im westlichen Teil des Planungsraumes grenzt der Parkwald Galbusch an, der jedoch durch den querenden Verlauf der Westtangente und der Bahnlinie von der Innenstadt deutlich abgeschnitten ist.

Eine räumliche Darstellung der vorhandenen Grünstrukturen im Planungsraum und im Kernbereich ist in den Karten 4 bzw. 4a zu finden.

3.3.2 Spielplatzflächen

Eine kinder- und familienfreundliche Stadtplanung geht weit über die Versorgung mit klassischen Kinderspielplätzen hinaus. Alle öffentlichen Grün- und Freiflächen sind potentielle Aufenthaltsorte für Kinder und ihre Familien. Hierzu zählen neben den im Folgenden genannten Flächen auch die im bzw. angrenzend an den Planungsbereich befindlichen Grünflächen entlang des Hönneufers. Diese verfügen bislang, abgesehen von einigen Bänken, kaum über Gestaltungselemente, die zum Verweilen einladen. Wünschenswert wäre hier eine Gestaltungsplanung, die den Aufenthaltscharakter unterstützt und Kindern Bewegung, Spiel und Mobilität erlaubt, ohne im klassischen Sinne als Spielplatz zu gelten. Auch die Zielgruppe der Senioren würde von zusätzlichen Freiflächen profitieren.

Die Alltagsmobilität in der Kindheit wirkt sich auf das Mobilitätsverständnis und -verhalten im späteren Leben aus und fördert die psychische wie physische Entwicklung. Immer häufiger jedoch behüten und bewahren Erwachsene ihre Kinder vor diesen notwendigen Alltagserfahrungen aus Angst vor den Gefahren des Straßenverkehrs. Dies hat negative Effekte auf die körperliche und geistige Entwicklung der Kinder.

Der Rat der Stadt Menden hat am 14.11.2006 den **Kinderspielplatzplan** beschlossen. Die Spielplatzsituation im Bezirk Innenstadt konnte bis heute nicht zufriedenstellend gelöst werden. Aktuell besteht in diesem Bezirk ein Fehlbedarf an Spiel- und Freiflächen für Kinder und Jugendliche von 4.873 m². Die Innenstadt weist damit den **höchsten Fehlbedarf** im gesamten Stadtgebiet aus. Eine adäquate Bedarfsdeckungsmöglichkeit gibt es derzeit nicht. Im Innenstadtbereich fehlt es insbesondere an Bewegungs- und Aktionsflächen für ältere Kinder und Jugendliche.

Im Spielplatzplan wird deshalb in den Planungsempfehlungen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für die Bedarfsdeckung an Bolzplätzen dringend Flächen zu finden sind.



Platz vor dem neuen Rathaus



Kinderspielplatz am neuen Rathaus



Platz vor dem alten Rathaus

Der **Platz vor dem neuen Rathaus** war ursprünglich zur Bedarfsdeckung an Freiflächen für in der Innenstadt lebende Kinder vorgesehen. Mit der Freigabe wesentlicher Teile der Rathausflächen für den ruhenden Verkehr und weiterer Nutzungen sind die Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder dort seit etlichen Jahren umfassend eingeschränkt. Gestaltungsmöglichkeiten sind bislang ausgeschlossen. Zukunftsorientiert wird das Umfeld des neuen Rathauses im aktuellen Spielplatzplan jedoch ausdrücklich als möglicher Standort zur Bedarfsdeckung für die Belange der Jugendhilfe benannt.

Der **Kinderspielplatz am neuen Rathaus** wurde 2005 mit einer neuen Wasserspielanlage ausgestattet. Es ist die einzige Wasserspielanlage in der Innenstadt. Die Geräte sind so angeordnet, dass jederzeit Erweiterungsmöglichkeiten bestehen. Wünschenswert wäre hier eine Erweiterung der Fläche durch geräumige Matsch- und Spielzonen und attraktive Aufenthaltsbereiche für Eltern in Richtung Rathausplatz. Dies ist aktuell aufgrund der vorhandenen Parkplätze und anderer Nutzungen jedoch nicht möglich.

Der **Platz vor dem alten Rathaus** wurde inzwischen vom Pkw-Verkehr befreit. Damit kann die genannte Fläche, die ein Bindeglied zwischen Fußgängerzone und Kirchplatz darstellt, gefahrlos genutzt werden. Eine attraktive und familienfreundliche Gestaltung des Platzes ist möglich. Die Belange des Museums, der Bücherei, der ansässigen Gastronomie und des „Zentrums“ könnten in eine weitere Gestaltungsplanung einfließen. Auch im Spielplatzplan wird deshalb auf die Möglichkeit einer Teilgestaltung dieser Fläche zur Bedarfssicherung hingewiesen.



Kinderspielplatz Kirchhof St. Vincenz



Kinderspielplatz an der Lohmühle



Spielgerät in der Fußgängerzone

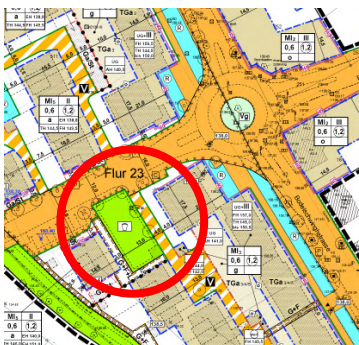
Der **Kinderspielplatz am Kirchhof** wurde vor einigen Jahren neu gestaltet. Aufgrund seiner Ausstattung wird der Platz im Vormittagsbereich vorwiegend von jüngeren Kindern mit ihren Eltern genutzt. In der Mittags- und Nachmittagszeit sowie in der frühen Abendzeit dient er eher älteren Kindern und Jugendlichen als Aufenthaltsort.

Der **Kinderspielplatz Lohmühle** wurde in 2006 neu gestaltet. Durch die Aufstellung von neuentwickelten Bewegungsspielgeräten verfügt der Platz seitdem über einen hohen Aufforderungscharakter, was sich in einer intensiven Nutzung durch Schulkinder widerspiegelt.

Die in der Innenstadt vorhandene Verkehrsberuhigung **im Bereich der Hauptstraße** (Fußgängerzone), Neumarkt, Hochstraße und Kirchstraße ermöglicht den Kindern einen weitgehend gefahrlosen Aufenthalt in ihrem Wohnumfeld. Die Hauptstraße (Fußgängerzone) wurde im Zuge der Verkehrsberuhigung seinerzeit mit attraktiven Spielpunkten (einzelnen Spielgeräten) ausgestattet. Diese sind insbesondere bei jüngeren Kindern äußerst beliebt und sind für Kinder wie für Eltern attraktive Anziehungspunkte. Die vorhandenen Spielpunkte innerhalb der Fußgängerzone sind als unverzichtbare Elemente einer familienfreundlichen Innenstadtgestaltung zu erhalten und an den jeweils aktuellen Standard anzupassen.



Spielplatz an der Wilhelmshöhe



Spielplatz im B-Plan „Leben an der Hönne“



Schulhofffläche Walram-Gymnasium

Der **Kinderspielplatz Wilhelmshöhe** ist für die in der Innenstadt lebenden Kinder aufgrund seiner Größe (2.152 m²), seiner stadtnahen Lage und wegen des angrenzenden Parkgeländes von großer Bedeutung. Er wurde deshalb vor einigen Jahren teilweise neu gestaltet und mit größeren Spielgeräten ergänzt. Eine weitere Modernisierung wird in den nächsten Jahren erforderlich sein. Aufgrund des hohen Spielflächenfehlbedarfes wird im Spielplatzplan ausdrücklich auf die Möglichkeit einer Flächenerweiterung in das Parkgelände hinein hingewiesen.

Der **Kinderspielplatz „An der Hönne“** umfasst eine Größe von 550 m² und befindet sich im Bebauungsplan Nr. 154/1 „Leben an der Hönne“. Diese Fläche ist bislang nicht gestaltet.

Um die Bedarfssituation im Innenstadtbezirk zu verbessern, fasste der Rat im Rahmen des Spielplatzplanes den Beschluss, die **Schulhofflächen des Walramgymnasiums und der Rodenbergsschule** vorrangig zu öffentlichen Spielflächen umzugestalten. Der erste Bauabschnitt an der Rodenbergsschule erfolgte 2007 und konnte inzwischen abgeschlossen werden. Der zweite Bauabschnitt erfolgte 2008. Auf einer Freifläche am Walram-Gymnasium ist der Bau eines Mini-Spielfeldes vorgesehen. Ziel ist die Schaffung von attraktiven Spiel- und Bewegungsflächen, vorrangig für ältere Kinder und Jugendliche.

3.3.3 Innerstädtische Freiflächen

In der Innenstadt von Menden ist bereits heute eine intensive Nutzung der vorhandenen Freiflächen durch die Bewohner und Besucher der Innenstadt festzustellen. Insbesondere die Hauptstraße als **Fußgängerzone** sowie die Verbindung von St. Vincenz-Kirche bis zum Platz vor dem neuen Rathaus werden dank der vorhandenen Sitzgelegenheiten, der Außengastronomie und der Kinderspielgeräte als Aufenthaltsflächen von Groß und Klein intensiv genutzt.

Der stark eingegrünte **Kirchplatz um die St. Vincenz-Kirche** liegt leicht erhöht oberhalb des Platzes vor dem Alten Rathaus und ist von der Fußgängerzone her über eine breite Treppenanlage zu erreichen. Zu einem kleinen Teil ist der Platz als Spielplatzfläche gestaltet, der Rest des Platzes wird jedoch kaum genutzt, in seltenen Fällen lediglich als Parkplatz, Sitzgelegenheiten fehlen hier gänzlich.



Der Zeltdachbereich



Das Blumendreieck



Die kleine Hönne-Insel

Der **Platz vor dem alten Rathaus** liegt im Schnittpunkt der städtebaulich prägenden Hauptachsen Hauptstraße und Bahnhofstraße und bildet zusammen mit der platzartigen Aufweitung am Hausmann-Brunnen eine zentrale Platzsituation für die Innenstadt. Dieser historische Marktplatz wurde für eine Erprobungsphase bis zum April 2009 vom Kfz-Verkehr befreit, was bereits heute zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung geführt hat. Die Aufenthaltsqualität des Platzes könnte z.B. durch die Ergänzung von Sitzgelegenheiten, Spielgeräten und Außengastronomie zudem noch gesteigert werden.

Als weitere große Freiflächen in der Innenstadt sind die Freibereiche um das neue Rathaus zu benennen. Der **Platz vor dem neuen Rathaus** wird derzeit als ebenerdiger Parkplatz genutzt, im Randbereich des Platzes befindet sich ein kleiner Kinderspielplatz (s. 2.3.2.) Gegenüber vom neuen Rathaus hat sich trotz des durchfahrenden Kfz-Verkehrs Außengastronomie angesiedelt. Aufgrund der direkten Fußwegverbindung vom Bahnhof zur Innenstadt wird dieser Bereich von Fußgängern stark frequentiert. Eine Attraktivitätssteigerung dieses Innenstadtbereiches und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Platzsituation Südwall – Bahnhofstraße sowie der gesamten Achse Bahnhofstraße durch eine weitgehende Befreiung vom ruhenden Verkehr

wurde auch durch die seit dem 27.05.05 rechtskräftige 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7/I festgeschrieben. Die Umsetzung der Planung ist bislang noch nicht erfolgt.

Der **Platz unter dem Zeltdach** des neuen Rathauses hat als einziger Platz in der Innenstadt eine Überdachung als Wetterschutz. Aufgrund des Alters und der damit einhergehenden Instabilität der Zeltdachkonstruktion muss der gesamte Bereich jedoch bei Schnee und starkem Wind vollständig abgesperrt werden und ist somit nicht uneingeschränkt nutzbar. Ferner ist der Platz aufgrund des wenig lichtdurchlässigen Zeltdachmaterials sehr dunkel und wird außerhalb von Veranstaltungen kaum zum Aufenthalt genutzt, da er als zugig und dunkel empfunden wird. Ausstattungsgegenstände sind hier nicht vorhanden.

Das **Blumendreieck** als städtische Freifläche dient zwar nicht vorrangig dem Aufenthalt, markiert jedoch die Eingangssituation zur Innenstadt, unterstützt durch eine attraktive Bepflanzung. Hier trifft die Achse vom Bahnhof bis zur St. Vincenz-Kirche auf die historische Wallanlage der Innenstadt, hier wird der fließende Kfz-Verkehr vom verkehrsberuhigten Innenstadtbereich getrennt. Auch für den Fußgängerverkehr hat das Blumendreieck eine besondere Bedeutung. Hervorzuheben sind hier die fußläufigen Verbindungen zwischen innerstädtischer Fußgängerzone und dem Bahnhof bzw. größeren Parkplatzanlagen. Auch zahlreiche Schüler weiterführender Schulen queren auf ihrem Schulweg diese Kreuzung. Darüber hinaus durchfahren alle Mendener Buslinien den Knotenpunkt. Aufgrund geplanter Nutzungen am Bahnhof wird aus verkehrlicher Sicht der Umbau des Blumendreiecks in einen Kreisverkehrsplatz empfohlen. Auch aus städtebaulicher Sicht ist ein Umbau wünschenswert, um die Eingangssituation in die historische Altstadt zu betonen und durch Grünpflanzungen gestaltet deutlich sichtbar werden zu lassen. Die Straßenachse vom Bahnhof zur St. Vincenz-Kirche wird durch die geplante kreisförmige Aufweitung auch optisch unterbrochen und schafft einen attraktiven Platzraum als Eingangstor zur verkehrsberuhigten Innenstadt.

Die Grün- und Freifläche der **kleinen Hönne-Insel** ist derzeit nur über die Bodelschwinghstraße erreichbar. Dieser Bereich wird jedoch im Zuge der Neubebauung im angrenzenden Baugebiet „Leben an der Hönne“ über ein Brückenbauwerk angeschlossen und somit auch als fußläufige Verbindung zur Innenstadt von Bewohnern des Baugebietes „Leben an der Hönne“ genutzt werden können.



Der Lenzenplatz



Battenfelds Wiese



Der Grohe-Platz

Am nördlichen Ende der Unnaer Straße befindet sich der **Lenzenplatz**. Dieser wird derzeit als teilweise bewirtschafteter Parkplatz genutzt. Bei der Pfingstkirmes werden hier mehrere Groß-Fahrgeschäfte aufgestellt. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung hatte der Rat der Stadt Menden beschlossen diese Freifläche zu verkaufen und zur Bebauung freizugeben. Derzeit werden jedoch keine konkreten Kaufverhandlungen geführt, da keine Interessenten vorhanden sind. Somit bleibt die Pfingstkirmes vorerst an dieser Stelle erhalten.

Im südlichen Zipfel des Planungsraumes befindet sich der „Festplatz“ **Battenfelds Wiese**, der derzeit als Zirkus- und Festplatz genutzt wird, obwohl hierfür die Wasser- und Stromversorgung sowie die Abwasserentsorgung nicht zeitgemäß und ausreichend ist. Zusätzlich wird der Platz

auch als Parkplatz bzw. als Wohnmobilstellplatz u. a. für die Schausteller der Kirmes genutzt. Dies führt jedoch immer wieder zu umwelttechnischen Problemen, da das Oberflächenwasser des Platzes direkt der angrenzenden Hönne zugeleitet wird, obwohl kein Ölabscheider vorhanden ist. Für die Kirmesnutzung ist der Platz jedoch ungeeignet, da die Verbindung zur Innenstadt durch die Kolpingstraße zu lang ist. Dort wäre nur eine Budengasse möglich.

Den Gegenpol zur südlich gelegenen Battenfelds Wiese bildet im Norden der **Grohe-Platz**. Dieser ist derzeit teilweise noch genutzt durch bauliche Anlagen der Firma Grohe. Ein quer zur Unnaer Straße liegender Gebäuderiegel der Firma bildet auch optisch eine Sperre und stellt einen Abschluss der Innenstadt nach Norden hin dar. Ein großer Teil des Platzes wird als öffentlicher Parkplatz genutzt, der tagsüber vorrangig den Schülern der gegenüberliegenden berufsbildenden Schulen dient. Zusätzlich wird der Platz auch als Parkplatz bzw. als Wohnmobilstellplatz u. a. für die Schausteller der Kirmes genutzt.

3.3.4 Veranstaltungen auf den innerstädtischen Freiflächen

Die Stadt Menden ist bekannt für ihre vielen Veranstaltungen in der Innenstadt, die immer wieder sowohl die Mendener Bevölkerung als auch Gäste von weit über die Stadtgrenzen hinaus in die Innenstadt locken. Diese finden vor allem auf den verschiedenen innerstädtischen Freiflächen statt.

Zunächst ist hier der ganzjährige **Wochenmarkt** zu nennen, der jeweils dienstags und freitags vormittags auf dem Platz vor dem Neuen Rathaus stattfindet. Das Parken ist zu den Zeiten des Wochenmarktes auf dem Platz nicht möglich.

Als traditionsreiche und überregional bekannte Veranstaltung ist die **Pfingstkirmes** hervorzuheben. Aus Anlass der Pfingstprozession entwickelte sich ein Krammarkt, aus dem wahrscheinlich die Pfingstkirmes entstanden ist. Jedes Jahr von Pfingstsamstag bis -dienstag wird die gesamte Innenstadt vom Lenzenplatz über die Unnaer Straße, Teile der Straßen Am Alten Amt, des Nordwalls und der Kaiserstraße, der Turmstraße und des Neumarktes, der Bahnhofstraße und der Hauptstraße mit Buden und Karussells verschiedenster Größe belegt. Aufstellplätze für Großkarussells befinden sich dabei auf dem Platz vor dem Neuen und vor dem Alten Rathaus, in der Haupt- und in der Turmstraße, in der Unnaer Straße in der Kaiserstraße sowie auf dem Lenzenplatz. Die gesamte Innenstadt wird in diesen Tagen bis in die Nacht hinein von hunderttausenden Kirmesbesuchern belebt. Auch für die Schausteller ist die Mendener Pfingstkirmes sehr attraktiv, so dass unter den vielen Bewerbern die Standplätze jedes Jahr ausgelost werden müssen. Die Wohnwagen der Schausteller werden während der Pfingstkirmes auf dem Grohe-Platz und auf Battenfelds Wiese untergebracht. Der Kfz-Verkehr wird während der Pfingstkirmes und der Auf- und Abbautage um die Innenstadt herumgeführt. Die Pfingstkirmes wird durch die Stadt Menden organisiert.

Als eine über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Kulturveranstaltung, die durch die Stadt Menden organisiert wird, ist der **Mendener Sommer** hervorzuheben. Auf dem Platz vor dem alten Rathaus und unter dem Zeltdach finden in den Sommerferien freitags und samstags abends kostenfreie Kultur- und Musikveranstaltungen statt, die die gesamte Innenstadt beleben.

Als weitere Großveranstaltung ist „**Menden à la Carte**“ zu nennen, die durch den Initiativkreis Mendener Wirtschaft (IMW) organisiert wird und sowohl kulturelle als auch kulinarische Angebote bereithält. Im Bereich des neuen Rathauses werden zwei Bühnen und eine Zeltstadt von gastronomischen Betrieben mit entsprechenden Sitzplätzen aufgebaut. Teil des Angebotes ist die Oldtimer-Rallye „Monte Menden“, die durch die gesamte Stadt und die angrenzende Region führt. Die Oldtimer werden im Anschluss an die Rallye in der Fußgängerzone ausgestellt.

Als Veranstaltungen der Werbegemeinschaft Menden sind unter anderem der **Mendener Herbst**, und die **FamilyDays** zu erwähnen. Diese sind jeweils auf ein Wochenende im Frühling und im Herbst begrenzt, gehen mit großzügigen Ladenöffnungszeiten auch am Sonntag einher und bieten zusätzliche Angebote auf den Freiflächen der Innenstadt wie z.B. einen Bauernmarkt auf dem Platz vor dem neuen Rathaus, Kinderbelustigung in der Fußgängerzone, Ausstellung von Autos aus Mendener Autohäuser vor dem alten Rathaus.

Eine weitere Veranstaltung der Mendener Werbegemeinschaft ist der **Weihnachtsmarkt**, der auf dem Platz vor dem alten Rathaus bis in die Fußgängerzone hinein unter Einbeziehung des gegenüberliegenden Platzes im Dezember jedes Jahres stattfindet. An einem der Adventswochenenden wird der Weihnachtsmarkt durch zusätzliche Angebote der Vereine zum Teil auch auf dem Platz vor der St. Vincenz-Kirche ergänzt. Als Einstimmung auf das Weihnachtsfest findet am Heiligen Abend das Turmblasen vom Turm der St. Vincenz-Kirche statt.

Als städtische **Veranstaltungen auf dem Platz vor dem alten Rathaus** sind Sport-Events wie zum Beispiel der Beach-Cup, Street Soccer und Street-Basketball, die „Seh-Container“ als Veranstaltung der bildenden Kunst sowie die „Lange Nacht der Kultur“, die alle zwei Jahre stattfinden, sowie weitere Veranstaltungen der Mendener Schulkultur. Für die „Lange Nacht der Kultur“ wird zudem der Platz vor dem Museum und dem Stadtbrunnen, Teile der Kirchstraße und der Innenhof zwischen altem Rathaus, Museum und Optikergeschäft einbezogen.



Wochenmarkt am neuen Rathaus



Pfingstkirmes in der Innenstadt



Menden à la Carte

Unter dem Zeltdach des neuen Rathauses finden ebenso Sport-Events wie der Beach-Cup, Street-Soccer und Street-Basketball und auch weitere Veranstaltungen wie z.B. die Ausstellung der Garten- und Landschaftsbauer im Rahmen des Programms „Menden plant“ statt.

Als **kirchliche Veranstaltung**, die auf den innerstädtischen Freiflächen stattfindet, ist zunächst die Kreuztracht hervorzuheben, die jährlich von 21 Uhr am Abend des Gründonnerstag bis 6 Uhr morgens des Karsamstag in stündlichem Abstand auf dem Kreuzweg zur Antoniuskapelle und zurück zur St. Vincenz-Kirche verläuft und von mehreren tausend Gläubigen besucht wird. Des Weiteren sind insbesondere die jährliche Fronleichnamsprozession, die Pfingstprozession sowie die St. Martinsumzüge zu erwähnen, die Teile der innerstädtischen Freiflächen in Anspruch nehmen.

Weitere Großveranstaltungen werden in der **Karnevalszeit** durch den Mendener Karnevalsverein MKG Kornblumenblau organisiert. Auf dem Platz vor dem neuen Rathaus wird ein Festzelt aufgebaut, in dem zahlreiche Karnevalsveranstaltungen durchgeführt werden, den Höhepunkt bildet der Karnevalsumzug durch die gesamte Innenstadt am Tulpensonntag, der tausende Besucher in die Innenstadt lockt.

Auch die innerstädtischen **Schützenvereine** nutzen die Innenstadt für ihre Umzüge und Feierlichkeiten im Rahmen ihrer Schützenfeste und Traditionen.

Ergänzt wird das Angebot der **Sportveranstaltungen** u.a. durch ein jährliches Radrennen in der Innenstadt, das durch den Radsportverein RSG Hönne-Ruhr veranstaltet wird, sowie den Menden Marathon, den der Marathonclub Menden ausrichtet. Bedeutend sind auch der Sauerlandcup als größtes Jugend-Handballturnier Deutschlands und der Internationale Hönne-Cup als bundesweiter Fußballvergleich der Jugend.



Weihnachtsmarkt am alten Rathaus



Mendener Sommer



Zieleinlauf des Menden-Marathon

Die Zusammenstellung der größten Veranstaltungen in der Innenstadt von Menden ist sicherlich nicht als abschließend zu betrachten und stellt nur eine Momentaufnahme des Mendener Innenstadtlebens dar. Doch lässt sich **zusammenfassend** feststellen, dass die Stadt Menden in der Innenstadt eine aktive und intensive Veranstaltungskultur pflegt, die von den Bürgern und Gästen der Stadt auch gerne genutzt und gut besucht wird und die deshalb in erheblichem Maß zur Attraktivität und zum Leben in der Innenstadt beiträgt.

Eine räumliche Darstellung der Freiflächennutzungen im Planungsraum und im Kernbereich befindet sich in den Karten 4 und 4a.

3.4 Verkehr

3.4.1 Kfz-Verkehr

Die hierarchische Gliederung des Straßennetzes in der Mendener Innenstadt stellt sich wie folgt dar (s. hierzu auch die Karten 5 und 5a im Anhang):

- **Vorfahrtstraßen**

Der Ausschuss für Öffentliche Sicherheit und Ordnung hat in seiner Sitzung am 28.09.2005 das Vorfahrtstraßennetz für die Stadt Menden beschlossen. Auf diesen Straßen ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Regel. Tempo 30-Zonen sind hier grundsätzlich nicht zulässig. Das Vorfahrtstraßennetz in der Innenstadt wird im Wesentlichen gebildet durch die Straßenzüge Bodelschwingstraße - Walramstraße, Unnaer Straße – Gartenstraße – Nordwall – Ostwall – Wilhelmstraße sowie dem Westwall.

- **Tempo 30-Zonen**

Durch den Beschluss des Konzeptes zur flächenhaften Verkehrsberuhigung im Jahr 2005 sind auch in der Innenstadt Tempo 30-Zonen eingerichtet bzw. erweitert worden. Mit Ausnahme des Vorfahrtstraßennetzes und dem Bereich innerhalb der Wälle liegen alle Straßen im Untersuchungsgebiet innerhalb einer Tempo 30-Zone.

- **Verkehrsberuhigte Bereiche**

Der Bereich innerhalb der Wälle, der nicht als Fußgängerzone beschildert ist, ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Hier bewegen sich Kfz- und Fußgängerverkehr auf einer gemeinsamen Fläche gleichberechtigt nebeneinander.

▪ Fußgängerbereiche

Innerhalb der Fußgängerzone ist ausschließlich Ladeverkehr in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 11.00 Uhr zugelassen. Beobachtungen zeigen jedoch, dass sowohl Verkehre die Fußgängerbereiche nutzen, bei denen es sich nicht um Ladeverkehr handelt, als auch außerhalb der Ladezeiten Kfz-Verkehre diese Bereiche nutzen. Radverkehr ist in der Fußgängerzone gänzlich – also auch während der Ladezeiten – nicht erlaubt.

Rund fünfzehn Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet sind durch **Einbahnstraßen-Regelungen** gekennzeichnet. Dazu gehören u.a.

- die Unnaer Straße zwischen Poststraße und Kaiserstraße,
- die Gartenstraße zwischen Kaiserstraße und Am Alten Amt,
- die Papenhausenstraße zwischen Poststraße und Kaiserstraße,
- die Märkische Straße zwischen Bodelschwinghstraße und Unnaer Straße,
- die Wilhelmstraße zwischen Brückstraße und Balver Straße,
- der Westwall,
- der Ostwall zwischen Wilhelmstraße und Kolpingstraße sowie
- der Südwall zwischen Kolpingstraße und Walramstraße.

Teilweise gehen diese Einbahnregelungen auf die Zeit zurück, als die Bundesstraße 515 quer durch die Mendener Innenstadt verlief, wobei in Fahrtrichtung Süden der Straßenzug Bodelschwinghstraße – Walramstraße und in Fahrtrichtung Norden der Straßenzug Kolpingstraße – Hauptstraße – Unnaer Straße genutzt wurde.



Ostwall



Verkehrsberuhigter Bereich Hochstraße



Fußgängerbereich Hauptstraße

Einige Straßen des Untersuchungsgebietes weisen beachtliche **Verkehrsbelastungen** auf. Bei den Erhebungen zum Verkehrsentwicklungsplan Hemer – Menden – Iserlohn aus dem Jahr 2001 konnten in den folgenden drei Straßenabschnitten hohe Verkehrsmengen verzeichnet werden:

- | | |
|-----------------------|-------------------------------|
| • Ostwall | rd. 12.500 Kfz/Tag |
| • Bodelschwinghstraße | rd. 11.000 bis 13.000 Kfz/Tag |
| • Unnaer Straße | rd. 7.000 bis 11.000 Kfz/Tag |
| • Walramstraße | rd. 10.000 Kfz/Tag |
| • Westwall | rd. 6.000 bis 8.000 Kfz/Tag |
| • Kolpingstraße | rd. 7.000 Kfz/Tag |

3.4.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Im Rahmen der Bearbeitung des gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplans Hemer – Menden – Iserlohn ist für die Stadt Menden auch eine Untersuchung des innerstädtischen Parkraums durchgeführt worden. Dieses Parkraumkonzept bildet die Grundlage für die vorliegende Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs. Hierbei waren einige Veränderungen des Angebotes in den zurückliegenden Jahren einzuarbeiten. Weggefallen sind u. a. die Abstellmöglichkeiten auf dem Twiete-Parkplatz sowie auf dem KME-Gelände an der Bodelschwinghstraße. Hinzugekommen ist demgegenüber der Parkplatz Güterbahnhof. Durch die Umwandlung der Längsparkstände an der Unnaer Straße und der Kolpingstraße in eine Schrägaufstellung konnte ebenfalls die Zahl der Abstellmöglichkeiten erhöht werden.

Zum **Parkraumangebot** im gesamten Planungsraum zählen derzeit ca. **2.820** öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Stellplätze (inkl. der Kundenparkplätze). Hierbei ist auch das Angebot im Bereich Ziegelbrand berücksichtigt worden, der zwar außerhalb des Planungsraums liegt, dessen Angebot aber eindeutig innenstadtorientiert ist. Im Saldo hat sich das Angebot in den vergangenen fünf Jahren um ca. 200 Stellplätze verringert.

Das Angebot im Kernbereich umfasst derzeit rd. 1.280 Stellplätze (einschließlich der Parkplätze auf dem Güterbahnhofsgelände sowie an der Josefschule).

Bei den Erhebungen zum Parkraumkonzept im Jahr 2002 ist auch die Auslastung des Parkraumes zu unterschiedlichen Tageszeiten beobachtet worden. In der Zeit der größten Nachfrage zwischen 10:00 und 12:00 Uhr waren die Stellplätze des Untersuchungsgebiets zu ca. 71 % ausgelastet. Dieser Wert ist als absolut ausreichend zu bezeichnen. Im Allgemeinen wird das Angebot dann als mengenmäßig ausreichend angesehen, wenn an einem normalen Werktag die Kapazitäten zu weniger als 90 % ausgelastet sind. Bei höheren Auslastungsgraden ist u. a. mit einem starken Anstieg des Parksuchverkehrs zu rechnen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass es in den vergangenen Jahren keine massive Änderung der Nachfrage gegeben hat, so dass sich durch die Verringerung des Angebotes der Auslastungsgrad der innerstädtischen Stellplätze auf ca. 76 % erhöht hat. Hieraus wird deutlich, dass ein weiterer umfangreicher Abbau des Parkplatz-Angebotes in der Innenstadt die Qualität und Verfügbarkeit des Stellplatzangebotes in einen mangelhaften Zustand befördern kann.

Im Innenstadtbereich sind zwar einige Wegweiser installiert, die auf verschiedene Parkierungsanlagen hinweisen, ein strukturiertes Parkwegweisungssystem ist jedoch nicht vorhanden.



Parkplatz Neues Rathaus



Haltestelle Battenfeld



Geh-/ Radweg Promenade

3.4.3 ÖPNV

Insgesamt 21 Haltestellen bzw. Haltesteige des Linienverkehrs liegen im Untersuchungsgebiet. Von besonderer Bedeutung sind die Haltestellen *Bahnhof* sowie *Battenfeld*. Diese sind im Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises der Kategorie 1 zugeordnet worden. Das bedeutet, dass sie hinsichtlich ihrer Ausstattung besondere Qualitätsmerkmale aufweisen sollen. Die Haltestelle *Battenfeld* übernimmt im Liniennetz zudem die Funktion eines zentralen Verknüpfungspunktes. Hier treffen sich zu vertakteten Zeiten die Linien der MVG und ermöglichen so einen direkten Umstieg der Fahrgäste. Ebenfalls von besonderer Bedeutung ist auf Grund des hohen Fahrgast-Aufkommens die Haltestelle *Nordwall* (vor Textilhaus Dieler).

Die vorhandene Linienführung, bei der die Busse je nach Fahrtrichtung unterschiedliche Straßen befahren, ist Folge des Einbahnstraßen-Systems in der Innenstadt. Dieses bedingt, dass einige Haltestellen nur in einer Richtung angefahren werden bzw. die korrespondierenden Haltestellen der gleichen Linie weit voneinander entfernt liegen. Ein Beispiel hierfür ist die Haltestelle *Nordwall*. Die nächstgelegenen Möglichkeiten, die Busse in Gegenrichtung zu erreichen, bestehen an der Bodelschwinghstraße bzw. am Bahnhof.

3.4.4 Radverkehr

Im Verkehrsentwicklungsplan wurden im Radverkehrsnetz die wichtigsten Radverkehrsverbindungen zusammengefasst. Neben diesen Routen bildet noch eine Reihe von Nebenstraßen mit wenig Kfz-Verkehr das Wegenetz für den Radverkehr. Die Dichte des Netzes wird durch die vorhandenen Einbahnstraßen eingeschränkt. Radfahrer müssen entweder Umwege in Kauf nehmen oder das Fahrrad schiebend fortbewegen. Eine Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist in den meisten Fällen auf Grund fehlender Voraussetzungen (Fahrbahnbreite, Tempo 30 o.ä.) nicht möglich. Lediglich in der Unnaer Straße und der Papenhausenstraße ist diese Lösung denkbar. In der Papenhausenstraße wäre hierzu die Insel im Knotenpunktbereich Kaiserstraße zu entfernen. Für die Unnaer Straße bestehen Überlegungen, die Einbahnstraßen-Regelung grundsätzlich aufzuheben. Die erforderlichen Untersuchungen werden im Rahmen der Bearbeitung der vorliegenden Konzeption durchgeführt.

Eine direkte Durchfahrung der Innenstadt ist für den Radverkehr nicht möglich, da während des gesamten Tageszeitraumes das Befahren der Fußgängerzone untersagt ist.

Als problematisch stellt sich für den Radfahrer die Situation in der Unnaer Straße dar, da sowohl Beginn als auch Ende des Radweges im Einbahnstraßenbereich eng und konflikträchtig sind. Diese Mängel sind auch vom Gutachter des Verkehrsentwicklungsplans Hemer – Menden - Iserlohn erkannt worden. Er schlägt daher in den Maßnahmenempfehlungen eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor.

3.4.5 Fußgängerverkehr

Im Untersuchungsgebiet weisen einige Straßen eine Belastung von über 10.000 Kfz/Tag auf (s.o.). Diese stellen für den Fußgänger ggf. eine Barriere zur Erreichung seines Zieles dar. An einigen Punkten erleichtern Querungshilfen den Übergang auch abseits der Knotenpunkte. Beispiele hierfür sind der Zebrastreifen in der Unnaer Straße sowie die bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen in der Wilhelmstraße und der Walramstraße.

Die Anbindungen der wichtigsten Parkieranlagen und ÖPNV-Haltestellen sind für den Fußgänger sicher. Einbußen hinsichtlich des Komforts entstehen durch Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen. Ein Wegweisungssystem für Fußgänger existiert nicht.

4 Bestandsbewertung mit Stärken- und Schwächenprofil

Die Auswertung der vorhandenen Bestandserfassung erfolgt im Hinblick auf vorhandene Bindungen, bestehende Mängel und mögliche Entwicklungschancen, die in das Planungskonzept mit einem konkreten Maßnahmenkatalog einfließen.

Bindungen bestehen nicht nur im Bereich der vorhandenen Stadtstruktur und der bestehenden Funktionen, sondern auch in den immateriellen Werten wie z.B. der Stadtgestalt und im sozialen Bereich, z.B. bei sozialen Verflechtungen der Nutzer. Maßnahmenprogramme allein auf der Grundlage von Bindungen haben jedoch konservierenden Charakter, sie müssen ergänzt werden durch Maßnahmen, die Mängel beheben und spezifische Entwicklungschancen entfalten können.

Mängel in Funktion und Struktur können ebenso lokalisiert werden wie soziale Probleme. Nicht nur vorhandene, sondern auch erwartete Mängel können erfasst werden. Allerdings wären Maßnahmenprogramme allein zur Mängelbeseitigung als Anpassungsplanung zu charakterisieren, sie lassen die Chancen einer zukunftsorientierten Entwicklung unberücksichtigt und verletzen möglicherweise Bindungen.

Chancen sind bei solchen Bereichen oder Einzelobjekten gegeben, die zur Erreichung der vorgegebenen Ziele mit geringem Aufwand erschlossen, aktiviert oder neu genutzt werden können. Maßnahmenprogramme allein als Ausnutzung von Entwicklungschancen jedoch können Raubbau an der vorhandenen Substanz sein, wenn sie nicht gleichzeitig Bindungen berücksichtigen und Mängel beseitigen.

4.1 Vorhandene Bindungen

Bindungen für die Innenstadt von Menden stellen die vorhandenen **baulichen Anlagen** insbesondere für öffentliche, kirchliche, Einzelhandels- und Wohnnutzungen sowie Seniorenwohnanlagen und selbstverständlich alle Einzeldenkmäler dar. Sie werden als gegeben hingenommen, da Eingriffe in die private Bausubstanz stets hohe finanzielle Entschädigungen mit sich bringen, die meist nicht zu rechtfertigen sind.

Als weitere bedeutungsvolle Bindungen in der Innenstadt sind die **Wasserläufe** der Hönne und des Mühlengrabens anzusehen, die aufgrund der angrenzenden Nutzungen in der Lage kaum, jedoch in ihrer Gestaltung veränderbar sind.

Bindungen insbesondere durch ihre Lage stellen die **öffentlichen Verkehrsflächen** dar. Sie werden allgemein erhalten, sind jedoch in Benutzungsgrad und Ausstattung veränderbar.

Die vorhandenen **Grünstrukturen** sind genauso als Bindungen für die Innenstadt zu berücksichtigen wie die vorhandenen **Frei- und Platzräume** mit den unterschiedlichen Nutzungen. Einzelne Elemente und Bereiche dieser Bindungen sind zwar veränderbar, es ist jedoch immer der Gesamtzusammenhang zu sehen und zu prüfen, inwieweit einzelne Veränderungen diesen beeinflussen.

Die **vorhandene Stadtgestalt** als weitere Bindung wird bestimmt durch den Stadtgrundriss, vorhandene Orientierungspunkte wie die St. Vincenz-Kirche sowie vorhandene Sichtbeziehungen und -achsen. Hierzu gehören ebenso die vorhandene Bebauungsstruktur, die Erhaltung der historischen Bausubstanz und das Bewahren Stadtbild prägender Zusammenhänge.

Menden wird auch überregional als **Veranstaltungsort** wahrgenommen und besucht. Hier sind z.B. die Pfingstkirmes, der Mendener Sommer oder Menden à la Carte zu erwähnen. Diese Veranstaltungen stellen in ihrem Umfang und ihrer Qualität wichtige Bindungen dar, die unbedingt erhalten werden sollten.



Die Hönne



Teile der vorhandenen Stadtstruktur



Die Innenstadt als Veranstaltungsort

Die Bestandsbewertung mit den vorhandenen Bindungen in der Innenstadt ist in den Karten 6 und 6a räumlich dargestellt.

4.2 Nutzungskonflikte, Vorbelastungen, Restriktionen und städtebauliche Mängel

Ein Nutzungskonflikt lässt sich bei der **Inanspruchnahme der öffentlichen Freiflächen** ausmachen. Die Innenstadt soll einerseits ihren Nutzern als attraktiver Aufenthaltsort dienen, der durch seine Möblierung, spannende Spielgeräte und Begrünung zum Verweilen einlädt. Zum anderen finden hier zahlreiche Großveranstaltungen statt, für die jegliche Möblierung und Begrünung der öffentlichen Freiräume eine Einschränkung darstellt.

Im Zusammenhang mit den zahlreichen Großveranstaltungen in der Innenstadt lässt sich ein weiterer Nutzungskonflikt feststellen, nämlich der **zwischen Anwohnern und Veranstaltern**. Die Anwohner wünschen sich insbesondere in den Abendstunden, dass die Ruhezeiten eingehalten werden. Trotz einer grundsätzlich positiven Einstellung kommt es gelegentlich zu Beschwerden bei Veranstaltungen, die bis in den Abend hineinreichen oder erst dann beginnen.

Als städtebaulicher Mangel ist die **Spielplatzsituation** in der Innenstadt zu bezeichnen, die bis heute nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte. Aktuell besteht in diesem Bezirk ein Fehlbedarf an Spiel- und Freiflächen für Kinder und Jugendliche von 4.873 m². Die Innenstadt weist damit den höchsten Fehlbedarf im gesamten Stadtgebiet aus. Eine adäquate Bedarfsdeckungsmöglichkeit gibt es derzeit nicht. Im Innenstadtbereich fehlt es insbesondere an Bewegungs- und Aktionsflächen für ältere Kinder und Jugendliche.

Ebenso fehlt es an innenstadtnahen **Freiflächen mit Aufenthaltsqualität für ältere Mitbürger**. Der Seniorentreff im Bürgerhaus ist zentral gelegen und sehr gut angenommen, es fehlt ihm und seinen Besuchern jedoch gänzlich eine Freifläche mit Aufenthaltsqualität und Ruhebereichen, wo zusätzlich aber auch Außenaktivitäten stattfinden können.

Der **Platz vor dem neuen Rathaus** wird derzeit vorrangig als ebenerdiger Parkplatz genutzt und weist kaum Aufenthaltsqualitäten auf, auch wenn sich gegenüber dem neuen Rathaus trotz des durchfahrenden Kfz-Verkehrs Außengastronomie angesiedelt hat. Aufgrund der direkten Fußwegverbindung vom Bahnhof zur Innenstadt wird dieser Bereich von Fußgängern stark frequentiert. Eine Attraktivitätssteigerung dieses Bereiches und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Platzsituation Südwall/Bahnhofstraße sowie der gesamten Achse Bahnhofstraße durch eine weitgehende Befreiung vom ruhenden Verkehr wurde bereits durch die rechtskräftige 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7/I als Ziel benannt und festgeschrieben.

Der **Platz unter dem Zelt** des neuen Rathauses hat als einziger Platz in der Innenstadt eine Überdachung als Wetterschutz. Um eine flexible Nutzung mit sehr unterschiedlichen Veranstaltungen (Markt, Kirmes, Mendener Sommer etc.) zu ermöglichen, können hier keine Ausstattungsgegenstände installiert werden, die zum Verweilen einladen. Ferner ist das

Zeltdachmaterial wenig lichtdurchlässig, so dass der Platz als zugig und dunkel empfunden und trotz seiner guten Lage außerhalb von Veranstaltungen kaum zum Aufenthalt genutzt wird. Aufgrund des Alters und der damit einhergehenden Instabilität der Zeltdachkonstruktion muss der gesamte Bereich bei Schnee und starkem Wind vollständig abgesperrt werden.

In der Fußgängerzone befindet sich vor dem St. Vincenz-Altenheim ein Pflanzbeet, das ca. 50 cm über dem Gelände der Straße angelegt und von einer Mauer umgrenzt ist und deshalb als **Hochbeet** bezeichnet wird. Die benachbarten Einzelhandelsbetriebe haben bereits die Entfernung dieses Hochbeetes beantragt, da es von ihnen als optische Barriere in der Hauptstraße empfunden wird. Ein Vorschlag für eine veränderte Gestaltung liegt bereits vor, die Umsetzung ist bislang nicht erfolgt.

Die **Hochstraße** stellt sich derzeit in einem unbefriedigenden Zustand für Bewohner, Gewerbetreibende und Besucher dar. Sie ist gekennzeichnet durch einige leerstehende Ladenlokale, parkende Autos, Abfallbehälter und verschiedenartige Pflanzgefäße im Straßenraum sowie den „Ort des Erinnerns“, einer Gedenkstätte für jüdische Opfer des Nationalsozialismus in Menden. Dieser Zustand liegt teilweise darin begründet, dass der Straßenraum östlich durch die Hinterseite der Gebäude der Hauptstraße begrenzt wird. Man nimmt somit nur die Rückseite dieser Gebäude wahr, die eine unattraktive Fassadengestaltung, ergänzt durch technisch erforderliche Anlagen, aufweisen. Aufgrund zum Teil fehlender Abstellmöglichkeiten stehen viele private Abfallbehälter dauerhaft im öffentlichen Straßenraum, auch wenn in der Gestaltungssatzung für die Innenstadt geregelt wurde, dass dies nicht zulässig ist. Diese Straße bedarf dringend einer Aufwertung. Als ein erster Schritt wurde der „Ort des Erinnerns“ völlig neu gestaltet und im Rahmen einer Gedenkfeier am 09.11.2008 eingeweiht.

Auch die **Abfallbeseitigungsstruktur** stellt insbesondere im Kernbereich einen Mangel dar. Aufgrund von fehlenden oder unzureichenden Einstellmöglichkeiten sind zahlreiche private Mülltonnen auf öffentlichen Flächen deutlich wahrnehmbar im Straßenraum abgestellt. Oftmals stellen diese ein Ärgernis für Bürger und Gewerbetreibende dar, auch wenn bereits Aktionen zur Reduzierung der Anzahl der privaten Abfallbehälter in der Innenstadt durchgeführt werden. Ferner fehlt ein fußläufig gut erreichbarer Containerplatz im Kernbereich, der den Nutzern und Bewohnern der Innenstadt zur Verfügung steht.



Platz vor dem neuen Rathaus



Zeltdachkonstruktion



Die Hochstraße

Auch im Bereich des **Neumarktes** lassen sich Leerstände ausmachen. Dieser weist zwar einige Sitzgelegenheiten und Spielgeräte für kleine Kinder auf, wird jedoch kaum als Aufenthaltsfläche genutzt, da nur wenige attraktive Ladengeschäfte die Besucher in diesen Bereich locken.

Am Westwall befindet sich hinter dem Modehaus Sinn/Leffers ein öffentlicher Parkplatz, der sich als deutliche **Zäsur der wallbegleitenden, baulichen Struktur** darstellt. Hierdurch wird der städtebauliche Zusammenhang der Bebauung entlang des Walls unterbrochen und gestört, so dass aus städtebaulicher Sicht ein Schließen dieser Baulücke wünschenswert ist. Das Grundstück befindet sich jedoch in Privatbesitz.

Der **Bahnhofsbereich von Menden** und insbesondere das Empfangsgebäude werden seit geraumer Zeit von den Mendener Bürgern und Besuchern als „Schandfleck“ empfunden. Das ehemalige Empfangsgebäude und die angrenzenden Gebäudeteile stehen seit mehreren Jahren leer und verfallen zusehends. Dem Bahnreisenden zeigt sich eine ungepflegte und unattraktive Eingangssituation der Stadt Menden. Das gesamte Gelände befindet sich in Privatbesitz. In den vergangenen Jahren haben unterschiedliche Investoren versucht, die Fläche zu entwickeln und einer Neubebauung zuzuführen. Eine Realisierung ist jedoch bislang nicht erfolgt.

Der „Festplatz“ **Battenfelds Wiese** wird derzeit als Zirkus- und Festplatz genutzt, obwohl hierfür die Wasser-, Abwasser- und Stromversorgung nicht zeitgemäß und ausreichend ist. Zusätzlich wird der Platz auch als Parkplatz bzw. als Wohnmobilstellplatz u. a. für die Schausteller der Kirmes genutzt. Dies führt jedoch immer wieder zu umwelttechnischen Problemen, da das Oberflächenwasser des Platzes direkt der angrenzenden Hönne zugeleitet wird, obwohl kein Ölabscheider vorhanden ist.



Bereich Neumarkt



Das leerstehende Empfangsgebäude



Battenfelds Wiese

4.3 Verkehrliche Mängel

Im Folgenden sind die in den Bestandsaufnahmen der einzelnen Verkehrsmittel gefundenen Mängel zu einer Gesamtliste zusammen gefasst:

Die vorhandenen **Einbahnstraßen** führen zu Umwegen sowie zu einer erschwerten Orientierung – nicht nur für Ortsfremde. Die Einbahnstraßen verhindern zudem ein engmaschiges Radverkehrsnetz. Der Busverkehr befährt die Unnaer Straße als wichtige Einkaufsstraße nur in einer Richtung. Es existiert kein korrespondierender Haltepunkt zur Haltestelle „Dieler“.

Die Hauptstraße bildet die direkte Verbindung zwischen Ober- und Unterstadt. Zusammen mit der Kolpingstraße und der Unnaer Straße bildet sie eine Achse in deren Nähe sich einige Schulen sowie bedeutende Arbeitsplatz-Konzentrationen befinden. Die ganztägige **Sperrung der Fußgängerzone für den Radverkehr** erfordert Umwegfahrten, insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr.

Die geplante weitere **Bebauung von Flächen**, die derzeit noch als Parkraum dienen (Bahnhof/Lenzenplatz), führt zu einer **Verschlechterung der Angebotsqualität**. Gegebenenfalls ist nach Alternativen für zentrumsnahes Parken zu suchen.

Das Fehlen eines **Parkwegweisungs-Systems** erschwert auswärtigen Besuchern das Auffinden der wichtigsten Parkieranlagen.

Die **Anbindung wichtiger Stellplatzanlagen sowie ÖPNV-Haltestellen** ist in einigen Fällen unkomfortabel bzw. unattraktiv. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang beispielsweise das

Parkhaus Nordwall. Zum Einen trennt ein vielbefahrener Straßenzug den direkten Zugang zum Fußgängerbereich und zum anderen vermittelt das direkte Umfeld des Parkhauses, insbesondere der Eingangsbereich einen dunklen unattraktiven Eindruck. Die Parkplätze am Bahnhof sowie die Bushaltestellen in diesem Bereich sind über den Platz vor dem neuen Rathaus an die Fußgängerzone angebunden. Hier ergeben sich durch die Parkplatznutzung und die damit verbundenen Rangiervorgänge Einschränkungen der Aufenthaltsqualität und in geringem Maße auch der Verkehrssicherheit. Die Querung von Straßen an Ampeln im Verlauf wichtiger Fußgängerverbindungen führt zu Wartezeiten. Hervorzuheben ist hier der Knotenpunkt Westwall/Unnaer Straße.

An beiden Enden der Hauptstraße **kreuzt Fahrzeugverkehr die Fußgängerzone** (An der Stadtmauer bzw. Vincenzstraße). Dies führt u. a. zu Einbußen bei der Aufenthaltsqualität.

Über die Straßen innerhalb der Wälle werden ca. 75 öffentliche Stellplätze erschlossen (davon 45 auf dem Parkplatz vor dem neuen Rathaus). Die Stellplätze erzeugen Quell-/Zielverkehr bzw. Parksuchverkehr, der in engen Straßenräumen zu Problemen führt (Beispiel: Südwall).

4.4 Städtebauliche Qualitäten und Entwicklungschancen

Die Wahrnehmung der **Wasserläufe in der Innenstadt**, insbesondere des Mühlengrabens, ist derzeit sehr eingeschränkt. Auch wenn die Wasserläufe in ihrer Lage als Bindung zu berücksichtigen sind, ist es durch eine andere Gestaltung der Uferbereiche möglich, diese auch im Stadtbild besser wahrnehmbar und erlebbar zu gestalten. Die Zugänglichkeit durch Treppen und Wege, die Ufer als Aufenthaltsflächen zu nutzen oder die Möglichkeit für Kinder z.B. durch Anstauungen hier gefahrlos zu spielen, dies alles stellen bislang ungenutzte Entwicklungschancen für die Innenstadt dar.



Wasserlauf in der Innenstadt



Menden als Einkaufsstadt



Kirchhof St. Vincenz-Kirche

Die Stadt Menden wird als **attraktive Einkaufsstadt** erlebt. Die Einzelhandelsstruktur in Menden ist traditionell gekennzeichnet durch einen starken Besitz von inhabergeführten Einzelhandelsgeschäften, der jedoch in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist und durch Einzelhandelsketten z.B. aus der Telekommunikationsbranche ersetzt wurde. Die Stadt Menden weist mit einem Kaufkraftkoeffizienten von 102,0 bezogen auf den Bundesdurchschnitt ein leicht überdurchschnittliches Kaufkraftniveau, jedoch eine Kaufkraftbindung von nur ca. 75 % auf. Hier lässt sich deutliches Entwicklungspotenzial erkennen. Die Unterbringung von zusätzlicher Verkaufsfläche insbesondere mit zentrenrelevanten Sortimenten kann dazu beitragen, den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt zu stärken und somit die Kaufkraft in Menden zu binden. Im Einzelhandelskonzept wurden Entwicklungsstandorte für Einzelhandelsnutzungen für zentrenrelevante Sortimente und Sonderstandorte für nicht zentrenrelevante Sortimente vorgeschlagen, die vorrangig von großflächigen Betrieben genutzt werden sollten, um eine Magnetwirkung zu entfalten:

Standort	Mögliche Nutzung und Sortiment	Empfehlung
Entwicklungsstandort Neues Rathaus	Großflächige Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevantem Warensortiment	Gute Eignung durch zentrale Lage, realistisch erscheint z. Zt. aber lediglich eine Teilnutzung Bürgersaal/Kantine mit max. 1.500 m ² Verkaufsfläche, jedoch entgegenstehende Beschlusslage
Entwicklungsstandort Parkhaus Nordwall	Großflächige Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevantem Warensortiment	Gute Eignung für großflächige Anbieter mit zentrenrelevantem Sortiment in direkter Nähe zur Fußgängerzone
Entwicklungsstandort Personenbahnhof	Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevantem Sortiment, Dienstleistungsnutzungen	Eignung für Anbieter mit zentrenrelevantem Sortiment, Anschluss an die Fußgängerzone durch zwei Barrieren erschwert
Entwicklungsstandort Lenzenplatz	Dienstleistungsnutzungen und Einzelhandelsanbieter mit nahversorgungsrelevantem Sortiment, zentrenrelevantes Sortiment nur in begrenztem Umfang	Eher geeignet für Dienstleistungs- und Nahversorgungsnutzungen, für großflächige zentrenrelevante Sortimente ist die Entfernung zur Fußgängerzone zu groß
Entwicklungsstandort Poststraße – ehem. Regenbogenschule	Dienstleistungsnutzungen durch Lage im „Bankenviertel“, zentrenrelevantes Sortiment nur in begrenztem Umfang	Guter Standort für Dienstleistungsnutzungen (insb. Banken oder Versicherungen), ggf. auch Stellplatzanlage (Parkhaus) möglich
Entwicklungsstandort Kolpingstraße	Dienstleistungsnutzungen und Einzelhandelsanbieter mit nahversorgungsrelevantem Sortiment, zentrenrelevantes Sortiment nur in begrenztem Umfang	Bestehendes Ladenlokal mit Stellplätzen und Erweiterungsmöglichkeiten, für großflächige zentrenrelevante Sortimente ist die Entfernung zur Fußgängerzone zu groß
Sonderstandort Güterbahnhof	geeignet als Fachmarktstandort mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment	Alter Gebäudebestand vorhanden, schmaler Grundstückszuschnitt, ehem. Bahngelände, ggf. Hönnebrücke erforderlich
Sonderstandort Grohe-Parkplatz	geeignet als Fachmarktstandort mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment	Ersatz für Stellplatzanlage der Berufsschule erforderlich
Sonderstandort Battenfelds Wiese	nicht geeignet für die Ansiedlung von Einzelhandel	Lage im Überschwemmungsgebiet der Hönne, Ersatz für Festplatz erforderlich, nicht geeignet für die Ansiedlung von Einzelhandel

Der stark eingegrünte **Kirchhof um die St. Vincenz-Kirche** liegt leicht erhöht oberhalb des Platzes vor dem alten Rathaus und ist von der Fußgängerzone her über eine breite Treppenanlage zu erreichen. Zu einem kleinen Teil ist der Platz als Spielplatz-Fläche gestaltet, der Rest des Platzes wird jedoch kaum genutzt, in seltenen Fällen lediglich als Parkplatz, Sitzgelegenheiten fehlen hier gänzlich. Eine Aufwertung und Möblierung dieses atmosphärischen, ruhigen, aber zentral gelegenen Platzes könnte zu einer verstärkten Wahrnehmung und Nutzung durch die Öffentlichkeit führen und entsprechend der kirchlichen Umgebung ein Ruhe- und Erholungspol abseits der belebten Fußgängerzone sein.

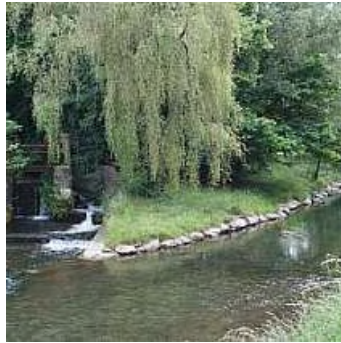
Die historische Altstadt von Menden wird durch zwei Hauptachsen geprägt, die Hauptstraße als Fußgängerzone und die Bahnhofstraße. Die **Bahnhofstraße** als Verbindungsachse vom Bahnhof zur Innenstadt und mit Sichtbeziehung bis zur St. Vincenz-Kirche wird jedoch auch durch den Pkw-Verkehr genutzt und bietet wenig Aufenthaltsqualität, obwohl sie aufgrund ihrer

Verbindungsfunktion vom Bahnhof zur Innenstadt intensiv von Fußgängern frequentiert wird. Hier lässt sich deutliches Entwicklungspotential erkennen, indem die Bahnhofstraße mit den angrenzenden Platzbereichen deutlich aufgewertet und umgestaltet wird.

Als bislang wenig genutzte Grünbereiche mit besonderen städtebaulichen Qualitäten sind die **kleine Hönne-Insel** und das **Arboretum** hervorzuheben. Aufgrund fehlender oder unattraktiver Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsflächen werden diese Bereiche bislang kaum von Bürgern oder Gästen genutzt. Diese Bereiche bieten jedoch insbesondere aufgrund ihrer innenstadtnahen Lage deutliches Entwicklungspotential.



Die Bahnhofstraße



Die kleine Hönne-Insel



Das Arboretum am Walramgymnasium

Die Bestandsbewertung mit der räumlichen Darstellung der städtebaulichen Chancen und Mängel ist den Karten 7 und 7a zu entnehmen.

5 Entwicklungsziele

Die Entwicklungsziele der Innenstadt-Konzeption bezeichnen einen in der Zukunft liegenden, gegenüber dem Gegenwärtigen veränderten, erstrebenswerten Zustand. Diese Ziele sollen somit ein definierter und angestrebter Endpunkt eines **Stadtentwicklungsprozesses** in Menden sein. Jegliches Handeln und sämtliche Maßnahmen müssen sich auf diese im Vorfeld definierten Ziele ausrichten und müssen sich auch anhand dessen auf ihre Zielvorgabe hin überprüfen lassen. Da sich innerhalb eines Prozesses aber auch Vorgaben und Inhalte wandeln und verändern, müssen auch die Ziele mit jedem Erarbeitungsschritt auf ihre Nachhaltigkeit hin überprüft werden.

5.1 Leitbild für die Entwicklung der Innenstadt

Aufgrund der sehr heterogenen Nutzungsstruktur der Innenstadt verfügt diese Entwicklungskonzeption über eine sehr große Bandbreite an Zielen und daraus resultierenden Maßnahmen. Daher ist es wichtig, die Richtungweisenden Vorstellungen in einem **Leitbild** zusammenfassend darzulegen. Hierdurch können die einzelnen Teilziele koordiniert werden, so dass eine Orientierungsfunktion für das Handeln von Bürgern, Politikern und Verwaltung gegeben ist.

Das Leitbild beschreibt immer einen **Zielzustand**. Es besitzt also einen Aufforderungscharakter in Bezug auf die gegenwärtige Situation. In diesem Sinne beinhaltet das Leitbild eine Fülle von Chancen und Gestaltungsalternativen sowie schöpferisches Potential:

„Menden mit seiner abwechslungsreichen **Tradition** braucht eine attraktive Innenstadt zum **Wohlfühlen** in erreichbarer **Nähe**, die allen niveauevolle **Vielfalt** bietet und die **Verantwortung** für einander stärkt.“

Die in diesem Leitbild zur Entwicklung der Mendener Innenstadt dargelegten Teilziele sollen nachfolgend näher beleuchtet werden. Insgesamt besteht das Leitbild aus fünf einzelnen Teilzielen, die sich auch ergänzen oder überschneiden können, so dass eine präzise Abgrenzung nicht immer möglich, aber auch nicht notwendig ist.

5.2 Ziele für die Innenstadt

Die Ziele für die Innenstadt haben den Anspruch sich im Leitbild der Innenstadt wiederzufinden und gleichzeitig in kurzen, klaren Worten darzulegen, welche Qualitäten und charakteristischen Eigenschaften die Innenstadt von Menden aufweist und zukünftig aufweisen soll, so dass sich möglichst alle Bewohner und Nutzer hier wiederfinden und die Ziele unterstützen können.

5.2.1 Tradition

Wie bereits unter 1.3 dargestellt wurde, verfügt die Stadt Menden über eine lange und wechselhafte Geschichte, die bis in das 9. Jahrhundert zurückreicht. Daraus resultiert trotz einiger schmerzlicher Verluste ein durchaus beachtliches **historisches Erbe**, das für die nachfolgenden Generationen gesichert werden muss. Es besteht nicht nur aus zahlreichen Einzelgebäuden, sondern insbesondere aus dem bis heute in großen Teilen erhaltenen mittelalterlichen Grundriss. Dieses historische Erbe ist daher von besonderer Bedeutung für die

Attraktivität der Stadt, da es einzigartig und unverwechselbar ist und die **Identität** der Stadt wesentlich mitprägt. Somit stehen hier folgende Aufgaben in Vordergrund:

- Erhaltung und Profilierung des historischen Stadtgefüges
- Sicherung und Akzentuierung der historischen Bausubstanz
- Gestaltung der Gebäude sowie des öffentlichen Raumes
- Sicherung und Weiterentwicklung der bestehenden Traditionen
- Bewahrung und kontinuierliche Weiterentwicklung traditioneller Veranstaltungen
- Schaffung neuer öffentlichkeitswirksamer Angebote
- Sicherung eines hohen Qualitätsstandards

Teilweise konnten in der Vergangenheit bereits verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. So wurde eine erhebliche Anzahl von Gebäuden unter Denkmalschutz gestellt und damit langfristig erhalten. Ferner wurden im Jahr 2005 Gestaltungsempfehlungen für die Innenstadt erarbeitet, die nach mehrjähriger Erprobungsphase als Grundlage für die im Jahr 2008 in Kraft getretene **Gestaltungssatzung** dienten. Hierbei werden insbesondere Regelungen zur Gestaltung der Fassaden und Außenwerbung getroffen.



Das historische Erbe



Das Schützenwesen in Menden



Die Wilhelmshöhe

Als weiteres Merkmal der langen Geschichte der Stadt Menden hat sich über das umfangreiche historische Erbe hinaus auch eine Vielzahl individueller Traditionen erhalten. Diese **Feste und Feiern** haben sehr unterschiedliche Ausprägungen und Hintergründe, so dass beinahe jeder Bürger von einer oder mehreren Veranstaltungen angesprochen sein dürfte. Damit wird die individuelle Verbundenheit der Bürger mit ihrer Stadt gestärkt, was insbesondere bei rückgängigen Bevölkerungszahlen und der damit einhergehenden Konkurrenz der Städte um Einwohner ein nicht zu unterschätzendes Argument ist.

Als Veranstaltungen mit der größten Tradition sind die Pfingstkirmes, die Kreuztracht und der Karneval zu nennen. Um die Traditionen weiterhin pflegen und ggf. noch ausbauen zu können, müssen die räumlichen und technischen Voraussetzungen erhalten oder verbessert werden. Darüber hinaus sollte aber auch versucht werden, neuere Veranstaltungen wie z.B. den Mendener Sommer so fest zu verankern, dass auch sie zu einem Markenzeichen der Stadt Menden werden. Auch die Aufstellung der Seh-Container im Jahr 2008 war konsequent darauf ausgerichtet, ein spektakulär-innovatives, öffentlichkeitswirksames Angebot darzustellen. Die hierdurch erzielte regionale Ausstrahlung sorgt für Chancen, über das bestehende Einzugsgebiet hinaus Besucher in die Stadt zu locken, die ggf. für einen Einkaufsbummel oder andere Freizeitaktivitäten wiederkehren. Grundsätzlich gilt jedoch für alle Veranstaltungen, dass Qualität vor Quantität gehen muss, da diese ansonsten gegen die Vielzahl an Angeboten in anderen Städten nicht bestehen können.

5.2.2 Wohlfühlen

Eine Atmosphäre des Wohlfühlens ist neben dem Einzelhandels- und Gastronomieangebot ein wesentlicher Faktor für die **Verweildauer** in der Innenstadt. Hierzu trägt in erster Linie ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes bei. Doch wie lebendig die Innenstadt ist und ob sich die Besucher dort wohl fühlen, wird auch von anderen Faktoren bestimmt, so dass die folgenden Ziele aufgestellt wurden:

- Verbesserung des Erscheinungsbildes
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Ausbildung von möglichst begrünten Ruhebereichen und Parkanlagen
- Menden als "Stadt am Wasser" erlebbar machen
- Beseitigung von Angsträumen und Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens
- Anbieten von Service-Einrichtungen an zentralen Standorten

Die Aufenthaltsqualität und die gesamte Atmosphäre eines Zentrums werden nicht nur durch die dort vorhandenen Angebote bestimmt, sondern hängen auch wesentlich vom gesamten **Erscheinungsbild** ab. Dazu zählt neben dem baulichen Zustand der öffentlichen und privaten Gebäude insbesondere auch der Zustand des öffentlichen Raumes mit seiner Möblierung. Das Erscheinungsbild beeinflusst maßgeblich die Aufenthaltsqualität der Innenstadt und kann somit auch auf die Verweildauer direkten Einfluss nehmen.

So tragen attraktiv gestaltete **Ruhe- und Aufenthaltsbereiche** mit dazu bei, dass man in begrünten Schutzzonen dem hektischen Treiben der Innenstadt für eine Weile entfliehen, sich ausruhen und entspannen kann, obwohl man sich im Zentrum der Stadt befindet. Auch die Wasserläufe in der Innenstadt können mit einbezogen werden, indem sie im Stadtbild wieder erlebbar und besser wahrnehmbar gestaltet werden. Die Zugänglichkeit durch Treppen und Wege, die Ufer als Aufenthaltsflächen zu nutzen oder die Möglichkeit für Kinder z.B. durch Anstauungen hier gefahrlos zu spielen, dies alles sind Möglichkeiten, um zum Wohlfühlen in der Innenstadt beizutragen.



Wohlfühlen in der City



Das kulturelle Leben



Ruhezone im Grünen

Zum Wohlfühlen in der Innenstadt trägt aber auch das subjektive Sicherheitsempfinden bei. Das Stadtzentrum soll von allen möglichst zu allen Tageszeiten als attraktiv und freundlich erlebt werden. Trotzdem gibt es immer wieder Straßenecken, Verbindungswege oder auch Zugänge zu Parkbauten, die insbesondere in den Abend- und Nachtstunden als Angsträume erlebt werden. Ziel ist es diese Angsträume durch Aufwertung dieser Bereiche zu beseitigen und durch konkrete Maßnahmen das subjektive Sicherheitsempfinden insgesamt zu erhöhen, um sowohl Bewohnern als auch sonstigen Besuchern in der Innenstadt auch bei Dunkelheit ein freundliches Stadtbild zu vermitteln.

Eine weitere Ergänzung der Wohlfühl-Atmosphäre stellen zentrale Service-Einrichtungen in der Innenstadt dar. So sollten hygienische, öffentliche Toiletten, auch für Behinderte in erreichbarer Nähe verfügbar sein, genauso wie z.B. die bereits vorhandene zentrale Stadtinformationsstelle, Kartenvorverkaufsstellen für kulturelle Veranstaltungen, öffentliche Telefone oder eine Informationsstelle für den Nahverkehr.

5.2.3 Nähe

Das beste Zentrum ist nicht erfolgreich, wenn Mängel in seiner Erreichbarkeit existieren und für die Nutzer keine Nähe zu den gewünschten Zielen vorhanden ist. Dieses darf sich zudem nicht auf den motorisierten Individualverkehr beschränken. Umfragen lassen erkennen, dass ein bedeutender Anteil der Innenstadt-Besucher mit dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß ihre Ziele erreichen.

- Sicherung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit und der Infrastruktur für alle Verkehrsarten
- die Minimierung von Unfällen durch ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit
- ein sowohl quantitativ als auch qualitativ ausreichendes Angebot an Parkplätzen für die unterschiedlichen Nutzergruppen (Besucher, Beschäftigte, Bewohner)
- Minimierung von störenden Auswirkungen des Fahrzeugverkehrs in der Innenstadt
- Verbesserte Orientierungsmöglichkeiten für alle Verkehrsarten, nicht nur für ortsfremde Besucher

Für den motorisierten Individualverkehr ist neben leistungsfähigen Straßen auch eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen vorzuhalten. Diese sind durch eine strukturierte Wegweisung auch für auswärtige Besucher komfortabel erreichbar zu gestalten.



Die Fußgänger



Die Radfahrer



Die Autos

Für den Radverkehr stehen qualitative Verbesserungen sowie der Ausbau des Radwegenetzes und die Einrichtung von geeigneten Fahrradabstellanlagen im Vordergrund. Hierbei muss - wie auch beim Fußgängerverkehr - auf die Verbesserung der räumlichen Verknüpfungen und den Abbau von Barrieren geachtet werden.

Neben einer guten Verbindungsqualität in alle Stadtteile ist für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) ein behindertengerechter Ausbau der Haltestellen wichtig.

5.2.4 Vielfalt

Die Vielfalt einer Stadt drückt sich zum einen in einer großen Auswahl an Einzelhandels-, Gastronomie-, Kultur- und Freizeitangeboten aus. Hier werden Aktionen und Angebote gemacht, die nur in einem Zentrum mit einer dichten **Nutzungsvielfalt** zu finden sind. Aber auch die Vielfalt der Nutzer selbst ist ein Kennzeichen für eine lebendige Innenstadt. Hier wohnen, arbeiten, lernen, spielen, shoppen, entspannen und leben Menschen. Bei der Vielfalt der Tätigkeiten der **Menschen**, sind auch die Menschen selbst sehr vielfältig; hier leben Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren sowie deutsche und ausländische, reiche und arme, Menschen mit und ohne Behinderungen und viele mehr. All diese Menschen haben unterschiedliche Wünsche und Vorstellungen, was eine attraktive Innenstadt für sie bedeutet. Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Ziele formuliert worden:

- Hochwertige und diversifizierte Einzelhandelsangebote
- Ansiedlung von Einzelhandels-„Magneten“ im Kernbereich
- Erhalt und Ausbau eines vielfältigen Gastronomieangebotes mit attraktiver Außengastronomie
- Stärkere Profilierung der Stadt in der Region
- Erhalt und Ausbau von Angeboten und Veranstaltungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung
- Sicherung und Optimierung von Freibereichen und Gebäuden für Veranstaltungen
- Durchführung gemeinsamer Veranstaltungen von Wirtschaft und Kultur
- Schaffung von ausreichenden Aufenthaltsbereichen und Angeboten für alle Bevölkerungsgruppen und Generationen
- Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt

Insbesondere der Einzelhandel trägt wesentlich zur Bildung und Belebung eines Stadtzentrums bei und prägt die Stadt städtebaulich und stadtstrukturell. Dies gilt zwar für die Gastronomie in geringerem Maße, doch hat ihre Bedeutung für die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer der Kunden in der Innenstadt in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen.

Nur ein hochwertiges und breites **Einzelhandelsangebot** sichert eine attraktive Innenstadt, die Kunden auch über die Stadtgrenzen hinaus anzieht. Neben Qualität und Vielfalt ist insbesondere auch auf eine nicht zu starke Filialisierung zu achten, damit die Individualität der Stadt erhalten bleibt. Zur Optimierung der Sortimentsbreite und -tiefe zählt auch der Erhalt einer umfassenden Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs, um die Wohnnutzung in der Innenstadt attraktiv zu machen. Die Ansiedlung eines oder mehrerer „Magnetbetriebe“ könnte die Kundenfrequenz in der Innenstadt nachhaltig erhöhen und so auch für die kleineren Einzelhändler positive Auswirkungen haben. Die Stadt kann dies durch entsprechende Planungen unterstützen. Konkret kann auf das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot seitens der Stadt Menden im marktwirtschaftlichen System nur begrenzt Einfluss genommen werden. Es können jedoch die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Unternehmen verbessert werden, so dass die Stadt für auswärtige Investoren attraktiver wird.

Das Gastronomieangebot hat in der Innenstadt innerhalb weniger Jahre deutlich zugenommen. Als besonders attraktiv für die Besucher hat sich dabei die **Außengastronomie** herausgestellt, die die Fußgängerzone z.T. auch in den Abendstunden belebt. Dies kann seitens der Stadt durch entsprechende Sondernutzungsgenehmigungen im öffentlichen Raum unterstützt werden.

Für den Bereich des Einzelhandels wurden bereits im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes Untersuchungen zum **Einzugsgebiet** der Stadt Menden durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass neben dem eigenen Stadtgebiet auch Fröndenberg, Balve, Hemer sowie der Stadtteil Sümmern der Stadt Iserlohn zum Einzugsgebiet des Einzelhandels in Menden zählen. Für einige Kultur- und Freizeitangebote wie z.B. die Pfingstkirmes geht der Einzugsbereich sogar deutlich darüber hinaus. Um die regionale, aber auch überregionale Bedeutung Mendens zu erhalten und auszubauen, kann sich die Stadt Menden ggf. durch das Instrument des Stadtmarketings künftig stärker als bisher in der Region profilieren. Hierzu kommt den Angeboten und Veranstaltungen mit regionaler Ausstrahlung eine besondere Bedeutung zu, die erhalten und ausgebaut werden müssen.

Die Stadt Menden bietet im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl ein beachtliches **Kultur- und Freizeitangebot**. Dazu zählen neben den großen Freiluftveranstaltungen auch zahlreiche Angebote in Veranstaltungsräumen der Innenstadt. Neben den Saalbetrieben Wilhelmshöhe stehen hierfür auch noch der Bürgersaal des neuen Rathauses, der Ratssaal des alten Rathauses sowie die Aula des Walram-Gymnasiums zur Verfügung. Gelegentlich werden auch die beiden in der Innenstadt vorhandenen Kirchen für nicht religiöse Veranstaltungen genutzt.

Für die Durchführung von Kultur- und Freizeitveranstaltungen ist es von grundlegender Bedeutung, dass geeignete Orte vorhanden sind. Dem **Veranstaltungsort "Innenstadt"** kommt dabei aufgrund seiner Größe und zentralen Lage eine besondere Bedeutung zu. Sowohl die hier vorhandenen Plätze als auch die Gebäude müssen daher erhalten und ggf. verbessert werden. Aufgrund der angespannten Finanzlage der Stadt wird es in Zukunft noch mehr als bisher darauf ankommen, dass sich die heimische Wirtschaft für die Förderung der Kulturlandschaft in Menden einsetzt. Ferner muss darauf geachtet werden, dass Veranstaltungen für alle Bevölkerungsgruppen geschaffen werden. Dies umfasst neben Veranstaltungen für Kinder, Jugendliche, Familien, Senioren und Migranten insbesondere auch nicht-kommerzielle Angebote für die einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten.



Die Menschen



Das Angebot



Die Auswahl

Das Ziel der Schaffung von **ausreichenden Aufenthaltsbereichen und Angeboten für alle Bevölkerungsgruppen und Generationen** umfasst insbesondere auch die Bereitstellung ausreichender, kostenfreier Bewegungs- und Aktionsmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche und Familien, da gerade in der Innenstadt ein hoher Fehlbedarf an Spielplatzflächen zu verzeichnen ist. Der Rat der Stadt Menden (Sauerland) hat am 12.12.2006 beschlossen, auch dem prognostizierten und zum Teil bereits eingetretenen demografischen Wandel durch aktive Maßnahmen entgegenzuwirken, damit junge Menschen und Familien in Menden bleiben und der Zuzug nach Menden attraktiv wird. Hierzu gehört notwendigerweise auch eine kinder- jugend- und familienfreundliche Innenstadtgestaltung. Gleichzeitig sind aber auch Angebote für alle weiteren Bevölkerungsgruppen vorzuhalten, wie u.a. für die Senioren oder Menschen mit Behinderungen, die wiederum andere spezielle Anforderungen und Wünsche an eine attraktive Innenstadt haben. Bei der Um- und Neugestaltung von innerstädtischen Flächen sollte auch

eine generationsübergreifende und integrative Nutzbarkeit und Begegnung gefördert werden, um hiermit das soziale Lernen aller Generationen und Nutzergruppen zu unterstützen.

Um zu verhindern, dass die Innenstadt nach Geschäftsschluss „tot“ ist, muss die **Wohnnutzung** an diesem Standort gestärkt werden. Sie sichert zusammen mit dem gastronomischen Angebot auch abends und an Sonn- und Feiertagen die Lebendigkeit in der Fußgängerzone. Vorhandene Flächenpotentiale sollten daher nicht ausschließlich zu gewerblichen Zwecken genutzt werden, sondern zusätzlich einen Teil als Wohnraum zur Verfügung stellen. In den Bereichen, die durch einen starken Geschäftsbesatz gekennzeichnet sind, ist für die Kunden der Fahrzeugverkehr besonders störend. Daher soll hier darauf hingewirkt werden, dass diese Verkehre auf ein Minimum reduziert werden können und so ein entspanntes Bummeln möglich wird. Neben den kommerziellen Angeboten sollten auch umfangreiche Ruhebereiche geschaffen werden, bei denen die Besucher nicht sofort einem Verzehrzwang ausgesetzt sind. Sie sollten möglichst nah an den Einkaufszonen sein, attraktiv begrünt und für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen nutzbar sein. Dort könnten z.B. auch Spielgeräte für Kinder aufgestellt werden, um die bestehende Unterdeckung mit Spielflächen in der Innenstadt zu verringern.

5.2.5 Verantwortung

Verantwortung zu übernehmen bedeutet im Rahmen der Innenstadtentwicklung, gegenüber allen anderen Menschen, die in der Innenstadt wohnen, arbeiten, einkaufen, spielen und sich aufhalten, aber auch gegenüber der **Natur und Umwelt** verantwortlich zu handeln und sein konkretes Handeln auch auf ein tolerantes **Miteinander** hin zu überprüfen. Jeder Einzelne hat individuelle Wünsche und Ziele, die jedoch für sich alleine betrachtet oftmals nur den eigenen Zwecken dienen. Unter dem Gesichtspunkt der Verantwortung müssen sich diese individuellen Ziele daraufhin überprüfen lassen, ob sie auch anderen Wünschen entsprechen, den Zielen anderer Menschen nicht entgegenstehen und verantwortungsbewusst gegenüber anderen Bevölkerungsgruppen und unserer Umwelt sind. Nur so lässt sich eine verantwortungsvolle und **nachhaltige Innenstadtentwicklung** für alle auf Grundlage der nachfolgend genannten Schritte aufbauen:

- Verantwortung aller Bevölkerungsgruppen für einander stärken
- Soziale Integration von Minderheiten
- Behindertengerechte Erreichbarkeit aller Nutzungen und Abbau von Barrieren
- Schutz von Natur und Umwelt
- Prüfung der Nutzung regenerativer Energien bei allen geplanten Maßnahmen
- Nachhaltige Innenstadtentwicklung

Die Stärkung der Verantwortung aller Bevölkerungsgruppen für einander ist als Wunsch nach einer gegenseitigen **Toleranz und Rücksichtnahme**, aber auch Unterstützung zu verstehen. Die einzelnen Nutzergruppen sollten in der Innenstadt die Möglichkeit haben, sich gegenseitig zu begegnen, die unterschiedlichen Bedürfnisse kennenzulernen und daraufhin auch zu helfen. Hierfür sind Orte nötig, an denen man sich gemeinsam treffen und zusammen leben kann: Gleichzeitig muss es aber auch Orte geben, die individuell für die einzelnen Nutzergruppen gestaltet sind und nur ihnen zur Verfügung stehen. In jedem Fall ist die gegenseitige Toleranz für die unterschiedlichen Ansprüche und die gemeinsame Verantwortung für die Innenstadt, die von allen genutzt und belebt wird, erforderlich. Nur so können **Minderheiten** sozial integriert werden, nur so kann der Abbau von **Barrieren** gefördert werden.

Der Mensch braucht die Natur zum Überleben. Wenn die Natur vollständig zerstört wird, kann auch der Mensch nicht überleben. Die Verantwortung sich selbst und seinen Nachfahren gegenüber beinhaltet also, sich so zu verhalten, dass die Menschen heute und auch zukünftig mit der Natur leben können. Verantwortung gegenüber der **Natur und Umwelt** bedeutet, sie nur in einem Maß zu verändern, mit dem die Natur erhalten bleibt und die Menschen weiter mit dieser Natur überleben können.



Schutz der Umwelt



Abbau von Barrieren



Einsatz regenerativer Energien

Eine **nachhaltige Innenstadtentwicklung** bedeutet mit dem Blick über eine Generation hinaus die natürlichen Ressourcen schützen, den sozialen Zusammenhalt erhalten und stärken und die wirtschaftliche Leistungskraft fördern, die auch für kommende Generationen Wohlstand sichert. Hierzu zählt insbesondere auch in Zeiten von hohen Energiepreisen und schwindenden Rohstoffvorkommen, die vorhandenen, **regenerativen Energien** zu nutzen und bei konkreten Maßnahmen zu prüfen, ob die Nutzung regenerativer Energien möglich und sinnvoll ist.

6 Einzelmaßnahmen Gebäude

Die Nutzung von Gebäuden unterliegt in Abhängigkeit von ihrem Alter und ihrer Nutzungsintensität bestimmten Zyklen. Sie müssen in regelmäßigen Abständen erneuert, umgenutzt oder ggf. ersetzt werden. Ansonsten kommt es zu Instandhaltungsrückständen, die sich mittel- und langfristig in einer verschlechterten Nutzbarkeit der Gebäude niederschlägt. In letzter Konsequenz bedeutet dies **Leerstand und Verfall**, der sich auch auf das nähere Umfeld des betroffenen Gebäudes nachhaltig negativ auswirkt. Kommt es verstärkt zu solchen Entwicklungen, so kann das Image des gesamten Stadtzentrums darunter leiden. Eine solche Abwärtsspirale ist dann nur noch mit größten Anstrengungen und unter Einsatz erheblicher finanzieller Mittel aufzuhalten und rückgängig zu machen.

In diesem Kapitel werden einige Gebäude behandelt, die mehrere Jahrzehnte nach ihrer Errichtung nicht mehr in der Form benötigt werden, wie sie geplant wurden. Vorgeschlagen werden daher vollständige oder teilweise Umnutzungen oder sogar Abbrüche, um eine zeitgemäße Funktion wieder herzustellen. Nur durch diesen **ständigen Erneuerungsprozess** kann die Attraktivität der Innenstadt erhalten bleiben oder sogar gesteigert werden. Die hierfür notwendigen Investitionen müssen aufgrund der finanziellen Lage der Gemeinde überwiegend privatwirtschaftlich aufgebracht werden.



Neues Rathaus



Hochstraße

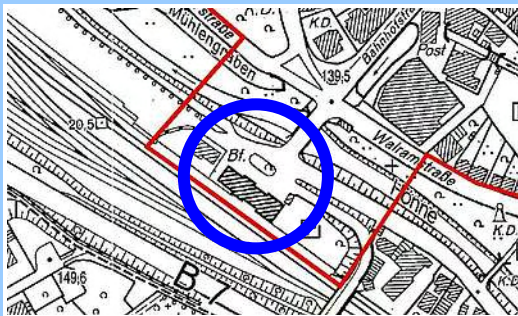


Westwall

Von entscheidender Bedeutung ist allerdings, dass die neuen Nutzungen auch Impulse für die Entwicklung der Innenstadt geben. Dies kann bei privatwirtschaftlichen Investitionen nur sehr begrenzt beeinflusst werden, so dass sie nachfolgend nicht im Einzelnen betrachtet werden. Grundsätzlich sind jedoch **intensive Gespräche mit den jeweiligen Immobilienbesitzern** über deren Wünsche und Absichten erforderlich, damit die Ziele besser aufeinander abgestimmt werden können.

Über die öffentlichen Gebäude entscheidet in der Regel der Rat der Stadt Menden (Sauerland). Inwieweit vor dem Hintergrund der derzeitigen Haushaltssituation die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden können, ist fraglich. Dennoch soll hier auf eine Darstellung nicht verzichtet werden, da eine Reihe von Vorschlägen auch abschnittsweise realisiert werden können. In einigen Fällen können ggf. auch Fördermittel genutzt werden.

6.1 Personenbahnhof



Der Standort im Übersichtsplan



Das Empfangsgebäude heute



Historische Ansicht des Empfangsgebäudes



Das Bahnhofsgelände vom Heimkerweg aus

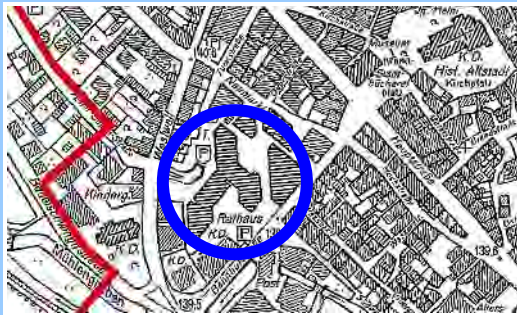
Der Standort des Personenbahnhofes befindet sich am **Endpunkt der zweiten Innenstadtachse** „Bahnhofstraße“. Das aus dem Jahr 1875 stammende Gebäude steht seit der Schließung des Fahrkartenschalters im Jahr 2003 leer und weist inzwischen einen entsprechend verwahrlosten Zustand auf. Zusammen mit dem Gelände des Güterbahnhofes befindet es sich seit 1999 in Privatbesitz. Seit diesem Zeitpunkt wurde durch mehrere Investoren eine Neubebauung mit unterschiedlichen Konzepten angestrebt, von denen jedoch bislang keines realisiert werden konnte. Allen gemeinsam war jedoch der Abbruch der bestehenden Gebäudesubstanz.

Aufgrund seiner Lage als **städtebaulicher „Gegenpol“ zur St. Vincenz-Kirche** eignet sich dieser Bereich zur Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen. Trotz der Barrierewirkung von Hönne und Bodelschwinghstraße ist ein attraktives Angebot an dieser Stelle geeignet, die Fußgängerfrequenz entlang der Bahnhofstraße zu erhöhen und diese zweite Innenstadtachse nachhaltig zu stärken. Dies ist im Zusammenhang mit den anderen vorgeschlagenen Maßnahmen entlang der Bahnhofstraße sowie dem von dort möglichen Zugang in die Grünanlagen entlang der Hönne besonders wichtig. Darüber hinaus sind Teile des Geländes grundsätzlich geeignet, die derzeit bestehenden Spielflächenfehlbedarfe in der Innenstadt auszugleichen.

Die Erschließung des gesamten Geländes für den Automobilverkehr ist insbesondere im Bereich der Einmündung Heimkerweg/Bahnhofstraße nicht unproblematisch. Als alternative Anbindungsmöglichkeit kommt die Verlängerung der Poststraße über eine Hönnebrücke bis auf das Bahnhofsgelände in Betracht. Ferner muss hier ein attraktiver Zugang zum Bahnsteig gestaltet werden, um die Bahnhofsfunktion nachhaltig zu unterstützen.

Kriterium		Beurteilung
Standort		Endpunkt der zweiten Hauptgeschäftsachse Bahnhofstraße, Kernbereich
Nutzung des Standorts		Empfangsgebäude und Expressgutabfertigung (beide leerstehend), P+R-Anlage
Nutzung der Umgebung		Gleisanlagen, provisorische Stellplatzanlage auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs, Höhne
Derzeitige Bewertung		Gebäude in schlechtem baulichen Zustand, unattraktiver Zugang zur Gleisanlage
Zukünftige Nutzungsempfehlung		Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevantem Sortiment, Dienstleistungsnutzungen
Städtebauliches Ziel		Stärkung der gesamten Achse der Bahnhofstraße durch attraktiven Endpunkt, Aufwertung des DB-Haltepunktes
Einfluss auf weitere Maßnahmen		8.1.2 Gestaltung von Knotenpunkten (Kreisverkehrsplatz Bahnhofstraße)
Überprüfung der Zielvorgaben		Wohlfühlen - Beseitigung des heruntergekommenen Bahnhofsumfelds Nähe - Attraktivitätssteigerung des DB-Haltepunktes Verantwortung - Stärkung der ÖPNV-Nutzung durch Aufwertung des DB-Haltepunktes
Planungsrecht	FNP	Gemischte Baufläche
	Bebauungsplan	-
	Umsetzung	Ggf. nach § 34 BauGB nutzbar
Umsetzungsmöglichkeiten		Liegt im Ermessen des privaten Eigentümers
Finanzierungsmöglichkeiten		Privatgelände, somit keine öffentlichen Fördergelder
Besonderheiten und Restriktionen		Schmaler Grundstückszuschnitt, Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig muss an attraktiver Stelle eingebunden werden, attraktive Gestaltung des Abschlusses der Straßenachse erforderlich, Höhne und Straßenquerung bilden Barriere zur Fußgängerzone, hohe Fußgängerfrequenz durch vorhandenes ÖPNV-Angebot, Grundstück befindet sich in Privatbesitz
Fazit		Eignung für Um- oder Neubau mit zentrenrelevantem Einzelhandelssortiment oder Dienstleistungen, attraktive Gestaltung des Abschlusses der Straßenachse erforderlich, Anschluss an die Fußgängerzone durch zwei Barrieren derzeit erschwert

6.2 Neues Rathaus



Der Standort im Übersichtsplan



Das neue Rathaus heute



Der Platz vor dem neuen Rathaus



Veranstaltungsbereich unter dem Zeltdach

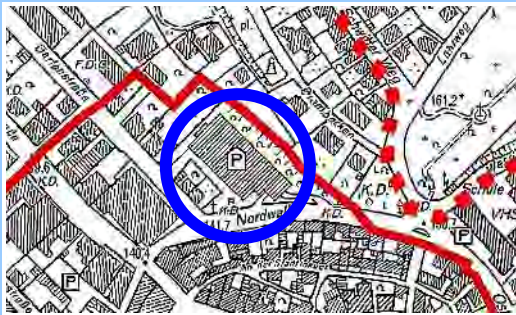
Der Gebäudekomplex des zu Beginn der 80er Jahre im Zuge der Altstadtanierung errichteten neuen Rathauses befindet sich ungefähr auf der Mitte zwischen den Endpunkten der **Entwicklungssachse Bahnhofstraße**. Die Haupteingänge und großflächigen Wandöffnungen sind aber überwiegend zum Innenhof orientiert, so dass zum Straßenraum eine weitgehend unattraktive Fassade existiert. Um hier eine gestalterische und funktionale Verbesserung zu erreichen, wurde bereits im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes vorgeschlagen, den Bürgersaal für Einzelhandelszwecke umzunutzen. Hier könnten durch einen Umbau der bestehenden Bausubstanz ca. 1.500 m² Verkaufsfläche geschaffen werden. Dies hat allerdings zur Folge, dass die heute an dieser Stelle vorhandenen Nutzungen Seniorentreff und Bürgersaal verlagert werden müssen. Dem steht derzeit jedoch ein Beschluss des Rates der Stadt Menden (Sauerland) entgegen.

Der Innenhof wurde einige Jahre nach Fertigstellung des Rathauses durch eine Zeltkonstruktion überdacht und bietet nun einen **wetterunabhängigen Veranstaltungsort mitten in der Innenstadt**. Aufgrund der Überdachung und der weitgehend fehlenden Möblierung wirkt der Bereich im Alltag jedoch dunkel und verwaist, so dass er nicht zum Aufenthalt einlädt. Um hier städtebauliche Qualitäten zurück gewinnen zu können, besteht die Möglichkeit der Verlagerung des Zeltdaches auf den neuen Rathausplatz, falls dieser nicht mehr als Stellplatzanlage genutzt werden sollte.

Auch wenn dieser Standort nicht in der klassischen 1a-Lage innerhalb des Hauptgeschäftsbereiches liegt, kann die Fußgängerzone durch eine (Teil-)Umnutzung des Rathauses insgesamt an Attraktivität gewinnen. Auch die Verbindungen zum in der Entwicklung befindlichen Bahnhofsgelände sowie den Grünanlagen entlang der Hönne können nachhaltig gestärkt werden. Aufgrund der zentralen Lage bestehen aber auch erhebliche **Restriktionen z.B. durch die Pfingstkirmes und den Wochenmarkt**.

Kriterium		Beurteilung
Standort		Neumarkt/Bahnhofstraße, Kernbereich
Nutzung des Standorts		Rathaus mit Bürgersaal und Seniorentreff als Komplex aus insgesamt vier Gebäuden mit Tiefgarage und Zeltdachbereich
Nutzung der Umgebung		Hoher Besatz an Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen durch unmittelbare Lage an der Bahnhofstraße
Derzeitige Bewertung		Gesamte Bausubstanz von ca. 1980, Zeltdachbereich dunkel und zugig, aber als überdachter Veranstaltungsort genutzt, unattraktiver Zugang zum Rathaus, Bürgersaal wenig ausgelastet
Zukünftige Nutzungsempfehlung		Möglichst großflächige Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevantem Sortiment im Bereich Bürgersaal, Seniorentreff und ggf. Überbauung des Zeltdachbereichs, Verlagerung des überdachten Veranstaltungsortes vor das Rathaus
Städtebauliches Ziel		Stärkung der Achse Bahnhofstraße durch attraktiven Einzelhandelsmagneten, Nutzung der vorhandenen Fußgängerströme vom Bahnhof, Öffnung der Fassade des Bürgerhauses zur Bahnhofstraße, Verlängerung der Fußgängerzone und Umgestaltung des Platzes führt zur Attraktivierung des Standortes
Einfluss auf weitere Maßnahmen		6.2 Neues Rathaus 6.5 Leerstände in der Hochstraße 7.1 Umgestaltung des Platzes am Neuen Rathaus 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches 7.9 Umgestaltung des Mühlengrabens 8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone
Überprüfung der Zielvorgaben		Wohlfühlen - Aufwertung des wichtigen Standortes für Einzelhandel und Aufenthalt Nähe - Optimal für alle Verkehrsarten erschlossener Standort in zentraler Lage
Planungsrecht	FNP	Gemischte Baufläche, Tiefgarage
	Bebauungsplan	Kerngebiet
	Umsetzung	Sofort nutzbar
Umsetzungsmöglichkeiten		Schrittweise Umsetzung möglich, aber erst wenn sich ein geeigneter Investor findet: 1. Verlagerung des Seniorentreffs in die Leerstände der Hochstraße 2. Verlagerung des überdachten Veranstaltungsbereiches vor das neue Rathaus 3. Neuansiedlung von Einzelhandel
Finanzierungsmöglichkeiten		Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“
Besonderheiten und Restriktionen		Vor Nutzung von Teilen des Standortes für Einzelhandelszwecke ist die Verlagerung des Seniorentreffs und des Zeltdachs notwendig (derzeit entgegenstehende Beschlusslage), umsetzbar, nur wenn sich ein geeigneter Investor findet, bei Überbauung des Zeltdachbereichs fällt ein Karussellstandort der Pfingstkirmes weg
Fazit		Gute Eignung durch zentrale Lage, kann zur Stärkung der gesamten Innenstadt beitragen, umsetzbar, nur wenn sich ein geeigneter Investor findet

6.3 Parkhaus Nordwall



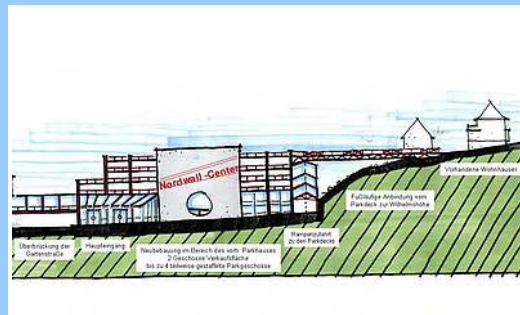
Der Standort im Übersichtsplan



Das Parkhaus von der Gartenstraße aus



Skizze für einen Einzelhandelsneubau



Ansichtsskizze für einen Einzelhandelsneubau

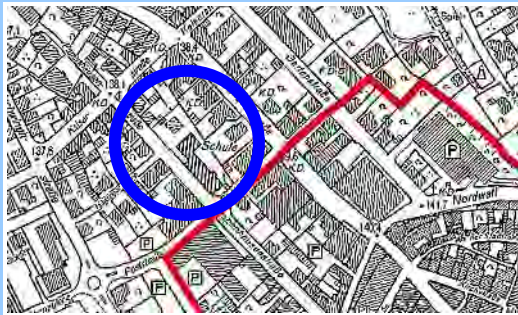
Das städtische Parkhaus Nordwall liegt nur ca. 60 Meter vom nördlichen Beginn der Fußgängerzone entfernt und wurde Ende der 70er Jahre erbaut. Es ist inzwischen dringend sanierungsbedürftig und könnte mit geringem Aufwand entfernt werden. Der Standort bietet das größte Verkaufsflächenpotential in der **Nähe der Fußgängerzone** und wurde daher bereits im Einzelhandelskonzept eingehend betrachtet.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit Textilsortimenten befinden sich in unmittelbarer Nähe, so dass eine hohe Kundenfrequenz gesichert ist. Auch wenn die Fläche nicht direkt an die Fußgängerzone angrenzt und keine 1a-Lage darstellt, ist die fußläufige Erreichbarkeit ohne große Probleme gegeben. Vorteilhaft ist auch die **gute Sichtbeziehung** zwischen dem Ende der Fußgängerzone und dem Gelände des Parkhauses. Eine attraktiv gestaltete Fassade wirkt von hier aus bis in die Fußgängerzone hinein. Im Hinblick auf die künftige Passantenfrequenz kann dies eine **mögliche Verlängerung der Fußgängerzone nach Norden** in die Unnaer Straße hinein unterstützen. Aufgrund von Größe und Zuschnitt des Standortes ist hier z.B. die Ansiedlung eines großen Fachmarktes auf ein oder zwei Geschossen denkbar. Wünschenswert ist die Einbeziehung benachbarter Grundstücke, wodurch die räumliche Situation weiter optimiert werden kann. Denkbar wäre dann auch die Umlegung der Gartenstraße, um eine große zusammenhängende Fläche bis zur Unnaer Straße zu schaffen.

Nicht nur für die dort anzusiedelnden Geschäfte, sondern für die gesamte Innenstadt ist es von Bedeutung, dass ein **Ersatz der im Parkhaus vorhandenen Stellplätze** erfolgt. Sie könnten z.B. über den Einzelhandelsnutzungen auf dem Dach eines Gebäudes platziert werden. Auch die Unterbringung von mehreren Parkgeschossen wäre mit vertretbarem Aufwand realisierbar. Die Erschließung der Stellplätze ist aufgrund der leichten Hanglage des Grundstückes durch eine Rampe mit geringer Neigung im Bereich der heute vorhandenen oberen Einfahrt denkbar. Zur benachbarten Wohnbebauung ist ein entsprechender Schallschutz vorzusehen.

Kriterium		Beurteilung
Standort		Nordwall/Gartenstraße, Kernbereich
Nutzung des Standorts		Öffentliches Parkhaus mit 430 Stellplätzen
Nutzung der Umgebung		Wohnen, z.T. Dienstleistungen und Einzelhandel
Derzeitige Bewertung		Sanierungsbedürftiger Zustand des Parkhauses, jedoch gute Lage durch Nähe zur Fußgängerzone
Zukünftige Nutzungsempfehlung		Großflächige Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevantem Sortiment im Erdgeschoss und Obergeschoss, Unterbringung von Parkplätzen in den weiteren Ober- und Dachgeschossen, bauliche Anbindung an vorhandene Nutzungen sinnvoll (Unnaer Straße, Wilhelmshöhe)
Städtebauliches Ziel		Stärkung des Bereichs Unterstadt durch attraktiven Einzelhandelsmagneten, sinnvolle Anbindung an die Einzelhandelsnutzungen in der Fußgängerzone notwendig
Einfluss auf weitere Maßnahmen		8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone
Überprüfung der Zielvorgaben		Wohlfühlen - Aufwertung des Standortes mit marodem Parkhaus für den Einzelhandel Vielfalt - Menden als Einkaufsstadt attraktiver machen
Planungsrecht	FN	Gemischte Baufläche, Parkhaus
	Bebauungsplan	Kerngebiet/Parkhaus
	Umsetzung	Änderung Bebauungsplan
Umsetzungsmöglichkeiten		Umsetzung möglich, aber erst wenn sich ein geeigneter Investor nach europaweiter Ausschreibung findet
Finanzierungsmöglichkeiten		Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“
Besonderheiten und Restriktionen		Einbeziehung angrenzender Flächen sinnvoll und wünschenswert; ggf. Brücke über die Gartenstraße möglich; bei Umlegung der Gartenstraße ggf. zusammenhängende Fläche bis zur Unnaer Straße möglich; öffentliche Stellplätze müssen erhalten bleiben oder in attraktiver Lage neu geschaffen werden; europaweite Ausschreibung erforderlich, weil öffentliches Grundstück
Fazit		Gute Eignung für großflächige Anbieter mit zentrenrelevantem Sortiment in direkter Nähe zur Fußgängerzone

6.4 Regenbogenschule, Poststraße/Papenhausenstraße



Der Standort im Übersichtsplan



Ansicht von der Papenhausenstraße



Der Schulhofbereich



Der vorhandene Schulhof mit Spielgeräten

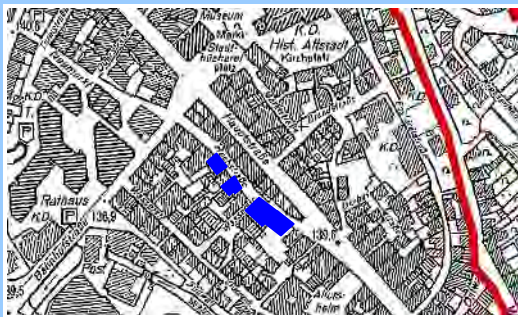
Im Bereich der Kreuzung Poststraße/Papenhausenstraße liegt das Gebäude der ehem. Regenbogenschule, welches durch die Verlagerung der Förderschule für Sprachbehinderte nach Hemer seit 2009 leer steht. Es liegt nicht an einer attraktiven Auflage und eignet sich auch nicht zur Herstellung einer neuen Achse. Das Grundstück weist einen schmalen, langgestreckten Zuschnitt und eine relativ geringe Flächengröße auf, was für eine Neubebauung deutliche Einschränkungen bedeuten könnte.

Die **Umnutzung des vorhandenen Schulbaus** wird durch die vorhandene Gebäudestruktur erheblich erschwert, die natürlich ausschließlich auf den Schulbetrieb ausgerichtet ist. Es liegt daher nahe, hier eine „schulähnliche“ Einrichtung wie z.B. die Volkshochschule unterzubringen, wenn das Gebäude erhalten werden soll. Die **VHS** könnte hierdurch ihre räumliche Situation entscheidend verbessern und über einen zentralen und für alle Bürger gut erreichbaren Standort verfügen. Die Innenstadt kann damit auch in den Abendstunden eine zusätzliche Belebung erfahren. Alternativ kommt eine **Dienstleistungsnutzung** in Ergänzung zu den bereits in unmittelbarer Nähe bestehenden Kreditinstituten in Betracht.

Die ehemals nicht frei zugängliche Spielfläche auf dem Schulhof könnte durch Umgestaltungsmaßnahmen künftig als **öffentliche Spielfläche** genutzt werden, so dass der vorhandene Fehlbedarf im Bereich der Unterstadt reduziert würde. Die Umnutzung des Gebäudes für die Zwecke der Volkshochschule steht dem nicht entgegen.

Kriterium		Beurteilung
Standort		Ecke Poststraße/Papenhausenstraße, Ergänzungsbereich
Nutzung des Standorts		Vorhandene Schulnutzung wurde aufgegeben (Förderschule für Sprachbehinderte)
Nutzung der Umgebung		Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen
Derzeitige Bewertung		Leerstand des gut nutzbaren Gebäudes
Zukünftige Nutzungsempfehlung		Verlagerung der Volkshochschule aus den beengten Raumverhältnissen in der Josefschule Menden, die Regenbogenschule soll verkauft werden, u.U. mit einem Zwischenmietvertrag für die VHS, eine entspr. Ausschreibung wird demnächst erfolgen.
Städtebauliches Ziel		Verbesserung der beengten Situation der Volkshochschule, gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten, sinnvolle Nachfolgenutzung der leerstehenden Schule, Ergänzung der vorhandenen umgebenden Dienstleistungsstruktur
Einfluss auf weitere Maßnahmen		-
Überprüfung der Zielvorgaben		Wohlfühlen - Sinnvolle Nutzung des leerstehenden Gebäudes Nähe - Gute Erreichbarkeit für fast alle Verkehrsarten, Nähe zur Innenstadt Vielfalt - Verbesserung der Nutzungsmischung in der Innenstadt
Planungsrecht	FNP	Gemischte Baufläche, Schule
	Bebauungsplan	Aufstellungsbeschluss mit Zielsetzung Fläche für Gemeinbedarf
	Umsetzung	Ggf. nach § 34 nutzbar
Umsetzungsmöglichkeiten		Umsetzung sofort möglich
Finanzierungsmöglichkeiten		Evtl. Verkauf der Regenbogenschule
Besonderheiten und Restriktionen		Schmaler Grundstückszuschnitt, immissionsempfindliche Wohnnutzungen unmittelbar angrenzend, viel Sichtlage aufgrund der Lage zu umgebenden Straßen
Fazit		Guter Standort für Volkshochschule, sinnvolle Ergänzung der vorhandenen umgebenden Dienstleistungsstruktur

6.5 Leerstände in der Hochstraße



Der Standort im Übersichtsplan



Blick in die Hochstraße von der Hauptstraße aus



Vorhandene Leerstände in der Hochstraße



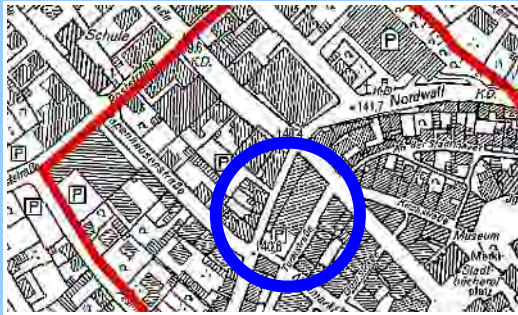
Der „Ort des Erinnerns“

Die Hochstraße verläuft mitten in der Mendener Innenstadt nahezu parallel zur Hauptstraße und weist eine Länge von ca. 140 m auf. Die Breite schwankt zwischen ca. 7 und 11 m. Sie verbindet das östliche Ende der Bahnhofstraße mit der südlichen Hauptstraße, so dass sich zwischen den drei Verkehrsflächen ein sehr schmales Dreieck als private Grundstücksfläche ergibt. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs führt dazu, dass neben den Fußgängern auch Radfahrer und Kfz die Mischverkehrsfläche nutzen. Als Besonderheit der Hochstraße ist sicherlich die in den Straßenraum integrierte und im Jahr 2008 neu gestaltete Gedenkstätte für die jüdischen Opfer des Nationalsozialismus in Menden zu nennen. Insgesamt bietet die Hochstraße derzeit einen stark vernachlässigten Eindruck. Trotz der unmittelbaren Nähe zu beiden Hauptgeschäftsachsen der Innenstadt stehen einige **Ladengeschäfte z.T. schon seit Jahren leer**. Die auf dem schmalen Grundstücksstreifen zur Hauptstraße stehenden Häuser wenden der Hochstraße ihre unattraktive Rückseite zu. Sie wird geprägt durch Treppenaufgänge, Anlieferzonen, technische Einrichtungen und abgestellten privaten Müllbehältern. Hinzu kommt ein **unebener und an vielen Stellen geflickter Bodenbelag**, der insbesondere für gehbehinderte Menschen schwierig zu nutzen ist. Hier kann nur eine Erneuerung des Belages Abhilfe schaffen, in den auch die Gedenkstätte eingebunden werden muss. An geeigneten Stellen sind **zentrale Standorte für die privaten Müllbehälter** vorzusehen, die in Gemeinschaftsabstellanlagen untergebracht werden könnten. Ferner kann eine gefällige Fassadengestaltung die Attraktivität des Straßenraumes steigern.

Falls der Seniorentreff aus dem Rathaus verlagert werden sollte, könnte er ggf. in den leerstehenden Läden untergebracht werden. Inwieweit die Möglichkeit besteht, mehrere Ladeneinheiten z.B. zu einem „Mehrgenerationenhaus“ zusammenzufassen und bedarfsgerecht umzugestalten, muss mit den Eigentümern abgestimmt werden. Der Seniorentreff bliebe damit aber an einem zentralen und barrierefrei erreichbaren Standort in der Innenstadt erhalten. Außerdem wären die Leerstände beseitigt, da offensichtlich derzeit kein Bedarf an Ladenlokalen in dieser Lage besteht.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Hochstraße, Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Fußgängerzone
Nutzung des Standorts	Zahlreiche Leerstände, wenige Einzelhandelsgeschäfte, einige Dienstleistungsangebote, Rückseiten der Gebäude an der Hauptstraße, „Ort des Erinnerns“
Nutzung der Umgebung	Einzelhandel in der Fußgängerzone, Wohnen und Dienstleistung in den Obergeschossen
Derzeitige Bewertung	Zahlreiche Leerstände in den Erdgeschossen, Ladenlokale für Einzelhandel oft zu klein, keine attraktive Geschäftslage, unebene, wechselnde Straßenbeläge, private Müllbehälter im Straßenraum
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Nutzung der Leerstände durch Verlagerung des Seniorentreffs, Einrichtung eines „Mehrgenerationenhauses“, Umgestaltung des Straßenraums mit Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. Bänke, Schach) und bandartiger Begrünung („Seniorenstraße“), Öffnung der Fassaden auf der östlichen Straßenseite durch Schaufenster, Aufwertung der Durchgänge zur Hauptstraße
Städtebauliches Ziel	Attraktivitätssteigerung durch Wiederbelebung der Leerstände und Umgestaltung des Straßenraumes
Einfluss auf weitere Maßnahmen	6.2 Neues Rathaus 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und verkehrsberuhigten Bereiche 7.18 Abfallsituation in der Innenstadt
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Sinnvolle Nutzung der leerstehenden Ladenlokale, Attraktivierung des Straßenraumes durch neue Nutzungen und Umgestaltungen Nähe - Ebenerdige Erreichbarkeit für Senioren, Nähe zur Innenstadt und zu vorhandenen Altenwohnanlagen Vielfalt - Verbesserung der Nutzungsmischung in der Innenstadt
Umsetzungsmöglichkeiten	Sofortige Umsetzung möglich, aber erst wenn sich ein geeigneter Investor für Einzelhandelsnutzung im neuen Rathaus findet
Finanzierungsmöglichkeiten	?
Besonderheiten und Restriktionen	Keine zusammenhängende Gebäudestruktur wie im vorhandenen Seniorentreff, unterschiedliche Eigentümer und Vermietungssituationen, Rückseiten der Hauptstraße sind zu berücksichtigen und ggf. zu gestalten, Einfluss von städtischer Seite auf Zukünftige Nutzung gegeben, Einzelhandelsmiete für Dienstleistungsnutzungen
Fazit	Sinnvolle Nutzung der schwer vermietbaren Leerstände, Einfluss von städtischer Seite auf zukünftige Nutzung gegeben

6.6 Erweiterung Ecke Westwall-Turmstraße



Der Standort im Übersichtsplan



Der vorhandene Parkplatz neben dem Gebäude

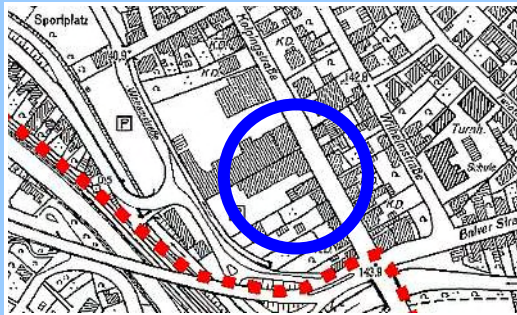
Die Straße Westwall verläuft im Bereich der ehem. mittelalterlichen Stadtbefestigung, die die gesamte Stadt in Form einer Mauer umgab. Diese ist nur an wenigen Stellen noch in Fragmenten erhalten, eine größtenteils historische und geschlossene Bebauung ist aber fast auf dem **gesamten Wallring** noch vorhanden.

Hinter dem Textilkaufhaus Sinn/Leffers existiert jedoch zwischen Westwall und Turmstraße eine **bauliche Lücke**, so dass der bauliche Zusammenhang unterbrochen ist. Der hier vorhandene befestigte Platz wird als Stellplatzanlage für insgesamt 12 Pkw genutzt und befindet sich in Privatbesitz. Da aus städtebaulicher Sicht die Schließung dieser Lücke wünschenswert ist, wird im Rahmen der Innenstadt-Konzeption eine Bebauung der Fläche vorgeschlagen. Dies setzt jedoch eine Änderung des Bebauungsplans Nr. 7/1 der Stadt Menden (Sauerland) voraus, der an dieser Stelle eine nicht überbaubare Grundstücksfläche festsetzt. Darüber hinaus bestehen auf der gut 300 m² großen Fläche Restriktionen durch die Zugangsmöglichkeiten in das Gebäude von Sinn/Leffers. Hier sind entsprechende architektonische Lösungen gefragt, die mit der vorhandenen Situation umgehen.

Sollte eine Bebauung der Fläche nicht umsetzbar sein, so könnte alternativ die Lücke durch die **Anlage von Grünstrukturen** gefüllt werden. Großkronige Bäume könnten hier über die stadtgestalterischen Funktionen hinaus auch noch positive Eigenschaften für das innerstädtische Mikroklima erfüllen. Auch an anderen Stellen des Wallringes (z.B. Einfahrt Tiefgarage Rathaus, Parkplatz Südwall/Vincenzstraße, Einmündung Ostwall/Wilhelmstraße) könnten dann solche Strukturen aufgenommen und fortgesetzt werden. Sie machen allerdings als solitäre Strukturen keinen Sinn, sondern nur als weitgehend zusammenhängende Form. Da die Bebauung der Fläche Priorität besitzt, sollte die Begrünung erst dann geprüft werden, wenn eine Bebauung definitiv ausgeschlossen werden kann.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Ecke Westwall-Turmstraße
Nutzung des Standorts	Öffentlicher, bewirtschafteter Parkplatz mit 12 Pkw-Stellplätzen
Nutzung der Umgebung	Einzelhandelsnutzungen sowie Dienstleistungs- und Wohnnutzungen
Derzeitige Bewertung	Unterbrechung der wallbegleitenden, baulichen Struktur wird als Lücke empfunden
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevantem Sortiment, Erweiterung der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe
Städtebauliches Ziel	Schließen der Lücke in der vorhandenen wallbegleitenden baulichen Struktur
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone
Überprüfung der Zielvorgaben	Tradition - Vorhandene Stadtstruktur wird wieder besser sichtbar und ablesbar gemacht Vielfalt - Die bauliche Erweiterung der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe kann zu deren Attraktivierung beitragen und die Einkaufsstadt Menden stärken
Umsetzungsmöglichkeiten	Änderung Bebauungsplan
Finanzierungsmöglichkeiten	?
Besonderheiten und Restriktionen	Schmäler Grundstückszuschnitt, bauliche Erweiterung der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe sinnvoll, Grundstück befindet sich in Privatbesitz, bei Überbauung entfällt ein Karussellstandort der Pfingstkirmes
Fazit	Eignung für Erweiterung der vorhandenen Betriebe mit zentrenrelevantem Einzelhandelssortiment um wallbegleitende Lücke zu schließen

6.7 Kolpingstraße



Der Standort im Übersichtsplan



Ansicht von der Kolpingstraße nach Norden



Ansicht von der Kolpingstraße nach Süden



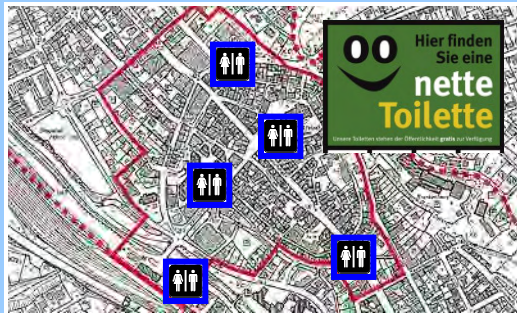
Parkplatz des leerstehenden Einzelhandelsbetriebes

Wie bereits im Kapitel Gebäudestrukturen dargestellt, ist der Straßenraum der Kolpingstraße geprägt durch eine qualitätvolle, aufgelockerte Villen- und Gründerzeitarchitektur, die durch neuzeitliche Gebäude ergänzt wurde. Trotzdem sind hier sowohl funktionale als auch stadtgestalterische Mängel festzustellen. Insbesondere auf dem Abschnitt südlich der Kreuzung mit der Brückstraße bis zur Einmündung in die Balver Straße lässt die **Gestaltung des Straßenraumes** viele Wünsche offen. So konnte durch die Umwandlung von Längsparkständen in eine Schrägaufstellung zwar die Zahl der Abstellmöglichkeiten und damit das erwartete Kundenpotential erhöht werden, auf die Gestaltung des Straßenraumes wirkt sich diese Maßnahme jedoch nicht positiv aus, da sie lediglich durch eine Markierung erfolgte und nicht mit einer entsprechenden baulichen Neuaufteilung des Straßenraums einherging. Ferner ist neben der Erneuerung des Bodenbelages hier insbesondere eine **stärkere Begrünung** wünschenswert.

Wichtige Impulse für den südlichen Bereich der Kolpingstraße könnten durch die Umnutzung eines derzeit leerstehenden Ladenlokals entstehen. Es ist bei **Ansiedlung eines attraktiven Anbieters** geeignet, sein direktes Umfeld positiv zu beeinflussen und damit neu zu beleben. Wünschenswert wäre hier ein Angebot von nahversorgungsrelevanten Sortimenten. Erweiterungsmöglichkeiten sowie eine ausreichende Zahl von Stellplätzen unmittelbar am Gebäude sind vorhanden. Zur Verbesserung der Erschließung ist insbesondere ein Anschluss über den Mühlengraben an die Walramstraße zu prüfen.

Kriterium		Beurteilung
Standort		Kolpingstraße, leerstehender Einzelhandelsbetrieb
Nutzung des Standorts		Wohn- und Geschäftsgebäude, Stellplatzanlage
Nutzung der Umgebung		Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen
Derzeitige Bewertung		Leerstehender ehemaliger Einzelhandelsbetrieb mit angrenzendem Parkplatzbereich
Zukünftige Nutzungsempfehlung		Dienstleistungsnutzungen und Einzelhandelsanbieter mit nahversorgungsrelevantem Sortiment, zentrenrelevantes Sortiment nur in begrenztem Umfang
Städtebauliches Ziel		Wiederbelebung eines leerstehenden Einzelhandelsstandortes
Einfluss auf weitere Maßnahmen		-
Überprüfung der Zielvorgaben		Wohlfühlen - Aufwertung eines leerstehenden Bereichs
Planungsrecht	FNP	Gemischte Baufläche
	Bebauungsplan	Kerngebiet (einfacher Bebauungsplan)
	Umsetzung	Sofort nutzbar
Umsetzungsmöglichkeiten		Sofortige Umsetzung möglich, aber erst wenn sich ein geeigneter Investor findet
Finanzierungsmöglichkeiten		?
Besonderheiten und Restriktionen		Nachnutzung eines Discounters (1.243 m ² Verkaufsfläche), Antrag eines privaten Investors zur Neubebauung mit einer Altenwohnanlage liegt vor
Fazit		Bestehendes Ladenlokal mit Stellplätzen und Erweiterungsmöglichkeiten, für großflächige zentrenrelevante Sortimente ist die Entfernung zur Fußgängerzone zu groß

6.8 Öffentliche Toilettenanlagen



Übersichtsplan des Kernbereichs



Vorhandene Toilettenanlage am Parkhaus Nordwall



Öffentliche Toilette in der Tiefgarage am Rathaus



Beispiele für vorhandene Gaststätten im Zentrum

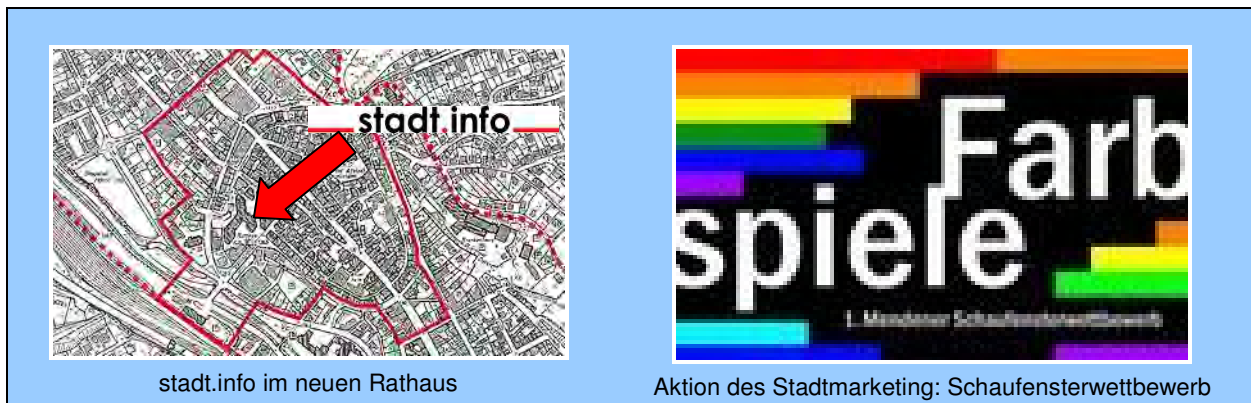
Wie sich insbesondere bei der Beteiligung der Seniorenverbände herausgestellt hat, stellt die Verfügbarkeit öffentlich zugänglicher Toiletten eine wichtige Voraussetzung zum Besuch der Innenstadt dar. Öffentliche Toiletten genießen jedoch auch in Menden nicht den besten Ruf. Zum Teil mangelhafte Hygieneverhältnisse - nicht zuletzt auf Grund fehlender Finanzmittel für eine angemessenen Reinigungsintensität - sowie ein durch die Anonymität der Einrichtungen bedingter Vandalismus, prägen das Image öffentlicher Toiletten und schrecken insbesondere abends von deren Benutzung ab. Die Kosten für Unterhalt und Wartung der Toiletten sind zum Teil erheblich. Hinzu kommt, dass die beiden öffentlichen Toiletten in Menden entweder etwas abseits der Fußgängerströme liegen (Nähe Parkhaus Nordwall) oder für Gehbehinderte schwer zugänglich sind (Tiefgarage Rathaus).

Im Rahmen der Aktion „**Nette Toilette**“ stellen Gastronomen ihre Toiletten öffentlich zur Verfügung. Ziel ist eine quantitative und qualitative Verbesserung des Angebots an kostenlosen öffentlichen Toiletten im innerstädtischen Bereich. Der kommunale Reinigungszuschuss an die beteiligten Gastronomen ist deutlich niedriger als die jährlichen Wartungs- und Reinigungskosten für die bisher bestehenden Toiletten im öffentlichen Raum.

Das Prinzip des Konzepts besteht darin, dass **Gastronomiebetriebe im Innenstadtbereich** sich bereit erklären, ihre Toilette nicht nur Kunden, sondern auch der Öffentlichkeit während ihrer Öffnungszeiten kostenlos zur Verfügung zu stellen und von der Stadtverwaltung im Gegenzug einen monatlichen Zuschuss für die Reinigungskosten bekommen. Die beteiligten Betriebe sind mit einem lizenzierten Logo - einem stilisierten Gesicht dessen Augen zwei Nullen darstellen - im Eingangsbereich sichtbar gekennzeichnet, wofür jedoch eine Lizenzgebühr entrichtet werden muss. Für die Gastronomen ist mit dieser Aktion ein gewisser Werbeeffect verbunden, der sich durch die Bewerbung in einschlägigen Übersichtsplänen und durch das unverbindliche „Reinschauen“ in die Betriebe ergibt.

Kriterium		Beurteilung
Standort		Tiefgarage neues Rathaus und Parkhaus Nordwall
Nutzung des Standorts		Öffentliche Toilettenanlagen
Nutzung der Umgebung		Mischung aus Einzelhandel, öffentlichen Nutzungen, Dienstleistungen und Wohnen
Derzeitige Bewertung		Zu wenig öffentliche Toilettenanlagen, z.T. nur schwer zugänglich und ungepflegt
Zukünftige Nutzungsempfehlung		Mehr öffentliche Toilettenanlagen sind notwendig, behindertengerechte Ausstattung und Zugänglichkeit erforderlich, Rückbau der Toilette in der Tiefgarage, stattdessen: vorhandene Gaststätten finanziell unterstützen, um deren Toiletten nutzen zu können, Gaststätte und Café am Marktplatz des alten Rathauses sind soweit wie möglich einzubeziehen <u>Alternativ:</u> Umbau der Toiletten im Rathaus, so dass diese von außen begangen werden können oder Aufstellung einer einzelnen freistehenden Toilettenanlage im Bereich Rathausplatz.
Städtebauliches Ziel		Dichteres Netz an öffentlichen Toilettenanlagen als Serviceangebot für Bürger und Besucher der Innenstadt
Einfluss auf weitere Maßnahmen		Ggf. 7.1 Umgestaltung des Platzes vor den neuen Rathaus
Überprüfung der Zielvorgaben		Wohlfühlen - Besseres Serviceangebot für Bürger und Besucher kann auch die Verweildauer in der Innenstadt positiv beeinflussen Nähe - Dichteres Netz an öffentlichen Toilettenanlagen sorgt für gute und schnelle Erreichbarkeit Vielfalt - Berücksichtigung der Wünsche und Anforderungen von älteren und behinderten Bürgern
Planungsrecht	FN	Nicht relevant
	Bebauungsplan	Nicht relevant
	Umsetzung	Sofort möglich
Umsetzungsmöglichkeiten		Nach vertraglichen Regelungen mit den Gaststätten sofortige Umsetzung möglich
Finanzierungsmöglichkeiten		
Besonderheiten und Restriktionen		Verhandlungen mit geeigneten Gaststätten sind zu führen, ggf. sind Umbauten notwendig und finanziell zu unterstützen
Fazit		Dichteres Netz an öffentlichen Toilettenanlagen durch Nutzung der vorhandenen Toiletten in Gaststätten <u>Alternativ:</u> Umbau der Toiletten im Rathaus, so dass diese von außen begangen werden können oder Aufstellung einer einzelnen freistehenden Toilettenanlage im Bereich Rathausplatz

6.9 City-Management



Die Situation im deutschen Einzelhandel verschärft sich zunehmend. **Standortschließungen** bis hin zu Insolvenzen wie in den Fällen von z.B. Karstadt, Wehmeyer, Hertie, SinnLeffers und Woolworth sind ein deutlicher Beleg für die sich rapide verschlechternde Marktsituation.

Auch der Standort Menden bleibt hiervon nicht verschont, wie die Geschäftsschließungen und die seit einigen Monaten **leerstehenden Ladenlokale** im Mendener Innenstadtbereich und im Nebenzentrum von Lendringsen belegen. Weitere Schließungen sind bereits abzusehen. Zudem ist ein **Branchenmix** gegeben, der in Teilen nicht mehr als attraktiv gesehen werden kann. Die Werbegemeinschaften, die einzelnen Händler und die Immobilienbesitzer sind nur begrenzt in der Lage, wirksam gegenzusteuern.

Die WSG Menden GmbH hat seit Übernahme der Aufgabenstellung Stadtmarketing zum 01.07.08 mit einzelnen Aktionen wie z.B. dem Schaufensterwettbewerb „Farbspiele“, der Einführung des Menden Gutscheines, der Auflage eines Innenstadtplans und der Vergrößerung, besseren räumlichen Unterbringung und Attraktivitätssteigerung der Stadt.Info bereits einige Projekte zur **Kaufkraftbindung in Menden** durchgeführt.

Die WSG Menden GmbH ist aber weder personell noch finanziell in der Lage, sich im Problemfeld „Einzelhandel“ noch stärker zu engagieren. Die Aktionen für eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und des Nebenzentrums Lendringsen könnten deutlich aktiver betrieben werden, wenn ein **professionelles Citymanagement** eingerichtet werden würde. Dieses bedürfte einer entsprechenden personellen und finanziellen Ausstattung. Das Citymanagement könnte u. a. folgende Aufgaben für die Innenstadt Menden und das Nebenzentrum Lendringsen übernehmen:

- Gespräche mit Immobilienbesitzern mit dem Ziel des Zusammenfassens von Ladenlokalen, damit größere marktgerechte Flächen angeboten werden könnten
- Professionellere Vermarktung von leerstehenden Ladenlokalen und Büroflächen
- Kooperation mit Veranstaltern von Events
- Konzeptionierung von neuen Veranstaltungen
- Anschauliche Präsentation und Zwischennutzungen von leerstehenden Ladenlokalen
- Initiierung von Immobilienstandortgemeinschaften
- Einwerbung von Sponsorengeldern für Einzelmaßnahmen zur Verschönerung
- Belebung des Wochenmarktes
- Regelmäßige Schaufensterwettbewerbe
- Bewerbung der Einkaufsstadt Menden, auch überregional

Kriterium		Beurteilung
Standort		-
Nutzung des Standorts		-
Nutzung der Umgebung		-
Derzeitige Bewertung		Die WSG Menden GmbH hat seit Übernahme der Aufgabenstellung Stadtmarketing zum 01.07.08 mit einzelnen Aktionen wie z.B. dem Schaufensterwettbewerb „Farbspiele“, der Einführung des Menden Gutscheines, der Auflage eines Innenstadtplans und der Vergrößerung, besseren räumlichen Unterbringung und Attraktivitätssteigerung der Stadt.Info bereits einige Projekte zur Kaufkraftbindung in Menden durchgeführt. Die WSG Menden GmbH ist aber weder personell noch finanziell in der Lage, sich im Problemfeld „Einzelhandel“ noch stärker zu engagieren. Die Werbegemeinschaften, die einzelnen Händler und die Immobilienbesitzer sind nur begrenzt in der Lage, wirksam gegenzusteuern.
Zukünftige Nutzungsempfehlung		Einrichtung der Stelle eines „City-Managers“, der zentral die Koordination zwischen Werbegemeinschaft, Eigentümern, Betreibern usw. übernimmt, enge Zusammenarbeit mit dem Stadtmarketing, Unterbringung z.B. im Zusammenhang mit der „stadt.info“ im neuen Rathaus, ggf. (Zwischen-) Nutzung von Leerständen unter dem Stichwort „Soziale Stadt“ z.B. zur Betreuung von Kindern während des Einkaufs, Selbstlernzentrum des Berufskollegs, interkulturelle Begegnungsstätte, Mehrgenerationenhaus, Werkstattladen für Jugendliche usw.
Städtebauliches Ziel		Verbesserung der Einzelhandelssortimentsstruktur, Behebung der zahlreichen Leerstände, Stärkung von Menden als Einkaufsstadt, zentrale Anlaufstelle für alle Belange des Einzelhandels und des Dienstleistungssektors in der Innenstadt
Einfluss auf weitere Maßnahmen		Ggf. 6.2 Neues Rathaus Ggf. 7.1 Umgestaltung des Platzes vor dem neuen Rathaus
Überprüfung der Zielvorgaben		Wohlfühlen - Besseres Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot für Bürger und Besucher kann auch die Verweildauer in der Innenstadt positiv beeinflussen Vielfalt - Berücksichtigung der Wünsche und Anforderungen der Bürger an ein dichtes und ausgewogenes Einzelhandelsangebot, Stärkung von Menden als Einkaufsstadt Verantwortung - Stärkung einer nachhaltigen Innenstadtentwicklung
Planungsrecht	FNP	Nicht relevant
	Bebauungsplan	Nicht relevant
	Umsetzung	Sofort möglich
Umsetzungsmöglichkeiten		Sofortige Umsetzung möglich
Finanzierungsmöglichkeiten		Ggf. finanzielle Unterstützung durch die Werbegemeinschaften
Besonderheiten und Restriktionen		
Fazit		City-Management kann zur Stärkung von Menden als Einkaufsstadt beitragen

7 Einzelmaßnahmen Freiflächen

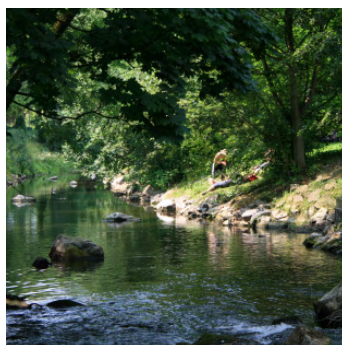
In der Regel handelt es sich bei der Innenstadt um denjenigen Bereich einer Stadt, der die baulich höchste Dichte aufweist. Das ist in Menden nicht anders. Die Folge davon ist, dass der Anteil an Freiflächen hier natürlich deutlich geringer ausfällt als in den anderen besiedelten Bereichen. Teilweise sind die Grundstücke der Innenstadt sogar zu 100 % überbaut, so dass z.B. vielen Gebäuden entlang der Fußgängerzone keine privaten Freiflächen zur Verfügung stehen. Auch in den Obergeschossen sind aufgrund der häufig sehr beengten baulichen Situation und der Gestaltung der historischen Fassaden meist keine Balkone vorhanden, so dass die Bewohner dieser Häuser für einen Aufenthalt im Freien den öffentlichen Raum in Anspruch nehmen müssen.

Vor diesem Hintergrund kommt dem Umgang mit den wenigen zur Verfügung stehenden Freiflächen in der Innenstadt eine besondere Bedeutung zu. Ihre Gestaltung hat wesentlichen Einfluss darauf, ob eine Stadtmitte als „graue Steinwüste“ oder interessantes und lebenswertes Zentrum für alle Bevölkerungsschichten wahrgenommen wird. Hier entscheidet sich, ob über die reinen Arbeits-, Versorgungs- und Wohnfunktionen hinausgehend auch **Aufenthaltsqualitäten** geboten werden können, die geeignet sind, die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt zu fördern.

Aufgrund der demographischen Entwicklung muss dem **Erhalt der Wohnfunktion** auch im Stadtzentrum erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden. Im Laufe der vergangenen Jahre haben sich aber gerade im Bereich der Innenstadt die Ansprüche der Bewohner an ihr Wohnumfeld geändert. Wie bereits unter Kapitel 2.5 anhand einer Graphik dargestellt wurde, verläuft die Einwohnerentwicklung der Innenstadt entgegengesetzt zu der in der Gesamtstadt. Durch die Errichtung mehrerer Seniorenwohnanlagen hat sich die Bewohnerstruktur hier stärker verändert als in anderen Stadtteilen. Für die Gestaltung der Freiflächen folgt daraus, dass hier u.a. die Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für altengerechtes Wohnen stärker zu berücksichtigen ist. Dazu zählt neben Barrierefreiheit und Sicherheit auch die Attraktivität des öffentlichen Raumes z.B. mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten.



Marktplatz



Hönneufer



Hauptstraße

Die derzeitige **demographische Entwicklung** ist jedoch nicht nur durch die größere Anzahl älterer Menschen, sondern auch durch die geringere Anzahl an Kindern und Jugendlichen gekennzeichnet. In dem zunehmend stärker werdenden Wettbewerb zwischen den Städten um Einwohnerinnen und Einwohner spielt eine hohe Anziehungskraft für junge Familien daher eine wichtige Rolle. Eine **familienfreundliche Innenstadtgestaltung** kann dieses Ziel in zweierlei Hinsicht unterstützen. Auf der anderen Seite werden die vorhandenen Wohnnutzungen durch die Bereitstellung von beispielbaren Freiflächen für Familien attraktiver gemacht, falls kein eigener Garten verfügbar ist. Auf der anderen Seite steigert sich auch die Aufenthaltsqualität für Kinder, die mit ihren Eltern z.B. zum Einkaufen in die Stadt kommen und die in der Fußgängerzone verteilten Spielpunkte nutzen. Das bestehende Spielflächendefizit in der Innenstadt kann durch eine entsprechende Gestaltung geeigneter Freiflächen spürbar abgebaut werden.

Durch den Bevölkerungsrückgang werden unattraktive Wohnquartiere zukünftig deutlich stärker von Leerständen und den damit verbundenen negativen Folgen betroffen sein. Hier muss auch in der Innenstadt rechtzeitig entgegengesteuert werden, damit z.B. die Entstehung von sozialen Brennpunkten durch geeignete Maßnahmen verhindert werden kann.

Insgesamt ist darauf zu achten, dass die Freiflächen im Stadtzentrum aufgrund der vielen verschiedenen und sich z.T. überlagernden Ansprüche auch für alle Bevölkerungsgruppen in gleichwertigem Maße nutzbar sind. Dabei muss aber nicht jede Fläche alle Anforderungen erfüllen. Aufgrund der Vielzahl an unterschiedlich vorgeprägten Bereichen kommen nicht immer alle Optionen in Betracht, so dass ungeeignete Nutzungen bereits zu Beginn der Überlegungen ausgeschlossen werden können. So ergeben sich jeweils Schwerpunkte für die eine oder andere Nutzung, wobei die übrigen Ansprüche in den Hintergrund treten müssen.

7.1 Umgestaltung des Platzes vor dem neuen Rathaus



Der Standort im Übersichtsplan



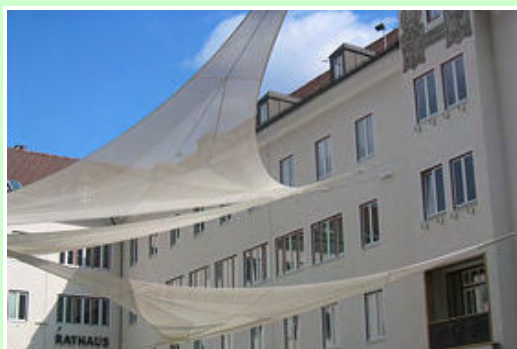
Bestand Neues Rathaus mit Zeltdach



Vorhandener Platz mit Blick in Richtung Mühle



Fläche, die für Veranstaltungen geeignet ist



Beispiel für eine transparente Überdachung als Zeltdachersatz



Beispiel für eine Platzgestaltung mit Wasser*

Der Platz vor dem neuen Rathaus wird derzeit als öffentlicher Parkplatz genutzt. Sollte er weitgehend **vom ruhenden Verkehr befreit** und für Fußgänger abwechslungsreich umgestaltet werden, ist durch die **deutlich gesteigerte Aufenthaltsqualität** der Platzsituation eine Attraktivierung der Innenstadtachse Bahnhofstraße erreichbar. Auch die Akzeptanz des Kinderspielbereiches im südlichen Teil des Platzes kann hierdurch verbessert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit zur Ansiedlung von Außengastronomie, die zum Verweilen einladen könnte. Nicht nur für die in der Innenstadt lebenden Menschen entstünde somit zusätzlich **nutzbarer Lebensraum mit Aufenthalts-, Bewegungs- und Spielflächen**.

Im Rahmen eines Studentenwettbewerbes wurden in den Jahren 2002/03 bereits erste Konzepte für eine mögliche Umgestaltung des Platzes im Zusammenhang mit der Bahnhofstraße erarbeitet. Vorstellbar ist darüber hinaus die Verlagerung der Zeltdachkonstruktion an die Stelle der heutigen Parkplätze sowie die **Einbindung des Elementes Wasser** z.B. durch den Einbau bodengleicher Düsen oder im Zusammenhang mit einer Offenlegung des Glockenteichbaches.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Freifläche vor dem neuen Rathaus
Nutzung des Standorts	Öffentlicher, bewirtschafteter Parkplatz, teilweise Spielplatz
Nutzung der Umgebung	Rathaus, Seniorentreff, Bürgersaal, überdachter Zeltbereich, Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen
Derzeitige Bewertung	Kaum Aufenthaltsqualität trotz hoher Fußgängerfrequenz und bereits vorhandener Außengastronomie
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Befreiung vom ruhenden Verkehr gem. Vorgaben BP 7/I, Platzgestaltung mit Wasser und bodengleichen Elementen, Verlagerung des überdachten Veranstaltungsbereiches, Überdachung mit transparenter, beweglicher Konstruktion, Vergrößerung des Spielplatzes, Erhalt des Karussellstandortes für die Pfingstkirmes
Städtebauliches Ziel	Attraktivierung des Platzes am Neuen Rathaus, Schaffung von Aufenthaltsqualität, Stärkung der Achse Bahnhofstraße, Erhalt eines überdachten Veranstaltungsbereiches
Einfluss auf weitere Maßnahmen	6.2 Neues Rathaus 6.5 Leerstände in der Hochstraße 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 7.9 Umgestaltung des Mühlengrabens 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches 8.2.2 Aufstockung des REWE-Parkplatzes 8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone (bis zur Ecke Bahnhofstraße/Südwall)
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Attraktivierung des Platzes und Schaffung von Aufenthaltsqualität Vielfalt - Aufenthaltsqualität für möglichst viele Nutzergruppen und Nutzungen (Kirmes, Veranstaltungen, Spielplatz) schaffen
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umsetzung möglich: 1. Ersatz für wegfallende Parkplätze ggf. durch Neubau eines Parkdecks auf dem REWE-Parkplatz 2. Umgestaltung des Platzes in weiteren Einzelschritten möglich: • Erweiterung Spielplatz • Umgestaltung des Platzes z.B. in Zusammenhang mit Offenlegung des Glockenteichbaches • Verlagerung des überdachten Veranstaltungsbereiches, aber erst wenn sich ein geeigneter Investor für Bebauung des Zeltbereichs findet
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“
Besonderheiten und Restriktionen	Ersatz für wegfallende Parkplätze in erreichbarer Nähe erforderlich, größere Ausstattungsgegenstände nur bei Einschränkung des Karussellstandortes möglich
Fazit	Befreiung vom ruhenden Verkehr und Umgestaltung des Platzes kann zu deutlicher Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Stärkung der Achse Bahnhofstraße führen

Durch die Umgestaltung des Rathausplatzes **entfallen ca. 50 öffentliche Parkstände**. Dabei handelt es sich um Parkraum, der zeitlich eingeschränkt der Öffentlichkeit zur Verfügung steht. An Markttagen (dienstags und freitags) ist die gesamte Fläche vormittags für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt. Weil die höchste Parknachfrage in der Mendener Innenstadt montags bis freitags zwischen 10:00 und 12:00 Uhr besteht, lässt sich feststellen, dass die Parkstände vor dem Rathaus während zwei von fünf wöchentlichen Nachfragespitzen ohnehin nicht zur Verfügung stehen. **Möglichkeiten zur Kompensation** des wegfallenden Parkraumes bestehen z.B. durch die Errichtung einer zweiten Parkebene auf dem weniger als 100 m entfernt liegenden REWE-Parkplatz.

7.2 Umgestaltung des Kirchhofs der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil



Der Standort im Übersichtsplan



Der atmosphärische Kirchhof



Beispiel für einen Ruhe- und Erholungsbereich*



Beispiel für eine Boule-Anlage*

Südlich der kath. Kirche St. Vincenz befindet sich der ca. 2.500 m² große Kirchplatz. Mit den im Halbrund um den Platz gruppierten historischen Bauten gehört er zu den prägnantesten städtebaulichen Ensembles in Menden. Hier befindet sich mit dem heute als städtische Musikschule genutzten Gebäude auch das älteste Haus der Stadt. Der Platz selbst ist in großen Bereichen durch eine kleinteilige Pflasterung befestigt. Die Hausreihe im Halbrund begleitend stehen zahlreiche großkronige Bäume, die eine umfangreiche Eingrünung des Kirchplatzes herstellen. Dadurch ergibt sich eine für die Innenstadt **außergewöhnliche parkartige Kulisse**.

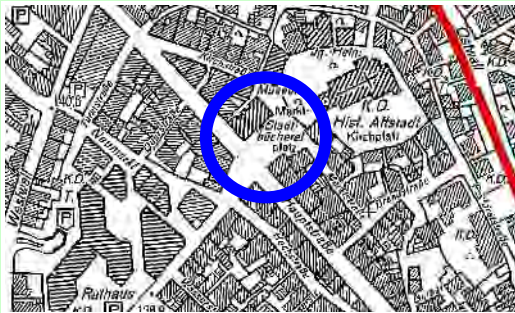
Im Vergleich zum Platz vor dem alten Rathaus liegt der Kirchhof leicht erhöht und ist von dieser Seite nur über eine Treppenanlage erreichbar. In seiner unmittelbaren Nähe sind keine Nutzungen vorhanden, die eine hohe Passantenfrequenz erzeugen, so dass auch keine stark genutzten Fußwegeverbindungen über den Platz verlaufen. Da keine Sitzgelegenheiten vorhanden sind, dient der Bereich auch nicht zum Verweilen.

Trotz seiner zentralen Lage und angenehmen Atmosphäre wird der Platz daher relativ wenig genutzt. So findet er bei besonderen Gottesdiensten und Konzerten als Parkplatz Verwendung. Er dient als Ort für das Osterfeuer, für Fronleichnam und anderer Freiluftfeiern sowie für Gespräche und Versammlungen nach den Sonntagsgottesdiensten. Auf eine großflächige Befestigung kann somit auch künftig nicht verzichtet werden.

Damit der Platz stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit rückt, muss eine **Erhöhung der Aufenthaltsqualität** erfolgen. Zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang die Einrichtung eines Freisitzes des Cafés Casa Bella vor dem Haus der Vikarie. Ergänzt werden könnte dies z.B. durch die Einrichtung einer Boule-Anlage und eines Freiluft-Schachfeldes. In stadtgestalterischer Hinsicht besteht ggf. die Möglichkeit einer Einbeziehung in die geplante Offenlegung des Glockenteichbaches. Mit relativ geringem Aufwand könnte der Platz so insbesondere für ältere Bevölkerungsschichten attraktiver gestaltet werden, ohne das Ruhebedürfnis der angrenzenden Kirchen- und Wohnnutzungen zu beeinträchtigen.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Kirchhof der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil
Nutzung des Standorts	Außer für kirchliche Veranstaltungen kaum genutzt
Nutzung der Umgebung	Kerngebietstypische Nutzungen, Wohnnutzungen
Derzeitige Bewertung	Atmosphärischer, ruhiger und zentral gelegenen Platz, stark eingegrünt, liegt leicht erhöht oberhalb des Platzes vor dem alten Rathaus, ist von der Fußgängerzone her über eine breite Treppenanlage zu erreichen, Sitzgelegenheiten fehlen gänzlich
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Entsprechend der kirchlichen Umgebung als Ruhe- und Erholungspol abseits der belebten Fußgängerzone nutzbar, Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Einrichtung eines Freisitzes des Cafés Casa Bella, Ergänzung z.B. durch Schach- und Bouleanlage, Anlegung eines bepflanzten Grünstreifens um das Gebäude
Städtebauliches Ziel	Aufwertung dieses atmosphärischen Platzes könnte zu einer verstärkten Wahrnehmung mit angemessener Nutzung durch die Bürger führen
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.3 Umgestaltung des Marktplatzes 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches 7.12 Erweiterung des Spielplatzes an der St- Vincenz-Kirche - nördlicher Teil
Überprüfung der Zielvorgaben	Tradition - Erhalt des Kirchhofs als städtebaulich markanter Platz im Stadtgrundriss Wohlfühlen - Aufwertung des atmosphärischen, begrünten Platzes als Ruhe- und Erholungspol und Schaffung von entsprechender Aufenthaltsqualität Vielfalt - Aufenthaltsqualität für möglichst viele Nutzergruppen und Nutzungen (Spielplatz im nördlichen Teil und ruhiger Aufenthalt im südlichen Teil des Platzes) schaffen
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umgestaltung des Platzes in Einzelschritten möglich: • Umgestaltung des Platzes als Ruhe- und Erholungspol mit entsprechenden Ausstattungselementen • Weitere Umgestaltung des Platzes z.B. in Zusammenhang mit der Offenlegung des Glockenteichbaches
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“
Besonderheiten und Restriktionen	Berücksichtigung der Kirchnähe durch angemessene Gestaltung als Ruhe- und Erholungsraum, insbesondere auch für ältere Menschen, Abstimmung der Gestaltung auf die benachbarten Platzsituationen notwendig
Fazit	Umgestaltung des atmosphärischen, begrünten Platzes zum Ruhe- und Erholungspol und Schaffung von entsprechender Aufenthaltsqualität, Kirchhof befindet sich in kirchlichem Eigentum

7.3 Umgestaltung des Marktplatzes



Der Standort im Übersichtsplan



Platzbereich mit Beeten vor dem alten Rathaus



Blick vom alten Rathaus



Beispiel für eine Gestaltung mit Wasser*

Der Marktplatz bildet den **städtebaulichen Mittelpunkt der historischen Stadt Menden** (Sauerland). An ihm liegen mit dem alten Rathaus und der kath. Kirche St. Vincenz jeweils das bedeutendste profane und sakrale Bauwerk der Stadt. Daher ist dieser Platz bis heute die „Visitenkarte“ Mendens und erfordert einen besonders sorgfältigen Umgang mit der historischen Bausubstanz und der Nutzung der Fläche.

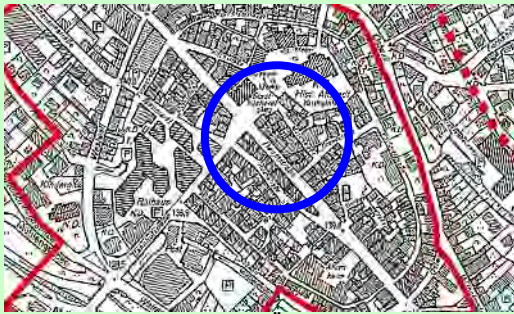
Dieser Bedeutung wird die Platzgestaltung jedoch nur zum Teil gerecht. So besteht unmittelbar vor dem alten Rathaus eine gärtnerisch aufwändig angelegte Fläche, die im Sommer durch eine farbenfrohe Blumenbepflanzung und die Aufstellung mehrerer Palmen ein fast schon **mediterranes Ambiente** erzeugt. Davor liegt jedoch ein Bereich, der bis vor wenigen Jahren für Stellplätze genutzt wurde und daher eine großflächige Pflasterung aufweist. Nach Aufgabe der Stellplätze wurde keine bauliche Veränderung vorgenommen, da die Platzfläche auch für die Aufstellung von Fahrgeschäften für die Pfingstkirmes dient. Eine attraktive Neugestaltung könnte hier die **repräsentative Wirkung** des Platzes und der umstehenden Gebäude erheblich verbessern.

Eine deutliche Belebung des Marktplatzes ist den vergangenen Jahren durch eine gesteigerte Nutzung für Außengastronomie erfolgt. Mehrere Betriebe bieten in unterschiedlichen Bereichen Sitzplätze an, so dass sich die Aufenthaltsqualität und -dauer spürbar erhöht hat und über die Ladenöffnungszeiten hinausgeht.

Im Hinblick auf die vorhandene Möblierung befinden sich im Randbereich des Platzes z.B. mit der Geschichtssäule und zwei Brunnenanlagen interessante Ausstattungsgegenstände, die künftig stärker in die Gestaltung einbezogen werden könnten. Grundsätzlich muss jedoch geklärt werden, inwieweit die **Inanspruchnahme für die Pfingstkirmes** eine Neugestaltung der Fläche überhaupt zulässt oder diese zugunsten gestalterischer Aspekte in Teilbereichen etwas zurücktritt. Dies gilt insbesondere bei der Führung der Trasse im Rahmen der möglichen Offenlegung des Glockenteichbaches.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Platz vor dem alten Rathaus
Nutzung des Standorts	Freifläche, z. T. mit Außengastronomie
Nutzung der Umgebung	Kerngebietstypische Nutzungen wie Bücherei, Gastronomie und Einzelhandel, Karussellstandort bei der Pfingstkirmes
Derzeitige Bewertung	Wichtiger Platzbereich im Kreuzungspunkt der zentralen Achse Hauptstraße (Fußgängerzone) und Bahnhofstraße, Platz wurde im Jahr 2007 vom ruhenden Verkehr befreit, eine entsprechende Umgestaltung ist bisher nicht erfolgt, jedoch unbedingt nötig
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Zurückhaltende Gestaltung mit Beeten und kleineren Ausstattungsgegenständen, um den Karussellstandort und die Außengastronomie zu sichern
Städtebauliches Ziel	Erhalt des zentralen Platzes als städtebaulich markanter Punkt im Stadtgrundriss und gestalterische Aufwertung des Platzes und Schaffung von entsprechender Aufenthaltsqualität
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.2 Umgestaltung des Kirchhofs der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches 7.12 Erweiterung des Spielplatzes an der St- Vincenz-Kirche - nördlicher Teil
Überprüfung der Zielvorgaben	Tradition - Erhalt des zentralen Platzes als städtebaulich markanter Punkt im Stadtgrundriss Wohlfühlen - Gestalterische Aufwertung des Platzes und Schaffung von entsprechender Aufenthaltsqualität
Umsetzungsmöglichkeiten	Sofort und kurzfristig umsetzbar
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“
Besonderheiten und Restriktionen	Großteilige Umgestaltung und Ausstattungselemente nur bei Einschränkung des Karussellstandortes möglich, Abstimmung der Gestaltung auf die benachbarten Platzsituationen notwendig
Fazit	Zurückhaltende Gestaltung mit Beeten und kleineren Ausstattungsgegenständen, um den zentralen Platz aufzuwerten und gleichzeitig den Karussellstandort und die Außengastronomie zu sichern

7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche



Der Standort im Übersichtsplan



Die Hauptstraße als Fußgängerzone



Vorhandene Verkehrsmischfläche am Neumarkt



Vorhandene Verkehrsmischfläche Hochstraße



Beispiel Fußgängerzone in Iserlohn*



Beispiel Fußgängerzone in Mittenwald*

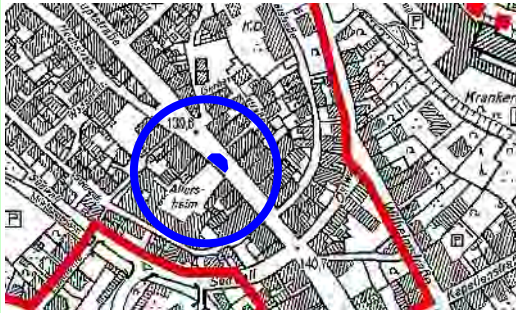
Die Fußgängerzone bildet den Hauptgeschäftsbereich Mendens. Ihre Einrichtung Mitte der 80er Jahre hat sich trotz anfänglicher Bedenken insbesondere seitens der Einzelhändler bewährt, so dass sie aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken ist.

Es ist allerdings nicht zu übersehen, dass die Ausstattung in Teilen etwas „in die Jahre“ gekommen ist. Vor allem abseits von Hauptstraße und Neumarkt finden sich Bereiche mit **unebenen und mehrfach ausgebesserten Straßenbelägen**, die für Gehbehinderte schwierig nutzbar sind. Hier besteht kurzfristig Erneuerungsbedarf. Dagegen wurde die Möblierung mit Leuchten, Bänken und Müllbehältern vor einigen Jahren z.T. erneuert. Im Einzelfall wurden auch Ausstattungsgegenstände wie z.B. der „Sitzwall“ im Bereich des Hausmannbrunnens wieder entfernt, weil sie sich nicht bewährt hatten und neuen Nutzungen im Wege standen.

Grundlegendes Prinzip einer Neugestaltung sollte die Verwendung aufeinander abgestimmter Materialien und Ausstattungsgegenstände sein, damit die Fußgängerzone als zusammenhängender Bereich wahrgenommen wird. Dies kann durch ein entsprechendes **Gestaltungskonzept** erfolgen, in das die vorhandenen Spielpunkte einbezogen werden. Chancen zur gestalterischen Aufwertung ergeben sich auch hier durch eine Offenlegung des Glockenteichbaches.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Hauptstraße, Kirchstraße, teilweise Bahnhofstraße, und angrenzende verkehrsberuhigte Bereiche wie Hochstraße, Neumarkt, Marktstraße, Brandstraße
Nutzung des Standorts	Verkehrsflächen, die insbesondere von Fußgängern genutzt werden
Nutzung der Umgebung	Einzelhandel und kerngebietstypische Nutzungen
Derzeitige Bewertung	Gestaltung der Fußgängerzone ist teilweise uneinheitlich, insbesondere in den Nebenstraßen fehlen z.T. ebene Gehbereiche, die sich bequem auch mit Rollstuhl, Gehhilfen oder Kinderwagen nutzen lassen
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Einheitliche Gestaltung und Materialien in der Fußgängerzone und den angrenzenden Bereichen sowie die Herstellung eines ebenen Gehstreifens im gesamten Kernbereich, Ergänzung einheitlich gestalteter Ausstattungsgegenstände und Möblierungselemente (Bänke, Müllbehälter, Fahrradständer, Spielgeräte, Schach für ältere Leute usw.) unter Berücksichtigung der notwendigen Flächen für Feuerwehr, Pfingstkirmes usw., sowie der möglichen Offenlegung des Glockenteichbaches
Städtebauliches Ziel	Aufwertung der Fußgängerzone und der angrenzenden Bereiche durch einheitliche Gestaltung und Materialien im gesamten Kernbereich
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.1 Umgestaltung des Platzes vor dem neuen Rathaus 7.3 Umgestaltung des Marktplatzes 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 7.5 Gestaltung des Hochbeets in der Fußgängerzone 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches 8.4 1 Erweiterung der Fußgängerzone
Überprüfung der Zielvorgaben	Tradition - Stärkung der zusammenhängenden Wahrnehmung aller Verkehrsmischflächen innerhalb der Wallanlage Wohlfühlen - Gestalterische Aufwertung der gesamten Innenstadt und Schaffung von entsprechender Aufenthaltsqualität, um so auch die Verweildauer zu erhöhen Verantwortung - Verbesserung der Nutzbarkeit der Fußgänger- und Verkehrsmischflächen insbesondere für ältere und gehbehinderte Menschen durch ebene Gehbereiche
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umsetzung z.B. straßenzügewise möglich, ggf. im Zusammenhang mit der Offenlegung des Glockenteichbaches, Ergänzung von Ausstattungsgegenständen und Möblierungselementen ebenfalls schrittweise möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“ Patenschaften von privaten Sponsoren für Ausstattungsgegenstände und Möblierungselemente Gründung von Immobilienstandortgemeinschaften gem. ISG-Gesetz NRW Erhebung von Erschließungsbeiträgen der Anlieger ist voraussichtlich nicht möglich
Besonderheiten und Restriktionen	Keine
Fazit	Aufwertung der Fußgängerzone und der angrenzenden Bereiche durch einheitliche Gestaltung und Materialien im gesamten Kernbereich sowie Schaffung von ebenen Gehbereichen für ältere und gehbehinderte Menschen

7.5 Gestaltung des Hochbeets in der Fußgängerzone



Der Standort im Übersichtsplan



Bestand 2009



Hochbeet an der Hauptstraße, Blickrichtung Norden



Beispiel für Sitzgelegenheiten auf einer Mauer*

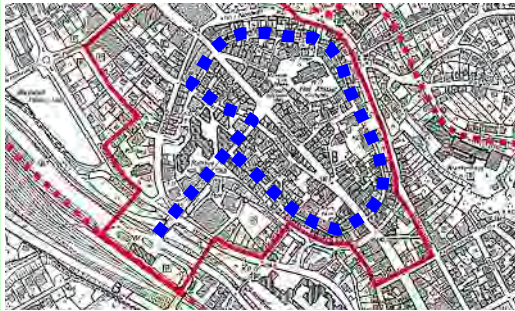
Im Zuge des Umbaus von Hauptstraße und Kolpingstraße wurden an einigen Stellen Hochbeete angelegt. Eines befindet sich vor dem Gelände des Altenheimes St. Vincenz im südlichen Bereich der Hauptstraße. Es ist ca. 15 Meter breit, 0,5 Meter hoch und liegt im Halbrund unter der Krone einer das **Stadtbild prägenden Kastanie**, die bereits auf dem Gelände des Altenheimes wurzelt. Das Beet vermittelt zwischen dem Höhenniveau der Hauptstraße und dem erhöhten Gartenbereich des Altenheims, so dass die abweisende Stützmauer im Straßenraum nicht wirksam wird. Auf der gemauerten Einfassung des Beetes wurde eine moderne Metallsulptur angebracht.

Wie bereits im Kapitel 2.10.2 erwähnt, wurde im Jahr 2004 ein Bürgerantrag gestellt, der die Entfernung des Hochbeetes forderte. Als Begründung wurde angeführt, dass das Beet die Hauptstraße teile und somit als **Barriere für die Passanten** wirke. Dies sei nachteilig für die südlich anliegenden Geschäfte. Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen hat daraufhin die Entfernung des Hochbeetes und die Neugestaltung dieses Bereiches unter der Voraussetzung beschlossen, dass von der Stadt keinerlei Kosten zu tragen sind. Eine Umsetzung des Beschlusses ist jedoch bislang nicht erfolgt.

Durch eine Beseitigung des Hochbeetes würde der Straßenraum zwar deutlich verbreitert, was aber bei einer derzeitigen Breite von mehr als sechs Metern nicht notwendig ist. Darüber hinaus würde die abweisende Stützmauer mehr auffallen, die ggf. zur „Leinwand“ für Graffiti werden würde. Es sollte daher versucht werden, das Beet stärker in die Gestaltung der Hauptstraße einzubeziehen. So könnte die **Aufbringung von Sitzgelegenheiten** auf der Ummauerung die Passanten **zum Verweilen einladen**, so dass der grüne Charakter dieses Straßenabschnitts besser wahrgenommen werden könnte. Familien könnten dort einen Moment sitzen, z.B. ein Eis essen und möglicherweise auch mit älteren Menschen in Kontakt kommen.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Hauptstraße vor dem St. Vincenz-Altenheim
Nutzung des Standorts	Halbrundes Grünbeet, leicht erhöht gegenüber dem Bodenbelag der Fußgängerzone um ca. 50 cm, Abschluss durch verlinkerte Mauer mit aufstehender, moderner Metallskulptur, begrenzt den Kronenbereich der nebenstehenden, markanten Kastanie, Holzblumenkästen
Nutzung der Umgebung	Fußgängerzone mit Einzelhandelsnutzungen, erhöhter Gartenbereich des St. Vincenz-Altenheims
Derzeitige Bewertung	Verengt die Fußgängerzone, schränkt den durchgehenden Blick des Straßenraums ein und wird teilweise als trennendes Element empfunden
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Aufbringen von Sitzelementen auf dem Mauerbereich, so dass der halbrunde Bereich als attraktiver, begrünter Aufenthaltsbereich genutzt und wahrgenommen wird, Entfernung der alten Holzblumenkästen
Städtebauliches Ziel	Aufwertung und Umgestaltung des einengenden Beetes zur Sitzgelegenheit, Schaffung von begrüntem Aufenthaltsbereich in der Fußgängerzone
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Aufwertung und Umgestaltung eines einengenden Elementes zu einem attraktiven Sitz- und Aufenthaltsbereich Verantwortung - Sitz- und Aufenthaltsfläche in der Nähe des Altenwohnheims ermöglicht auch den älteren Menschen bequem am regen Treiben in der Fußgängerzone teil zu haben Nähe - Nähe zu mehreren Senioreneinrichtungen (St. Vincenz-Altenheim, Cramersche Fabrik, Seniorentreff) erfordert auch verstärkt einen engen Rhythmus an Ruhe- und Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich, jedoch in Abstimmung mit dem Gesamtkonzept der Ausstattungsgegenstände in der Fußgängerzone
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“ Patenschaften von privaten Sponsoren
Besonderheiten und Restriktionen	Keine
Fazit	Aufbringen von Sitzelementen auf dem Mauerbereich, so dass der halbrunde Bereich als attraktiver, begrünter Aufenthaltsbereich genutzt und wahrgenommen wird

7.6 „Historischer Weg“



Der Standort im Übersichtsplan



Vorhandene Beschilderung der Denkmale



Der Geschichtsbrunnen am Marktplatz



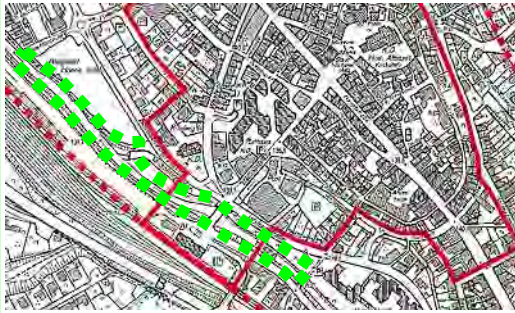
Blick in die Färbergasse

Aus der mehr als **725jährigen Geschichte** finden sich an vielen Stellen in Menden noch Relikte und Gebäude, die Zeugnis über die wechselvolle Vergangenheit der Stadt ablegen. An den bedeutendsten Denkmälern sind Schilder angebracht, die über deren Geschichte informieren. Im Rahmen von Führungen des Heimat- und Verkehrsvereins können sie auf einem „Denkmalrundgang“ besucht werden.

Hier könnte **ein Ausbau des Rundganges** stattfinden, der es den auswärtigen Besuchern der Stadt ermöglicht, auch ohne Führung die Sehenswürdigkeiten der Innenstadt in einer bestimmten Reihenfolge „abzuklappen“. Dazu sind die Anbringung weiterer Denkmalschilder sowie eine **einheitlich gestaltete und verlässliche Wegweisung** erforderlich. Besuchern und Einheimischen könnte auf diese Weise die Geschichte der Stadt anschaulich näher gebracht werden, auch in Verbindung mit Punkt 8.6 Fußgängerwegweisung.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Historischer Stadtkern
Nutzung des Standorts	Öffentliche Verkehrsflächen
Nutzung der Umgebung	Vorhandene historische Bebauung im Kernbereich
Derzeitige Bewertung	Durch die historische Wallanlage ist der Stadtgrundriss bis heute deutlich ablesbar, eine klare, einheitlich gestaltete Wegführung mit Kennzeichnung und Beschreibung von bedeutsamen Gebäuden und Standorten fehlt jedoch teilweise
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Klare, einheitlich gestaltete Wegführung mit Kennzeichnung und Beschreibung von bedeutsamen Gebäuden und Standorten
Städtebauliches Ziel	Aufwertung der historischen Stadtstruktur durch interessante Wegführung, leichtere Auffindbarkeit der historischen Gebäude und Strukturen für Bürger und insbesondere für auswärtige Besucher von Menden
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.7 „Grüner Weg“ 8.6.2 Fußgängerwegweisung
Überprüfung der Zielvorgaben	Tradition - Profilierung des historischen Stadtgefüges, Sicherung und Akzentuierung der historischen Bausubstanz Wohlfühlen - Verbesserung des Erscheinungsbildes und damit einhergehende Erhöhung der Aufenthaltsqualität
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich, jedoch in Abstimmung mit dem Gesamtkonzept der Beschilderungen und Ausstattungsgegenstände in der Fußgängerzone
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“ Regionale 2013 Patenschaften von privaten Sponsoren
Besonderheiten und Restriktionen	Keine
Fazit	Aufwertung der historischen Stadtstruktur durch interessante Wegführung und Beschilderung

7.7 „Grüner Weg“



Der Standort im Übersichtsplan



Zusammenfluss Hönnel-Mühlengraben



Wegeführung an der Oberen Promenade



Das „Arboretum“ am Walram-Gymnasium



Brücke über die Hönnel am Walramgymnasium



Beispiel für Holzliegen auf der Kleinen Hönneinsel*

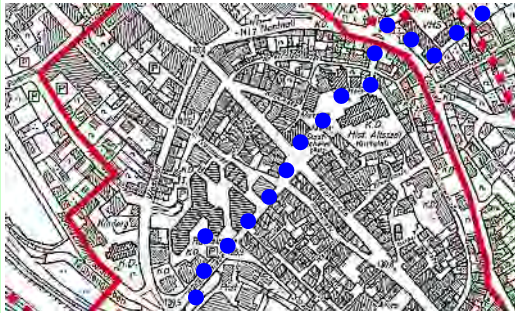
Die Innenstadt grenzt fast unmittelbar an die Hönnel an, die von unterschiedlich strukturierten Grünflächen gesäumt wird. So bestehen mit der kleinen Hönneinsel, dem Arboretum sowie der oberen und unteren Promenade mehrere Grünflächen, die ein großes Potential aufweisen. Allerdings werden nur wenige Bereiche angemessen genutzt, da in vielen Fällen **geeignete Wegeverbindungen und Aufenthaltsmöglichkeiten fehlen**. So existieren weder eine attraktive Liegewiese noch eine Treppenanlage mit Sitzstufen und Ausrichtung zur Hönnel. Es geht also weniger darum, neue Grünflächen anzulegen, als die vorhandenen besser zu nutzen.

Die Einrichtung eines „grünen Weges“ könnte die Erschließung der einzelnen Flächen verbessern und unter ihnen eine Vernetzung herstellen. Er böte in Ergänzung zum unter 7.6 beschriebenen „historischen Weg“ eine Alternative für Besucher und Bewohner der Innenstadt, die in fußläufiger Entfernung die **Erholung im Grünen** suchen. Für Kinder könnten entlang des Weges einige Spielpunkte mit unterschiedlichen Geräten eingerichtet werden.

Hier ist ein verlässliches und **einheitlich gestaltetes Leitsystem** erforderlich, um auch ortsunkundigen Besuchern den Rundgang problemlos zu ermöglichen. Ferner könnte hierdurch das Image Mendens als „grüne Stadt“ und „Stadt am Wasser“ unterstrichen werden.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Grünflächen und Wegeflächen entlang der Hönne,
Nutzung des Standorts	Arboretum am Walramgymnasium, kleine Hönneinsel, Teile der Oberen und Unteren Promenade
Nutzung der Umgebung	Vorhandene Bebauung und Grünflächen
Derzeitige Bewertung	Vorhandene Grünflächen derzeit nicht durch entsprechende Wegeführung und Gestaltungselemente miteinander verbunden und gesamtheitlich erlebbar, keine Beschilderung und keine Ausstattungselemente vorhanden, jedoch aufgrund der innenstadtnahe Lage am Wasser großes Entwicklungspotenzial, bislang fehlen jedoch einige notwendige Brückenverbindungen sowie ein Uferweg unter der Bahnhofsbrücke hindurch
Zukünftige Nutzungsempfehlung	„Grüner Weg“ als innenstadtnaher und attraktiver Spazierweg, Aufwertung der Grünflächen entlang der Hönne durch Zusammenführen mit entsprechend gestalteter und beschilderter Wegeführung, Schaffung eines differenzierten Angebotes an Aktivitäten für unterschiedliche Altersgruppen („Spiel- und Spaßinseln“), Errichtung mehrerer Brücken oder Stege an geeigneten Standorten, Verbindung zum „Historischen Weg“
Städtebauliches Ziel	Schaffung eines innenstadtnahen „Grünen Weges“ in Wassernähe
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.6 „Historischer Weg“ 7.10 Zugänge zum Wasser 8.6.2 Fußgängerwegweisung
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Menden als „Stadt am Wasser“ erlebbar machen, Ausbildung von begrünten Ruhebereichen und Parkanlagen Nähe - Lage des „Grünen Weges“ aufgrund der Innenstadtnähe insbesondere für Fußgänger und Radfahrer bequem erreichbar Verantwortung - Erhalt und Aufwertung der vorhandenen, attraktiven Grünstrukturen
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich, jedoch in Abstimmung mit dem Gesamtkonzept der Beschilderungen und Ausstattungsgegenstände in der Innenstadt
Finanzierungsmöglichkeiten	Patenschaften von privaten Sponsoren
Besonderheiten und Restriktionen	Keine
Fazit	Aufwertung der vorhandenen Grünstruktur am Wasser durch gestaltete Wegeführung, Ausstattungsgegenstände und Beschilderung

7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches



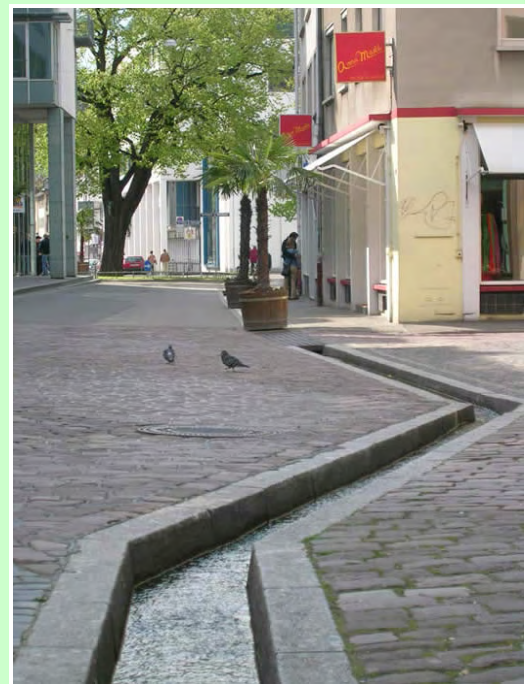
Der Standort im Übersichtsplan



Beispiel für eine Platzgestaltung mit Wasser*



Beispiel für eine innerstädtische Bachführung in Aachen*



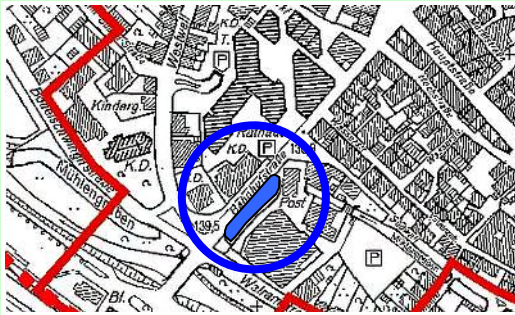
Beispiel für eine innerstädtische Bachführung in Freiburg im Breisgau*

Der Glockenteichbach verläuft aus östlicher Richtung auf die Innenstadt zu und wird teilweise offen über private Grundstücke entlang der Werringser Straße und den Straßen Ob dem Glockenteich/Hahnenwall geführt. Die anschließende **Verrohrung** unterhalb der Josefschule mündet schließlich unter der Straße Ostwall in einen Mischwasserkanal. Dies ist wasserrechtlich unzulässig und ruft derzeit Probleme aufgrund von Undichtigkeiten des Kanals hervor.

Daher wurde nun die Möglichkeit einer **weitgehend offenen Wasserführung** entlang der St. Vincenz-Kirche, des alten Rathauses, der Bahnhofstraße bis in den Mühlengraben an der Bahnhofstraße geprüft. Je nach konkreter Streckenführung ergibt sich so ein Wasserlauf von 500 bis 540 m Länge. Durch die Offenlegung kann das Element Wasser in den unterschiedlich geprägten Bereichen der Innenstadt erlebbar gemacht werden. Sowohl Spielplätze und Ruhezonen als auch belebte Plätze mit Außengastronomie können durch eine offene Wasserführung interessanter gestaltet werden und so zu einem Verweilen in der Innenstadt einladen. Eine **Einbindung von Geschichtsbrunnen und Hausmannbrunnen** in den Verlauf ist vorstellbar. Durch die Verbindung von Licht und Wasser entlang des Bachlaufes können zusätzliche Akzente auch bei Dunkelheit gesetzt werden.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Vorhandener Bachlauf, der derzeit an der Josefschule Menden in einer Verrohrung endet
Nutzung des Standorts	-
Nutzung der Umgebung	Öffentliche Verkehrsflächen und Plätze
Derzeitige Bewertung	Die vorhandene Bachverrohrung endet in einem Mischwasserkanal im Kreuzungsbereich Nordwall – Ostwall - Schwitter Weg, was wasserrechtlich einen unzulässigen Zustand darstellt; die Verrohrung ist teilweise undicht
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Offene Wasserführung von der Josefschule entlang der St. Vincenz-Kirche, des alten Rathauses, der Bahnhofstraße bis zur Mündung in den Mühlengraben an der Bahnhofstraße. Im Verlauf befinden sich zwei Brunnen (Geschichtsbrunnen und Hausmannsbrunnen), die eventuell durch das Gewässer gespeist bzw. integriert werden können. Der Bachlauf kann durch geeignete Beleuchtung besonders hervorgehoben werden.
Städtebauliches Ziel	Aufwertung und Gestaltung der vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen durch offene Wasserführung, Menden als „Stadt am Wasser in der Innenstadt“ besser erlebbar machen
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.1 Umgestaltung des Platzes am neues Rathaus 7.2 Umgestaltung des Kirchhofs der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil 7.3 Umgestaltung des Marktplatzes 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 7.9 Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße 7.12 Erweiterung der Spielplatzes an der St. Vincenz-Kirche - nördlicher Teil 8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Aufwertung der öffentlichen Verkehrsflächen durch Gestaltung mit offenem Wasserlauf, Menden als „Stadt am Wasser“ erlebbar machen und hervorheben Verantwortung - Möglichkeit, einen wasserrechtlich nicht zulässigen Zustand zu beseitigen und zu optimieren
Umsetzungsmöglichkeiten	Umsetzung ist nur im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Fußgängerzone und weiterer geplanter Maßnahmen möglich, Maßnahme kann nur insgesamt und nicht schrittweise umgesetzt werden
Finanzierungsmöglichkeiten	Förderprogramm für Maßnahmen im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung in NRW (Fraglich, da keine echte Renaturierungsmaßnahme) Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“ Regionale 2013
Besonderheiten und Restriktionen	Der genaue Verlauf ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären, Engstelle im Bereich Bahnhofstraße aufgrund der vorhandenen Tiefgarage des neuen Rathauses; befahrbare Bereiche erfordern befahrbare Abdeckungen aus Gründen der Verkehrssicherheit (auch Rollstuhlfahrer, Radfahrer und Kinderwagen). Bei der Planung sind die jährliche Innenstadtkirmes und die weiteren Großveranstaltungen zu berücksichtigen. Für die Winterzeit und für Gefahrenpunkte sind Abdeckungen und/oder eine zusätzliche Verrohrung unterhalb vorzusehen. Die Verwendung von durchsichtigen, geschlossenen und begehbaren Abdeckungen ist bei der konkreten Planung zu prüfen.
Fazit	Gestaltung der öffentlichen Flächen mit einem offenen Wasserlauf kann zu deutlicher Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Stärkung der Achse Hauptstraße und Bahnhofstraße führen

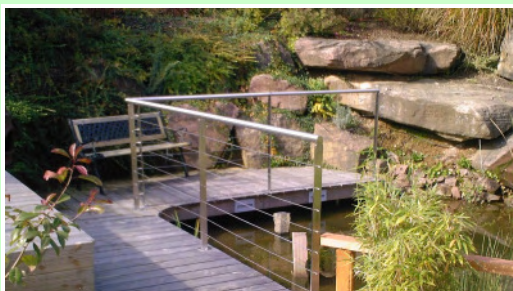
7.9 Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße



Der Standort im Übersichtsplan



Der Mühlengraben heute



Beispiel für einen Steg über einen Wasserlauf*



Beispiel für eine Ufergestaltung mit Sitzstufen*

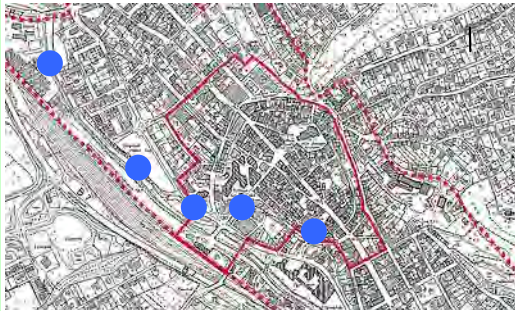
Der Mühlengraben zweigt im Bereich Battenfelds Wiese von der Hönne ab und mündet nach einer Länge von gut 1 km in der Nähe der ev. Heilig-Geist-Kirche wieder zurück in die Hönne. Der am besten erlebbare Abschnitt befindet sich entlang der Bahnhofstraße, da der Graben hier deutlich breiter ist als im übrigen Verlauf und von beiden Seiten gut eingesehen werden kann. Auf der Seite des REWE-Marktes wird er durch eine niedrige Mauer mit anschließender begrünter Böschung eingefasst. Auf der gegenüberliegenden Seite fängt eine Stützmauer den Höhenunterschied zum Niveau der Bahnhofstraße ab. Durch das historische Gebäudeensemble der alten Mühle und den Stadtbild prägenden Baumbestand entlang der Bahnhofstraße ist eine **interessante Kulisse** für eine verbesserte Nutzung des Mühlengrabens vorhanden.

Um das Gewässer stärker in die Stadtstruktur einzubinden, muss der Zugang zum Graben erleichtert werden. Denkbar ist hier z.B. die **Anlage eines Steges** im Bereich der alten Mühle, der auch für die Einrichtung einer Außengastronomie geeignet sein könnte. Auf der gegenüberliegenden Seite kann ein Teil von Böschung und Mauer **durch Sitzstufen ergänzt** werden, die bis in das Wasser hineinreichen und im Sommer kleine und große Kinder zum plantschen einladen. Bei Dunkelheit wäre dies durch eine ansprechende Beleuchtung des Gewässers zu unterstützen. In diesem Zusammenhang könnte auch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Platzes vor der Post bzw. REWE erfolgen.

Der in diesem Abschnitt des Mühlengrabens immer wieder vorkommenden Verlandung kann durch eine **Erhöhung der Fließgeschwindigkeit** begegnet werden. Hierzu muss der Querschnitt des Grabens z.B. durch den Einbau von Wassersteinen reduziert werden. Auch die Einleitung des Glockenteichbaches an dieser Stelle wirkt sich neben den gestalterischen Reizen der Einmündungssituation auch positiv auf die Fließgeschwindigkeit aus, da die Wassermenge leicht erhöht wird. Durch diese Maßnahme kann die zweite Innenstadtachse Bahnhofstraße nachhaltig gestärkt werden, was insbesondere dann an Bedeutung gewinnt, wenn durch eine Entwicklung auf dem Bahnhofsgelände die Verbindungsfunktion zwischen Hauptstraße und Bahnhof wichtiger wird.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Mühlengraben in der Bahnhofstraße
Nutzung des Standorts	Wassergraben
Nutzung der Umgebung	Rundum befestigt durch bauliche Anlagen bzw. Mauern
Derzeitige Bewertung	Der Wasserlauf ist derzeit kaum wahrnehmbar und nicht erlebbar, aufgrund der unterschiedlichen Höhenlage der Verkehrsflächen und der umlaufenden Einfriedung, keine Zugänge zum Wasser vorhanden, Wasserlauf ist verschlammte aufgrund fehlender Fließgeschwindigkeit
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Umgestaltung der Uferbereiche mit Zugängen zum Wasser, Verbindung der Uferbereiche durch Stege, Außengastronomie auf Stegbereichen möglich, spezielle Beleuchtung setzt das Gewässer in Szene, ggf. Fließgeschwindigkeit durch Veränderung des Fließquerschnittes erhöhen, Einmündungsbereich für Offenlegung des Glockenteichbachs gestalten
Städtebauliches Ziel	Fußläufige Verbindung der gegenüberliegenden Ufer Bahnhofstraße und Dienstleistungsnutzungen, Attraktivierung der Ufersituation, Wahrnehmbarkeit des Wasserlaufs verbessern, Gewässerstruktur verbessern durch höhere Fließgeschwindigkeit mit Verkleinerung des Querschnitts
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.1 Umgestaltung des Platzes am neuen Rathaus 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 7. 8 Offenlegung des Glockenteichbachs 7.10 Zugänge zum Wasser
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Aufwertung des Mühlengraben durch Gestaltung der Uferbereiche und Zugänge, Menden als „Stadt am Wasser“ erlebbar machen und hervorheben Verantwortung - Möglichkeit, die verschlammte Gewässerstruktur zu verbessern
Umsetzungsmöglichkeiten	Maßnahme kann schrittweise umgesetzt werden: 1. Umgestaltung der Uferbereiche 2. Schaffung von Verbindungen der Uferseiten durch Stege
Finanzierungsmöglichkeiten	Förderprogramm für Maßnahmen im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung in NRW Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“ Regionale 2013
Besonderheiten und Restriktionen	Wasserrechtliche Vorgaben sind zu beachten
Fazit	Umgestaltung des Mühlengraben kann zu einer Attraktivierung der gesamten Bahnhofstraße beitragen

7.10 Zugänge zum Wasser



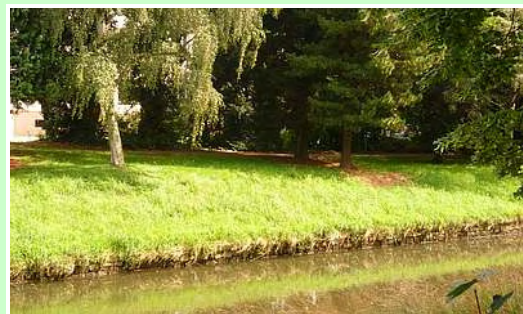
Der Standort im Übersichtsplan



Vorhandenes Ufer im Bereich der kleinen Hönneinsel



Vorhandener Zugang zum Wasser



Das vorhandene Hönneufer



Möglicher Zugang am Lohmühlen-Spielplatz



Beispiel für eine Spielplatzgestaltung am Wasser*

Durch vielfältige und unterschiedlich ausgestaltete **Zugänge zu Hönne und Mühlengraben** können diese wieder stärker erlebbar gemacht werden und die Aufenthaltsqualität steigern. Dazu sind mehrere Stellen in der Innenstadt geeignet. Neben dem unter 7.9 beschriebenen Abschnitt des Mühlengrabens stehen hier insbesondere der Spielplatz an der Lohmühle sowie die kleine Hönneinsel mit der Mündung des Mühlengrabens in die Hönne im Vordergrund.

Der Spielplatz an der Lohmühle könnte eine Öffnung in Richtung Mühlengraben erhalten, so dass das Gewässer in die Gestaltung des Spielplatzes einbezogen werden könnte. Durch eine Aufstauung ist hier die Anlage eines Matschbereiches denkbar, der zusammen mit der Errichtung von Wasserspielgeräten eine Aufwertung zu einem **interessanten Wasserspielplatz** möglich und wünschenswert werden lässt.

Auf der kleinen Hönneinsel müssen die unmittelbaren Uferbereiche leicht abgeflacht oder mit Stufen versehen werden, damit ein Zugang zur Hönne gefahrlos möglich wird. Dies würde die grundsätzliche **Eignung dieses Bereiches als Liegewiese** noch verbessern. Besondere Lichtelemente könnten die Attraktivität weiter steigern. Etwas weiter flussabwärts wurde ein flaches Ufer im Zuge der Baumaßnahmen auf dem ehem. Walzwerkgelände bereits hergestellt.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Entlang der Wasserläufe in der Innenstadt
Nutzung des Standorts	Begleitenden Geh- und Fahrradweg bzw. öffentliche Verkehrs- und Grünflächen
Nutzung der Umgebung	Vorhandene Bebauung
Derzeitige Bewertung	Die Wasserläufe sind derzeit kaum wahrnehmbar und größtenteils eingezäunt, Zugänge zum Wasser sind kaum vorhanden
Zukünftige Nutzungsempfehlung	An mehreren Stellen sollte ein gefahrloser Zugang zum Wasser geschaffen werden. Spielmöglichkeiten für Kinder in Zusammenhang z.B. mit dem Spielplatz an der Lohmühle sollten durch Aufstauungen geschaffen werden. Die Nutzbarkeit der Uferbereiche als Ruhe-, Liege- und Aufenthaltsbereiche sollte ermöglicht werden. An geeigneten Stellen können durch die Verbindung von Licht und Wasser besondere Akzente gesetzt werden.
Städtebauliches Ziel	Erlebarmachen und Nutzung der Wasserläufe in der Innenstadt als Erholungsflächen
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.7 „Grüner Weg“ 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches 7.9 Umgestaltung des Mühlengraben an der Bahnhofstraße
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Aufwertung der Wasserflächen durch Gestaltung der Uferbereiche und Zugänge, Menden als „Stadt am Wasser“ erlebbar machen und hervorheben
Umsetzungsmöglichkeiten	Maßnahme kann in Einzelschritten umgesetzt werden: - Umgestaltung einzelner Uferbereiche - Anstauungen für gefahrloses Spielen von Kindern - Zugänge zum Wasser
Finanzierungsmöglichkeiten	Förderprogramm für Maßnahmen im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung in NRW Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“ Regionale 2013
Besonderheiten und Restriktionen	Die Verkehrssicherungspflicht ist bei jeder Einzelmaßnahme sicherzustellen
Fazit	Zugänge zum Wasser ermöglichen die Nutzung der Wasserläufe in der Innenstadt als Erholungsflächen

7.11 Erweiterung des Spielplatzes am neuen Rathaus



Der Standort im Übersichtsplan



Bestand 2009



Beispiel für eine Spielplatzgestaltung am Wasser*



Beispiel für eine Platzgestaltung mit Wasserelementen*

An der südwestlichen Ecke des neuen Rathauses befindet sich seit einigen Jahren ein kleiner Wasserspielplatz. Zwischen großen Gebäuden eingeklemmt liegt er dort etwas versteckt und verschattet, so dass hier im Zuge einer **Neugestaltung des Platzes** vor dem neuen Rathaus eine Verbesserung erreicht werden könnte.

Wie unter 7.1 beschrieben, wird der mögliche Erweiterungsbereich derzeit als öffentliche Stellplatzanlage genutzt. Wenn diese verlagert werden kann, steht viel Raum für eine Erweiterung zur Verfügung. Werden auch hier die Belange der Pfingstkirmes und anderer Veranstaltungen berücksichtigt, ist eine weitgehend freie und ebene Fläche erforderlich. Vorteilhaft wäre dann an dieser Stelle z.B. eine **Gestaltung mit bodengleichen Wasserelementen**, die zu bestimmten Zeiten abgeschaltet werden können. Je nach Verlauf der Offenlegung des Glockenteichbaches kann dieser in die Umgestaltung einbezogen werden.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Am Rande des Platzes vor dem neuen Rathaus
Nutzung des Standorts	Vorhandener Wasserspielplatz
Nutzung der Umgebung	Parkplatz bzw. dienstags und freitags vormittags Marktplatz, Rathaus, Dienstleister, Wohnungen
Derzeitige Bewertung	Neu gestalteter Spielplatz, jedoch versteckt am Rande des Platzes, sehr verschattet
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Erweiterung des Spielplatzes in den Platzbereich hinein mit bodengleichen Wasserspielmöglichkeiten, wenn der Karussellstandort der Pfingstkirmes erhalten werden soll, angenehme Sitzgelegenheiten
Städtebauliches Ziel	Aufwertung des Platzes durch Nutzungsmischung von Spielplatz und Aufenthaltsflächen, Wasser als Gestaltungselement einbinden
Einfluss auf weitere Maßnahmen	6.2 Neues Rathaus 7.1 Umgestaltung des Platzes vor den neuen Rathaus 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 7.9 Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches 8.2.1 Aufstockung des REWE-Parkplatzes 8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone (bis Ecke Bahnhofstraße/Südwall)
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Attraktivierung des Platzes und Schaffung von Aufenthaltsqualität Vielfalt - Aufenthaltsqualität für möglichst viele Nutzergruppen und Nutzungen (Spielplatz, Aufenthalt, Kirmes, Veranstaltungen) schaffen
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umsetzung möglich: 1. Ersatz für wegfallende Parkplätze durch Neubau eines Parkdecks auf dem REWE-Parkplatz 2. Umgestaltung des Platzes in weiteren Einzelschritten möglich: • Erweiterung Spielplatz • Umgestaltung des Platzes z.B. in Zusammenhang mit Offenlegung des Glockenteichbaches • Verlagerung des überdachten Veranstaltungsbereiches, aber erst wenn sich ein geeigneter Investor für Bebauung des Zeltdachbereichs findet
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“
Besonderheiten und Restriktionen	Ersatz für wegfallende Parkplätze in erreichbarer Nähe erforderlich, größere Ausstattungsgegenstände nur bei Einschränkung des Karussellstandortes möglich, bei Freihalten der Fläche lediglich bodengleiche Gestaltungselemente einsetzbar
Fazit	Erweiterung des Spielplatzes trägt zur Reduzierung des Spielplatzdefizits bei, Befreiung vom ruhenden Verkehr und Umgestaltung des Platzes kann zu deutlicher Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Stärkung der Achse Bahnhofstraße führen

7.12 Erweiterung des Spielplatzes an der St. Vincenz-Kirche - nördlicher Teil



Der Standort im Übersichtsplan



Vorhandene Spielgeräte auf dem Kirchhof



Bereich einer möglichen Erweiterung



Spielplatz neben der Kirche in Schwäbisch Gmünd*

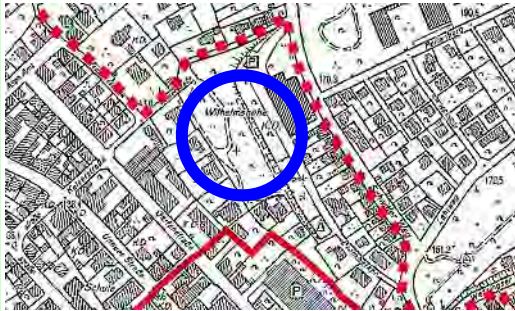
Der gut 1.000 m² große Platz auf der Nordseite der kath. Kirche St. Vincenz wird bereits heute teilweise als Spielplatz genutzt. Zwar sind lediglich zwei Spielgeräte und wenig Sitzmöglichkeiten vorhanden, aber aufgrund der zentralen Lage und der unmittelbaren Nähe zum Jugendzentrum wird er **von Kindern und Jugendlichen sehr gut angenommen**. Der übrige Teil ist begrünt und weitgehend ungenutzt.

Die am Rande des Kirchplatzes verlaufende Straße wird seit der Aufgabe der Stellplätze auf dem Marktplatz (siehe 7.3) spürbar weniger vom Pkw-Verkehr frequentiert. Dies wirkt sich deutlich positiv auf die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Straßenraum aus, was insbesondere in der direkten Nachbarschaft zu Spielplatz und Jugendzentrum von Bedeutung ist.

Wie auf der Südseite von St. Vincenz, die unter 7.2 beschrieben wurde, gruppieren sich auch hier die historischen Gebäude sowie eine großkronige Baumreihe im Halbrund um das Langhaus der Kirche. Der so entstehende Platz bietet genügend Raum für **eine Erweiterung des Spielplatzes**. Allerdings ist hier wegen der Nähe zur Kirche in besonderem Maße darauf zu achten, dass keine lärmintensiven Geräte installiert werden. Im Gegensatz zur ruhigeren Südseite sollte die Nordseite aber trotzdem von Aktivität geprägt sein. Auch hier bietet sich im Rahmen einer möglichen Offenlegung des Glockenteichbaches die Einbindung in den Spielplatz an. Lage und Gestaltung sind von besonderer Bedeutung, da das im Gebäude Kirchplatz 3 untergebrachte Jugendzentrum über keine eigenen Freiflächen verfügt.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Kirchhof, nördliche Seite der St. Vincenz-Kirche
Nutzung des Standorts	Spielplatz mit derzeit nur zwei Spielgeräten und wenig Sitzgelegenheiten
Nutzung der Umgebung	Kirchhof, Kinder- und Jugendzentrum sowie weitere kerngebietstypische Nutzungen
Derzeitige Bewertung	In zentraler Lage, in der Nähe zum Kinder- und Jugendzentrum und an viel genutzter Schulwegstrecke gelegen, deshalb gut angenommen
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Erweiterung des Spielplatzes durch weitere Spielgeräte und attraktive Sitzgelegenheiten, der Kirchnähe angemessene Gestaltung und keine lärmintensiven Spielgeräte, Anlegung eines bepflanzten Grünstreifens um das Gebäude
Städtebauliches Ziel	Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Aufwertung der zentral gelegenen Fläche, Ergänzung der Nutzung des Kinder- und Jugendzentrums durch gestaltete Freiflächen, aufgrund der Kirchnähe Angebot von Flächen für alle Generationen und Personengruppen schaffen
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.2 Umgestaltung des Kirchhofs der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil 7.3 Umgestaltung des Marktplatzes 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches
Überprüfung der Zielvorgaben	Tradition - Erhalt des Kirchhofs als städtebaulich markanter Platz im Stadtgrundriss Wohlfühlen - Erweiterung des Spielplatzes und Schaffung von Aufenthaltsqualität Vielfalt - Aufenthaltsqualität für möglichst viele Nutzergruppen und Nutzungen (Spielplatz im nördlichen Teil und ruhiger Aufenthalt im südlichen Teil des Platzes) schaffen
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umgestaltung des Platzes in Einzelschritten möglich: • Erweiterung Spielplatz durch weitere Spielgeräte und Sitzgelegenheiten • Umgestaltung des Platzes z.B. in Zusammenhang mit Offenlegung des Glockenteichbaches
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung „Entwicklung und Stärkung der Innenstädte“
Besonderheiten und Restriktionen	Berücksichtigung der Kirchnähe durch angemessene Gestaltung und keine lärmintensiven Spielgeräte, Abstimmung der Gestaltung auf die benachbarten Platzsituationen notwendig
Fazit	Erweiterung des Spielplatzes trägt zur Reduzierung des Spielplatzdefizits bei, Kirchhof befindet sich in kirchlichem Eigentum

7.13 Erweiterung des Spielplatzes an der Wilhelmshöhe



Der Standort im Übersichtsplan



Bestehende historische Parkanlage



Vorhandener Spielplatz oberhalb der Parkanlage



Vorhandenes Spielgerät nutzt den Hangbereich

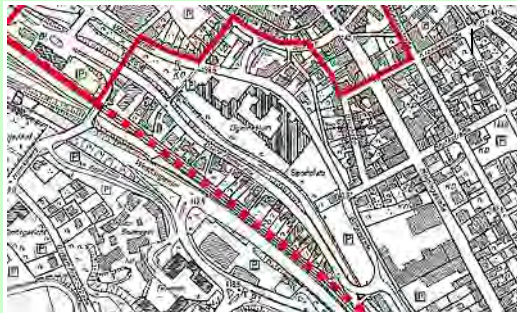
Unmittelbar westlich der städtischen Saalbetriebe Wilhelmshöhe befindet sich eine ca. ein Hektar große historische Parkanlage. Das langgestreckte Gelände fällt nach Westen in Richtung Innenstadt ab und vermittelt den Eindruck eines englischen Landschaftsparks. Baumgruppen wechseln sich mit kleinen Wiesenflächen ab und geben so immer wieder den Blick auf die Innenstadt oder das imposante Gebäude der Wilhelmshöhe frei.

Am südöstlichen Rand des Parkes liegt auf einer weitgehend ebenen Fläche ein recht großer Spielplatz, der in die Parkanlage übergeht. Dadurch bietet der Park für die unterschiedlichen Generationen auch verschiedene Bereiche an, in denen einerseits Spiel und Spaß und andererseits ruhige Erholung und Verweilen im Vordergrund stehen. Diese **Funktionstrennung** soll auch bei einer Erweiterung des Spielplatzes auf jeden Fall erhalten bleiben, da nur hierdurch gewährleistet werden kann, dass beide Nutzungen störungsfrei ausgeübt werden können. Ferner muss der **wertvolle Baumbestand** erhalten bleiben, da er neben dem ökologischen auch einen hohen stadtgestalterischen Wert aufweist, da er am Hangbereich als „grüne Kulisse“ für die im Tal liegende Innenstadt dient.

Aufgrund der oben beschriebenen Lage unterscheidet sich der Spielplatz deutlich von den anderen in der Innenstadt. Im Zusammenhang mit der Parkanlage erfordert seine Gestaltung daher eine besondere Sorgfalt, bietet aber auch ungewöhnliche Chancen durch die reiche natürliche Ausstattung.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Innerhalb der bestehenden Parkanlage an der Wilhelmshöhe
Nutzung des Standorts	Spielplatz und historische Parkanlage
Nutzung der Umgebung	Veranstaltungsort, umgebende Wohnnutzungen
Derzeitige Bewertung	Für die in der Innenstadt lebenden Kinder aufgrund der Größe (2.152 m ²), der stadtnahen Lage und wegen des angrenzenden Parkgeländes von großer Bedeutung
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Flächenerweiterung in das Parkgelände hinein, aufgrund des hohen Spielflächenfehlbedarfs wird bereits im Spielplatzplan hierauf hingewiesen
Städtebauliches Ziel	Abbau des hohen Spielflächenfehlbedarfs, bessere Ausnutzung der attraktiven, innenstadtnahen Parkanlage durch möglichst viele Bürger und Generationen
Einfluss auf weitere Maßnahmen	Ggf. 6.3 Parkhaus Nordwall
Überprüfung der Zielvorgaben	Tradition - Erhalt und Attraktivierung der historischen Parkanlage Wohlfühlen - Eine Erweiterung des Spielplatzes trägt zu einer längeren Verweildauer und einer attraktiveren Parkanlage für alle Generationen bei Vielfalt - In der historischen Parkanlage mit Spielplatz finden alle Bürger und Generationen einen Platz zum Aufenthalt Nähe - Der Spielplatz innerhalb der Parkanlage ist innenstadtnah gelegen und deshalb fußläufig gut erreichbar und angenommen
Umsetzungsmöglichkeiten	Eine Erweiterung des Spielplatzes kann schrittweise erfolgen
Finanzierungsmöglichkeiten	?
Besonderheiten und Restriktionen	Erweiterung des Spielplatzes trägt zur Reduzierung des Spielplatzdefizits bei, die Erweiterung muss jedoch unter besonderer Berücksichtigung der vorhandenen Bäume und Bepflanzung erfolgen
Fazit	Attraktiver Spielplatz in der vorhandenen historischen Parkanlage bietet gute Erweiterungsmöglichkeiten

7.14 Spielfläche für Jugendliche am Walram-Gymnasium



Der Standort im Übersichtsplan



Bestand 2009



Asphalt-Sportplatz des Walram-Gymnasiums



Beispiel für eine Ballspielfläche in Heidenheim*

Unmittelbar angrenzend an die Sporthalle des Walram-Gymnasiums befindet sich eine ca. 60 m x 40 m große und vollständig asphaltierte Fläche, die derzeit überwiegend für den Schulsport genutzt wird. Aufgrund der allseitigen hohen Umzäunung ist nicht erkennbar, dass sie für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar ist, sondern wird eher dem Schulgelände zugeordnet. Dieser Bereich ist einer der wenigen in der Innenstadt, an denen eine **Ballspielfläche für Jugendliche** in ausreichender Größe und Qualität eingerichtet werden kann.

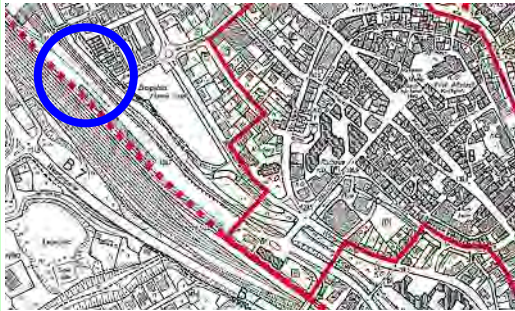
Die derzeit vollkommen ungestaltete Fläche lässt zwar einerseits viel Spielraum für die unterschiedlichsten Aktivitäten, lädt aber andererseits durch die langweilige Wirkung nicht zu bestimmten Spiel- oder Sportarten ein. Eine Grundausstattung z.B. mit Toren oder Basketballkörben fehlt völlig.

Im Rahmen der Ganztagsoffensive für die Sekundarstufe I soll an die Sporthalle ein **Küchen- und Mensagebäude für das Gymnasium** angebaut werden. Hierdurch wird eine nahezu dreieckige Fläche in Richtung Walramstraße in Anspruch genommen, so dass sie nicht mehr für die Anlage einer Spielfläche zur Verfügung steht.

In räumlicher Hinsicht bestehen daher keinerlei Erweiterungsmöglichkeiten mehr, da die Platzfläche durch die oben beschriebene Sporthalle mit Anbau, das ehem. Hausmeisterwohnhaus, die Hönne sowie die Walramstraße eng begrenzt ist. Im Rahmen einer Aufwertung zur Ballspielfläche muss vorab geklärt werden, inwiefern Probleme durch die Lage im **Überschwemmungsgebiet der Hönne** sowie durch **die angrenzenden Wohnnutzungen** bestehen. Dies wird über entsprechende Gutachten nachzuweisen sein.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Freifläche südlich angrenzend an das Walramgymnasium
Nutzung des Standorts	Asphaltspiel- und sportfläche des Walramgymnasiums
Nutzung der Umgebung	Schulnutzung, im Süden Parkplatz Schlachthof, Wohnnutzung im Westen
Derzeitige Bewertung	Ungestaltete, umzäunte Freifläche, die vor allem zu Schulsportzwecken genutzt wird, nicht als Freifläche für die Allgemeinheit erkennbar aufgrund der Umzäunung
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Nutzung als Sport- und Spielfläche für größere Kinder und Jugendliche, z.B. als gestaltete Ballspielfläche
Städtebauliches Ziel	Aufwertung der derzeit ungestalteten und vollständig versiegelten Fläche, z.B. Aufbringen einer neuen Oberfläche, innenstadtnahe Spiel- und Freizeitnutzung für größere Kinder und Jugendliche
Einfluss auf weitere Maßnahmen	-
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Aufwertung und Gestaltung des bislang ungestalteten Asphaltplatzes schafft Aufenthaltsqualität für Kinder und Jugendliche Vielfalt - Aufenthaltsqualität für möglichst alle Nutzergruppen in der Innenstadt schaffen, bislang fehlen attraktive Aufenthaltsflächen für Jugendliche
Umsetzungsmöglichkeiten	Nach Vorlage der entsprechenden Nachweise (Überschwemmungsgebiet, Immissionsschutz) ist die Umsetzung kurzfristig möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	?
Besonderheiten und Restriktionen	Die Freifläche liegt im Überschwemmungsgebiet, eine immissionsschutzrechtliche Beurteilung muss nachweisen, dass die umliegenden Wohnnutzungen durch die geplante Spiel- und Sportnutzung nicht negativ beeinflusst werden
Fazit	Aufwertung einer bislang ungestalteten Freifläche kann den Spielplatzflächenmangel für Jugendliche reduzieren, immissionsschutzrechtliche und wasserrechtliche Nachweise sind jedoch erforderlich

7.15 Übergangsnutzung auf dem ehemaligen Güterbahnhof



Der Standort im Übersichtsplan



Der Güterbahnhofs-bereich vom Empfangsgebäude



Blick von Norden in Richtung Empfangsgebäude



Beispiel für eine Skaterfläche*

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes liegt etwas westlich der Innenstadt auf einem schmalen Grundstücksstreifen zwischen der Hönne und den noch befahrenen Bahngleisen. Teile der ehemaligen Ladestraße dienen heute als öffentliche Stellplatzanlage, die vorhandenen Gebäude stehen leer. Das gesamte Grundstück befindet sich schon seit vielen Jahren in Privatbesitz und wird nicht mehr für Bahnzwecke genutzt. Seit kurzem ist es entwidmet und unterliegt somit der kommunalen Planungshoheit.

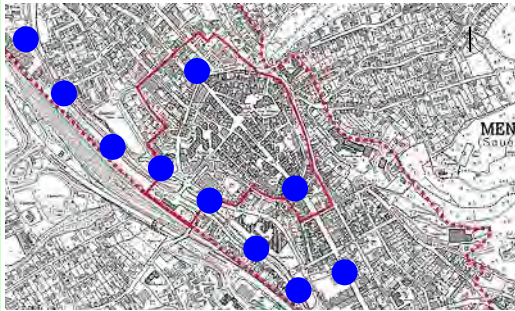
Bei dem hier für eine Übergangsnutzung vorgesehenen Bereich handelt es sich um eine Teilfläche von ca. 8.700 m² Größe. Sie umfasst den nördlichen Teil des brachliegenden Güterbahnhofes bis zum städtischen Bringhof, der in den Gebäuden des ehemaligen Schmelzwerkes der Fa. KME untergebracht ist.

Aktuell existieren keine Pläne für eine bauliche Nutzung des Grundstückes. Prinzipiell besteht aber seitens des Grundstückseigentümers die Absicht, die Fläche mit einer hochwertigen Nutzung zu besetzen. Das Einzelhandelskonzept der Stadt Menden (Sauerland) sieht hier ausschließlich die Möglichkeit der Ansiedlung von Fachmärkten mit nicht zentrenrelevantem Warensortiment vor. Ferner bestehen hier Überlegungen zur Errichtung einer Rampe, um eine **Straßenverbindung von der Innenstadt bis zur Westtangente** und in den Stadtteil Liethen zu schaffen. Aus diesen Gründen kommt im Moment lediglich eine Zwischennutzung in Betracht.

Mit geringen Mitteln sollte hier versucht werden, eine **Spiel-, Sport- und Aufenthaltsfläche für Jugendliche** einzurichten. Aufgrund der Umgebung sind lediglich durch die im Osten jenseits der Hönne gelegene Mischnutzung ggf. Einschränkungen zu erwarten. Ansonsten bestehen hier weitgehend unsensible Nutzungen. Durch den Radweg entlang der unteren Promenade ist die Fläche für Jugendliche gut erreichbar. Auch die in geringer Entfernung fließende Hönne könnte in ein Konzept eingebunden werden.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Ehemaliger Güterbahnhofsereich
Nutzung des Standorts	Derzeit ungenutzt, ein leerstehendes Güterbahnhofsgebäude
Nutzung der Umgebung	Bahnfläche, Fuß- und Radweg, Bringhof, leerstehendes Bahnhofsgebäude, vorhandene und geplante Mischgebietsnutzung auf der gegenüberliegenden Hönne-Seite
Derzeitige Bewertung	Ungenutzter und ungepflegter Bereich in privatem Eigentum, schmaler Grundstückszuschnitt
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Spiel- und Sportfläche für Jugendliche als Übergangsnutzung bis ggf. eine Straßenverbindung zur Westtangente geplant und umgesetzt wird.
Städtebauliches Ziel	Nutzung einer ungestalteten Freifläche, die jedoch von einer dauerhaften Bebauung weitestgehend freigehalten werden sollte, um die Option für eine Straßenverbindung zur Westtangente aufrechtzuerhalten
Einfluss auf weitere Maßnahmen	6.1 Personenbahnhof 7.19 Aufenthaltsort für sozial auffällige Mitbürger 8.2.3 Parkplatz auf dem Güterbahnhofsgebiet
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Aufwertung und Gestaltung der bislang ungestalteten Freifläche kann Aufenthaltsqualität für Kinder und Jugendliche schaffen Vielfalt - Aufenthaltsqualität für möglichst alle Nutzergruppen in der Innenstadt schaffen, bislang fehlen attraktive Aufenthaltsflächen für Jugendliche
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich, das Grundstück befindet sich in Privatbesitz
Finanzierungsmöglichkeiten	?
Besonderheiten und Restriktionen	Ggf. immissionsschutzrechtliche Nachweise erforderlich, dass die gegenüberliegende Mischgebietsnutzung nicht negativ beeinflusst wird
Fazit	Spiel- und Sportfläche für Jugendliche als Übergangsnutzung bis ggf. eine Straßenverbindung zur Westtangente geplant und umgesetzt wird

7.16 Ausstattung mit Bänken



Der Standort im Übersichtsplan



Vorhandene Bank in der Fußgängerzone



Fehlende Bänke entlang der Promenaden



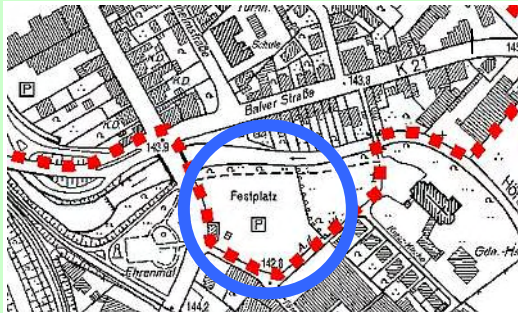
Möglicher Standort für weitere Bänke

Sowohl in der Innenstadt als auch entlang der Promenaden und an den Bushaltestellen wird immer wieder bemängelt, dass **zu wenige Sitzgelegenheiten** existieren. Abhilfe ist vor allem vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und der daraus folgenden Zunahme des Anteils älterer Mitbürger wünschenswert. An attraktiven Stellen der Stadt sowie an häufig genutzten Verbindungswegen sollten daher verstärkt Sitzbänke aufgestellt werden. Sie sollten einheitlich gestaltet sein und einen qualitativ hochwertigen Eindruck vermitteln, um dem gestalterischen Anspruch in der Innenstadt gerecht zu werden. Außerdem kann dadurch das Verweilen in der Innenstadt attraktiver und angenehmer gestaltet werden.

Eine Umsetzung der Maßnahme kann schrittweise erfolgen, sollte aber auf der Grundlage eines abgestimmten Gesamtkonzeptes erfolgen. Zur Finanzierung können ggf. **Patenschaften für einzelne Bänke** gewonnen werden.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Entlang der Promenaden, in Bushaltestellenbereichen
Nutzung des Standorts	Spazier- und Fußweg bzw. Bushaltestellen
Nutzung der Umgebung	Kerngebietstypische Bebauung, Höhne
Derzeitige Bewertung	Attraktive Fußwege und Aufenthaltsbereiche für Fußgänger, die jedoch keine oder zu wenig Sitzgelegenheiten vorweisen und deshalb nicht zum Verweilen einladen
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Aufstellen von einheitlich gestalteten Sitzgelegenheiten an attraktiven Stellen
Städtebauliches Ziel	Fußgängern wird es erleichtert ihre Ziele bequem und attraktiv auch ohne Auto zu erreichen, auch ältere und gehbehinderte Menschen erleben Fuß- und Spazierwege mit Bänken zum Ausruhen als bequem und abwechslungsreich, gleichzeitig sind weitere Sitzmöglichkeiten auch für Familien, Kinder und Jugendliche interessant
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.7 „Grüner Weg“ 7.6 „Historischer Weg“ 7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone (bis Unnaer Straße / Ecke Poststraße)
Überprüfung der Zielvorgaben	Vielfalt - Schaffung von Sitzgelegenheiten für alle Bevölkerungsgruppen Verantwortung - Den Bedürfnissen der älter werdenden Gesellschaft wird durch die Schaffung von mehr Sitzgelegenheiten Rechnung getragen
Umsetzungsmöglichkeiten	Jederzeit und schrittweise möglich durch Aufstellen einzelner Bänke
Finanzierungsmöglichkeiten	Patenschaften von Sponsoren, die mit Schrifttafeln namentlich erwähnt werden können
Besonderheiten und Restriktionen	Eine Koordinierung und einheitliche Gestaltung ist unbedingt erforderlich, die genaue Lage der Sitzgelegenheiten ist im Gesamtkonzept abzustimmen
Fazit	Ergänzung der vorhandenen Sitzgelegenheiten durch weitere Bänke entlang der Fußwege und in Bushaltestellenbereichen, um den Bedürfnissen der älter werdenden Gesellschaft Rechnung zu tragen

7.17 Wohnmobil- und Festplatzstandort an Battenfelds Wiese



Der Standort im Übersichtsplan



Blick von Süd nach Nord in Richtung Hönne



Blick zur Heilig-Kreuz-Kirche



Beispiel für einen Wohnmobilplatz*

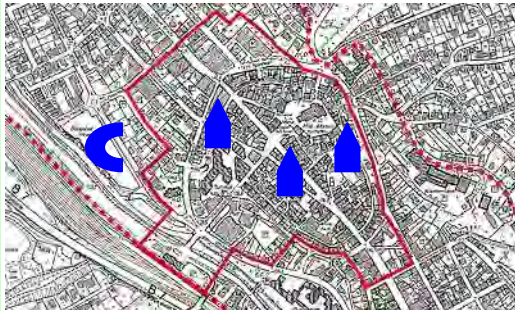
Südlich der Innenstadt liegt direkt an der Hönne der Festplatz Battenfelds Wiese, die im Widerspruch zu ihrem Namen heute überwiegend durch eine wassergebundene Decke befestigt ist. Das Gelände befindet sich unmittelbar an der Iserlohner Landstraße, wird aber über die Straße Am Törnigskamp erschlossen und als **Festplatz z.B. für Schützenfeste und Zirkusveranstaltungen** genutzt. Im Alltag dient er als Stellplatzanlage für die südliche Innenstadt.

Obwohl der Platz schon seit Jahrzehnten in der oben beschriebenen Form genutzt wird, existiert immer noch **keine ausreichende technische Ausstattung**. Hier sind weder eine geregelte Strom- und Wasserversorgung noch eine Abwasserentsorgung vorhanden. Auch ein Ölabscheider zur Reinigung des Oberflächenwassers vor der Einleitung in die Hönne fehlt. Diese Anlagen wären auch eine Voraussetzung zur **Einrichtung eines Wohnmobilplatzes** an dieser Stelle, der zur Förderung der touristischen Attraktivität Mendens immer wieder gefordert wird.

Der Platz befindet sich allerdings im **Überschwemmungsgebiet der Hönne**, so dass für eine bauliche Nutzung ggf. die Durchführung eines wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens notwendig ist. Aufgrund der unmittelbaren Lage an der Hönne muss davon ausgegangen werden, dass dieser Standort im durchströmten Bereich liegt. In welchem Umfang durch die geplanten Maßnahmen bestehender Retentionsraum in Anspruch genommen wird und wie er an anderer Stelle ausgeglichen werden kann, ist derzeit noch nicht absehbar.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Im Süden der Innenstadt, an der Hönne, Ecke Balver Straße, Iserlohner Landstraße
Nutzung des Standorts	Festplatz, Parkplatz bzw. als Wohnmobilstellplatz
Nutzung der Umgebung	Kirche und Wohnnutzungen
Derzeitige Bewertung	Die Wasser- und Stromversorgung sowie die Abwasserentsorgung für die Nutzung nicht zeitgemäß und ausreichend, umwelttechnische Probleme, da das Oberflächenwasser des Platzes direkt der angrenzenden Hönne zugeleitet wird, obwohl kein Ölabscheider vorhanden ist
Zukünftige Nutzungsempfehlung	Festplatz, Parkplatz bzw. als Wohnmobilstellplatz mit ausreichender Ver- und Entsorgung
Städtebauliches Ziel	Erhalt der vorhandenen Nutzungen, Verbesserung der Ver- und Entsorgungssituation
Einfluss auf weitere Maßnahmen	8.6.1 Kfz-Wegweisung/Parkleitsystem
Überprüfung der Zielvorgaben	Verantwortung - Schutz der natürlichen Ressourcen durch ausreichende Sicherungsmaßnahmen
Umsetzungsmöglichkeiten	Jederzeit möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	?
Besonderheiten und Restriktionen	Die Fläche befindet sich im Überschwemmungsbereich der Hönne
Fazit	Sicherung des Platzes als Festplatz, Parkplatz bzw. als Wohnmobilstellplatz durch die notwendigen Ver- und Entsorgungsmedien

7.18 Abfallsituation in der Innenstadt



Der Standort im Übersichtsplan



Private Abfallbehälter im öffentlichen Straßenraum



Beispiel für einheitliche Abfallboxen*



Beispiel für einen Unterflur-Containerplatz*

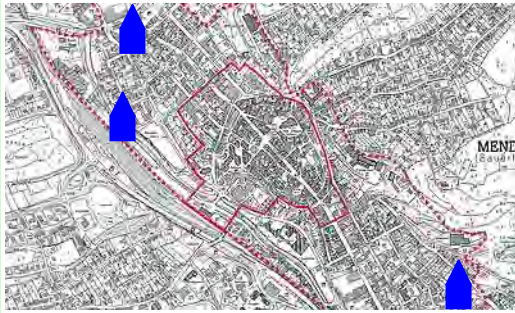
Viele Grundstücke in der Mendener Innenstadt sind vollflächig mit Gebäuden überbaut. Auf dem privaten Grundstück besteht somit in der Regel keine Möglichkeit der Unterbringung der eigenen Müllbehälter, da auch in den Hausfluren dazu meist kein Platz vorhanden ist. So stehen viele Behälter im öffentlichen Straßenraum, der hierdurch keine Verschönerung erfährt.

Durch die Stadtverwaltung wurde bereits im vergangenen Jahr eine Maßnahme zur **Reduzierung der Müllbehälter im öffentlichen Straßenraum** erfolgreich durchgeführt. Die nun noch verblieben Behälter soll nach Möglichkeit in **einheitlich gestalteten Einstellanlagen** untergebracht werden, deren Aussehen mit der Straßenraummöblierung abgestimmt ist. Das Erscheinungsbild der Fußgängerzone und der angrenzenden Bereiche könnte sich dadurch weiter verbessern.

Das **Fehlen eines Containerplatzes** in ihrer Wohngegend wird von vielen Bewohnern der Innenstadt bemängelt. Aufgrund der Lärm- und Geruchsemissionen, die mit dem Betrieb eines solchen Platzes verbunden sind, ist dieser in der dicht genutzten Innenstadt nur sehr schwer unterzubringen. Neben dem bereits im Bebauungsplan festgesetzten Standort auf dem ehemaligen KME-Gelände ist ein weiterer in zentraler Lage wünschenswert. In Abhängigkeit vom konkreten Standort kommt hier wegen der stadtgestalterischen Vorteile ggf. auch die Errichtung eines **unterirdischen Containerplatzes** in Betracht. Die positiven Eigenschaften in Bezug auf die Optik und die geringeren Emissionen stehen allerdings deutlichen höheren Kosten gegenüber.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Öffentliche Verkehrsflächen in der Innenstadt
Nutzung des Standorts	Öffentliche Verkehrsflächen
Nutzung der Umgebung	Vorhandene Bebauung
Derzeitige Bewertung	a) Fehlende Einstellmöglichkeiten auf privaten Grundstücken führen dazu, dass private Abfallbehälter im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden b) Fehlender, innenstadtnaher Containerplatz
Zukünftige Nutzungsempfehlung	a) Entfernen der privaten Abfallgefäße aus dem öffentlichen Straßenraum, wo das nicht möglich ist: Angebot von einheitlich gestalteten Einstellanlagen für Abfallbehälter b) Einrichtung eines innenstadtnahen Containerplatzes z.B. auf dem ehemaligen KME-Gelände
Städtebauliches Ziel	Aufwertung des Straßenbildes, Gewährleistung einer ortsnahe Entsorgung
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche 6.5 Leerstände in der Hochstraße
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Verbesserung des Erscheinungsbildes der Straßenräume Nähe - Gute Erreichbarkeit eines Containerplatzes für Bewohner der Innenstadt
Umsetzungsmöglichkeiten	Jederzeit möglich, Einrichtung eines Containerplatzes (z.B. auf dem ehemaligen KME-Gelände ist im Bebauungsplan ein Standort bereits dargestellt), wünschenswert ist ein Unterflur-Containerplatz in der Innenstadt
Finanzierungsmöglichkeiten	a) Private Sponsoren bzw. private Eigentümer, die zentrale Abfalleinstellanlagen nutzen wollen b) Containerplatz wird durch ZfA finanziert
Besonderheiten und Restriktionen	Einheitliche Gestaltung der Abfalleinstellanlagen in Zusammenhang mit der gesamten Möblierung und Ausstattung in der Innenstadt
Fazit	Schaffung von zentralen Abfalleinstellanlagen für private Eigentümer und eines innenstadtnahen Containerplatzes

7.19 Aufenthaltsort für sozial auffällige Mitbürger



Mögliche Standorte im Übersichtsplan



Beispiel für einen Aufenthaltsort in Lendringens

Die sozial auffälligen Mitbürger suchen meist unterschiedliche und wechselnde Orte auf, die sich insbesondere in Stadtgebieten mit hoher Passantenfrequenz und Versorgungsangeboten befinden. Aus diesen Gründen ist der Bereich der Innenstadt für deren Aufenthalt in besonderem Maße geeignet. Für ungünstige Wetterverhältnisse sollten hier **Unterstände** verfügbar sein, damit ein Mindestmaß an Schutz geboten werden kann.

Ein gelungenes Beispiel eines gut integrierten Aufenthaltsortes ist der „**Garten Eden**“ der ev. Kirchengemeinde in Lendringens. Wegen der Nähe zum Lendringser Ortsmittelpunkt wird der Treffpunkt bei den sozial auffälligen Bürgern gut angenommen und trotzdem von den meisten Lendringern akzeptiert.

Auch in der Mendener Innenstadt sollte ein vergleichbarer Standort eingerichtet werden, der zugleich für die Nutzer attraktiv und für das Umfeld sozialverträglich sein muss. Dabei ist darauf zu achten, dass dieser Ort nicht unmittelbar angrenzend an einen Kinderspielplatz angelegt wird, da hier eine Abstandsfläche mit Sichtschutz notwendig ist.

Grundsätzlich kommen als mögliche Standorte der Güterbahnhof, der Lenzenplatz, der Grohe-Parkplatz sowie Battenfelds Wiese in Betracht. Neben der Überdachung sollten dort auch **sanitäre Einrichtungen** untergebracht werden. Der Treffpunkt bedarf darüber hinaus einer dauerhaften Begleitung, die zur sozialen Verträglichkeit beiträgt.

Kriterium	Beurteilung
Standort	Zentrumsnahe Fläche in der Innenstadt
Nutzung des Standorts	Z.B. Parkplatz oder Grünanlage
Nutzung der Umgebung	Möglichst keine konfliktträchtige angrenzenden Nutzungen wie Wohnen usw.
Derzeitige Bewertung	Sozial auffällige Mitbürger nutzen derzeit vorrangig die Kleine Hönne-Insel und die vorhandenen Grünflächen entlang der Hönne als Aufenthaltsflächen, es fehlt jedoch eine überdachte Aufenthaltsmöglichkeit mit sanitären Einrichtungen
Zukünftige Nutzungsempfehlung	In Zentrumsnähe sollte ein Aufenthaltsort für sozial auffällige Mitbürger geschaffen werden
Städtebauliches Ziel	Schaffung einer sozialverträglichen Aufenthaltsmöglichkeit für sozial auffällige Mitbürger
Einfluss auf weitere Maßnahmen	Ggf. 7.15 Übergangsnutzung auf dem ehemaligen Güterbahnhof Ggf. 7.17 Battenfelds Wiese Ggf. 8.2.3 Parkplatz auf dem Güterbahnhofsgelände
Überprüfung der Zielvorgaben	Wohlfühlen - Einbindung statt Ausgrenzung Vielfalt - Schaffung von Aufenthaltsqualität auch für sozial auffällige Mitbürger Nähe - Gute Erreichbarkeit für die betreffenden Nutzer
Umsetzungsmöglichkeiten	?
Finanzierungsmöglichkeiten	?
Besonderheiten und Restriktionen	Nutzungskonflikte mit den angrenzenden Nutzungen sind entsprechend zu berücksichtigen bzw. zu vermeiden
Fazit	Eine sozialverträgliche Aufenthaltsmöglichkeit für sozial auffällige Mitbürger fehlt derzeit in der Innenstadt und ist einzurichten

8 Einzelmaßnahmen Verkehr

8.1 Kfz-Verkehr

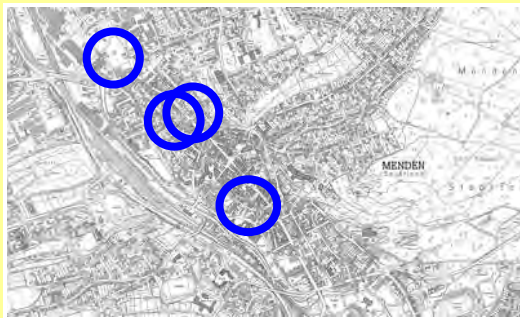
Bis zu Beginn der 80er-Jahre war die Verkehrsführung in der Mendener Innenstadt geprägt durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraßen B 7 und B 515. Um die hohen Verkehrsmengen verträglich abwickeln zu können, war ein System von Einbahnstraßen erforderlich. Mit dem Bau der Westtangente war eine Verlagerung wesentlicher Teile des Verkehrs aus der Innenstadt möglich geworden. Dennoch existieren insbesondere in der Unterstadt noch Einbahnstraßen-Regelungen, die nicht auf bauliche Voraussetzungen (z. B. Straßenbreite) zurückzuführen sind. In einer Variantenuntersuchung mithilfe des EDV-Verkehrsmodells sind daher die Auswirkungen einer **Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelungen in der Unnaer Straße und der Papenhausenstraße** untersucht worden. Darüber hinaus ist auch die Möglichkeit beleuchtet worden, im vorderen Teil der Unnaer Straße, zwischen Westwall und Poststraße, einen Fußgängerbereich einzurichten.

Als weitere Maßnahme bezüglich des Kfz-Straßennetzes ist die (eigentumsrechtliche) **Sicherung der Durchfahrt zwischen Südwall und Vincenzstraße** (kleiner Parkplatz) erforderlich. Diese Maßnahme steht u. a. im Zusammenhang mit der Erweiterung der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße und sorgt für eine gesicherte Erreichbarkeit der Garagen und Abstellmöglichkeiten im Bereich der Wasserstraße.

Eine kritische Betrachtung bestehender Straßennetzplanungen hat zudem ergeben, dass es sinnvoll ist, die **Planungen zu einer gegenläufigen Verkehrsführung im Bereich Hönnenwerth/ Schmölen Allee aufzugeben**.

Im Zusammenhang mit veränderten Verkehrsführungen sowie im Hinblick auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit, bedürfen auch einige **innerstädtische Knotenpunkte einer Umgestaltung bzw. eines Umbaus**.

8.1.1 Gestaltung des Kfz-Verkehrsnetzes



Die Standorte im Übersichtsplan



Papenhausenstraße:
Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung



Zu entfernende Verkehrsinsel
Papenhausenstraße



Unnaer Straße:
Zunächst Beibehaltung der Einbahnstraßen-Regelung



Straßenverbindung Südwall – Vincenzstraße sichern



Hönnenwerth:
Beibehaltung der Einbahnstraßen-Regelung

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Unterstadt mithilfe des EDV-Strasennetzmodells lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Die Öffnung der Unnaer Straße ist nur dann verträglich, wenn begleitende Maßnahmen den Verkehr auf dem Straßenzug Kaiserstraße – Gartenstraße – Nordwall beschleunigen (z. B. geänderte Vorfahrtregelungen). Ansonsten nimmt der Verkehr auf der Unnaer Straße unangemessen zu.
- Die Gegenläufigkeit der Unnaer Straße bedingt einen Umbau der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Kaiserstraße.
- Die Öffnung der Papenhausenstraße führt dort zwar zu einer Erhöhung der Verkehrsmenge, mit einer Gesamtbelastung von ca. 3.000 Kfz am Tag liegt sie aber im Bereich des Verträglichen.

- Um den gegenläufigen Verkehr in der Papenhausenstraße zu ermöglichen, muss die Dreiecksinsel an der Kreuzung Kaiserstraße entfernt werden.
- Der Umbau der Unnaer Straße zwischen dem Westwall und der Poststraße hat zwar umfangreiche Verlagerungen der Kfz-Ströme zur Folge, eine unverträgliche Steigerung in einzelnen Straßenabschnitten ist aber nicht zu befürchten. Zudem führen Verkehrsabnahmen in verschiedenen anderen Bereichen zu durchaus positiven Effekten.
- Die Einbahnstraßen-Regelung in der Unnaer Straße sollte zunächst bestehen bleiben. Erst wenn die umfangreichen Maßnahmen zur Umwandlung des Abschnittes zwischen dem Westwall und der Poststraße in eine Fußgängerzone abgeschlossen sind, kann die Öffnung erfolgen. Auch der Umbau der Einmündung Gartenstraße / Nordwall zu einem Kreisverkehrsplatz kann alternativ eine Voraussetzung zur Öffnung der Unnaer Straße sein.

Seit geraumer Zeit wird seitens der Stadt Menden das Ziel verfolgt, den Bereich des Grohe-Geländes, auf dem sich derzeit der Parkplatz des Berufs-Kollegs befindet, städtebaulich aufzuwerten. Wesentliches Hindernis ist hierfür die Insellage des Geländes, dass durch ein Einbahnstraßen-Ringsystem der Bundesstraße B 7 umgeben ist. Ansatzpunkt zu einer positiven Entwicklung war daher, den **Verkehr auf dem Straßenzug Schmölen Allee – Hönnenwerth zusammen zu fassen** und somit die Trennwirkung der Werler Straße im Bereich der Berufsschulen deutlich zu verringern. Der Entwurf zum Bebauungsplan 155 stellt die Verkehrsführung rund um das Grohe-Gelände dar. Kernpunkt ist der vierstreifige Ausbau des Straßenzuges Schmölen Allee - Hönnenwerth. Die Märkische Straße soll zwischen der Bodelschwinghstraße und der Unnaer Straße (in Höhe des ehem. Stadtwerke-Gebäudes) nur von Bussen befahren werden,. Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahmen sind in einem Verkehrsgutachten durch DORSCH CONSULT 1993 untersucht worden.

Um das Ziel einer städtebaulichen Aufwertung des Grohe-Geländes erreichen zu können, ist es nötig, die Verkehrsmenge auf der Werler Straße drastisch zu reduzieren. Neben der Verlagerung des B 7-Verkehrs auf den Straßenzug Hönnenwerth – Schmölen Allee, sollte auch der Verkehr im Zuge der Unnaer Straße – Werler Straße soweit wie möglich in andere Bereiche verlagert werden. Die Verkehrsuntersuchung von DORSCH CONSULT aus dem Jahr 1993 trägt dieser Forderung Rechnung.

Auch kommt der Gutachter 1993 zu dem Schluss, dass der gegenläufige Verkehr auf dem Straßenzug Hönnenwerth – Schmölen Allee zwar machbar ist, aber zu einer Reihe von erheblichen Problemen an anderer Stelle führt. Beispielhaft werden in diesem Zusammenhang die Kaiserstraße, der Ostwall und der Südwall erwähnt. So erhöht sich z. B. die Verkehrsbelastung der Kaiserstraße auf rd. 10.000 Kfz/Tag. Die Bodelschwinghstraße ist mit ca. 21.000 Kfz/Tag fast doppelt so hoch belastet wie heute.

DORSCH CONSULT kommt weiterhin zum Schluss, dass die Gegenläufigkeit nur für den Fall einer Realisierung der Nordtangente empfohlen werden kann. Allerdings muss aus heutiger Sicht diese Einschätzung relativiert werden. Die Straßennetz-Untersuchungen des Verkehrsentwicklungsplans 2003 haben gezeigt, dass die Entlastungswirkungen der Nordtangente nicht ganz so umfangreich ausfallen werden, wie vom Gutachter 1993 angenommen. Zudem steht – nicht zuletzt aus finanziellen Gründen – hinter dem Bau der Nordtangente noch ein Fragezeichen.

Im Zusammenhang mit der geänderten Verkehrsführung ist der Ausbau der Knotenpunkte *Werler Straße/ Fröndenberger Straße* sowie *Märkische Str./ Hönnenwerth/ Bodelschwinghstr.* erforderlich. Um die empfohlenen Knotenpunkt-Geometrien erhalten zu können, muss u. a. die

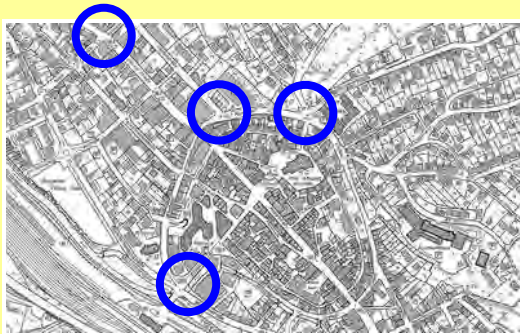
Märkische Str. in Höhe der Tanzschule verbreitert werden, um zwei Fahrspuren Richtung Westtangente zu bekommen. Die Ausbau-Vorschläge bedingen auch den Abriss von Gebäuden (z. B. ehem. Bäcker Becker).

Auch sind in den Vorentwürfen die Belange des Radverkehrs nicht berücksichtigt, so dass evtl. zusätzliche Flächen benötigt werden, um einen zeitgemäßen Umbau, der alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, sicher zu stellen.

Aus Sicht der Verkehrsplanung sollte daher, in Anbetracht der dargestellten negativen Auswirkungen u. a. für zahlreiche Anwohner benachbarter Straßenzüge, von dem Ziel Abstand genommen werden, den Verkehr der Bundesstraße B 7 auf dem Straßenzug Schmölen Allee – Hönnenwerth zusammenzuziehen und die bestehende Einbahnstraßen-Regelungen aufzuheben.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Innerstädtisches Straßennetz
Empfehlung	- Papenhausenstraße: Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung, Abbau der Dreiecksinsel in der Kreuzung Kaiserstraße - Unnaer Straße: Einrichtung einer Fußgängerzone zwischen Westwall und Poststraße sowie Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zwischen Poststraße und Kaiserstraße - Südwall / Vincenzstraße: Sicherung der Durchfahrtmöglichkeit für den Kfz-Verkehr - Schmölenallee / Hönnenwerth: keine Gegenläufigkeit (Beibehaltung der jetzigen Regelungen)
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Umfeldverträgliche, leistungsfähige Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs, Vermeidung von Umwegfahrten und Verbesserung der Orientierung durch Aufhebung von Einbahnstraßen-Regelungen
Einfluss auf weitere Maßnahmen	8.1.1 Gestaltung der Kfz-Knotenpunkte - Unnaer Straße / Kaiserstraße - Nordwall / Gartenstraße
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umsetzung möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	Fördermöglichkeiten mittels Städtebauförderung
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.1.2 Gestaltung von Knotenpunkten



Die Standorte im Übersichtsplan



Knotenpunkt Blumendreieck



Variante: Kreisel Blumendreieck



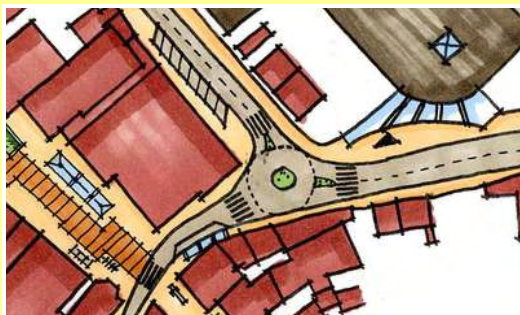
Variante: Blumendreieck mit zusätzlicher Abbiegespur



Kreuzung Nordwall / Schwitter Weg / Werringser Str.



Einmündung Gartenstraße / Nordwall



Variante: Kreisel Gartenstr./ Nordwall



Kreuzung Unnaer Str. / Kaiserstr.

Den Kreuzungen und Einmündungen im Zentrum von Menden kann überwiegend eine ausreichende Leistungsfähigkeit zugeschrieben werden. Außergewöhnliche Rückstaus sind auch zu den Spitzenzeiten nicht zu verzeichnen.

Für die **Kreuzung Walramstraße / Bodelschwingstraße / Bahnhofstraße („Blumendreieck“)** ist jedoch in absehbarer Zeit mit einer mangelhaften Verkehrsqualität zu rechnen. Die Bebauung des Bahnhofsgeländes sorgt, neben der allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung, zu einer Verschärfung der Situation. Hier ist vom Gutachterbüro, der Ingenieurgesellschaft Stolz zur nachhaltigen Verbesserung der Situation der **Bau eines Kreisverkehrsplatzes** empfohlen worden. Aber auch eine zusätzliche Abbiegespur auf der Bodelschwingstraße verbessert die Qualität der Verkehrsabläufe zumindest in den ausreichenden Bereich.

Die Erweiterung der Fußgängerzone, verbunden mit der Herausnahme des Kfz-Verkehrs an beiden Enden der Hauptstraße (Vincenzstraße, Turmstraße) bedingt den **Umbau der Kreuzung Nordwall / Schwitter Weg / Ostwall**, um die Erreichbarkeit der nordwestlichen Innenstadt innerhalb der Wälle (An der Stadtmauer, Pastoratstr., Brandstr. etc.) sicherzustellen.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Unnaer Straße empfiehlt sich der **Ausbau der Einmündung Gartenstraße / Nordwall zu einem Kreisverkehrsplatz**. Nur diese Knotenpunktform ermöglicht den Einsatz von Zebrastreifen, die bei der ebenfalls infrage kommenden abknickenden Vorfahrt nicht markiert werden dürfen. Im gleichen Zusammenhang ist auch die **Kreuzung Unnaer Straße / Kaiserstraße** zu verändern, da zusätzlich Fahrzeuge zu berücksichtigen sind, die in die Unnaer Straße einfahren. Dementsprechend sind auch Veränderungen an der Lichtsignalanlage notwendig.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Verschiedene innerstädtische Knotenpunkte
Empfehlung	- Kreuzung Walramstr. / Bodelschwingstr. / Bahnhofstr.: Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz - Kreuzung Nordwall / Schwitter Weg / Ostwall: Einbeziehung der Zufahrt Nordwall (Vincenzkirche) in die Lichtsignalanlage; ggf. Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz - Kreuzung Gartenstraße / Nordwall: Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz - Kreuzung Unnaer Str. / Kaiserstr.: Anpassung der Spuraufteilung und der Lichtsignalanlage an die Öffnung der Unnaer Straße
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte - Berücksichtigung geänderte Verkehrsführungen in einzelnen Straßen - Bessere Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern
Einfluss auf weitere Maßnahmen	6.3 Parkhaus Nordwall 8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umsetzung möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung, Förderung Stadtverkehr
Besonderheiten und Restriktionen	Der Umbau der Kreuzung Nordwall / Schwitter Weg / Ostwall zu einem Kreisverkehrsplatz ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit

8.2 Parken

Die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge basieren auf den Ergebnissen der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes 2004, die im November 2008 fertig gestellt wurde.

Die heutige Auslastung des vorhandenen Parkraums erreicht in der Nachfragespitze eines normalen Werktages eine Größenordnung von rd. 75 %. Dieser Wert ist noch als befriedigend zu bezeichnen, da er auch Reserven für eine steigende Nachfrage sowie für kurzfristige Belastungsspitzen (z. B. in der Vorweihnachtszeit) bereithält.

Die Umsetzung von Überlegungen bzw. Planungen zur Bebauung von Flächen, die derzeit als Parkraum genutzt werden, können das Stellplatzangebot in der Mendener Innenstadt weiter reduzieren. Neben der Bebauung des Bahnhofsgeländes (- 150 Stellplätze) ist hier vor allem an die Umgestaltung des Platzes vor dem Neuen Rathaus (- 50 Stellplätze) zu denken. Bei einem Verkauf des Parkhauses Nordwall mit späterer Nutzung als Einzelhandelsfläche sollte von vornherein darauf geachtet werden, dass entfallender Parkraum an gleicher Stelle in Form von Parkdecks wieder errichtet wird.

Eine Umsetzung verschiedener Baumaßnahmen führt sowohl im zentralen Bereich als auch in der Unterstadt zu einer Parkplatzverknappung, die in Zeiten hoher Nachfrage zu erheblichen Problemen durch Parksuchverkehr führt und eventuell Kunden bei der Wahl ihres Einkaufsziels beeinflusst. Auch, wenn lediglich die 150 Stellplätze am Bahnhof entfallen, ist bei Nachfragespitzen ein deutliches Anwachsen von Parksuchverkehren wahrscheinlich.

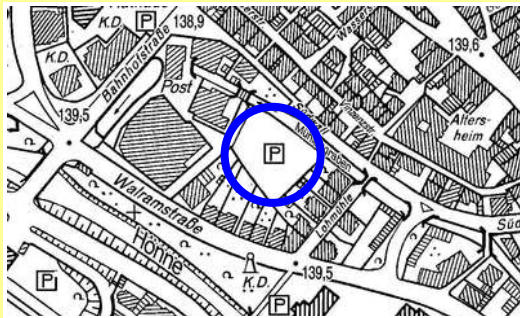
Um einem entstehenden Parkraumdefizit vorzubeugen, kommt in der Mendener Innenstadt in erster Linie die Erweiterung des Parkraumangebotes infrage. Hierfür stehen drei wesentliche Maßnahmen zur Verfügung, die gemäß ihrer Bedeutung für das Innenstadtparken in die folgende Prioritätenreihung gesetzt werden sollten:

1. Aufstockung des REWE-Parkplatzes
2. Aufstockung des Schlachthof-Parkplatzes
3. Anlage eines Parkplatzes auf dem Güterbahnhofsgelände

Aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger, Radfahrer und Bus- bzw. Zugbenutzer können einen Beitrag dazu leisten, ein möglicherweise entstehendes Parkraumdefizit zu verringern. Allerdings zeigen die Erfahrungen aus anderen Städten, dass hier die Erwartungen an eine Verringerung der Kfz-Fahrten nicht zu hoch angesetzt sein sollten.

Die Parkplätze auf dem Lenzenplatz sowie auf dem Grohe-Gelände an der Werler Straße sollen erhalten bleiben, da insbesondere in der Unterstadt das Verhältnis zwischen Parkraumangebot und -nachfrage besonders ungünstig ist.

8.2.1 Aufstockung des REWE-Parkplatzes



Der Standort im Übersichtsplan



REWE-Parkplatz im Luftbild



REWE-Parkplatz

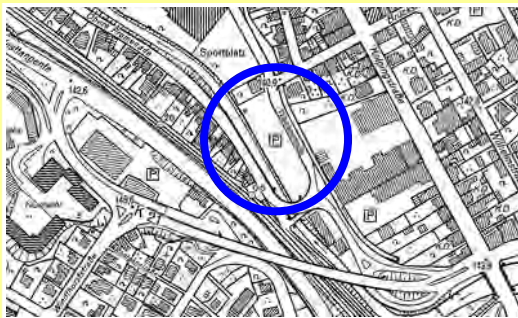


Beispiel für die Gestaltung einer Parkpalette

Bei der Umgestaltung des Platzes vor dem Neuen Rathaus, die einen Wegfall der Stellplätze nach sich zieht, ist nach geeignetem Ersatz zu suchen. Der REWE-Parkplatz bietet hier sehr gute Voraussetzungen, da er in vergleichbarer Entfernung zu den zentralen Bereichen liegt. Die Erweiterung um eine zusätzliche Ebene eröffnet eine zusätzliche Kapazität von rd. 60 Stellplätzen. Der Parkplatz befindet sich derzeit in Privatbesitz. Eine Kooperation mit dem Eigentümer ist daher anzustreben. Zum Schutz der umliegenden Wohnbebauung mit den dazugehörigen Gärten sind Maßnahmen zum Schallschutz erforderlich. Bei Errichtung des Parkdecks ist besonderes Augenmerk auf die städtebauliche Integration sowie die äußere Gestaltung des Bauwerks zu richten.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	REWE-Parkplatz, Zufahrt über Walramstraße
Empfehlung	Aufstockung des Parkplatzes um eine zusätzliche Ebene
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Kapazitätserhöhung eines zentral gelegenen Parkplatzes mit hoher Attraktivität für Innenstadtbesucher, Ausgleich für entfallende Stellplätze vor dem Neuen Rathaus
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.1 Umgestaltung des Platzes vor dem Neuen Rathaus 8.6.1 Parkleitsystem
Umsetzungsmöglichkeiten	Schallschutzgutachten notwendig
Finanzierungsmöglichkeiten	Wegen der attraktiven Lage ist weitgehend eine Refinanzierung aus Parkgebühren möglich.
Besonderheiten und Restriktionen	Parkplatz befindet sich in Privatbesitz

8.2.2 Aufstockung des Schlachthof-Parkplatzes



Der Standort im Übersichtsplan



Parkplatz Schlachthof im Luftbild



Parkplatz Schlachthof



Beispiel für die Gestaltung einer Parkpalette

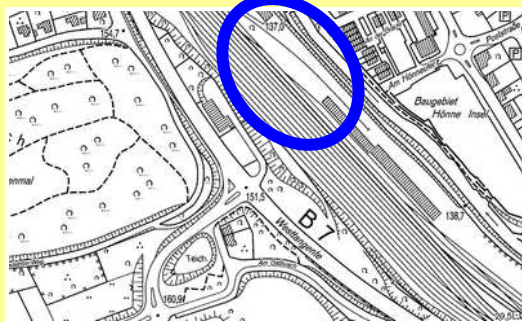
Der Parkplatz Schlachthof liegt zwischen der Walramstraße und der Hönne im südlichen Bereich der Innenstadt. Die fußläufige Entfernung zur Fußgängerzone in der Hauptstraße beträgt rd. 400 m. Das Umfeld des Weges zur Innenstadt ist durchaus als attraktiv zu bezeichnen. Die Querung einer viel- und/ oder schnell befahrenen Hauptverkehrsstraße ist nicht erforderlich.

Die Aufstockung des Parkplatzes bietet eine zusätzliche Kapazität von rd. 90 Stellplätzen. Letztendlich kann nur eine Baugrunduntersuchung die technische Machbarkeit der Errichtung einer Parkpalette belegen.

Wegen seiner peripheren Lage sind die Möglichkeiten zu einer Refinanzierung des Projektes aus Parkgebühren eingeschränkt. Dies zeigt sich derzeit durch die Belegung des gebührenpflichtigen Teiles des Parkplatzes, der nur selten eine befriedigende Auslastung erkennen lässt.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Ehemaliges Schlachthofgelände an der Walramstraße
Empfehlung	Aufstockung des Parkplatzes mit einer weiteren Parkebene
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Mögliche Parkraumerweiterung bei steigender Nachfrage bzw. entfallendem Parkraum an anderer Stelle
Einfluss auf weitere Maßnahmen	8.6.1 Parkleitsystem
Umsetzungsmöglichkeiten	Eine Baugrunduntersuchung muss die Eignung des Geländes nachweisen
Finanzierungsmöglichkeiten	Refinanzierung mittels Parkgebühren auf Grund der peripheren Lage nur eingeschränkt möglich, ggf. Finanzierung aus Ablösebeträgen
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.2.3 Parkplatz auf dem Güterbahnhofsgelände



Der Standort im Übersichtsplan



Fläche für Parkplatz, Bestand 2009

Falls nur der Bereich des Personen- sowie der südliche Teil des Güterbahnhofes baulich neu genutzt werden sollten, verbliebe ein ungenutztes Areal zwischen der Ruine der Güterabfertigung und dem Schmelzwerk. Hier ist die Nutzung als ebenerdiger Parkplatz denkbar. Die Stadt Menden sollte zu diesem Zweck das entsprechende Gelände erwerben oder langfristige Pachtverträge abschließen.

Der Parkplatz hat eine mögliche Kapazität von ca. 300 Abstellmöglichkeiten. Diese können einen geeigneten Beitrag leisten, das ungünstige Verhältnis von Parkraumangebot und – nachfrage in der Unterstadt zu verbessern.

Der Parkplatz dient auch als „Platzhalter“ für eine spätere Anbindung des Bahnhofsareals und der Innenstadt an die Westtangente.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Gelände des ehem. Güterbahnhofes zwischen Hönne und Westtangente
Empfehlung	Anlage eines ebenerdigen Parkplatzes, der Bau einer Anbindung an das öffentliche Straßennetz ist abhängig von der Realisierung des Bahnhofsprojektes („Breuer-Pläne“)
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Erweiterung des Parkraumangebotes für die Unterstadt und den Kernbereich insb. bei Wegfall der jetzigen öffentlichen Stellplätze auf dem Bahnhofsgelände
Einfluss auf weitere Maßnahmen	6.1 Personenbahnhof 7.15 Übergangsnutzung auf dem ehemaligen Güterbahnhof Ggf. 7.19 Aufenthaltsort für sozial auffällige Mitbürger
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig umsetzbar
Finanzierungsmöglichkeiten	Refinanzierung mittels Parkgebühren auf Grund der peripheren Lage nur eingeschränkt möglich, ggf. Finanzierung aus Ablösebeträgen
Besonderheiten und Restriktionen	Fläche befindet sich in Privatbesitz

8.3 Radverkehr

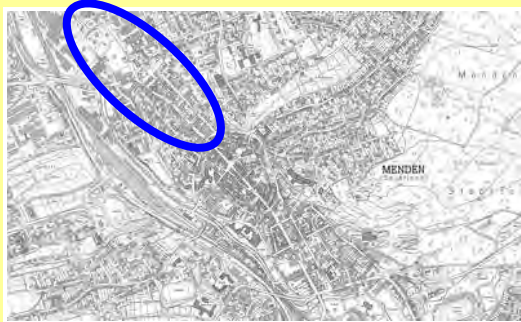
Das Rückgrat des innerstädtischen Radverkehrsnetzes bildet die weitgehend autofreie Verbindung entlang der Bahnstrecke zwischen Fröndenberg und der Horlecke, die im Bereich des Planungsraumes über die Obere und die Untere Promenade verläuft. Die Anbindung an die Innenstadt erfolgt in erster Linie über die Bahnhofstraße. Weitere Möglichkeiten zur Querung der Hönne bieten die Märkische Straße sowie die Brücke am Schlachthof-Parkplatz. Eine zusätzliche Brücke wird in Verlängerung der Straße Auf der Hönneinsel errichtet.

Verbesserungswürdig ist insbesondere die Radwegeverbindung aus dem Bereich Fröndenberger Straße / Werler Straße in die Innenstadt. Hier sind hinsichtlich der Qualität der Radwege an der Werler Straße (Höhe Berufs-Kolleg) sowie im Verlauf der Unnaer Straße verbessernde Maßnahmen durchzuführen.

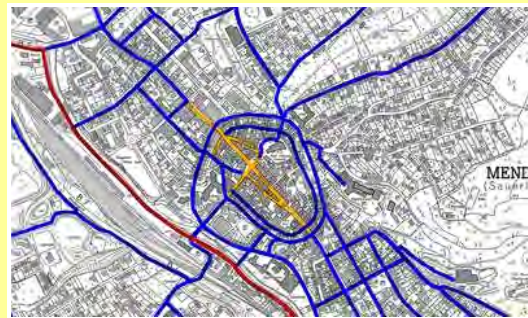
Einen Beitrag zur Verdichtung des innerstädtischen Radverkehrsnetzes leistet auch die **Öffnung der Fußgängerzone** zu den Zeiten, in denen nur ein geringes Fußgängeraufkommen vorhanden ist bzw. ohnehin der Ladeverkehr mit Kraftfahrzeugen zugelassen ist. Insbesondere im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr können Umwegfahrten vermieden werden.

Darüber hinaus sollen für den Radverkehr (vergleichbar mit dem Parkraumangebot für Autofahrer) quantitativ sowie qualitativ befriedigende **Abstellmöglichkeiten** geschaffen werden.

8.3.1 Gestaltung des Radverkehrsnetzes



Der Standort im Übersichtsplan



Innerstädtisches Radverkehrsnetz



Werler Straße, Höhe Berufs-Kolleg



Unnaer Straße, zwischen Poststraße und Kaiserstraße

Um die nördlichen Stadtteile für den Radverkehr besser an die Innenstadt anzubinden sind Qualitätsverbesserungen im Straßenzug Werler Straße – Unnaer Straße erforderlich. Im Einzelnen handelt es sich dabei um

- eine Umgestaltung der Hochbordanlage in Höhe des Parkplatzes des Berufs-Kollegs,
- die Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der gegenüberliegenden Seite (vor Walburgiskirche und Berufs-Kolleg), evtl. unter Aufgabe der Stellplätze,
- die Einrichtung einer Radverkehrsanlage (evtl. Markierung von Schutzstreifen) in der Unnaer Straße zwischen der Kaiserstraße und der Märkischen Straße,
- Die Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung in der Unnaer Straße (zwischen Poststraße und Kaiserstraße) und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Tempo 30-Zone).

Die Maßnahmen an der Werler Straße sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen. Da es sich um eine Bundesstraße handelt, ist der Landesbetrieb für die Herstellung von Radwegen verantwortlich.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Werler Straße, Unnaer Straße
Empfehlung	- Werler Str., zwischen Fröndenberger Str. und Märkischer Str.: Fahrtrichtung Zentrum: Umbau der Hochbordanlage; Fahrtrichtung Fröndenberger Str.: Einrichtung einer Radverkehrsanlage, evtl. unter Aufgabe der Stellplätze - Unnaer Str., zwischen Kaiserstr. und Märkische Straße: Einrichtung einer Radverkehrsanlage (Schutzstreifen) - Unnaer Str., zwischen Poststr. und Kaiserstr.: Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Schaffung eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes
Einfluss auf weitere Maßnahmen	-
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umsetzung möglich,
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung, Förderung Stadtverkehr; für die Radverkehrsanlagen an der Werler Straße (B 7) ist der Landesbetrieb Straßenbau verantwortlich
Besonderheiten und Restriktionen	Im Fall der Werler Straße Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau (Baulastträger) erforderlich

8.3.2 Radfahren in der Fußgängerzone (außerhalb der Geschäftszeiten)



Der Standort im Übersichtsplan



Fußgängerzone Hauptstraße Bestand 2009



Derzeitige Regelung in der Fußgängerzone

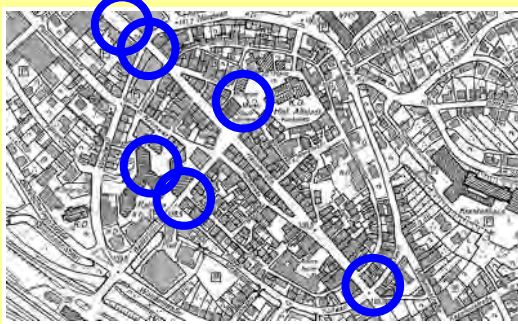


Beispiel aus Bielefeld

Durch die geplante Erweiterung der Fußgängerbereiche in der Mendener Innenstadt werden Radfahrer zunehmend zu Umwegfahrten gezwungen. Die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Zeiten mit hohem Fußgänger-Aufkommen liefert einen Beitrag zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes. Insbesondere der morgendliche Berufs- und Schülerverkehr sowie die Sicherheit radfahrender Kinder und Jugendlicher profitieren hiervon. Dabei liegt der Nutzen nicht nur auf Seiten des Nord-Süd-orientierten Verkehrs (Hauptstr. / Hochstraße), auch Fahrten in West-Ost-Richtung (z. B. zwischen Heimkerweg und Lahrfeld) werden kürzer und sicherer.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Gesamte innerstädtische Fußgängerzone
Empfehlung	Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Zeiten mit hohem Fußgängeraufkommen (z.B. 19.00 – 11.00 Uhr)
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Verdichtung des Radwegenetzes, sichere Führung des Radverkehrs, Vermeidung von Umwegfahrten
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	-
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.3.3 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder



Die Standorte im Übersichtsplan



Anlehnbügel am Neuen Rathaus

Bevorzugte Standorte für Rad-Abstellmöglichkeiten sind die Eingangsbereiche in die Fußgängerzone sowie vor öffentlichen Gebäuden mit einem hohen Besucheraufkommen (Rathaus, Bücherei / Museum). Anlehnbügel (s. Foto oben) mit der Möglichkeit das Fahrrad sicher abzustellen und anzuschließen, sollen als Standard angesehen werden.

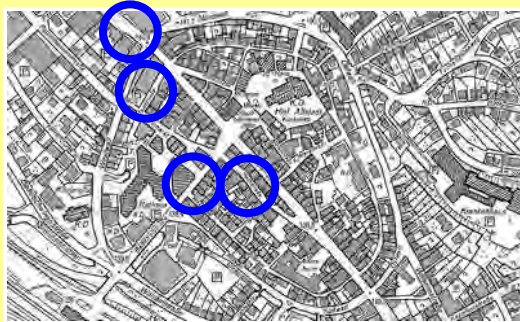
Kriterium	Beurteilung
Standorte / Lage	Neues Rathaus, Altes Rathaus / Museum, Eingangsbereiche zur Fußgängerzone (Unnaer Straße, Hauptstraße, Bahnhofstraße)
Empfehlung	Installation von Fahrradabstellanlagen in den oben genannten Bereichen, Anlehnbügel (s. Beispiel am Rathaus) als Standard
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Verbesserung des Komforts für den Radverkehr, Verringerung von Beeinträchtigungen durch „wild“ abgestellte Fahrräder
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.4 Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche-
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	Patenschaften von privaten Sponsoren
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.4 Fußgänger

Praktisch jeder Besucher der Innenstadt wird auf dem Weg zu seinem Ziel zum Fußgänger. Sei es, dass er seinen gesamten Weg zu Fuß bewältigt oder dass er mit Bus oder Bahn anreist und den Weg von der Haltestelle zu seinem Ziel geht. Auch von den peripheren Parkplätzen sind teilweise längere Fußwege in die Innenstadt zurückzulegen. Die entsprechenden Wege sind sicher und komfortabel zu gestalten. Vor allem, wenn verkehrsreiche Straßen gequert werden müssen, **sollen entsprechende Einrichtungen (Ampel, Zebrastreifen, Mittelinsel) ein gefahrloses Überqueren ermöglichen.**

Um die Belange der Fußgänger in der Innenstadt in zunehmendem Maße zu berücksichtigen und ein attraktives Umfeld zu schaffen, sollen die **Fußgängerbereiche ausgeweitet** werden. Hier ist nur in besonderen Ausnahmefällen (z. B. zeitlich beschränkte Lieferfahrten) Kfz-Verkehr zulässig. Eine entsprechende Kontrolle soll die Einhaltung der geltenden Regeln sichern.

8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone



Die Standorte im Übersichtsplan



Erweiterung Bahnhofstraße



Erweiterung Unnaer Straße



Mögliche Gestaltung Unnaer Straße



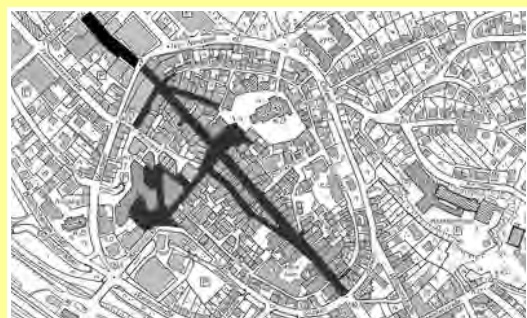
Erweiterung Turmstraße



Erweiterung Hochstraße



Fußgängerbereiche 2009



Fußgängerbereiche Konzept

Fußgängerzonen bieten dem Besucher der Innenstadt ein attraktives Kfz freies Umfeld und verbessern durch die hohe Aufenthaltsqualität u. a. das Kaufumfeld. Die Umsetzungsmöglichkeiten stoßen dort an ihre Grenzen, wo über die betreffenden Straßenabschnitte Privatgrundstücke mit Kfz-Abstellmöglichkeiten erschlossen werden.

In den folgenden Straßenabschnitten soll der allgemeine Kfz-Verkehr durch Einrichtung einer Fußgängerzone ausgeschlossen werden:

- Hochstraße zwischen Wasserstraße und Bahnhofstraße (derzeit verkehrsberuhigter Bereich)
- Bahnhofstraße, zwischen Hochstraße und Südwall (derzeit verkehrsberuhigter Bereich)
- Turmstraße, zwischen Hauptstraße und Neumarkt (derzeit verkehrsberuhigter Bereich)
- Unnaer Straße, zwischen Westwall und Poststraße (derzeit Tempo 30-Zone)
- Hauptstraße, zwischen Vincenzstraße und Südwall (derzeit verkehrsberuhigter Bereich)

Die Regelung des Ladeverkehrs erfolgt wie in den übrigen Fußgängerbereichen.

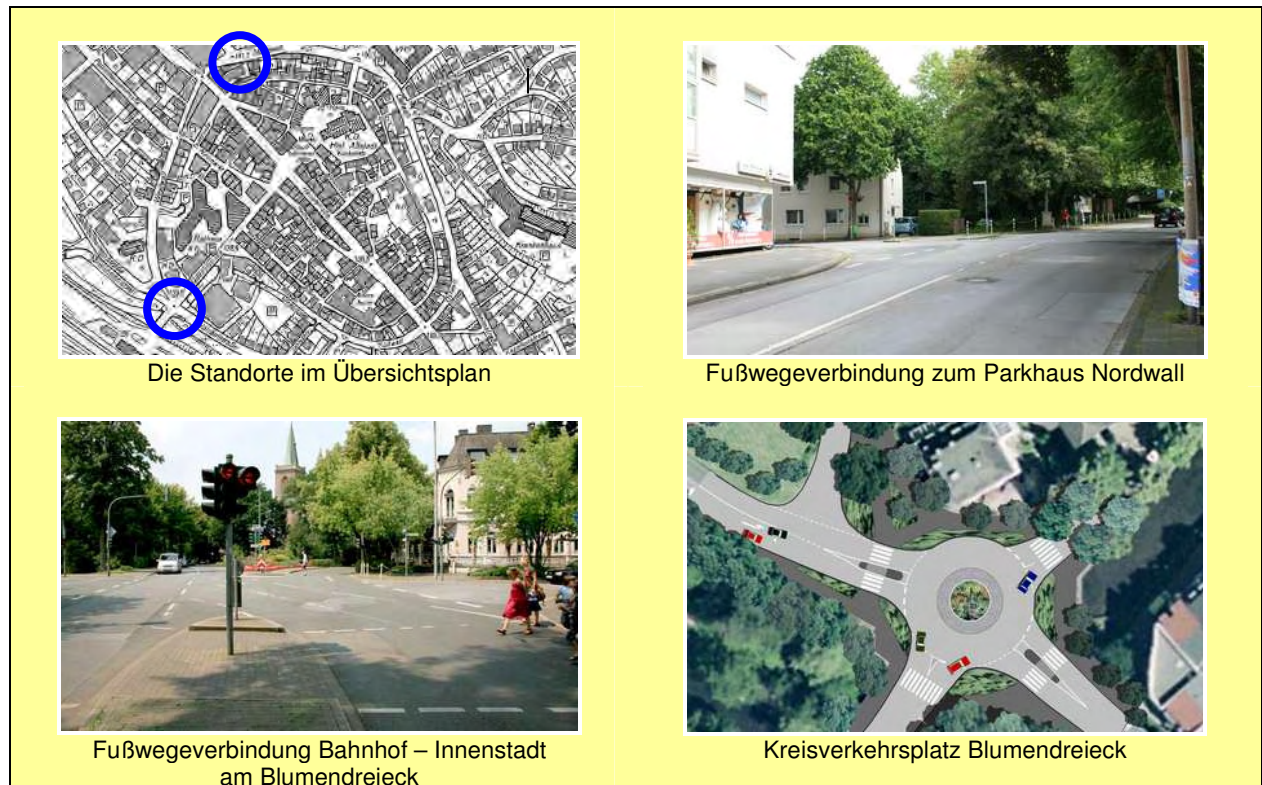
Im Zusammenhang mit der Umwandlung der **Bahnhofstraße** ist die Sicherung der Durchfahrt zwischen Südwall und Vincenzstraße (kleiner Parkplatz) erforderlich, da ansonsten die Erreichbarkeit der Garagen und Abstellplätze in der Wasserstraße nicht mehr gegeben ist. Die in der Bahnhofstraße vorhandenen Taxisstände können um ca. 70 Meter in Richtung Bahnhof verlegt werden.

Die **Unnaer Straße** stellt in dieser Aufzählung einen Sonderfall dar. Zwischen Westwall und Poststraße soll weiterhin Busverkehr zugelassen sein. Hierdurch bietet sich die Möglichkeit, einen großzügigen Haltestellenbereich mit stadträumlicher Wirkung zu schaffen. Der Straßenraum weist hier eine so große Breite auf, dass ein konfliktfreies Nebeneinander von Öffentlichem Nahverkehr und Fußgängerverkehr gewährleistet werden kann.

Um die Attraktivität für den zahlreich querenden Fußgängerverkehr in der Einmündung Unnaer Straße/Westwall zu erhöhen, wird der Ersatz der vorhandenen Lichtsignalanlage durch Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) empfohlen. Die bauliche Umgestaltung sollte sich hinsichtlich der Gestaltung und Materialwahl an den übrigen Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen orientieren wie sie unter Kapitel 7.4 dargestellt werden.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Hochstraße (zw. Wasserstr. und Bahnhofstr.), Bahnhofstraße (zw. Hochstr. und Südwall), Turmstraße (zw. Hauptstr. und Neumarkt), Unnaer Straße (zw. Westwall und Poststr.) Hauptstr. (zw. Vincenzstr. und Südwall)
Empfehlung	Einrichtung von Fußgängerbereichen, Regelungen für den Ladeverkehr entsprechend der übrigen Fußgängerzone
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Sicherheit des Fußgängerverkehrs
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.1 Gestaltung des Platzes vor dem Neuen Rathaus 8.5.3 Haltestellenbereich vor Dieler Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung in der Unnaer Str.
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	-
Besonderheiten und Restriktionen	Beibehaltung des Bus-Linienverkehrs in der Unnaer Straße

8.4.2 Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt



Durch die Umgestaltung der beiden Knotenpunkte Gartenstraße/Nordwall sowie Bahnhofstraße/Walramstraße/Bodelschwingstraße („Blumendreieck“) zu Kreisverkehrsplätzen sollen die Zugangsmöglichkeiten zu den innerstädtischen Fußgängerbereichen verbessert werden. Durch die Ausstattung der Kreisel mit Zebrastreifen werden sichere und komfortable (Wartezeiten freie) Quermungsmöglichkeiten geschaffen.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Kreuzung „Blumendreieck“, Einmündung Gartenstraße / Nordwall
Empfehlung	Umbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für Fußgänger durch Zebrastreifen u.a. durch Wegfall von Wartezeiten
Einfluss auf weitere Maßnahmen	Gestaltung der Achse Bahnhof – St. Vincenz-Kirche
Umsetzungsmöglichkeiten	Jederzeit möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung, Förderung Stadtverkehr; der Kreisverkehrsplatz „Blumendreieck“ ist in der Förderliste der Bezirksregierung Arnsberg enthalten
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.5 ÖPNV

Die Struktur des Busliniennetzes konzentriert sich in Menden auf die Innenstadt. Sämtliche Linien verlaufen über die zentralen Haltestellen Battenfeld und Bahnhof. Die Haltestelle Battenfeld ist mit ihren insgesamt vier Bussteigen als zentrale Verknüpfungs-Haltestelle ausgebildet. Auch die Fahrpläne der einzelnen Linien berücksichtigen diese Funktion. Durch ein zeitgleiches Verweilen mehrerer Linien bieten sich den Fahrgästen günstige Umstiegsmöglichkeiten.

In der Unterstadt verlaufen die Fahrtrouten der Linien bezüglich ihrer Hin- und Rückfahrten über unterschiedliche Straßenzüge. Richtung Norden wird die Unnaer Straße durchfahren, in Gegenrichtung die Bodelschwinghstraße genutzt. Hier soll eine **Bündelung der Linienwege auf der Unnaer Straße** zu einer besseren Struktur des Netzes beitragen. Hierdurch ist auch die Verlagerung von Haltestellen notwendig.

Ausgewählte **Haltestellen** mit einem hohen Aufkommen einsteigender Fahrgäste sollen durch **bauliche Maßnahmen komfortabler und sicherer** gestaltet werden. Die Ansprüche der Fahrgäste bilden hierbei das Maß der Umgestaltung.

Ein Baustein zur Qualitätsverbesserung liefert die **Ausstattung von Haltestellen mit einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI)**. Der Märkische Kreis hat diesbezüglich ein Förderprogramm aufgelegt und in Abstimmung mit der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) sowie der Stadt Menden die Haltestellen Bahnhof, Nordwall („Dieler“), Battenfeld und Lendringsen Sparkasse ausgewählt.

8.5.1 ÖPNV-Liniennetz



Der Maßnahmenbereich im Übersichtsplan



Liniennetz Unterstadt Bestand 2009



Liniennetz Unterstadt Planung



Neue Haltestelle (gegenüberliegende Straßenseite, Fahrtrichtung Poststr.)

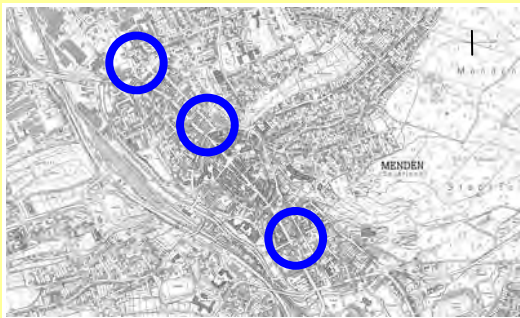
Durch die Bündelung der Buslinien auf der Unnaer Straße soll die Struktur des Liniennetzes vereinfacht werden. Ein wesentlicher Vorteil ist dabei die zentrale Lage der neu einzurichtenden Haltestelle an der Unnaer Straße (Nähe Poststraße) in der Unterstadt.

Die Haltestelle Bodelschwinghstraße wird durch einen neuen Bussteig an der Unnaer Straße (Höhe Am Alten Amt) ersetzt.

Voraussetzung für die geplanten Maßnahmen ist die Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung in der Unnaer Straße.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Unterstadt
Empfehlung	Bündelung des Bus-Linienverkehrs auf der Unnaer Straße, Einrichtung zweier Haltestellen an der Unnaer Straße (Höhe Am Alten Amt und neben der Poststraße)
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Verbesserung der Struktur des Liniennetzes, bessere Erreichbarkeit der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in der Unterstadt
Einfluss auf weitere Maßnahmen	-
Umsetzungsmöglichkeiten	Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung in der Unnaer Straße
Finanzierungsmöglichkeiten	Städtebauförderung, Förderung Stadtverkehr
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.5.2 Haltestellenbereiche



Die Standorte im Übersichtsplan



Haltestelle Nordwall („Dieler“) Bestand 2009



Haltestelle Battenfeld („Bichmann“) Bestand 2009



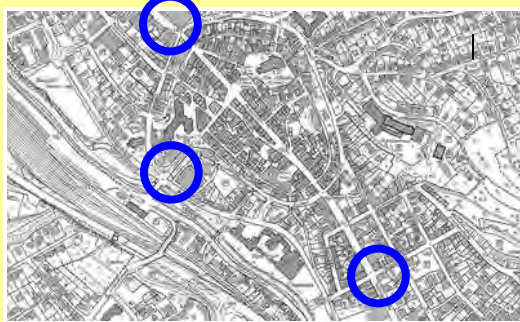
Haltestelle Walburgiskirche Bestand 2009

Der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen hat in einem Beschluss die Haltestellen Nordwall, Battenfeld (vor Bichmann) und Walburgiskirche für eine bauliche Erneuerung ausgewählt. Ein entsprechender Förderantrag ist von der Bezirksregierung Arnsberg berücksichtigt worden, so dass für die Realisierung der Maßnahmen Fördergelder zur Verfügung stehen.

Neben einer Ertüchtigung der Fahrbahnbereiche steht insbesondere der Niederflur gerechte Ausbau der Bussteige im Fokus der Baumaßnahmen.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Haltestellen Nordwall, Battenfeld, Walburgiskirche
Empfehlung	Erneuerung der Haltestellenbereiche
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Komfortverbesserungen für die Fahrgäste, bessere Anfahrbarkeit für Busse
Einfluss auf weitere Maßnahmen	8.4.1 Erweiterung der Fußgängerzone (Unnaer Str. zwischen Westwall und Poststr.)
Umsetzungsmöglichkeiten	Kurzfristig möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	Maßnahmen sind in Förderliste der Bezirksregierung Arnsberg enthalten
Besonderheiten und Restriktionen	-

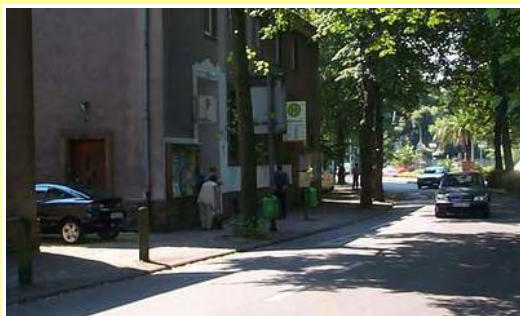
8.5.3 Dynamische Fahrgastinformation (DFI)



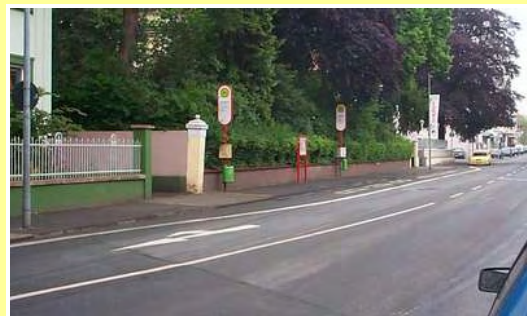
Die Standorte im Übersichtsplan



Geplanter Standort Bahnhof



Geplanter Standort Bahnhof (Westwall)



Geplanter Standort Battenfeld



Geplanter Standort Nordwall („Dieler“)



DFI Gestaltungsbeispiel

Der Märkische Kreis plant, zentrale Bushaltestellen mit einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) auszurüsten. Hierbei handelt es sich um Systeme, die über eine Anzeigetafel den Fahrgästen sowohl Abfahrtszeiten der Busse als auch zusätzliche Informationen bieten. Die auf den elektronischen Anzeigetafeln ablesbaren Abfahrtszeiten der Linienbusse werden automatisch ständig aktualisiert und auf den tatsächlichen Stand gebracht. So können auch Verspätungen sowie alle anderen Fahrplanänderungen von den Fahrgästen rechtzeitig erkannt werden.

Ziele der DFI sind

- eine genauere Zeitplanung der Fahrgäste,
- ein erleichterter Zugang zum ÖPNV,
- eine größere Zufriedenheit der Fahrgäste und dadurch insgesamt
- eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

In der Prioritätenliste des Märkischen Kreises sind vier wichtige Haltestellen im Stadtgebiet von Menden enthalten (Bahnhof, Nordwall, Battenfeld, Lendringsen Sparkasse).

Unter Berücksichtigung des finanziellen Gesamtvolumens der Fördermaßnahme ist davon auszugehen, dass in den veranschlagten drei Projektjahren nicht alle Standorte realisiert werden können. Für Menden bedeutet dies, dass maximal die beiden Standorte Bahnhof und Nordwall mit DFI ausgestattet werden können.

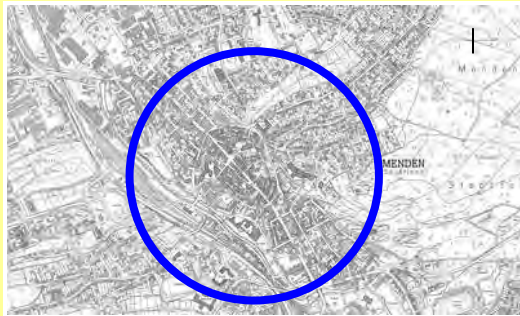
Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Haltestellen Bahnhof, Nordwall, Battenfeld und Lendringsen Sparkasse
Empfehlung	Installation Dynamischer Fahrgastinformation
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Verbesserung der Information und des Komforts für Fahrgäste
Einfluss auf weitere Maßnahmen	-
Umsetzungsmöglichkeiten	Schrittweise Umsetzung in den nächsten drei Jahren
Finanzierungsmöglichkeiten	Weitgehende Finanzierung durch den Märkischen Kreis
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.6 Orientierungssysteme

Orientierungssysteme haben zwei wesentliche Ziele: Zum Einen sollen sie dem Besucher ein positives Bild der Stadt Menden vermitteln („die Stadt kümmert sich um ihre Gäste“). Zum Anderen verfolgt insbesondere die Kfz-Wegweisung das Ziel, Verkehre sicher und umfeldverträglich an das jeweilige Ziel zu führen. Neben den Wegweisern gehören auch Übersichtstafeln (z. B. Stadtpläne) zu einem umfassenden Orientierungssystem.

Im derzeitigen Zustand der verschiedenen Verkehrsnetze sind Wegweisungssysteme für den Kfz-Verkehr und den Fußgängerverkehr sinnvoll. Eine Radwegweisung ist in Ansätzen vorhanden (landesweites Radverkehrsnetz). Ihr Ausbau ist dann zu empfehlen, wenn zusätzliche, qualitativ hochwertige Radverkehrsrouten zwischen dem Zentrum und den Ortsteilen entstehen.

8.6.1 Kfz-Wegweisung / Parkleitsystem



Der Standort im Übersichtsplan



Wegweisung „Zentrum“



Parkwegweisung Beispiel derzeitiger Bestand



Parkwegweisung Gestaltungsbeispiel

Der Besucher der Stadt ist schon an der Stadtgrenze durch eine geeignete Wegweisung aufzunehmen und zu informieren. Dazu gehört, neben den vorhandenen Info-Punkten mit Stadtplänen an den wichtigsten Einfallstraßen, auch eine kontinuierliche Wegweisung in Richtung „Zentrum“. Diese wegweisende Beschilderung weist im derzeitigen Zustand Lücken auf, die es zu beseitigen gilt.

Bei Erreichen des Zentrums soll der Besucher über das vorhandene Angebot an Pkw-Abstellmöglichkeiten informiert werden. Zentraler Verteilerpunkt der Parkwegweisung ist die Kreuzung Bodelschwinghstraße/ Bahnhofstraße/ Walramstraße. Hier wird der Autofahrer sowohl aus nördlicher (Bodelschwinghstraße) als auch aus südlicher Richtung (Walramstraße) umfassend über das Angebot informiert. In das entsprechende Parkleitsystem sind die wichtigsten Parkierungsanlagen im Zentrum einzubeziehen. Im Einzelnen sind dies

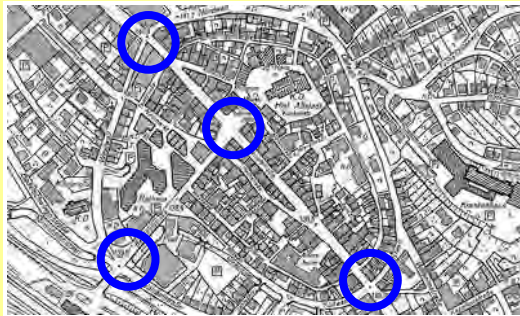
- die Tiefgarage Rathaus,
- das Parkhaus Nordwall,
- der Parkplatz am Bahnhof,
- der REWE-Parkplatz sowie (solange noch vorhanden)
- der Parkplatz Neumarkt (vor dem Neuen Rathaus).

Die Parkplätze Ziegelbrand und Schlachthof sollten als Ergänzung ebenfalls in das System integriert werden.

Zur Parkwegweisung wird ein statisches System empfohlen, das um einige dynamische Elemente ergänzt wird. Hierbei handelt es sich um integrierte Anzeigen, die über den Zustand (frei / besetzt) der beiden größten Parkieranlagen (Rathaus / Nordwall) Auskunft geben. Die vorgesehenen Standorte befinden sich an der Kreuzung Bodelschwinghstr. / Bahnhofstr. / Walramstraße sowie an der Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Wichtige Kreuzungen und Einmündungen im gesamten Stadtgebiet
Empfehlung	Installation einer kontinuierlichen Wegweisung vom Stadtrand bis zu einzelnen Parkieranlagen im Zentrum
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Information von Besuchern sowie auch Bewohnern der Stadt sowie sichere und verträgliche Führung des Verkehrs
Einfluss auf weitere Maßnahmen	-
Umsetzungsmöglichkeiten	Jederzeit
Finanzierungsmöglichkeiten	Die Kosten bewegen sich unterhalb der Bagatellgrenze und können daher nicht gefördert werden
Besonderheiten und Restriktionen	-

8.6.2 Fußgängerwegweisung



Mögliche Standorte im Übersichtsplan



Vorhandene Wegweisung, Beispiel Hauptstraße



Vorhandene Wegweisung, Beispiel Marktplatz



Fußgängerwegweisung Beispiel aus Hamburg

Das innerstädtische Fußgänger-Leitsystem soll sowohl den Weg von wichtigen Haltestellen bzw. Parkieranlagen in den zentralen Fußgängerbereich weisen, als auch einzelne wichtige Ziele innerhalb des Zentrums berücksichtigen. Zu nennen sind hier das Rathaus mit der Stadt-Info, das Museum im Teufelsturm sowie Bücherei und Museum der Stadt Menden. Auch können Hinweise zu öffentlichen WC integriert werden.

Kriterium	Beurteilung
Standort / Lage	Öffentliche Verkehrsflächen in der Innenstadt
Empfehlung	Installation eines Fußgänger-Leitsystems
Städtebauliche / verkehrliche Ziele	Verbesserung des Komforts für Besucher der Innenstadt, Imageverbesserung
Einfluss auf weitere Maßnahmen	7.6 „Historischer Weg“ 7.7 „Grüner Weg“
Umsetzungsmöglichkeiten	Jederzeit möglich
Finanzierungsmöglichkeiten	-
Besonderheiten und Restriktionen	-

9 Zusammenstellung von Gesamtmaßnahmen

Wie nachfolgend im Kapitel Fördermöglichkeiten noch eingehend beschrieben wird, sind zur Gewährung von Städtebaufördermitteln stets **Gesamtmaßnahmen zu beantragen**. Einen entsprechenden politischen Beschluss vorausgesetzt, kann in Weiterentwicklung dieser Konzeption mit der Zusammenstellung von einer oder mehreren Gesamtmaßnahmen begonnen werden. Sie können aus dem großen „Baukasten“ der Innenstadt-Konzeption entnommen und zu einem konkreten Handlungskonzept verdichtet werden. Die einzelnen Projekte sind darin detailliert auf ihre **technische und finanzielle Machbarkeit** zu untersuchen, damit sie auf dieser Grundlage zur Förderung bei der Bezirksregierung Arnsberg angemeldet werden können.

In der anschließenden Tabelle sind daher beispielhaft einige denkbare Maßnahmenpakete zusammengestellt worden, die entweder einen räumlichen oder einen inhaltlichen Bezug untereinander aufweisen. Dabei wurde jede in den Kapiteln 6, 7 und 8 genannte Einzelmaßnahme einer Gesamtmaßnahme zugeordnet. In Abhängigkeit von **einer notwendigen Prioritätensetzung** können hier natürlich auch Änderungen durch Streichen, Ergänzen oder Verschieben von Einzelmaßnahmen erfolgen. So können z.B. die Maßnahmen 7.8 „Offenlegung des Glockenteichbaches“, 7.9 „Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße“ und 8.2.1 „Neubau eines Parkdecks auf dem REWE-Parkplatz“ auch der Gesamtmaßnahme „Achse St. Vincenz-Kirche - Bahnhof“ zugeordnet werden.

Bei der konkreten Erarbeitung des Handlungskonzeptes sollte der Bezug zu den Förderrichtlinien Stadterneuerung des Landes Nordrhein-Westfalen hergestellt werden, die an ein solches Konzept u.a. die folgenden Anforderungen stellen:

Grundlage der Förderung ist ein vom Rat der Stadt beschlossenes integriertes Handlungskonzept mit einem Maßnahmen-, Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan, der

- *ein nach Handlungsfeldern aufgegliedertes Maßnahmenbündel*
- *für einen mehrjährigen Zeitraum*
- *mit Finanzierungsbeiträgen*
 - *anderer öffentlicher Träger*
 - *privater Investoren*
- *und die Darstellung von Erlösen und Einnahmen enthält.*

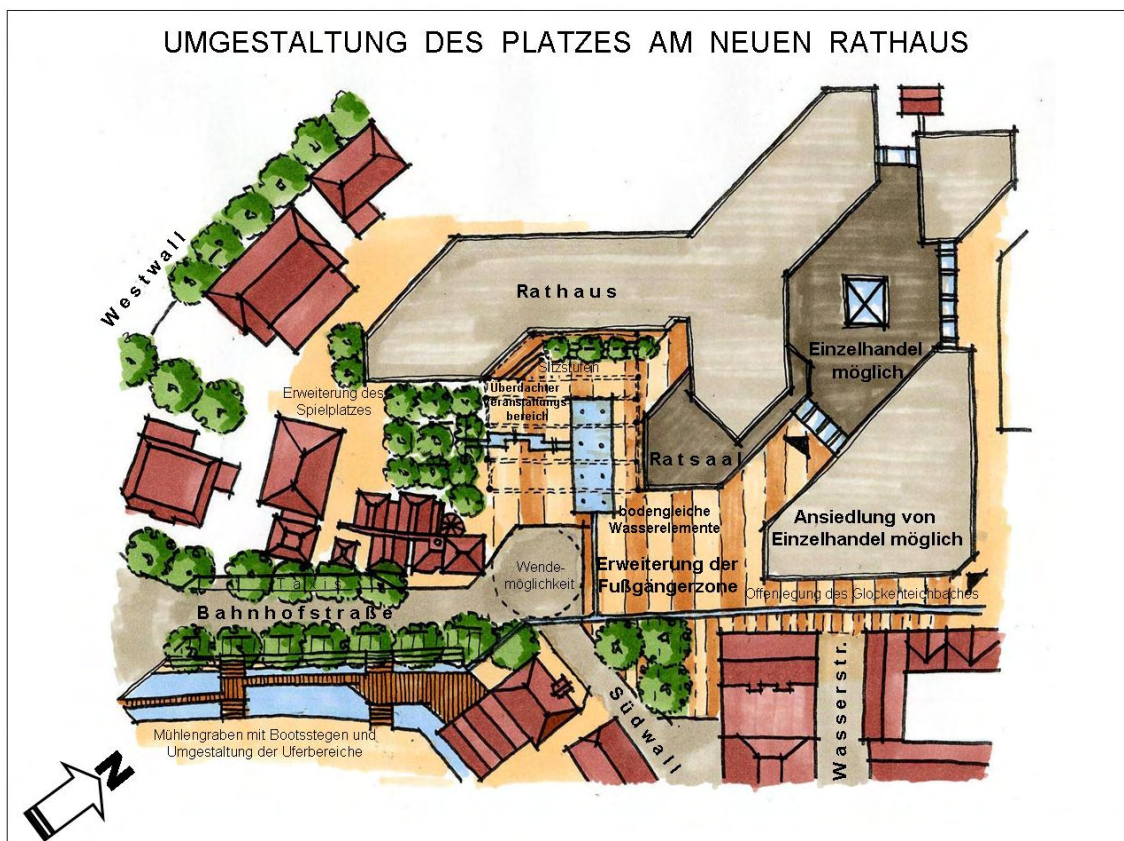
Wenn Städtebaufördermittel des Landes beantragt werden sollen, dann muss das jeweilige Handlungskonzept diese Anforderungen erfüllen. Insofern besteht hier die Möglichkeit, von Beginn an diese Grundlagen in die Erarbeitung einzubeziehen, um ein Scheitern oder aufwendiges Nachbessern des Antrages zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund sollte bereits in der Aufstellungsphase eines Handlungskonzeptes mit den zuständigen Stellen der Bezirksregierung Rücksprache genommen werden, ob das Konzept den Richtlinien genügt.

Gesamtmaßnahme	Einzelmaßnahme	
Achse St. Vincenz-Kirche - Bahnhof	6.1	Personenbahnhof
	6.2	Neues Rathaus
	7.1	Umgestaltung des Platzes vor dem neuen Rathaus
	7.2	Umgestaltung des Kirchhofs der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil
	7.3	Umgestaltung des Marktplatzes
	8.1.2	Umgestaltung des Blumendreiecks zu einem Kreisverkehr
	8.4.1	Erweiterung der Fußgängerzone zwischen Hochstraße und Südwall
Unnaer Straße vom Westwall bis zur Kaiserstraße	6.3	Parkhaus Nordwall
	8.4.1	Erweiterung der Fußgängerzone zwischen Westwall und Poststraße
	8.1.2	Umgestaltung Einmündung Gartenstraße / Nordwall
	8.1.2	Umgestaltung der Kreuzung Unnaer Straße / Kaiserstraße
Fußgängerzone und Umfeld	6.5	Leerstände in der Hochstraße
	6.6	Erweiterung Ecke Westwall-Turmstraße
	7.4	Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche
	7.5	Gestaltung des Hochbeets in der Fußgängerzone
	8.4.1	Erweiterung der Fußgängerzone (Turmstraße, Hochstraße)
Spielplätze in der Innenstadt	7.11	Erweiterung des Spielplatzes am neuen Rathaus
	7.12	Erweiterung des Spielplatzes an der St. Vincenz-Kirche - nördlicher Teil
	7.13	Erweiterung des Spielplatzes an der Wilhelmshöhe
	7.14	Spielfläche für Jugendliche am Walram-Gymnasium
	7.15	Übergangsnutzung auf dem ehemaligen Güterbahnhof
Auffindbarkeit für Bürger und auswärtige Besucher	7.6	„Historischer Weg“
	7.7	„Grüner Weg“
	8.3.1	Gestaltung des Radverkehrsnetzes
	8.4.2	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger
	8.5.1	Vereinfachung ÖPNV-Liniennetz
	8.5.3	Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
	8.6.1	Kfz-Wegweisung / Parkleitsystem
Ausreichend Parkplätze	8.6.2	Fußgängerwegweisung
	8.2.1	Aufstockung des REWE-Parkplatzes
	8.2.2	Aufstockung des Schlachthof-Parkplatzes
Stadt am Wasser	8.2.3	Parkplatz auf dem Güterbahnhofsgelände
	7.8	Offenlegung des Glockenteichbaches
	7.9	Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße
Serviceangebote erweitern	7.10	Zugänge zum Wasser
	6.4	Regenbogenschule, Poststraße/Papenhausenstraße
	6.7	Kolpingstraße
	6.8	Öffentliche Toilettenanlagen
	6.9	City-Management
	7.16	Ausstattung mit Bänken
	7.17	Wohnmobil- und Festplatzstandort an Battenfelds Wiese
	7.18	Abfallsituation in der Innenstadt
	8.3.2	Radfahren in der Fußgängerzone außerhalb der Geschäftszeiten
	8.3.3	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
	8.5.2	Erneuerung der Haltestellenbereiche

10 Skizzenhafte Darstellungen von Maßnahmen im räumlichen Kontext



Luftbild des vorhandenen Platzes am neuen Rathaus mit Parkplatznutzung



Vorschlag zur Umgestaltung des Platzes und Erhöhung der Aufenthaltsqualität



Der Platz vor dem neuen Rathaus - Bestandssituation mit Parkplätzen

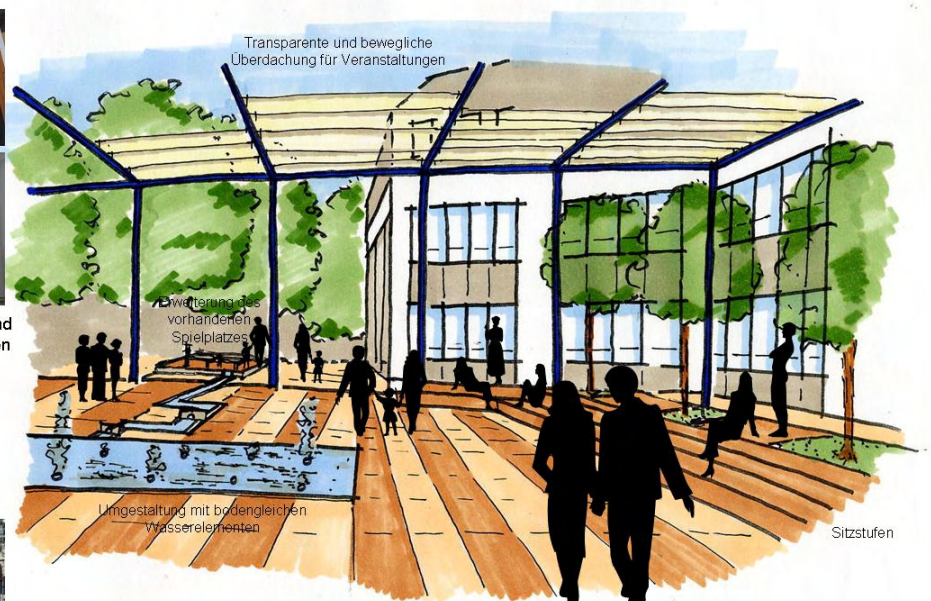
UMGESTALTUNG DES PLATZES AM NEUEN RATHAUS



Beispiel für transparente und bewegliche Überdachungen



Beispiel für bodengleiche Wasserelemente



Umgestaltung zu einer attraktiven Aufenthaltsfläche mit überdachtem Veranstaltungsbereich

Nach einer Umgestaltung kann der Platz als Aufenthalts- und als Veranstaltungsort genutzt werden

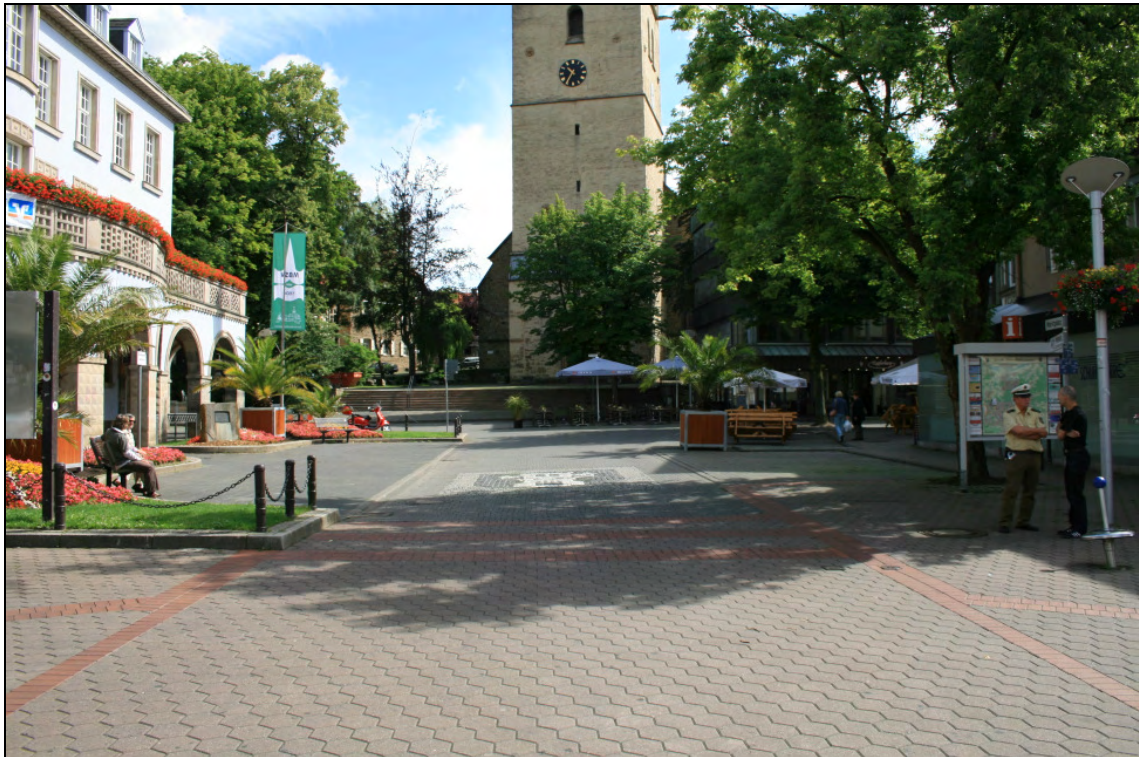


Der Mühlengraben im Bereich der Bahnhofstraße - Bestandssituation

UMGESTALTUNG DES PLATZES AM NEUEN RATHAUS



Nach Umgestaltung der Uferbereiche mit Sitzstufen und Verbindungen mit „Bootsstegen“ wird der Wasserlauf in der Innenstadt erlebbar



Der Marktplatz am alten Rathaus heute

UMGESTALTUNG DES MARKTPLATZES AM ALTEN RATHAUS



Umgestaltung zu einer attraktiven Aufenthaltsfläche
durch Grünanlagen und die Offenlegung des Glockenteichbaches

Der Marktplatz am alten Rathaus kann durch eine angemessene, repräsentative Gestaltung deutlich aufgewertet werden und somit an Aufenthaltsqualität im Zentrum von Menden gewinnen

UMGESTALTUNG DER UNNAER STRASSE Bestandssituation im Luftbild



Luftbild der Unnaer Straße und dem angrenzenden Parkhaus Nordwall

UMGESTALTUNG DER UNNAER STRASSE



Vorschlag zur Umgestaltung der Unnaer Straße zur Fußgängerzone bis zur Poststraße



Die Hauptstraße am Ende der Fußgängerzone und die Unnaer Straße heute

UMGESTALTUNG DER UNNAER STRASSE



Verlängerung der Fußgängerzone bis in die Unnaer Straße – Ecke Poststraße

Vorschlag zur Umgestaltung des Übergangs von der Hauptstraße in die Unnaer Straße und deren Neugestaltung

11 Fördermöglichkeiten

An dieser Stelle sollen beispielhaft einige Fördermöglichkeiten aufgezeigt werden, die aufgrund ihrer Richtlinien eine große Bandbreite an Projekten abdecken können. Darüber hinaus stehen ggf. im Einzelfall noch spezielle Fördertöpfe zur Verfügung, die für besondere Vorhaben geeignet sein können (z.B. für wasserwirtschaftliche Maßnahmen). Sie sollen hier aber nicht im Einzelnen aufgeführt werden, da ihre Eignung erst im nächsten Schritt bei detaillierter Planung der jeweiligen Maßnahme untersucht werden kann.

11.1 Städtebauförderung

Für die Umsetzung von Maßnahmen der Innenstadt-Konzeption kommen grundsätzlich Mittel aus der Städtebauförderung des Bundes bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen in Betracht. Voraussetzung für eine Förderung ist das bereits in Kapitel 9 beschriebene integrierte Handlungskonzept, aus dem die vorhandenen städtebaulichen Mängel und im nächsten Schritt konkrete Einzelmaßnahmen hervorgehen müssen. Zuwendungsrechtlich betrachtet ist daher die **städttebauliche Gesamtmaßnahme** das Projekt, in dessen Rahmen eine Vielzahl zum Teil sehr verschiedenartiger Einzelmaßnahmen zielgerichtet gebündelt wird. Hierfür ist eine politisch beschlossene Gebietsabgrenzung erforderlich, da alle förderfähigen Maßnahmen innerhalb dieses Bereiches liegen müssen. Die Gesamtmaßnahme muss in einem **bestimmbaren Zeitraum** realisiert und darf nicht über Erlöse und sonstige Einnahmen finanziert werden. Für die zur Umsetzung beantragten Maßnahmen ist ein **detaillierter Maßnahmen-, Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan** zu Grunde zu legen. Durch die notwendige Koordinierung der einzelnen Maßnahmen kommt es zu einer gesteigerten Verantwortung der Gemeinden.

Ob eine bestimmte Gesamtmaßnahme im jeweiligen Einzelfall förderfähig ist, hängt von den konkreten Voraussetzungen ab, die in den Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen festgelegt wurden. Dort sind die folgenden Handlungs- und Förderschwerpunkte für die Stadtentwicklung und Stadterneuerung aufgeführt:

- Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren in ihrer städtebaulichen Funktion unter besonderer Berücksichtigung des Wohnungsbaus sowie der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege insbesondere auch in den Historischen Stadt- und Ortskernen einschließlich der Wiedernutzung innenstadtnaher Flächen (Aktive Stadt- und Ortsteilzentren)
- Fortentwicklung von Stadt- und Ortsteilen mit besonderem sozialem, ökonomischem und ökologischem Entwicklungsbedarf (Soziale Stadt)
- Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen bei erheblichen Funktionsverlusten, insbesondere durch Brachen und Gebäudeleerstände (Stadtumbau West)
- Städtebauliche Maßnahmen im Strukturprogramm der REGIONALEn zur Gestaltung des ökonomischen Wandels sowie zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen.

Mittel aus dem Programm „Soziale Stadt“ kommen im Rahmen der Innenstadt-Konzeption grundsätzlich nicht in Betracht, da die Fördervoraussetzungen darauf abgestellt sind, eine durch Strukturwandel ausgelöste „Abwärtsspirale“ in benachteiligten Stadtteilen aufzuhalten und die Lebensbedingungen vor Ort umfassend zu verbessern. Derartige Problemlagen existieren in der Mendener Innenstadt jedoch nicht.

Nach den Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008 werden die Fördermittel nicht mehr in Festbeträgen, sondern als **Anteilsfinanzierung** an die Gemeinden ausgezahlt. Dieser Anteil wird jährlich auf Grund der Finanzsituation in der jeweiligen Stadt und der dortigen

Arbeitslosigkeit fixiert und beträgt für die Stadt Menden (Sauerland) aktuell 70 %, so dass ein Eigenanteil von 30 % bei der Stadt verbleibt. Dieser Eigenanteil kann zusätzlich durch die **Anrechnung von Geldern privater Dritter** bis auf 10 % verringert werden. Ein Gesamtantrag auf Städtebaufördermittel ist bis zum Sommer eines jeden Jahres bei der Bezirksregierung einzureichen, wonach der Regionalrat in seiner Sitzung im Herbst über die Förderfähigkeit entscheidet und eine erste Förderung zunächst von nur 5 % im darauffolgenden Jahr erfolgen kann. Bei einer Einreichung der Antragsunterlagen bis Sommer 2010 wäre somit erst im Jahr 2012 der Baubeginn von Einzelmaßnahmen möglich.

11.1.1 Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

In vielen Gemeinden ist insbesondere durch gewerblichen Leerstand ein Funktionsverlust der zentralen Versorgungsbereiche zu beobachten. Das Programm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" soll zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur **Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche** als Standort für Wirtschaft, Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben dienen. Die Finanzhilfen können z.B. eingesetzt werden für Investitionen zur Profilierung der Zentren und Standortaufwertung, wie:

- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze)
- Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden (auch energetische Erneuerung)
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden oder Brachen einschließlich vertretbarer Zwischennutzung
- Citymanagement, Beteiligung von Nutzungsberechtigten sowie Immobilien und Standortgemeinschaften.

Zur stärkeren Beteiligung und Mitwirkung von Betroffenen kann die Gemeinde einen so genannten Verfügungsfonds einrichten. Der Fonds finanziert sich mit bis zu 50 Prozent aus Mitteln der Städtebauförderung von Bund, Land und Gemeinde sowie zu mindestens 50 Prozent aus Mitteln privater Akteure oder zusätzlichen Gemeindemitteln. Die Mittel des Fonds müssen für Investitionen und investitionsfördernde Maßnahmen eingesetzt werden. Mittel, die nicht aus der Städtebauförderung stammen, können auch für nichtinvestive Maßnahmen eingesetzt werden.

11.1.2 Stadtumbau West

Das Programm Stadtumbau West zielt darauf ab, Antworten auf die städtebaulichen und stadtplanerischen Herausforderungen zu finden, die die demografischen Veränderungen und der wirtschaftliche Strukturwandel auch in vielen Regionen Westdeutschlands mit sich bringen. Es wurde 2004 als Regelprogramm der Städtebauförderung gestartet und verfügt über einen breiten Förderansatz mit folgenden Handlungsschwerpunkten:

- Aufwertung der Innenstadt
- Anpassung von Wirtschaftsstandorten
- Anpassung von Wohnstandorten
- Revitalisierung von Brachflächen.

Die Förderphilosophie von Stadtumbau ist die gleichberechtigte Förderung von Aufwertungs- und Rückbauinvestitionen. Stadtumbau West-Vorhaben weisen daher vielfach den Charakter einer städtebaulichen Qualitätsoffensive im Bestand auf. Sie soll in enger Kooperation mit privaten Akteuren, insbesondere mit Gebäude- und Flächeneigentümern umgesetzt werden.

Die Stabilisierung von Innenstädten und die Aufwertung öffentlicher Räume spielen in diesem Programm ebenso eine Rolle wie die Revitalisierung von Brachflächen oder die Anpassung von Wohnraum an die veränderte Nachfrage. Neben Aufwertungsmaßnahmen kommen auch Teiltrückbau und Abriss ganzer Wohngebäude als Strategien zum Einsatz.

Das **Programm läuft** jedoch nach Informationen der Bezirksregierung in absehbarer Zeit **aus**, so dass nur noch in begrenztem Umfang Fördermittel zur Verfügung stehen.

11.1.3 Regionale 2013 - Südwestfalen

Die Regionale ist ein Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, das im Turnus von drei Jahren einer ausgewählten Region die Möglichkeit bietet, sich zu präsentieren. Die Region Südwestfalen ist Ausrichter für die Regionale 2013, die sich als das erste gemeinsame südwestfälische Strukturprogramm versteht. Sie ermöglicht den fünf südwestfälischen Kreisen Ideen, Projekte und Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, mit deren Hilfe die Herausforderungen der Globalisierung und des demografischen Wandels in der Region modellhaft bearbeitet werden sollen. Die Regionale organisiert ausschließlich Projekte mit hohem Qualitäts- und Modellanspruch, die im Rahmen eines **gestuften regionalen Zertifizierungsprozesses** qualifiziert werden.

Alle Maßnahmen im Rahmen der Regionale 2013 werden durch die Südwestfalen Agentur mit Sitz in Olpe vorbereitet und organisiert. Projekte, die im Rahmen der Regionale gefördert werden möchten, müssen ganz **bestimmte Anforderungen** erfüllen, da sie einen Beitrag zur Entwicklung und Profilierung der gesamten Region leisten und dadurch eine **regionale oder sogar überregionale Strahlkraft** besitzen. Regionale-Projekte zeichnen sich durch Innovationskraft, Nachhaltigkeit und Qualitätsbewusstsein aus.

Für die Förderung von Projekten der Regionale 2013 wird es **keine zusätzlichen Fördermittel** geben. Die ausgewählten Projektanträge haben lediglich eine **Bevorzugung** bei den jeweiligen Förderprogrammen gegenüber Projekten, die nicht in die Regionale eingebunden sind. Es ist also nicht möglich, gezielt Fördermittel für die Stadt Menden im Rahmen der Regionale 2013 zu beantragen. Die Projekte müssen auf ein bestehendes Förderprogramm aufbauen und zudem die Bedingungen der Regionale erfüllen.

Der Rat der Stadt Menden (Sauerland) hat in seiner Sitzung am 02.02.10 beschlossen, bei der Südwestfalen Agentur einen **Projektvorschlag für die Regionale 2013** einzureichen, der als Bausteine die nachfolgend genannten Maßnahmen der Innenstadt-Konzeption enthält:

- 7.6 Historischer Weg
- 7.8 Offenlegung des Glockenteichbaches
- 7.9 Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße
- 7.10 Zugänge zum Wasser.

Der ausgearbeitete Projektantrag wurde im Februar 2010 gestellt, so dass das dreistufige Zertifizierungsverfahren beginnen kann, in dessen Verlauf die Projekte immer detaillierter ausgearbeitet werden. Je nach Fortschritt werden Sterne verliehen, die den Status kennzeichnen. Den ersten Stern erhalten Konzepte mit einer herausragenden konzeptionellen Idee. Der Projektträger bekommt jetzt die Gelegenheit, seine Idee zu vertiefen und detaillierte

Aussagen zu den Projektzielen, zur Verfahrensstruktur, zur Finanzierung und zur Projektkommunikation und -präsentation auszuarbeiten. Wenn das Projekt Erfolg verspricht, vergibt der Regionale-Ausschuss den zweiten Stern: Der Zugang zu konkreten Förderprogrammen des Landes Nordrhein-Westfalen und damit zur Möglichkeit der Realisierung wird geöffnet. Nun geht es um die detaillierte Ausarbeitung eines realisierungsfähigen Konzeptes. Durch die Vergabe des dritten Sterns ist die Realisierung gesichert, das Projekt entspricht den Anforderungen und die Umsetzung kann beginnen.

11.2 Stadtverkehrsförderung - Kommunale Straßen und Radverkehrseinrichtungen

Als Baustein der Verkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen gehen von der Stadtverkehrsförderung erhebliche Einflüsse für die Modernisierung des kommunalen Verkehrs, die Standortsicherung und die Verbesserung der Lebensqualität aus.

Die Weiterentwicklung des Straßennetzes und die Optimierung der Straßenraumnutzung mit Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit gehören hierbei zu den vorrangigen Zielen. Insbesondere der Wunsch nach Verkehrsberuhigung in Wohnbereichen oder in Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung erfordert den Bau von innerstädtischen Entlastungsstraßen. Eine verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten ist häufig mitentscheidend für die Investitionsbereitschaft von Unternehmen. Die Erreichbarkeit ist Maßstab für die Standortqualität und wichtig zur Unterstützung der wirtschaftlichen Aktivitäten.

Verkehrssteuerungsanlagen und Wegweisungssysteme tragen dazu bei, dass Autofahrerinnen und Autofahrer effizient und mit weniger Emissionen die Ziele in der Stadt erreichen. Vor allem der Güter- und Wirtschaftsverkehr profitiert von intelligenten Wegweisungssystemen, die dazu beitragen, dass sich die Immissionen in verträglichen Grenzen halten und Wohngebiete möglichst wenig belastet werden.

Der Bau oder Ausbau von Gehwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen verschafft Anliegern und Passanten einen sicheren Weg. Daneben ist es ein Ziel, das einheitlich ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW mit nahezu 14.000 km Länge im kommunalen Raum zu verfeinern. Unabhängig davon existiert ein Programm für Alleenradwege auf stillgelegten Bahntrassen.

Die Fördersätze für kommunale Vorhaben des Straßen- und Radwegebaus liegen gemäß Erlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zwischen 50 und 75 %. Die Höhe des Satzes ist dabei abhängig von der Art des durchgeführten Projektes.

11.3 Konjunkturpaket II

Der Stadt Menden wurde im Rahmen des sog. „Konjunkturpaket II“ mit Bescheid der Bezirksregierung Arnsberg vom 08. April 2009 ein Betrag von 5.647.985,00 Euro bewilligt, wovon 3.964.745,00 Euro auf die Bildungsinfrastruktur und 1.683.240,00 Euro auf die Infrastruktur entfallen. Der Betrag steht der Stadt jedoch nicht zur Verfügung, sondern muss Einzelvorhaben bezogen abgerufen werden, sobald Zahlungen für laufende Projekte anfallen.

Welche Vorhaben die Stadt Menden konkret fördert, steht im Rahmen der gesetzlichen Voraussetzungen in ihrem pflichtgemäßen Ermessen. Solange also bei einem Vorhaben die materiellen und formellen Voraussetzungen erfüllt sind, darf das Vorhaben gefördert werden. Dabei erfolgt die Förderung trägerneutral, so dass nicht nur kommunale Maßnahmen förderfähig sind, sondern z.B. auch Maßnahmen privater oder kirchlicher Träger. Sofern die Stadt Menden Vorhaben in der Trägerschaft Dritter fördert, muss sie die Mittel in einem transparenten Verfahren anhand sachlicher Gründe gerecht verteilen.

12 Wettbewerbe und Arbeitshilfen zur Umsetzung

Neben den „klassischen“ Fördermöglichkeiten, die unter 11. dargestellt wurden, existieren seit einigen Jahren auch Wettbewerbe, bei denen z.T. auch Fördergelder ausgelobt werden. Zu bestimmten thematischen Schwerpunkten können hier Beiträge eingereicht werden, die mit denen anderer Städte um eine Prämierung konkurrieren. Einige Beispiele werden hier kurz erläutert.

Darüber hinaus sind in diesem Kapitel noch verschiedene Arbeitshilfen aufgeführt, die eine Umsetzung von Maßnahmen erleichtern oder verbessern können. Dabei handelt es sich sowohl um spezielle Organisationsformen als auch um Beratungsstellen, die für einzelne Themen Informationen und Hilfestellungen anbieten.

12.1 Ab in die Mitte

Zielsetzung der im Frühjahr 1999 ins Leben gerufenen Initiative ist es, in enger Zusammenarbeit der unterschiedlichen Initiativgruppen in Verantwortung der beteiligten Kommunen Attraktivität, Nutzungsvielfalt, Urbanität und Lebendigkeit in den nordrhein-westfälischen Innenstädten zu steigern. Im Mittelpunkt steht dabei die Verbindung von Freizeitgestaltung, Entertainment, Kommunikation, Kultur und Erlebniskauf in den Innenstädten und Einkaufsstraßen. Mit Stadt- und Citymarketing-Projekten sind viele Städte diesem Ziel bereits näher gekommen. Zentrale Aspekte sind dabei die

- Stärkung der kulturellen Identität der Städte
- Erhaltung der Multifunktionalität der Innenstädte
- Öffnung der Zentren für ein breites Besucherspektrum
- Vernetzung von Politik und Verwaltung mit Handel, Gastronomie und Kultur
- Schaffung neuer Impulse für Erlebnisqualität und Verweildauer.

Grundlage der Förderung sind die geltenden Förderrichtlinien Stadterneuerung. Die kommunale Eigenleistung (städtische Mittel und Drittmittel) sollte mindestens 40 % der Gesamtfinanzierung betragen. Dabei ist die Einwerbung von Kostenanteilen Dritter (Spenden etc.) Voraussetzung für die Förderung. Die Mittel Dritter werden auf den kommunalen Eigenanteil angerechnet, soweit ein Anteil von 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bei der Kommune verbleibt.

12.2 Entente Florale - „Unsere Stadt blüht auf“

Der Bundeswettbewerb „Unsere Stadt blüht auf“ fördert die weitreichenden positiven Effekte einer nachhaltigen Stadtbegrünung. Er zielt darauf ab, das Wohn- und Arbeitsumfeld zu verbessern und mehr Lebensqualität für die Bewohner der Stadt zu schaffen.

Ein Ziel des Wettbewerbs ist es, die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt und ihrem unmittelbaren Wohnumfeld zu verbessern. Sie sollen dazu motiviert werden, ihre Ideen einzubringen und ihre Umwelt aktiv mit zu gestalten, da eine Stadt für ihre Bewohner viele Funktionen erfüllen muss. Sie ist zugleich Industrie- und Gewerbestandort, Arbeits- und Wohnort, Freizeit- und Erholungsraum. Ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld, städtische Grünanlagen und andere „grüne Lungen“ beeinflussen entscheidend das Wohlbefinden der Bewohner. Eine innerstädtische Grünentwicklung kann der Flucht in Stadtrandlagen, die ein ansprechenderes Wohnumfeld bieten, entgegenwirken. Selbst für die Standortwahl wichtiger Unternehmen ist die gebotene Lebensqualität oft ausschlaggebend. Grünanlagen beeinflussen auch immer stärker den Wert von Immobilien.

Die Einkaufszonen der Städte ähneln sich immer mehr. Viele Kunden weichen in die Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ aus, die bessere Möglichkeiten für einen Erlebniseinkauf unter einem Dach bieten. Mehr Identität und Attraktivität der Stadt für Einheimische und Touristen durch eine lebendige, grüne Innenstadt ist daher ein wesentliches Ziel des Wettbewerbs. Steigende Umsätze für den örtlichen Handel, Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen sowie die Tourismusbranche gehen mit der Gestaltung des attraktiven Stadtbildes einher.

Für die Stadt, die örtliche Wirtschaft und den Tourismus ist das Medieninteresse am Bundeswettbewerb von besonderer Bedeutung. Während der Vorbereitung auf den Wettbewerb und im Rahmen der Wettbewerbsveranstaltungen - von der Kandidatur bis zur Siegerprämierung - stehen die Stadt und die Akteure im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Es bietet sich eine ideale Plattform für die Präsentation von Aktionen und Initiativen, die den Bekanntheitsgrad und das positive Image der Stadt fördern. Mit den Auszeichnungen des Wettbewerbs kann die Stadt auch anschließend für sich werben.

12.3 Immobilienstandortgemeinschaften (ISG)

Nach dem Vorbild aus amerikanischen Städten sind Business Improvement Districts (BIDs) oder hierzulande Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) seit 2008 ein neues Instrument zur Stärkung der Innenstädte. In NRW können somit private Initiativen von Immobilieneigentümern und Gewerbetreibenden vor Ort auch als ISG auf gesetzlicher Basis gegründet werden. Es profitieren engagierte Immobilieneigentümer, Gewerbetreibende und Freiberufler, die in privater Verantwortung und durch eigenes finanzielles Engagement Maßnahmen und Projekte im öffentlichen Raum der Innenstädte oder Nebenzentren in Ergänzung zu den Maßnahmen und Aufgaben der Kommunen umsetzen wollen.

Die ISG-Projekte orientieren sich dabei immer am Status Quo des jeweiligen Quartiers und reichen vom Leerstandsmanagement bis zum Stadtumbau. Das ISG-Gesetz verpflichtet als Zahlende alle Grundeigentümer bzw. Erbbauberechtigten eines bestimmten Quartiers. Die Wirtschaftsinitiative stellt einen Antrag bei der Gemeinde auf der Grundlage eines Konzepts. Dieses definiert die für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren (maximale Laufzeit einer ISG) vorgesehenen Projekte, Maßnahmen und Entwicklungsperspektiven für das jeweilige, räumlich abgegrenzte Quartier und wird der Kommune zur Abstimmung vorgelegt. Alle Grundeigentümer werden dann von der Kommune über das Konzept und die darin enthaltenen Ziele der ISG informiert. Eine ISG wird verbindlich, wenn sich nicht mehr als 25 % der Grundeigentümer bzw. Erbbauberechtigten innerhalb einer einmonatigen Frist gegen das eingereichte ISG-Konzept aussprechen. Auch Gewerbetreibende und Freiberufler können Mitglied in der Immobilien- und Standortgemeinschaft werden und ihre Standortinteressen wirksam vertreten.

12.4 Städtetzwerk Innenstadt NRW

Auf Initiative der Stadt Bocholt wurde im Jahr 2008 das Städtetzwerk Innenstadt NRW gegründet. Vor dem Hintergrund des zunehmend festzustellenden Rückzuges des Landes NRW aus der Berater- und Vermittlerfunktion und den Herausforderungen bei der Entwicklung der Innenstädte, soll die Bildung eines solchen Netzwerkes die Kommunen bei der Bewältigung der komplexen Herausforderungen im Innenstadtbereich unterstützen.

Die stadtplanerischen Herausforderungen und aktuellen Probleme in den verschiedenen Innenstädten Nordrhein-Westfalens sind weitgehend ähnlich. Die Entstehung von Leerständen, damit verbundene Trading-Down-Effekte, die Entwicklung des Einzelhandels, auch vor dem

Hintergrund eines attraktiven Branchenmixes, Themen der Baukultur, der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, die Erreichbarkeit der Innenstädte sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Öffentlichen Personennahverkehr, die Nutzung von Förderprogrammen, auch die Entwicklung von Immobilien- und Standortgemeinschaften und nicht zuletzt die neuen Ausschreibungspflichten für Grundstücksverkäufe auf Grundlage des Urteils des OLG Düsseldorf sind dabei insbesondere zu nennen.

Durch die Teilnahme am Städtenetzwerk profitieren die Städte insbesondere durch einen umfassend aufbereiteten Erfahrungsaustausch und den Austausch von Spezialwissen und Best-Practice-Lösungen. Für alle oben genannten Herausforderungen der Innenstadtentwicklung gibt es in einzelnen Städten bereits erfolgreiche Vorreiter, deren umfassendes Fachwissen genutzt werden kann.

12.5 Landesinitiative StadtBauKultur NRW

Im Jahr 2000 hat das Land Nordrhein-Westfalen die „Landesinitiative StadtBauKultur NRW“ zur Verbesserung der Baukultur auf den Weg gebracht, da Fragen der Lebensqualität zunehmend in der Öffentlichkeit an Gewicht gewinnen. Mehr und mehr Städte richten Gestaltungsbeiräte ein. Sie wecken mit Kunst-, Licht- und Architekturaktionen das Interesse der Bevölkerung und lenken öffentliche Aufmerksamkeit auch von außerhalb auf sich.

Die Landesinitiative StadtBauKultur NRW setzt dabei auf drei thematische Schwerpunkte:

Der erste Schwerpunkt „Gestaltqualität“ beschäftigt sich mit der guten Gestaltung der Städte und deren Gebäude, Parks und Verkehrswege. Im Rahmen des Schwerpunktes „Öffentliche Räume“ beschäftigt sich die Landesinitiative mit den Faktoren, die Straßen und Plätze so strukturieren, dass sie lebenswerter und lebendiger Bestandteil unserer Städte sind. Denkmalschutz und Denkmalpflege bilden den dritten Schwerpunkt der Landesinitiative.

12.6 Bündnis für regionale Baukultur

Das im Jahr 2005 vom Amt für Landschafts- und Baukultur des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe gegründete „Bündnis für regionale Baukultur“ unterstützt und initiiert beispielgebende Projekte und Prozesse aus Städtebau, Dorfentwicklung und Architektur in Westfalen-Lippe und will Planer, Bauherren und Architekten dazu bewegen, sich wieder stärker mit typischen Bauformen und Bauweisen der Region zu befassen. Die Globalisierung ist auch in Architektur und Bauwesen in vollem Gange, so dass die Städte und Regionen Deutschlands immer stärker durch eine einheitliche, uniforme Bauweise geprägt werden. Gleichzeitig findet ein immer härterer Wettbewerb der Regionen um Bewohner, Touristen und Unternehmen statt. Weiche Standortfaktoren werden hier immer wichtiger.

Das Ziel des Bündnisses ist daher die harmonische Integration neuer Bauten von hoher Qualität in gewachsene Ort- und Landschaften. Dies soll durch die Etablierung einer Diskussion über die Bedeutung regionaler Baukultur bei Planungs- und Gestaltungsaufgaben sowie durch die Förderung eines neuen baukulturellen Wertebewusstseins und schließlich einer ortsspezifischen Bau- und Planungskultur erreicht werden. Die Aktivitäten zielen auf die Initiierung und Unterstützung beispielgebender Projekte und Prozesse aus Städtebau, Dorfentwicklung und Architektur in Westfalen-Lippe.

Die Bündnispartner unterstützen die Ziele mit Aktionen und Projekten, die sie eigenverantwortlich planen und umsetzen. Das Bündnis vermittelt fachliches Know-how und unterstützt bei der begleitenden Kommunikation. Es vereint Institutionen, die sich dafür einsetzen, dass Westfalen auch in Zukunft als Region mit identifizierbarem (bau)kulturellen Profil wahrgenommen wird.

12.7 Modellprojekt „SimplyCity“

Die Mobilität in unseren Städten einfacher und sicherer zu machen ist das Ziel des Modellvorhabens „SimplyCity“ des Bau- und Verkehrsministeriums des Landes NRW. Regeln, Schilder, Verkehrsführungen oder unübersichtliche Plätze machen in unseren Städten vieles unnötig kompliziert. Gleichzeitig wächst das Bedürfnis der Menschen nach Vereinfachung und schneller Orientierung. Hier setzt das Konzept „SimplyCity“ an: Es gilt, den Stadtraum zu vereinfachen und sich auf das wirklich Wichtige zu beschränken. Gefragt sind Strategien, wie sich der Lebensraum Stadt übersichtlicher gestalten lässt und die Verkehrswege verständlicher zu organisieren sind.

Das Konzept „SimplyCity“ basiert auf vier Stufen: Die erste Stufe „Leben und Mobilität vereinfachen“ zielt darauf, die Überfrachtung mit Informationen abzubauen, zum Beispiel auf überflüssige Schilder zu verzichten. Den öffentlichen Raum von überflüssigen oder deplatzierten Einbauten zu befreien, gefährliche Sichthindernisse zu entfernen und das Parken neu zu ordnen ist die Absicht im zweiten Schritt „(Wieder-)Nutzbarmachung des Raumes“. Die Maßgabe für Stufe 3 lautet „Überkomplexität abbauen“, wodurch Verkehrsanlagen besser begreifbar werden sollen, indem die Verkehrsführung vereinfacht und Bezahlregelungen, etwa für Bus und Bahn, plausibel gestaltet werden. Mit der vierten Stufe „Stadtumbau“ überschreitet das Verkehrskonzept die Grenze zur Stadtentwicklung, denn hier geht es um die Steigerung der Wohn-, Bewegungs- und Aufenthaltsqualität durch geeignete Gestaltungskonzepte.

Das Modellprojekt ist derzeit noch nicht abgeschlossen, doch bis zur Umsetzung der ersten Maßnahmen der Innenstadt-Konzeption liegen ggf. schon Ergebnisse und Erfahrungen vor, die bei den konkreten Planungen für Menden berücksichtigt werden können. Ob das Konzept in einen Wettbewerb oder ein Förderprogramm auf Landesebene einfließen wird, steht noch nicht fest.

13 Zusammenfassung und Ausblick

Die Innenstadt-Konzeption der Stadt Menden (Sauerland) definiert eine **Vielzahl von Maßnahmen** aus den Themenbereichen Gebäude, Freiflächen und Verkehr. Die Bandbreite der Vorschläge streut dabei von kleinen, kostengünstigen und schnell umsetzbaren Maßnahmen bis hin zu Vorhaben, die eine jahrelange Vorbereitung und den erheblichen Einsatz finanzieller und personeller Mittel erfordern. Schon daran lässt sich erkennen, dass nicht alle Maßnahmen sofort und gleichzeitig umgesetzt werden können. Erschwerend kommen die derzeitige Haushaltslage der Stadt Menden (Sauerland) sowie die langen Fristen für die **Bewilligung von Fördermitteln** hinzu.



Trotzdem sind auch solche Projekte aufgenommen worden, deren Verwirklichung zur Zeit unrealistisch erscheint. Es handelt sich hier eher um Vorschläge, die im „Hinterkopf“ behalten werden sollten und deren Realisierung über einen längeren Zeitraum erfolgen kann. Wichtig ist dabei aber, dass alle Maßnahmen auf der Grundlage der Innenstadt-Konzeption sowie darauf aufbauender Handlungskonzepte abgestimmt sind und damit einem **„roten Faden“** folgen. Gerade wegen knapper finanzieller Ressourcen kann sich die Stadt keine teuren Fehlplanungen leisten, die später ebenso teuer wieder korrigiert werden müssen.

Die in dieser Konzeption aufgeführten Maßnahmen sollen dazu dienen, die Mendener Innenstadt sowohl für die eigenen Bürger als auch für Besucher attraktiver zu machen. Davon profitieren aber nicht nur die Einzelhändler und Gastronomen im Stadtzentrum, sondern der Imagegewinn kommt der gesamten Stadt zugute. So spielen z.B. bei der Standortsuche von Unternehmen zunehmend „weiche“ Standortfaktoren eine wichtige Rolle, zu denen auch das Standortprestige, die Einkaufsmöglichkeiten sowie das Kultur- und Freizeitangebot zählen. Gerade vor dem Hintergrund der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation kommt der Ansiedlung neuer Unternehmen eine besondere Bedeutung zu. Die Gewinnung von hochqualifizierten Arbeitskräften, für die diese Faktoren ausschlaggebend sein können, spielt hier ggf. eine entscheidende Rolle.

Im Hinblick auf den in den vergangenen Jahren eingetretenen und für die Zukunft weiter prognostizierten Bevölkerungsverlust unterstützt eine attraktive Innenstadt auch das Ziel, die vorhandenen Einwohner in Menden zu halten und neue Einwohner dazuzugewinnen. Denn eine **Stadt mit hoher Wohn- und Lebensqualität** erhöht die Bindung an und die Identifikation mit der Stadt. Die Menschen müssen in Menden wohnen, weil sie sich hier wohlfühlen und nicht weil sie vielleicht „zufällig“ hier geboren sind oder eine Arbeitsstelle gefunden haben. Diese Qualität schafft auch eine hohe Anziehungskraft für junge Familien, was in der zunehmend stärker werdenden Konkurrenz zwischen den Städten um Einwohnerinnen und Einwohner eine herausragende Bedeutung besitzt.

Erste Schritte zur **Umsetzung von Maßnahmen** sind durch einen Projektantrag im Rahmen der Regionale 2013 bereits eingeleitet worden. Der für eine Förderung notwendige Detaillierungsgrad der jeweiligen Projekte wird erneut viel Zeit und einen hohen Personaleinsatz erfordern. Dabei wird insbesondere wenn es um die Neugestaltung von Straßen und Plätzen geht, eine **intensive öffentliche Diskussion** notwendig sein, damit das Ergebnis von einer breiten Bevölkerungsschicht mitgetragen wird.



Nur wenn die Bürger sich auch mit den geplanten Maßnahmen identifizieren, können sie erfolgreich umgesetzt werden. Erst dann ist die **Realisierung der Entwicklungsziele** möglich, die in dem unter Kapitel 5 ausführlich erläuterten Leitbild zusammengefasst sind:

*„Menden mit seiner abwechslungsreichen **Tradition** braucht eine attraktive Innenstadt zum **Wohlfühlen** in erreichbarer **Nähe**, die allen niveauvolle **Vielfalt** bietet und die **Verantwortung** für einander stärkt.“*

Diese Ziele können unter den aktuellen Rahmenbedingungen aber nur in Kooperation zwischen Bürgern, privater Wirtschaft und öffentlicher Hand erreicht werden. Gemeinsames Ziel muss sein, in dieser Stadt ein attraktives Angebot an Wohnungen, Arbeitsplätzen, Einkaufs-, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten zu erhalten oder zu schaffen. Nur so kann **Menden als starkes Mittelzentrum** in der Region Südwestfalen auch in Zukunft im Wettbewerb der Städte und Regionen bestehen.

Anhang

- Abkürzungsverzeichnis
- Kartenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BauO	Bauordnung
BID	Business Improvement District
BP	Bebauungsplan
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DN	Diameter Nominal (Nennweite)
EG	Erdgeschoss
FNP	Flächennutzungsplan
IMW	Initiativkreis Mendener Wirtschaft
ISG	Immobilienstandortgemeinschaft
KDVZ	Kommunale Datenverarbeitungszentrale
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P + R	Park + Ride
StVO	Straßenverkehrsordnung
TOP	Tagesordnungspunkt
VHS	Volkshochschule
WSG	Wirtschaftsförderungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft
ZfA	Zweckverband für Abfallbeseitigung

Kartenverzeichnis

Karte 1	Übersichtsplan
Karte 2	Bestandserfassung – Bebauungspläne im Planungsraum
Karte 3	Bestandserfassung – Gebäudenutzungen
Karte 3a	Bestandserfassung – Gebäudenutzungen im Kernbereich
Karte 4	Bestandserfassung – Luftbild mit Grünstrukturen und Freiflächennutzungen
Karte 4a	Bestandserfassung – Luftbild mit Grünstrukturen und Freiflächennutzungen im Kernbereich
Karte 5	Bestandserfassung – Verkehr
Karte 5a	Bestandserfassung – Verkehr im Kernbereich
Karte 6	Bestandsbewertung – Vorhandene Bindungen und Restriktionen
Karte 6a	Bestandsbewertung – Vorhandene Bindungen und Restriktionen im Kernbereich
Karte 7	Bestandsbewertung – Städtebauliche Qualitäten und Mängel
Karte 7a	Bestandsbewertung – Städtebauliche Qualitäten und Mängel im Kernbereich
Karte 8	Übersichtsplan der Einzelmaßnahmen für Gebäudenutzungen
Karte 9	Übersichtsplan der Einzelmaßnahmen für Freiflächennutzungen
Karte 10	Übersichtsplan der Einzelmaßnahmen für den Verkehr-

* Die verwendeten Fotos dienen ausschließlich als positive Beispiele und der Verdeutlichung der Maßnahmen. Das Urheberrecht der jeweiligen Verfasser bleibt hiervon unberührt.



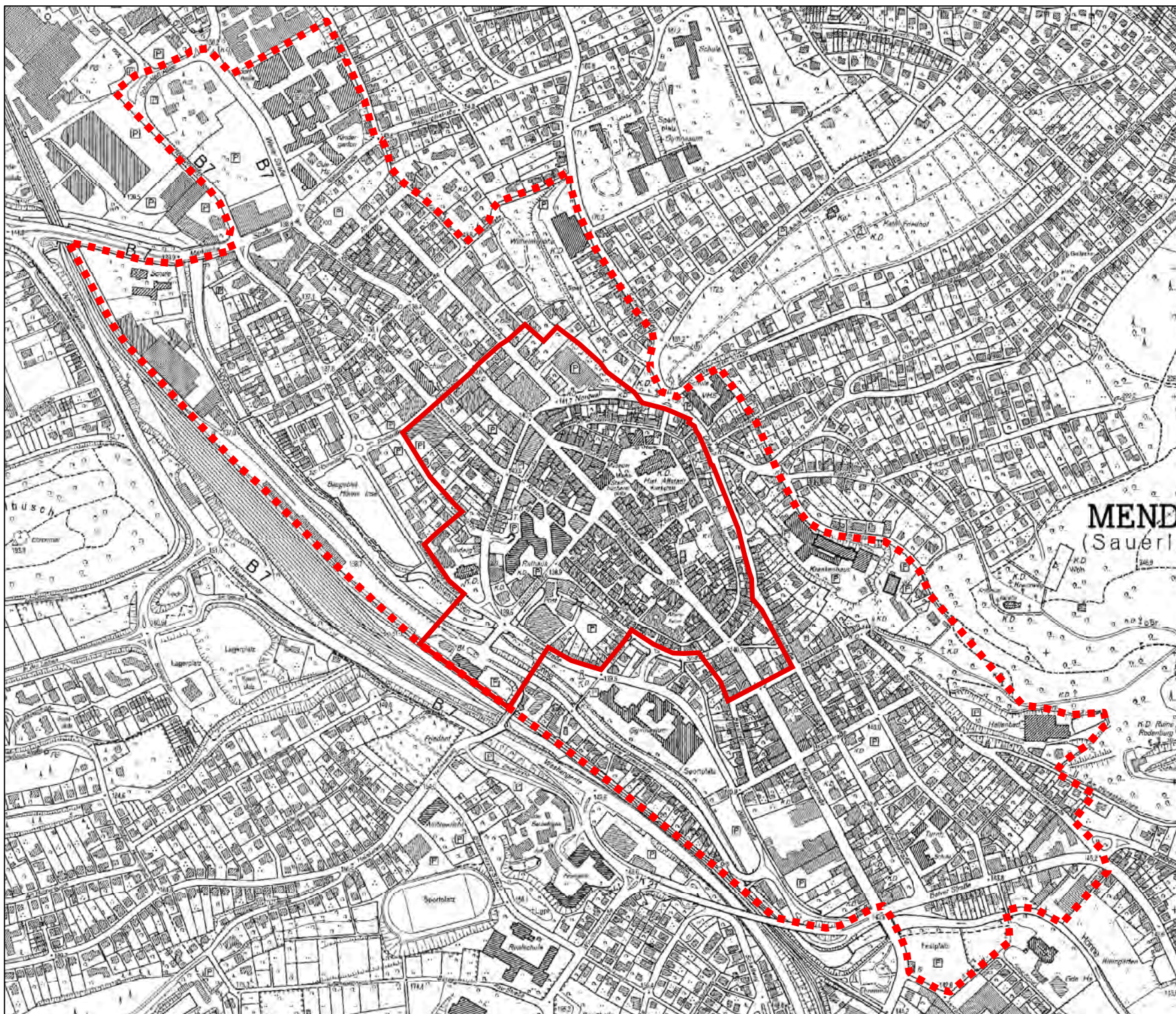
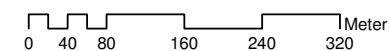
ÜBERSICHTSPLAN des Planungsraumes

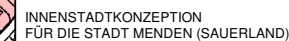
Planungsraum

Kernbereich



1:5.500





BESTANDSERFASSUNG

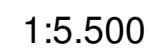
Bebauungspläne

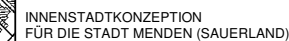
a  rechtskräftig-einfach

☐ zur Aufstellung beschlossen

■ ■ ■ | Planungsraum

 Kernbereich





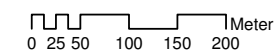
BESTANDSERFASSUNG

Nutzung im EG

-  Öffentliche Einrichtung
-  Kirchliche Einrichtung
-  Private Dienstleistung
-  Gastronomie
-  Verkehrseinrichtung
-  Seniorenwohnanlage
-  Leerstand
-  Einzelhandel
-  Einzeldenkmäler
-  Planungsraum
-  Kernbereich



M. 1 : 5.500





BESTANDSERFASSUNG

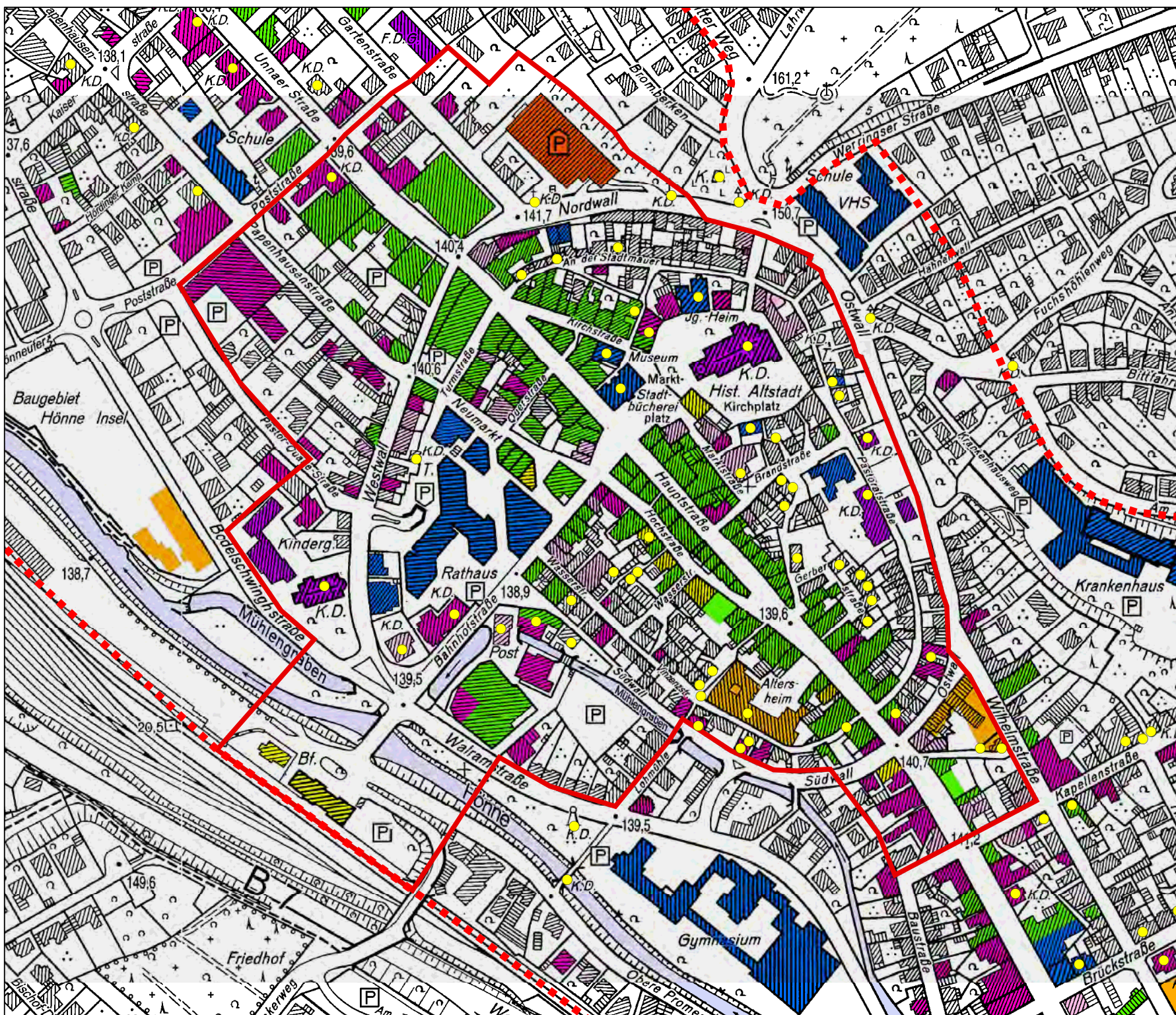
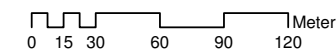
Gebäudenutzungen im Kernbereich

Nutzung im EG

- Öffentliche Einrichtung
- Kirchliche Einrichtung
- Private Dienstleistung
- Gastronomie
- Verkehrseinrichtung
- Seniorenwohnanlage
- Leerstand
- Einzelhandel
- Einzeldenkmäler
- Planungsraum
- Kernbereich



M. 1 : 2.500





BESTANDSERFASSUNG

Luftbild mit Grünstrukturen und Freiflächennutzungen

Grünstruktur

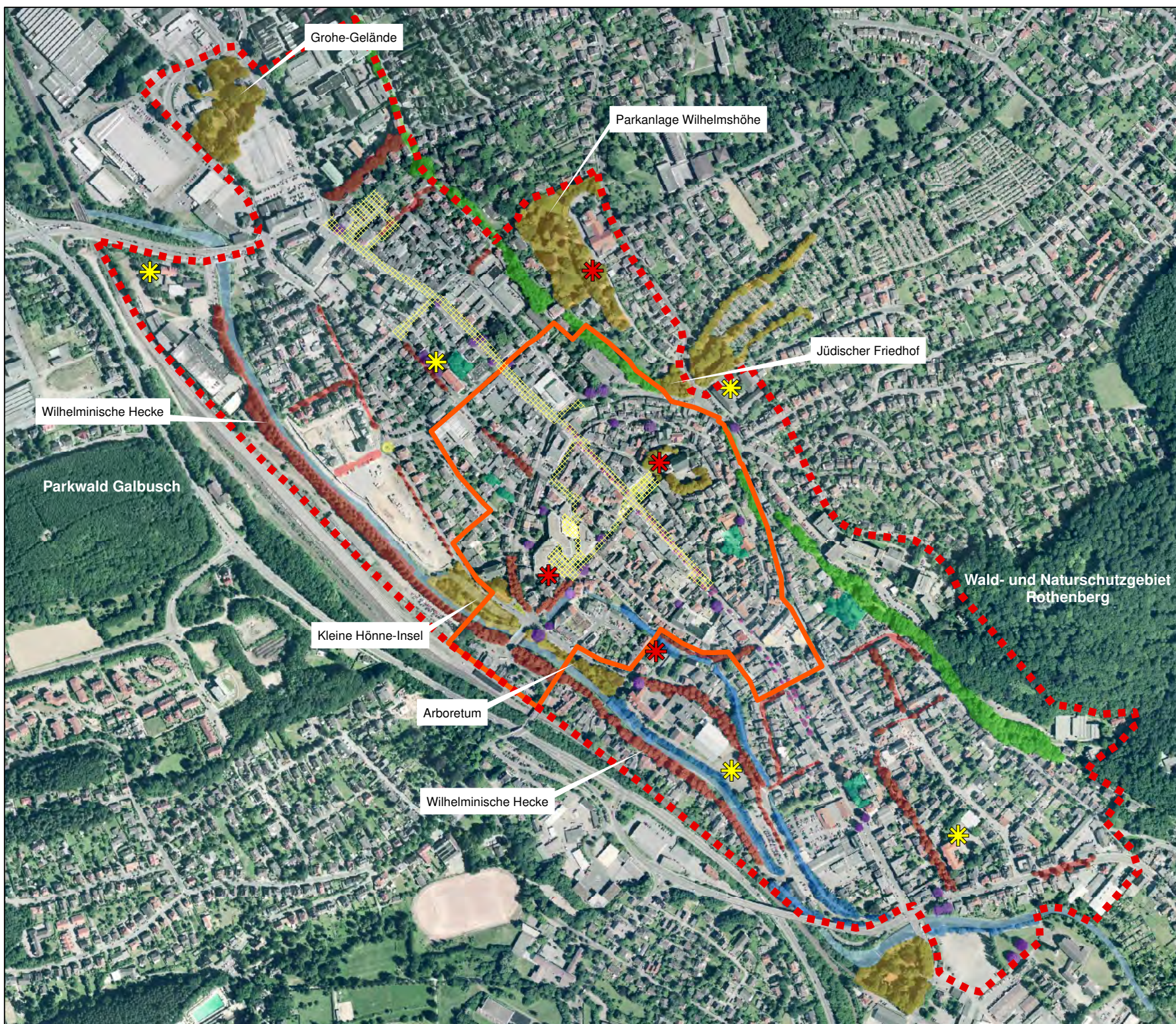
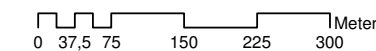
- Repräsentatives Grün
- Historisches Grün
- Baumreihen und Alleen
- Raumbildendes Grün
- Stadtbildprägender Einzelbaum
- Gewässerbegleitendes Grün
- Topographisches Grün
- Privates Grün
- Wasser

Spielplätze

- Kinderspielplatz
- Schulhofffläche
- Veranstaltungen
- Planungsraum
- Kernbereich



M. 1 : 5.500





INNENSTADT-KONZEPTION
FÜR DIE STADT MENDEN (SAUERLAND)

Karte 4a

BESTANDSERFASSUNG

Luftbild mit Grünstrukturen
und Freiflächnennutzungen
im Kernbereich

Grünstruktur

Grünfläche

- Repräsentatives Grün
- Historisches Grün
- Baumreihen und Alleen
- Raumbildendes Grün
- Stadtbildprägender Einzelbaum
- Gewässerbegleitendes Grün
- Topographisches Grün
- Privates Grün
- Wasser

Spielplätze

- Kinderspielplatz
- Schulhoffläche
- Veranstaltungen
- Planungsraum
- Kernbereich

Jüdischer Friedhof

Kleine Hönne-Insel

Wilhelminische Hecke

Arboretum



M. 1 : 2.500

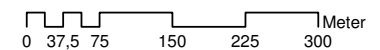
0 15 30 60 90 120 Meter

BESTANDSERFASSUNG

- Vorfahrtsstraßen-Netz
- Tempo 30-Zone
- verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Parkplatz
- Bushaltestelle
- Planungsraum
- Kernbereich



1:5.500





BESTANDSERFASSUNG

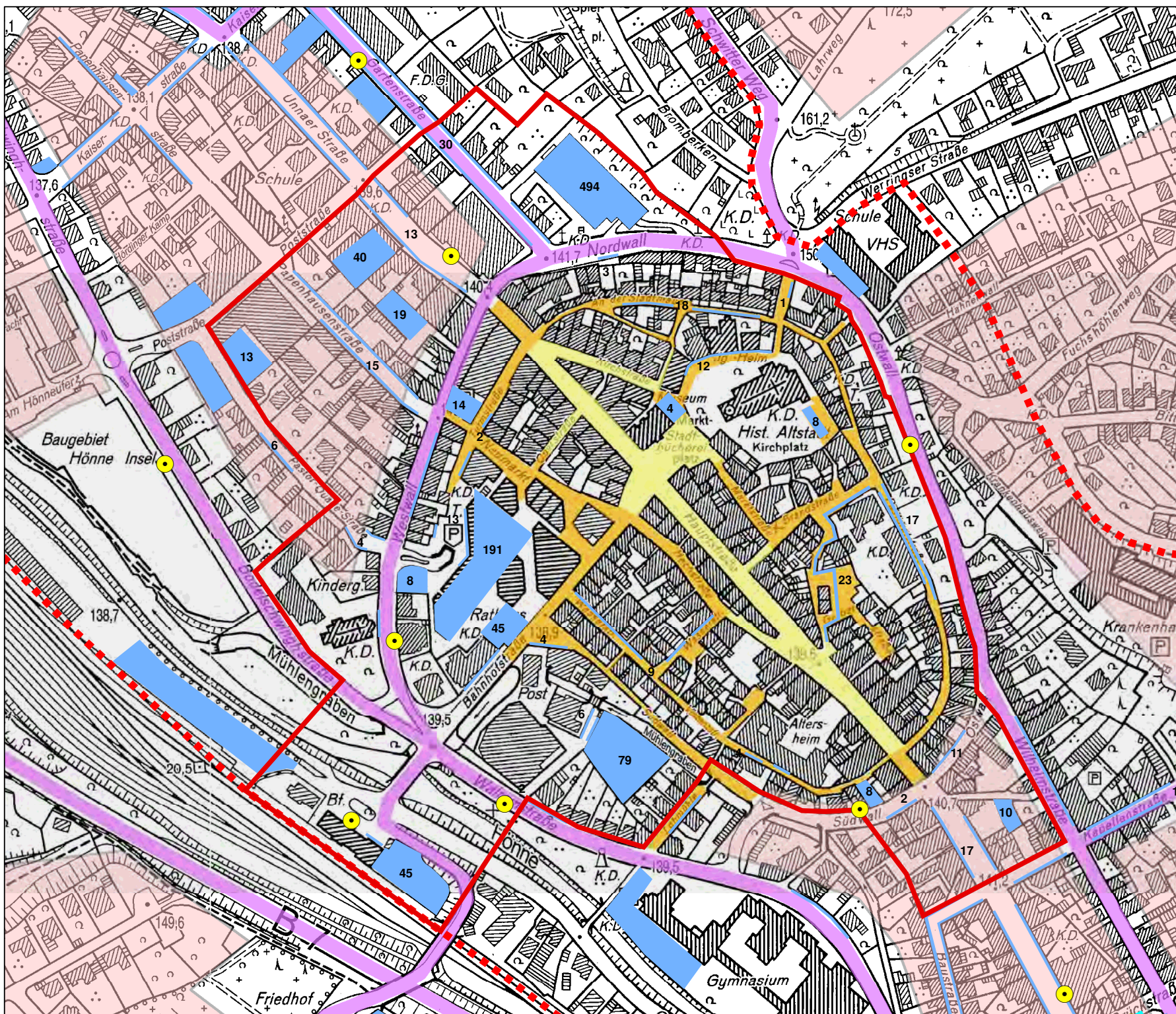
Verkehr im Kernbereich

-  Vorfahrtsstraßen-Netz
-  Tempo 30-Zone
-  verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußgängerzone
-  Parkplatz
-  Bushaltestelle
-  Planungsraum
-  Kernbereich



1:2.500

0 15 30 60 90 120 Meter





BESTANDSBEWERTUNG

vorhandene Bindungen und Restriktionen

Nutzung im EG

- Öffentliche Einrichtung
- Kirchliche Einrichtung
- Seniorenwohnanlage
- Einzelhandel

Grünstruktur

- Repräsentatives Grün
- Historisches Grün
- Baumreihen und Alleen
- Raumbildendes Grün
- Stadtbildprägender Einzelbaum
- Gewässerbegleitendes Grün
- Topographisches Grün
- Privates Grün
- Wasser

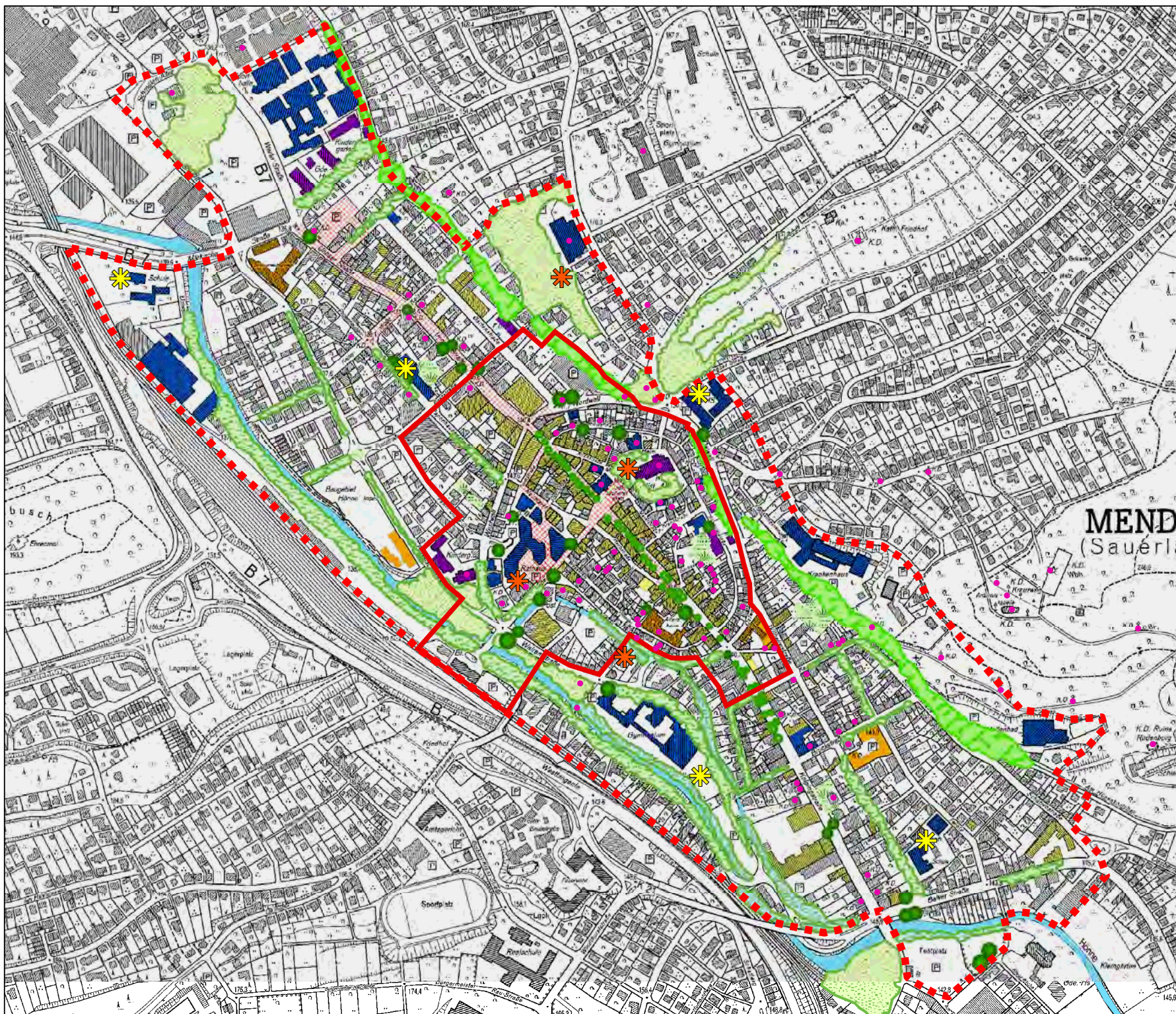
Spielplätze

- Kinderspielplatz
- Schulhoffläche
- Einzeldenkmäler
- Veranstaltungen
- Planungsraum
- Kernbereich



M. 1 : 5.500

0 37,5 75 150 225 300 Meter





BESTANDSBEWERTUNG

vorhandene Bindungen und Restriktionen im Kernbereich

Nutzung im EG

- Öffentliche Einrichtung
- Kirchliche Einrichtung
- Seniorenwohnanlage
- Einzelhandel

Grünstruktur

- Repräsentatives Grün
- Historisches Grün
- Baumreihen und Alleen
- Raumbildendes Grün
- Stadtbildprägender Einzelbaum
- Gewässerbegleitendes Grün
- Topographisches Grün
- Privates Grün
- Wasser

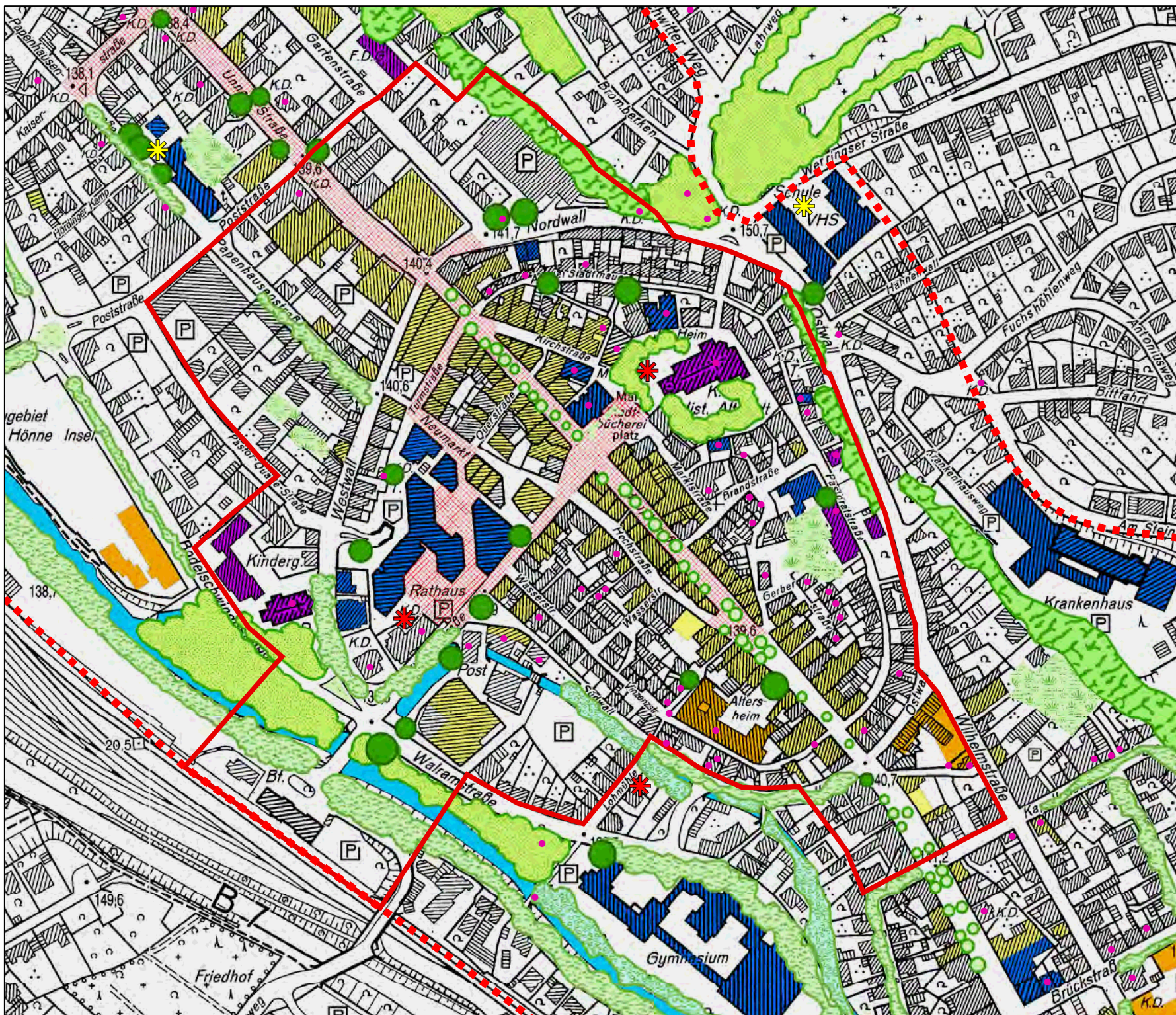
Spielplätze

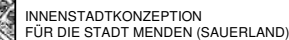
- Kinderspielplatz
- Schulhoffläche
- Einzeldenkmäler
- Veranstaltungen
- Planungsraum
- Kernbereich



M. 1 : 2.500

0 12,5 25 50 75 100 Meter





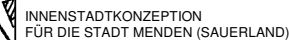
BESTANDSBEWERTUNG

Städtebauliche Qualitäten

- ## Städtebauliche Mängel

- ### Vorhandene Bindungen

-



BESTANDSBEWERTUNG

Städtebauliche Qualitäten und Mängel im Kernbereich

Städtebauliche Qualitäten

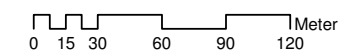
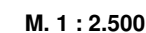
- | | |
|---|--|
|  | Arboretum |
|  | Kirchplatz St.- Vincenz-Kirche |
|  | Kleine Hönneinsel |
|  | Entwicklungsstandorte-zentrenrelevant |
|  | Sonderstandort - nicht zentrenrelevant |

Städtebauliche Mängel

- | | |
|---|-----------------------------|
|  | Bahnhofsbereich |
|  | Bahnhofstraße |
|  | Battenfelds Wiese |
|  | Hochbeet |
|  | Hochstraße |
|  | Platz vor dem Neuen Rathaus |
|  | Zeldachbereich |
|  | Zäsur Westwall |

Vorhandene Bindungen

-  Kinderspielplatz
-  Schulhoffläche
-  Einzeldenkmäler
-  Grünstruktur
-  Wasser
-  Veranstaltungen
-  Nutzung im EG
-  Planungsraum
-  Kernbereich





ÜBERSICHTSPLAN

der Einzelmaßnahmen
für Gebäudenutzungen

Einzelmaßnahmen

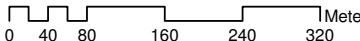
 Gebäudenutzungen

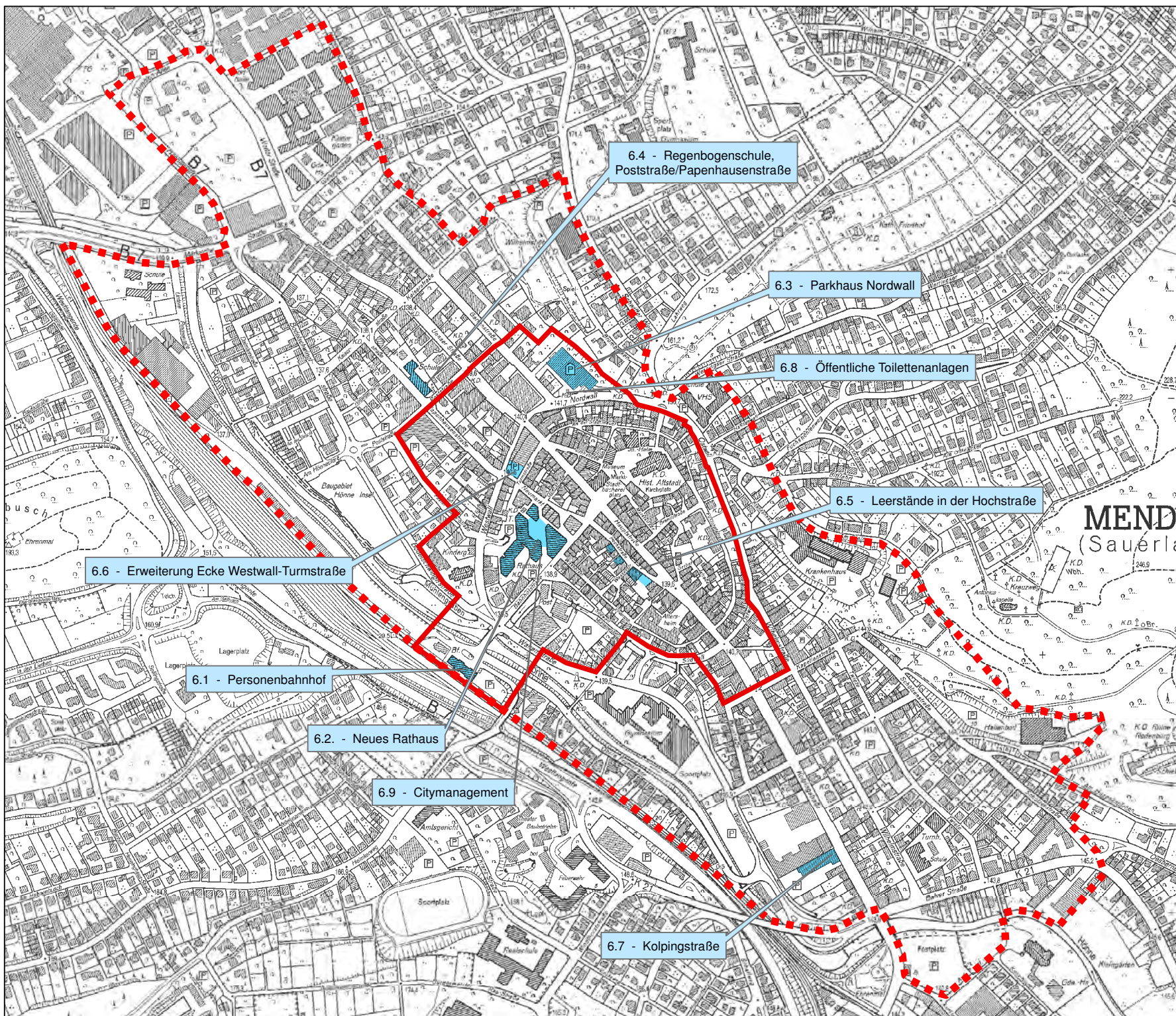
 Planungsraum

 Kernbereich



1:5.500

 0 40 80 160 240 320 Meter





ÜBERSICHTSPLAN

der Einzelmaßnahmen für Freilächennutzungen

Einzelmaßnahmen

 Freilächennutzungen

 "Grüner Weg"

 "Historischer Weg"

 Glockenteichbach

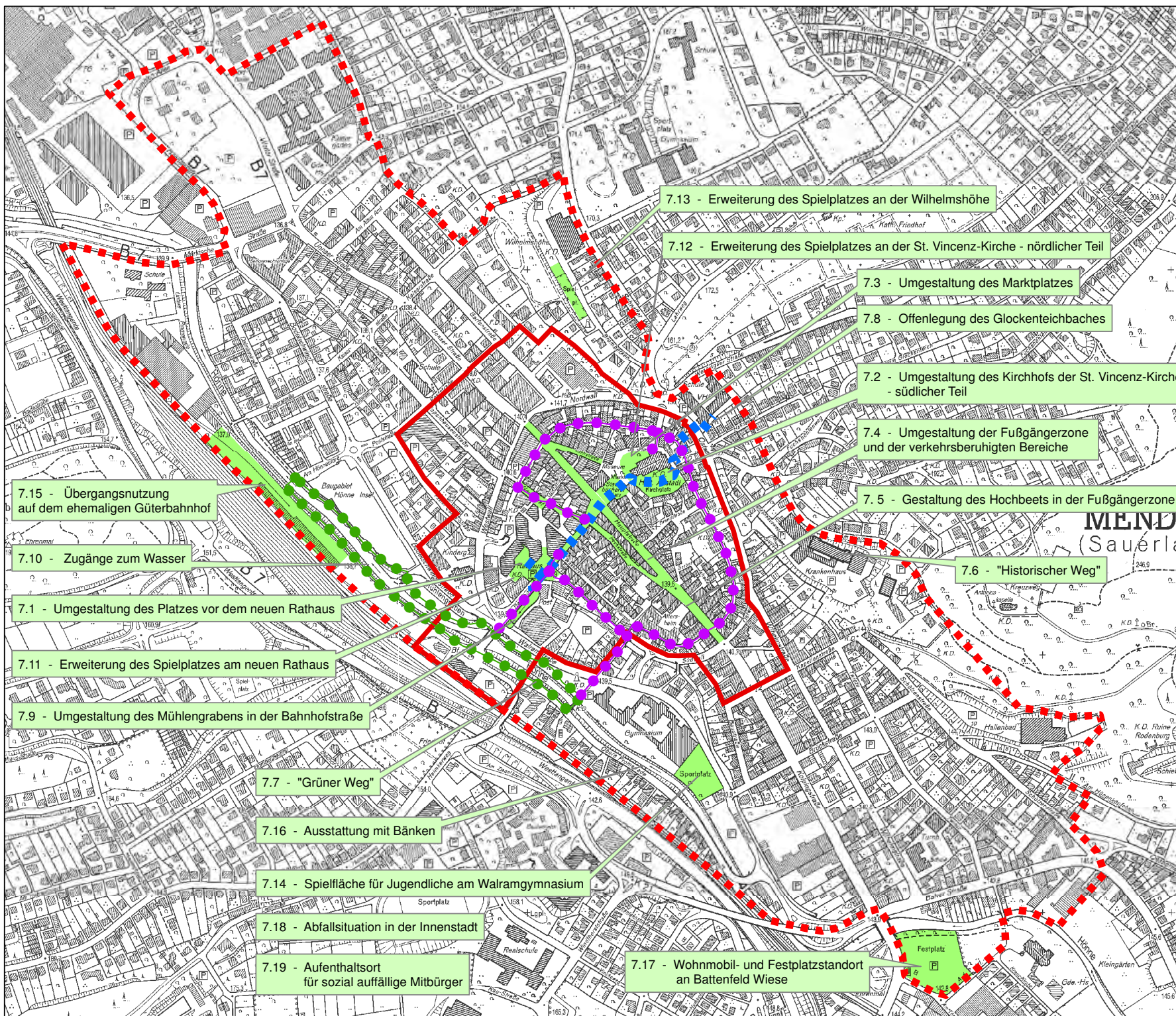
 Planungsraum

 Kernbereich



1:5.500

0 40 80 160 240 320 Meter



7.13 - Erweiterung des Spielplatzes an der Wilhelmshöhe

7.12 - Erweiterung des Spielplatzes an der St. Vincenz-Kirche - nördlicher Teil

7.3 - Umgestaltung des Marktplatzes

7.8 - Offenlegung des Glockenteichbaches

7.2 - Umgestaltung des Kirchhofs der St. Vincenz-Kirche - südlicher Teil

7.4 - Umgestaltung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche

7.5 - Gestaltung des Hochbeets in der Fußgängerzone

7.6 - "Historischer Weg"

7.15 - Übergangsnutzung auf dem ehemaligen Güterbahnhof

7.10 - Zugänge zum Wasser

7.1 - Umgestaltung des Platzes vor dem neuen Rathaus

7.11 - Erweiterung des Spielplatzes am neuen Rathaus

7.9 - Umgestaltung des Mühlengrabens in der Bahnhofstraße

7.7 - "Grüner Weg"

7.16 - Ausstattung mit Bänken

7.14 - Spielfläche für Jugendliche am Walramgymnasium

7.18 - Abfallsituation in der Innenstadt

7.19 - Aufenthaltsort für sozial auffällige Mitbürger

7.17 - Wohnmobil- und Festplatzstandort an Battenfeld Wiese



ÜBERSICHTSPLAN

der Einzelmaßnahmen für den Verkehr

Einzelmaßnahmen

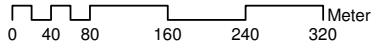
 Verkehr

 Planungsraum

 Kernbereich



1:5.500

 0 40 80 160 240 320 Meter

