



Integriertes Handlungskonzept - Stadt Sendenhorst

Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“

Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“

Integriertes Handlungskonzept – Stadt Sendenhorst

Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“ und Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“

Aufgestellt durch:

Landschaft planen + bauen NRW GmbH
Friedhof 4
44135 Dortmund

Tel. 0231 / 477 34 94 - 0
info@lpb-nrw.de

Landschaft 
planen+bauen

im Auftrag von / Antragsteller:

Stadt Sendenhorst
Rathaus
Kirchstraße 1
8324 Sendenhorst

Telefon: 02526 303-0
mail@sendenhorst.de



Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	5
2.	Einführung	6
2.1.	Planungsanlass und Planungsprozess.....	6
2.2.	Handlungskonzept Innenstadt Sendenhorst.....	7
3.	Umsetzungsschritt I Rückschau	9
3.1.	Partizipations- und Planungsprozess	9
3.2.	Maßnahmen	10
3.2.1.	<i>Mobilbar / Die Bank für Sendenhorst</i>	10
3.2.2.	<i>Neuordnung des ruhenden Verkehrs</i>	12
3.2.3.	<i>Aufwertung des Rathausplatzes</i>	12
3.2.4.	<i>Attraktivierung der Fußgängerzone</i>	14
3.2.5.	<i>Kommunalforum</i>	16
4.	Bestandsanalyse Fortschreibung	17
4.1.	Stadt Sendenhorst	17
4.1.1.	<i>Lage im Raum</i>	17
4.1.2.	<i>Strukturdaten Sendenhorst</i>	18
4.2.	Das Untersuchungsgebiet	18
4.2.1.	<i>Nutzungsstruktur</i>	20
4.2.2.	<i>Verkehrliche Situation</i>	22
4.2.3.	<i>Stadtbild und historische Entwicklung</i>	24
4.2.4.	<i>Grünstruktur / historische Entwicklung der Grünstrukturen</i>	26
4.2.5.	<i>Planungsrechtliche Rahmenbedingungen</i>	29
4.3.	Umsetzungsschritt II „Wege in die Innenstadt“	31
4.3.1.	<i>Erste Partizipationsstufe: Auswahl und Analyse der Maßnahmenräume</i>	31
4.3.2.	<i>Raumcharaktere und deren Ablesbarkeit</i>	36
4.3.3.	<i>Städtebauliche Zusammenhänge</i>	39
4.3.4.	<i>Freiraumstruktur</i>	41
4.3.5.	<i>Orientierungsmöglichkeiten im Stadtraum</i>	47
4.3.6.	<i>Zusammenfassung</i>	52
4.4.	Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“	53
4.4.1.	<i>Zäsur in der Innenstadt</i>	53
5.	Handlungskonzept Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“	55
5.1.	Leitgedanke	56
5.2.	Konzeptphase: Festlegung der Handlungsfelder	58

5.2.1.	<i>Handlungsfeld 1: Identität stärken</i>	58
5.2.2.	<i>Handlungsfeld 2: Orientierung ermöglichen</i>	60
5.2.3.	<i>Handlungsfeld 3: Potentialräume aufwerten</i>	61
5.2.4.	<i>Handlungsfeld 4: Sicherheit und Akzentuierung durch Beleuchtung</i>	62
5.3.	Entwurfsplanung und zweite Partizipationsstufe	63
5.3.1.	<i>Ablauf Partizipation</i>	63
5.3.2.	<i>Ablauf Entscheidungsfindung in den Fachausschüssen</i>	65
5.3.3.	<i>Promenade: Grünraum und Gesamtkonzept</i>	65
5.3.4.	<i>Promenade: Pflasterbelag im Bereich der Zu- und Übergänge</i>	66
5.3.5.	<i>Promenade: Sonderfall Übergang Gartenstraße:</i>	70
5.3.6.	<i>Promenade: Sonderfall Übergang Osttor</i>	71
5.3.7.	<i>Promenade: Signaturelement</i>	72
5.3.8.	<i>Promenade: Beleuchtung</i>	77
5.3.9.	<i>Promenade: Bankstandorte</i>	80
5.3.10.	<i>Wege in die Stadt/ Themenrouten</i>	83
5.3.11.	<i>Themenrouten: Sonderfall Liebesgasse</i>	86
5.3.12.	<i>Generationenraum Grimmstraße</i>	89
5.3.13.	<i>Zusammenfassung</i>	97
5.4.	Maßnahmen	98
5.4.1.	<i>Promenade</i>	98
5.4.2.	<i>Routen</i>	112
6.	Handlungskonzept Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“	125
6.1.	Leitgedanke	125
6.2.	Maßnahmen	126
7.	Umsetzung	128
7.1.	Zeit- und Kostenplan, Bauabschnitte	128
7.1.1.	<i>Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“</i>	128
7.1.2.	<i>Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“</i>	131
7.2.	Förderung	132
8.	Schlussbemerkungen	133
9.	Abbildungsverzeichnis	134

1. Vorwort

Mit der Aufstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes im Jahr 2014 hat die Stadt Sendenhorst den entscheidenden Schritt für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt getan. Mit dem Wissen um die speziellen Sendenhorster Rahmenbedingungen, die die städtebaulich sinnvolle, vollständige Erneuerung der Innenstadt als Ganzes erst nach einem Ausbau der Umgehungsstraße und der dadurch realisierbaren Umgestaltung der Durchfahrtsstraßen der Innenstadt möglich machen werden, wurde das Integrierte Handlungskonzept von vornherein als dreiteilige Maßnahme konzipiert.

Nun, nach Umsetzung des ersten Abschnitts des IHK Sendenhorst unter dem Titel „Komm in die Stadt“ kann eine erste, sehr positive Bilanz gezogen werden, da es gelungen ist, durch eine Vielzahl aufeinander abgestimmter, bestandsorientierter Eingriffe die Aufenthaltsqualität im Zentrum der Stadt nachhaltig zu verbessern und so das Herz der Stadt für Anwohner wie Besucher als Identifikationsort neu zu beleben. Dies umso mehr, da die Maßnahmen nicht nur neue Highlights setzen konnten, sondern mit ihrer flächenhaften Präsenz innerhalb der Geschäftsstraßen und dem Rathausplatz bewirkt haben, die Identität dieses Teils der Innenstadt als einen funktional wie gestalterisch zusammengehörigen Stadtraum auf eine ganz neue Basis zu setzen.

Die Maßnahmen wurden im Rahmen der Aufstellung des IHK und in den darauf folgenden Planungsschritten in verschiedenen Beteiligungsverfahren jeweils intensiv mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert, als Ziele der Stadtentwicklung erkannt, inhaltlich geschärft, zur Förderung durch das Land Nordrhein-Westfalen angemeldet und schließlich umgesetzt. Durch die fein aufeinander abgestimmte Maßnahmenkette des ersten IHK-Abschnitts „Komm in die Stadt“ konnte es mit Hilfe der Landesförderung gelingen, auch ohne den in vergleichbaren Fällen als absolute Grundvoraussetzung für jede Form von Attraktivierung erkannten flächenhaften Umbau des öffentlichen Raums das gesamte Geschäftszentrum in Form einer besonders ressourcenschonenden Vorgehensweise rundzuerneuern und hinsichtlich seiner städtebaulichen „Aufgabe“ als zentralen Kulminationspunkt der Stadt Sendenhorst zukunftsfähig zu gestalten.

Der nunmehr vorliegende Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“ setzt diesen Prozess nahtlos fort. Ziel ist es, den historischen Promenadenring als innerstädtischer Grünzug und Rad- und Fußwegeverbindung aufzuwerten und erlebbar zu machen, den Spielplatz Grimmstraße als Generationenraum für alle umzugestalten und das bereits aufgewertete Stadtzentrum an diese Orte sowie an das St. Josef-Stift anzubinden. Durch eine intensive und langfristige Planung mit mehreren Bürgerbeteiligungen und Diskussionen konnte ein tragfähiges und durchdachtes Konzept erstellt werden, das die Zukunft der Stadt Sendenhorst nachhaltig prägen wird. Analog zum ersten Umsetzungsschritt erfolgt auch hier ein Umbau des Bestandes durch punktuelle Maßnahmen, sodass der gewachsene Charakter der städtischen Struktur erhalten und gestärkt wird.

In zwei umfangreichen Beteiligungsverfahren im Jahr 2015 und im Jahr 2018 wurden die durch ein Planungsbüro erstellten Konzepte und Entwürfe von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt diskutiert und bewertet. Nicht nur der zahlreichen Teilnahme, sondern auch der Unterstützung durch Ehrenamtliche ist es zu verdanken, dass die Tage der Beteiligungen zu besonderen Erlebnissen für alle geworden sind. Durch die intensive Beschäftigung der Bürgerinnen und Bürger mit der Materie sind vielfältige Anregungen gegeben worden, die die Planungen und umzusetzenden Maßnahmen auf die Basis eines breiten Konsenses stellen. Hierdurch kann in Sendenhorst ein wahrhaftig nachhaltiger, an der Geschichte der Stadt orientierter Stadtumbau gelingen.

Dies wäre ohne die Mitarbeit und den Enthusiasmus aller an der Umsetzung Beteiligten nicht möglich gewesen. Hierfür danke ich Ihnen.

Herzlichst Ihr

Berthold Streffing

Bürgermeister

2. Einführung

Die Aufstellung des IHK Sendenhorst ist das Ergebnis eines mehrjährigen planerischen Meinungsbildungsprozesses. Durch vielfältige Beteiligungsverfahren und Abstimmungsprozesse wurden Ideen und Möglichkeiten aufgezeigt, wie sich die Stadt Sendenhorst und hier vor allem die Innenstadt in der Zukunft positionieren und weiterentwickeln soll. Im Folgenden werden Planungsanlass und der Planungsprozess noch einmal dargestellt und die Inhalte dieses IHK genauer erläutert.

2.1. Planungsanlass und Planungsprozess

Das IHK Sendenhorst ist aufgrund der besonderen örtlichen Rahmenbedingungen von vornherein als in drei Teilabschnitten umzusetzende Maßnahme angelegt worden. In diesem Sinne wurde mit der Grenze des Untersuchungsgebietes des IHK von Anfang an ein Geltungsbereich festgelegt, der das komplette künftige Maßnahmengbiet umfasst:

- 1) Den Kernbereich des Geltungsbereichs des IHK bildet das Geschäftszentrum mit seiner Hauptachse Weststraße und Kirchstraße und dem Rathausplatz. Zur zukunftsfähigen Aufwertung dieses Bereichs wurde der erste Teilabschnitt des IHK Sendenhorst unter dem Titel „Komm in die Stadt“ für diesen Bereich der Stadt konzipiert und bereits umgesetzt.
- 2) Um diesen Kernbereich herum wurden die angrenzenden Wohnstraßen des Stadtzentrums bis an die heute als Promenade genutzte ehemalige Stadtbefestigung ebenfalls als Teil des Maßnahmengbiets beschlossen. Nach Westen wurde diese städtebaulich abgeleitete Begrenzung des Maßnahmengbiets aus stadtfunktionalen Gründen um das angrenzende Gelände des St. Josef-Stift erweitert, um diese wichtige Innenstadtfunktionen übernehmende Institution in das Maßnahmenkonzept des IHK einbinden zu können. Dieser Bereich soll mit dem zweiten Teilabschnitt des IHK Sendenhorst unter dem Titel „Alte Wege neu erleben“ weiterentwickelt werden.
- 3) Die Ortsdurchfahrten Weststraße, Schulstraße, Kirchstraße, Oststraße und Nordstraße wurden als die beiden oben beschriebenen Bereiche sowohl tangierender wie durchquerender Stadtraum für den dritten und abschließenden Teilabschnitt des IHK Sendenhorst festgelegt. Dieser Bereich soll dann, nach Realisierung der Umgehungsstraße, unter dem Titel „Ein Stadtzentrum für Alle“ den Abschluss der Innenstadtentwicklung darstellen.

Durch die Aufteilung des IHK in die benannten drei Schritte konnte der Anspruch an das IHK als ein Instrument zur langfristigen und nachhaltigen Erneuerung mit den örtlichen Notwendigkeiten zu „Sofortmaßnahmen“ zur Stützung des Geschäftszentrums bzw. durch andere Planungsprozesse quasi fremdbestimmte Vorleistungen (Umgehungsstraße) synergetisch in Einklang gebracht werden. Rein stadträumlich betrachtet, zeichnen die drei Teilschritte des IHK Sendenhorst so eine Entwicklung von einem kleinräumigen Initial im Kern hin zu einer innenstadtweiten Aufwertung einschließlich der Überwindung stadträumlicher Zäsuren.

Die „3 Säulen der Umsetzung“: „Komm in die Stadt“, „Alte Wege neu erleben“, „Ein Stadtzentrum für Alle“ wurden bzw. werden wie zuvor im weiteren über Beteiligungsverfahren und Marktplätze der Ideen bzw. sonstige Partizipationsverfahren mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Sendenhorst abgestimmt, inhaltlich geschärft und zur Anmeldung beim Land Nordrhein-Westfalen als Fördergeber politisch beschlossen.



Abb. 1 Maßnahmengbiet, Abb.: Lp+b

2.2. Handlungskonzept Innenstadt Sendenhorst

Das hier vorgelegte dreiteilige Handlungskonzept Innenstadt ist bezüglich seines ersten Teilabschnitts „Komm in die Stadt“ im Jahr 2013 erstellt und zur Förderung angemeldet worden. Bereits zu diesem Zeitpunkt hat das IHK seine konzeptionelle räumliche Ausdehnung durch die Festlegung der Grenze des Maßnahmensgebiets ausgedrückt (vgl. Abb. 1). Des Weiteren wurden der zweite und dritte Teilabschnitt dort auch schon explizit benannt, aufgrund der „akuten Brisanz“ jedoch alle weiteren Darstellungen auf den ersten Teilabschnitt „Komm in die Stadt“ konzentriert.

Das nunmehr vorliegende IHK ist daher aus planerischer Sicht gleichermaßen eine Gesamtdarstellung sowie, besonders mit Blick auf die Anmeldung zur Förderung durch das Land Nordrhein-Westfalen, als Fortschreibung des ersten Teilabschnittes zu sehen. Aufgrund der räumlichen und zeitlichen Nähe zum ersten Teilabschnitt von 2013 werden die Rahmendaten und analytischen Beschreibungen zum Standort nicht von Grund auf neu erhoben; sondern in der hier vorliegenden Fortschreibung auf ihre Aktualität geprüft und die relevanten Veränderungen benannt.

Der inhaltliche Schwerpunkt der Fortschreibung liegt dagegen auf der Beschreibung der Maßnahmen des zweiten Teilabschnitts – „Alte Wege neu erleben“-. Diesem Teilabschnitt des Handlungskonzepts der Stadt Sendenhorst ist seit dem Jahr 2015 eine umfangreiche Konzeptphase mit intensiver Bürgerbeteiligung vorausgegangen. Im Jahr 2016 wurden die so entwickelten Konzepte zunächst in den Fachgremien und im Rat beraten und beschlossen. In der Folge wurden diese dann der Bezirksregierung Münster vorgelegt, um die Förderfähigkeit frühzeitig zu prüfen. Die in Rücksprache mit der Bezirksregierung erstellten planerischen Vertiefungen und Ausdifferenzierungen wurden in den politischen Gremien und in einer weiteren Bürgerbeteiligung diskutiert und in diversen Ortsterminen weiterentwickelt. Das nunmehr vorliegende Ergebnis dieser Konzept- und vertiefenden Planungsphase wird im Folgenden beschrieben und soll im Jahr 2018 zur Förderung angemeldet werden.

Im Folgenden werden zunächst die Ergebnisse des Umsetzungsschritt I dargestellt und in ihrer Wirkung auf die Innenstadt beschrieben.

Im darauf folgenden Schritt wird die Bestandsanalyse des ersten Teilabschnitts des Handlungskonzepts Innenstadt aus dem Jahr 2014 fortgeschrieben und eine vertiefende Bestandsanalyse für die Umsetzungsschritte II und III dargestellt.

Im Anschluss an die Bestandsanalyse erfolgt, analog zum ersten Teilabschnitt, die Darstellung der Handlungskonzepts und des Leitgedankens für den Umsetzungsschritt II. Die Handlungsfelder werden daraufhin mittels einer Variantenuntersuchung konkretisiert, aus welcher im Zuge einer Bürgerbeteiligung die konkreten Maßnahmen zur Umsetzung extrahiert wurden. Die Maßnahmen werden mit Bauzeiten und Kosten hinterlegt und plangrafisch konkretisiert.

Darauf folgend wird der Umsetzungsschritt III – „ein Stadtzentrum für alle“– konzeptuell umrissen. Eine genaue Ausdifferenzierung der hier geplanten Maßnahmen ist aufgrund des noch nicht erfolgten Baus der Umgehungsstraße noch nicht zielführend.

In einem letzten Schritt werden die Kosten für die Umsetzungsschritte zusammengestellt und in Bezug zu Bauabschnitten und angestrebter Förderung gesetzt.

3. Umsetzungsschritt I Rückschau

Der Umsetzungsschritt I „Komm in die Stadt“ hat im Bereich der Innenstadt vornehmlich durch kleine bis mittlere Interventionen die Qualität der Innenstadtbereiche gesichert und behutsam neue Nutzergruppen und neue Nutzungsmöglichkeiten in der Stadt implementiert. Ziel war es, durch kleinräumige Maßnahmen, gezielt Orte in den Innenstadtbereichen zu attraktiveren und gleichzeitig die gewachsenen Strukturen anzuerkennen und als Ganzes nicht zu überformen.

3.1. Partizipations- und Planungsprozess

Zur genaueren Absteckung der notwendigen Maßnahmen wurden in einem intensiv geführten partizipativen Prozess Handlungsfelder und unterschiedliche Themenfelder ausgearbeitet, für die im weiteren Planungsverlauf jeweils Einzelinterventionen entwickelt werden konnten. Der partizipative Prozess wurde in insgesamt drei Abschnitten geführt, zwischen denen die Ergebnisse durch ein Planungsbüro gefiltert und konkretisiert, sowie durch die politischen Gremien diskutiert und beschlossen werden konnten. Durch diesen mehrfach durchgeführten Rückkopplungsprozess wurde eine engverzahnte Abstimmung zwischen den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt, den politischen Verantwortungsträgern und der Planung ermöglicht.

Den Auftakt des Beteiligungsprozesses bildete der Aktionstag „Komm in die Stadt“ am 07.09.2012. Im Rahmen eines Stadtfestes hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit an Stadtpaziergängen teilzunehmen sowie Anregungen und Wünsche zur Verbesserung der räumlichen Situation in der Innenstadt zu äußern. Aus vielen Diskussionen und Anregungen wurden fünf unterschiedliche Handlungsfelder abgeleitet, die als Leitfaden für die Erneuerung der Kernstadt dienen sollten:

- 1) Erreichbarkeit und Barrierefreiheit verbessern
- 2) Treffpunkt für Jung und Alt
- 3) Leerstands- und Zwischennutzungsmanagement
- 4) Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- 5) Information und Kommunikation.

Viele der gesammelten Ideen sind in das Handlungskonzept Innenstadt und in den Umsetzungsschritt I eingeflossen und letztendlich realisiert worden. Der Partizipationsprozess wurde nach diesem Startpunkt jeweils zu Beginn der Vorentwurfsphase und der Entwurfsphase im Jahr 2014 fortgesetzt. Auf verschiedenen Veranstaltungen wurden sowohl alle interessierten Bürgerinnen und Bürger, als auch der Kirchenvorstand, der „Arbeitskreis Barrierefreies Sendenhorst“ und Veranstalter aktiv eingebunden und informiert.

Am Ende des partizipativen Planungsprozess standen konkrete Planungen für verschiedene Einzelinterventionen im Bereich des Geschäftsbereiches der Innenstadt, welche sich analog zu den Handlungsfeldern in fünf Themenfelder gliedern lassen:

- 1) Betonung der Stadteingänge
- 1) Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- 2) Aufwertung des Rathausplatzes
- 3) Belebung des Kirchgrüns
- 4) Attraktivierung der Fußgängerzone

Die Interventionen wurden nach den Themenfeldern geordnet in Text und zeichnerischer Darstellung konkretisiert und unter Beschreibung des Entwicklungskontextes in einem „Handlungskonzept Innenstadt“ mit dem Titel „Komm in die Stadt“ zusammengefasst.

Das „Handlungskonzept Innenstadt“ wurde am 20.02.2014 durch den Rat der Stadt Sendenhorst beschlossen und eine Förderung bei der Bezirksregierung Münster beantragt.

Nach Genehmigung der Förderung von 60% wurde die Planung durch die Stadt und ein Planungsbüro zügig vertieft, sodass bereits am 02.12.2014 die Ausführungsplanung zur Innenstadtentwicklung in Sendenhorst dem Rat der Stadt vorgestellt werden konnte. Im Anschluss an die Vorstellung im Rat wurde Anfang des Jahres 2015 die Ausführungsplanung während eines Stadtpaziergangs und einer Informationsveranstaltung mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und anschließend auch vom Arbeitskreis „barrierefreies Sendenhorst“ vertiefend abgewogen. Im Zuge der Partizipation konnten somit noch bis kurz vor Beginn der Baumaßnahmen Anregungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen und in die Planung integriert werden.

3.2. Maßnahmen

Im Laufe des Jahres 2015 wurden unterschiedliche Einzelinterventionen in der Stadt umgesetzt. Erklärtes Ziel war es, durch behutsame Ergänzung und Anpassung des Bestehenden den Innenstadtbereich der Stadt Sendenhorst auf verschiedenste Nutzungen und Nutzergruppen abzustimmen und somit nachhaltig zukunftsfähig zu gestalten. Die in Umsetzungsschritt I durchgeführten Maßnahmen werden im Folgenden vertiefend dargestellt und dokumentiert.

3.2.1. Mobiliar / Die Bank für Sendenhorst

Um das Erscheinungsbild der Stadt Sendenhorst zu vereinheitlichen und die Identifikation mit der Stadt zu steigern, ist das Mobiliar im Bereich der Stadt vereinheitlicht worden. Alle Ausstattungselemente wie Bänke, Schaukästen, Medienpoint, etc. sind vereinheitlicht ausgeführt worden.

KIEL



CUBO



LUDWIGSHAFEN



Wir suchen die Bank für Sendenhorst

Bitte schauen Sie sich die drei Bänke genau an, setzen Sie sich zur Probe und kreuzen Sie Ihre Wahl an. Zur Bewertung der Bänke gibt es Wahlkarten, die aus dem öffentlichen Bücherschrank entnommen werden können. Sie können die Gründe für Ihre Wahl auf die Karteschreiben und diese dann in den Briefkasten des Rathauses einwerfen.

Die Ergebnisse dieser Bürgerbefragung werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt zur Entscheidung vorgelegt. Es werden dann in dem Holz und mit der Lattenstärke der ausgewählten Bank weitere Sitzelemente (wie Sitzpodeste, Hüftbänke und Jugendbänke) in der Innenstadt aufgestellt.

Informationen zur Innenstadtentwicklung erhalten Sie im Rathaus und auf www.sendenhorst.de



Abb. 2 Die Bank für Sendenhorst , Quelle: Stadt Sendenhorst

In einem Auswahlverfahren waren die Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld der Umsetzung aufgefordert, die „Bank für Sendenhorst“ zu wählen. In der Fußgängerzone wurden Ende 2014 drei Bänke zur Auswahl aufgestellt, die ausprobiert und bewertet werden konnten.

Am Ende des Auswahlprozesses fiel die Entscheidung auf die Bank LUDWIGSHAFEN. Um den Ansprüchen der Barrierefreiheit und der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht werden zu können, wurden auf Basis des

Bankmodells LUDWIGSHAFEN unterschiedliche Formen von Mobiliar entwickelt und im Bereich der Kernstadt installiert.

Diese sind:

Hüftbänke

Die Hüftbänke wurden in Abstimmung mit dem St. Josef-Stift ausgewählt. Die Bänke ermöglichen es Menschen, die nur sehr eingeschränkt oder gar nicht sitzen können, durch Anlehnen auszuruhen.

Sessel

Um älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit einer Armlehne auf beiden Seiten der Sitzfläche bieten zu können, wurden Sessel angefertigt. Diese sind an verschiedenen Stellen in der Innenstadt in Gruppen eingebaut worden, um auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen Treffpunkte zu schaffen.

Jugendbänke

Um auf die Bedürfnisse der Jugend in Bezug auf alternative Sitzpositionen einzugehen, wurde eine Jugendbank im Bereich des Medienpoints installiert. Die Bank besteht aus zwei horizontalen Balken, die versetzt übereinander angeordnet sind. Sie ermöglicht somit das Sitzen auf der „Rückenlehne“ und bietet eine konfliktfreie Art gegen „Sitzkonventionen“ zu verstoßen.



Abb. 3 Jugendbank, Foto: Lp+b

Weite Teile des Mobiliars in der Kernstadt der Stadt Sendenhorst kann für temporäre Veranstaltungen demontiert werden.

3.2.2. Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Ein zentrales Anliegen der Bürgerschaft der Stadt war die Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den Kernbereichen der Stadt. Vor allem die ungeordnete Fahrradabstellung im Bereich des Haltepunktes Rathaus wurde als Problem identifiziert. Im Umsetzungsschritt I wurde in enger Abstimmung mit dem Wochenmarkt und anderen Stadtveranstaltungen eine Neuordnung und Erweiterung der Fahrradabstellplätze umgesetzt.

Die Fahrradabstellplätze gruppieren sich nun gegenüber des Rathauses entlang der Begrenzungsmauer des Kirchgrüns. Durch die Neuordnung werden die Fahrräder, die aufgrund der hohen Frequentierung des Haltepunktes Rathaus in großer Zahl abgestellt werden müssen, in die Platzgestaltung integriert und gliedern durch ihre lineare Anordnung gleichzeitig die räumliche Gesamtsituation. Die Anordnung der Fahrradständer ermöglicht die Abhaltung eines Wochenmarktes im Bereich des Rathausplatzes. Für Veranstaltungen mit anderem Platzbedarf können die Fahrradständer temporär demontiert werden.



Abb. 4 Brunnen und Fahrradabstellanlagen im Bereich des Rathausplatzes (im Hintergrund: Modell eines Stadttores zur 700- Jahrfeier der Stadt Sendenhorst), Foto: Lp+b

Die im Bereich des Rathausplatzes und der an der südlichen Kante des Kirchgrüns vorgehaltenen Stellplätze wurden zu Gunsten einer Erweiterung der Aufenthaltsbereiche in der Kernstadt aufgegeben. Um den Raum visuell zu vereinheitlichen, wurde das Pflaster im Bereich der ehemaligen Stellplätze nachbearbeitet und an das in der Fußgängerzone vorhandene Pflastermosaik angepasst.

3.2.3. Aufwertung des Rathausplatzes

Umfangreiche Maßnahmen wurden im Bereich des Rathausplatzes umgesetzt. Diese hatten sowohl die Verbesserung der Barrierefreiheit, als auch die allgemeine Attraktivierung dieses für die Stadt wichtigen Platzes zum Ziel.

Brunnen

Zentrales Element des Rathausplatzes ist das neu geschaffene Wasserspiel im Bereich vor der Sparkasse. Der Brunnen besteht aus insgesamt 9 Wasserfontänen, die in unterschiedlicher Frequenz und Höhe aktiviert werden. Der Brunnen fungiert als belebendes Element auf dem Platz und schafft somit einen neuen Treffpunkt im Bereich der Kernstadt. Das Wasserspiel kann während Veranstaltungen temporär überbaut werden. Der Brunnen ermöglicht mehrere Nutzungsarten und hat stark zur Verbesserung der Atmosphäre auf dem Platz und zur Identifikation beigetragen.



Abb. 5 Brunnen, neues Mobiliar und barrierefreier Eingang Sparkasse im Bereich des Rathausplatzes, Foto: lp+b

Mobiliar

Um den neu geschaffenen Brunnen und im direkten Vorbereich des Rathauses wurde unterschiedliches Stadtmobiliar platziert. Ziel war es die Aufenthaltsqualität auf dem Platz zu steigern. Der Briefkasten der Stadt wurde in der Oberflächenbeschichtung an die „Bank für Sendenhorst“ angepasst und am nordöstlichen Rand des Platzes aufgestellt. Vor dem Rathaus wurden entlang der Fassade vier Fahnenmasten und Bänke aufgestellt, welche den repräsentativen Charakter des Platzes unterstützen. Am Wasserspiel wurden sowohl eine Bank, als auch vier gruppierte Sessel installiert. Die Sitzmöbel wurden so ausgerichtet, dass der Rathausplatz in Gänze überblickt werden kann.

Barrierefreier Eingang Sparkasse

In enger Abstimmung mit der Sparkasse wurde der Zugangsbereich zum Gebäude mittels einer neuen Rampe barrierefrei ausgebildet. Die Rampe wurde so konzipiert und ausgerichtet, dass sie dem vorgelagerten Brunnenbereich und dem Stadtmobiliar einen baulichen Hintergrund bietet. Als Sichtschutz und zur Verbindung mit dem mobilen Grün im Bereich des Rathausplatzes, wurde durch eine lineare Pflanzung mit Glanzmispel die Ansichtskante der Rampe zum Platz hin abgeschirmt.

Barrierefreie Ausbildung der Oberflächenbeläge

Um die Barrierefreiheit auf dem Platz zu verbessern und den Platz in visueller Hinsicht zu strukturieren, wurden die Oberflächenbeläge überarbeitet. Zum Anschluss an die Fußgängerzone und als barrierefreie Erschließung des Rathauses, der Pfarrkirche St. Martin und der ÖPNV-Haltepunkte im Bereich des Rathausplatzes wurde das Betonsteinpflastermosaik, welches auch die Fußgängerzone prägt, auf dem Rathausplatz fortgeführt. Die Bereiche an den Fassaden des Rathauses und der Sparkasse sowie um die Fahrradständer sind weiterhin mit Natursteinpflaster ausgebaut. Die neue Form der Oberflächenbeläge gliedert den Platz neu und schafft eine Verbindung zu den umliegenden Funktionsbereichen.



Abb. 6 Gesamtansicht Rathausplatz mit neuen Oberflächenbelägen, Brunne und Sitzelementen, Foto: Lp+b

3.2.4. Attraktivierung der Fußgängerzone

In der Fußgängerzone wurde durch verschiedene kleine Maßnahmen eine Aufwertung der Gesamtsituation erreicht.

Barrierefreiheit

Grundlage der Neugestaltung war eine Ergänzung des Gestaltungskonzeptes der Oberflächenbeläge. Das in Sendenhorst etablierte Pflastermosaik aus gelbem und grauem Betonsteinpflaster wurde durch den Arbeitskreis „barrierefreies Sendenhorst“ als gut geeignet eingestuft. Ziel der Überarbeitung war eine kleinteilige Ergänzung des Pflastermosaiks. Durch diese Maßnahme wurde das bestehende Gestaltungskonzept nicht nur erhalten, sondern gestalterisch gestützt.

Mobiliar

Im Bereich der Fußgängerzone wurden in verschiedenartiger Gruppierung die neuen Formen des Stadtmobiliars eingebaut. So wurde zum Beispiel eine Jugendbank im Bereich des Medienpoints installiert.

Eine Besonderheit im Möblierungskonzept ist das rote Sofa, welches in direkter räumlicher Nähe zum öffentlichen Bücherschrank aufgestellt wurde. Das „rote Sofa“ ist eine Holzbank, die in Material und Farbe die des Bücherschranks aufgreift. Durch die Gleichartigkeit der Materialien entsteht ein Ensemble und der Bücherschrank wird als wichtiger Punkt in der Stadt konsolidiert.



Abb. 7 Bücherschrank und rotes Sofa, Foto: Lp+b

Informationssysteme

Die zahlreichen Informationsvitrinen, die schon vorher in der Stadt vorhanden waren, wurden der neuen Oberflächengestaltung der „Bank für Sendenhorst“ angepasst. Besonders hervorzuheben ist die Installation eines elektronischen Stadtinformationssystems. Hier können sich die Bürgerinnen und Bürger und Besucher der Stadt über Neuigkeiten in Sendenhorst informieren.

Aufwertung des Spielplatzes am westlichen Stadteingang.

Der Spielplatz am Westeingang der Stadt wurde neu gestaltet. Zentrales Element ist nun ein Spielhaus, das in seiner Form den umgebenden, historischen Fachwerkhäusern nachempfunden ist. Hierdurch wird schon den Kindern eine Identifikation mit der Geschichte der Stadt ermöglicht. Das Spielhaus wird durch eine große Sandfläche und vielfältige andere Spielgeräte ergänzt.

In der Umgebung des Spielplatzes und in direkter Nachbarschaft von gastronomischen Randnutzungen wurden an Bäumen Holzdecks installiert, die neue Sitz- und Verweilorte in der Kernstadt anbieten. Um die besondere Atmosphäre dieser Orte herauszustellen, werden die Bäume durch Bodenstrahler beleuchtet.



Abb. 8 Spielhaus und Sitzdecks, Foto: Lp+b

3.2.5. Kommunalforum

Die Arbeiten an der Gasse zum Kommunalforum wurden im Jahr 2016 fertiggestellt.



Abb. 9 Gasse am Kommunalforum, Foto: Lp+b

4. Bestandsanalyse Fortschreibung

Im Folgenden werden die räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für das vorliegende Handlungskonzept dargestellt. Die Bestandsanalyse schreibt die Bestandsanalyse aus dem ersten Teil des Handlungskonzepts „Komm in die Stadt“ fort. Zunächst wird die Stadt Sendenhorst in Bezug auf ihre Lage im Raum und die grundlegenden Strukturdaten dargestellt. Danach wird das vom Handlungskonzept betrachtete Untersuchungsgebiet genauer eingegrenzt und die räumlichen sowie stadtstrukturellen Randbedingungen vertiefend erläutert. In einem zweiten Schritt werden dann die vertiefenden Analysen für die Umsetzungsschritte II und III angeschlossen.

4.1. Stadt Sendenhorst

Im Folgenden wird die Stadt Sendenhorst in ihrer Gesamtheit vorgestellt. Zunächst wird auf die Lage im Raum und die infrastrukturellen Verknüpfungen mit den umgebenden Gemeinden eingegangen. Im Weiteren wird die Bevölkerungsentwicklung Sendenhorsts beleuchtet. Abschließend folgt eine generelle Übersicht über die wirtschaftliche Situation der Stadt.

4.1.1. Lage im Raum

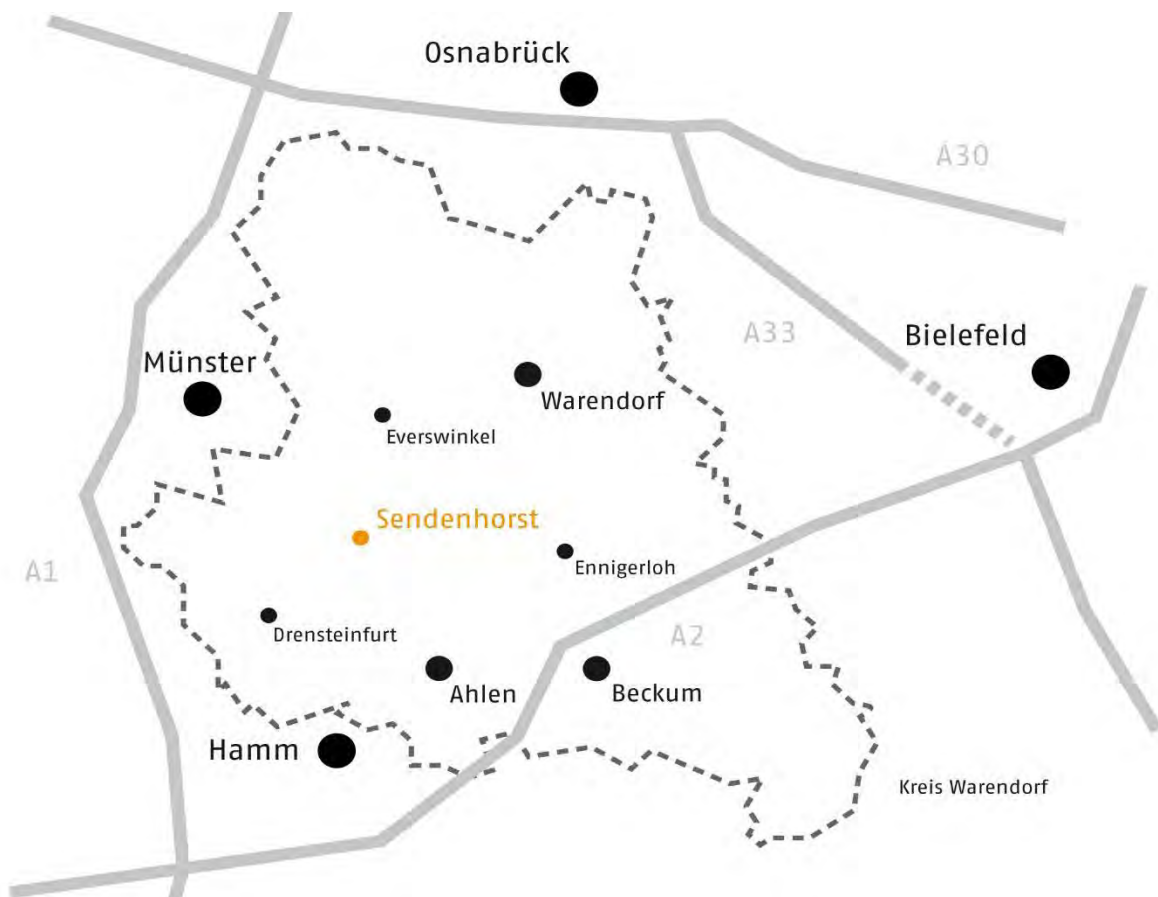


Abb. 10 Sendenhorst im Kontext der umgebenden Infrastrukturen und Gemeinden, Abb.: Lp+b

Die Stadt Sendenhorst, bestehend aus den Ortsteilen Sendenhorst und Albersloh, ist eine Kleinstadt im Münsterland. Die Stadt liegt als Grundzentrum ca. 20 km südöstlich des Oberzentrums Münster und westlich der größeren Städte und Mittelzentren Ahlen, Warendorf und Beckum. Im direkten Umfeld von Sendenhorst liegen weitere Grundzentren wie z.B. Drensteinfurt und Everswinkel. Die Anbindung an die umgebenden Kommunen und den überregionalen Verkehr erfolgt über die Landstraßen L 520, L586, L811 und L851. Das

Oberzentrum Münster ist so innerhalb von ca. 30 min, die nächstgelegenen Auffahrten der Autobahnen A1 und A2 in jeweils ca. 15 min zu erreichen. Die Planungen für die Reaktivierung der WLE-Bahnstrecke Münster – Sendenhorst für den Personennahverkehr sind weiter vorangetrieben worden. Auch die Planungen für den Bau einer Umgehungsstraße sind weiter fortgeschritten. Das Linienbestimmungsverfahren ist abgeschlossen. Eine Umsetzung ist für die 2020er Jahre vorgesehen.

4.1.2. Strukturdaten Sendenhorst

Gegenüber der Darstellung im Handlungskonzept Innenstadt von 2014 haben sich die Strukturdaten für die Stadt Sendenhorst nur geringfügig verändert. Die Bevölkerungszahl ist von 13.229 Einwohnern im Jahr 2011 auf 13.662 Einwohner im Jahr 2017 gestiegen. Die Bevölkerungsprognose für Sendenhorst ist positiv. So wird die Bevölkerungszahl bis ins Jahr 2030 konstant bleiben und bis ins Jahr 2040 leicht ansteigen. Auch die wirtschaftliche Situation der Stadt hat sich in weiten Teilen nicht verändert. In einigen Punkten hat sich der positive Trend bestätigt. Die Arbeitslosenquote im Kreis Warendorf liegt zum Zeitpunkt der Aufstellung des IHK im Herbst 2018 bei 4,7%. Dies ist weiterhin ein Wert, der unter dem landesweiten Durchschnitt von 6,6 % liegt. Im Jahr 2018 lag die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei 5.517. Die international agierende Firma VEKA und der St. Josef-Stift sind nach wie vor mit je über 1.000 Beschäftigten die wichtigsten Arbeitgeber der Stadt. Die Stadt verzeichnet 4.300 Auspendler und 3.000 Einpendler.

4.2. Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist mit dem im Handlungskonzept Innenstadt „Komm in die Stadt“ dargestellten Untersuchungsgebiet identisch. Das Gebiet wurde so gewählt, dass die Wechselwirkungen verschiedener Nutzungen, Infrastrukturen und historischer Orte darstell- und planbar werden. Es bezieht sich auf die historisch gewachsenen Strukturen und wird durch die im Bereich der historischen ehemaligen Stadtbefestigung liegende Promenade umschlossen. Die Begrenzung des Gebiets beinhaltet somit den gesamten Altstadtbereich. Ergänzend hierzu wurde der Bereich des St. Josef-Stifts in das Untersuchungsgebiet integriert um die Nutzer dieser für die Stadt Sendenhorst bedeutsamen Einrichtung in die Planungen stets mit einbeziehen zu können.



Abb. 11 Karte Untersuchungsgebiet, Abb.: Lp+b

Das Untersuchungsgebiet wurde in Hinblick auf den kleinteiligeren räumlichen Zusammenhang und zeitliche Zwänge in drei Bereiche unterteilt, die in verschiedenen Umsetzungsschritten realisiert werden:

- 1) Der Umsetzungsschritt I umfasst das Geschäftszentrum mit seiner Hauptachse Weststraße und Kirchstraße und dem Rathausplatz. Im Zuge des Umsetzungsschritts I wurde der Bereich bereits beplant und die Maßnahmen umgesetzt.
- 2) Der Umsetzungsschritt II beinhaltet alle an den Geschäftsbereich der Innenstadt angrenzenden Wohnstraßen des Stadtzentrums einschließlich der heute als Promenade genutzten ehemaligen Stadtbefestigung. Das St. Josef-Stift, welches westlich der Innenstadt liegt, wird ebenfalls durch den Umsetzungsschritt II behandelt. Ziel ist es die hier lebenden „temporären Einwohner“ der Stadt Sendenhorst in das Stadtleben dauerhaft mit einbeziehen zu können. Der Umsetzungsschritt II beschäftigt sich mit der Erschließung der Innenstadt und fasst die notwendigen Maßnahmen unter dem Titel „Alte Wege neu erleben“ zusammen.
- 3) Der Umsetzungsschritt III behandelt die Ortsdurchfahrten Weststraße, Schulstraße, Kirchstraße, Oststraße sowie die Nordstraße. Die Ortsdurchfahrten, welche momentan noch als Landstraßen ausgewiesen sind, zerteilen das Untersuchungsgebiet in zwei Hälften und sind somit eine deutlich wahrnehmbare Zäsur im Stadtraum. Nach Realisierung der Umgehungsstraße soll der Umbau des Straßenraums unter dem Titel „Ein Stadtzentrum für Alle“ den Abschluss der Innenstadtentwicklung bilden und die Innenstadt letztgültig zu einem barrierefreien Ganzen zusammenfügen.

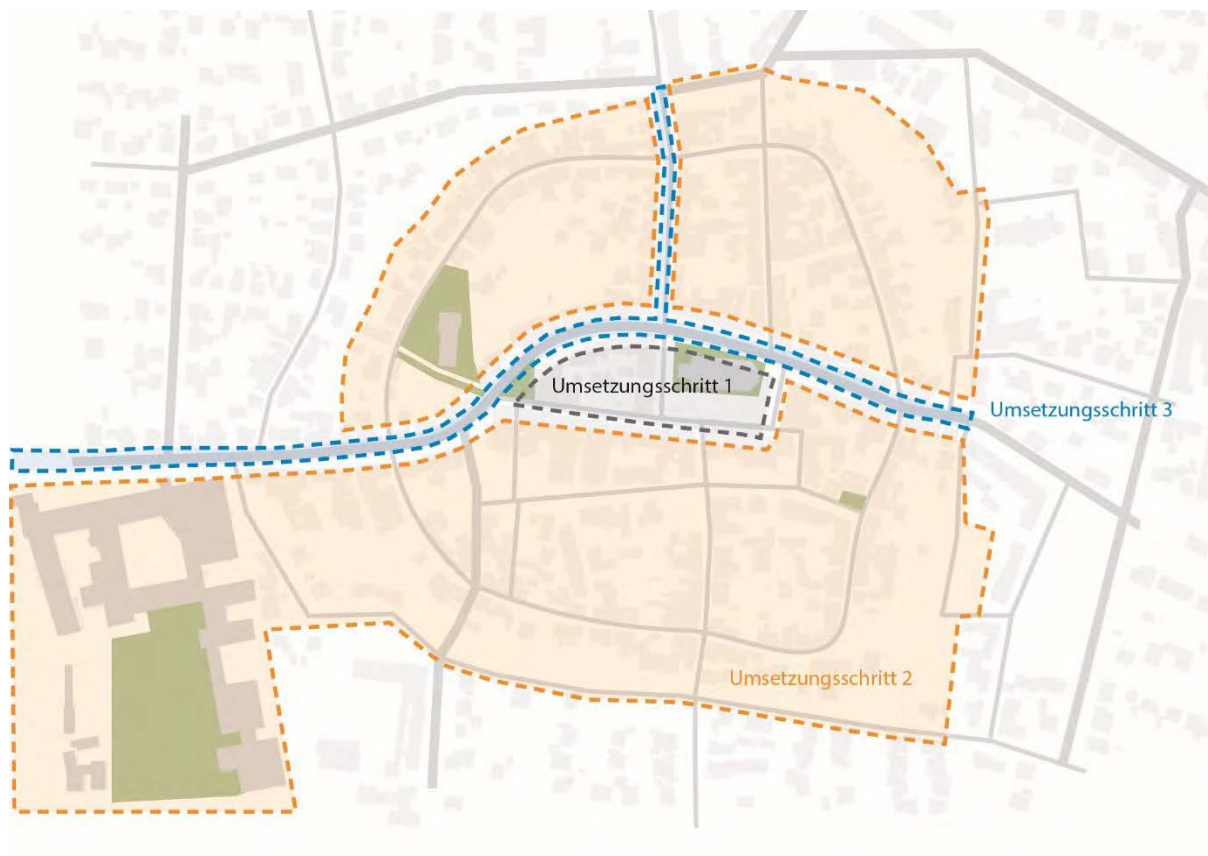


Abb. 12 Karte zur Verortung der Umsetzungsschritte, Abb.: Lp+b

4.2.1. Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur innerhalb der Stadt Sendenhorst hat sich seit der Aufstellung des Handlungskonzepts Innenstadt 2014 nur in Teilen verändert. Im Folgenden wird die dort dargestellte Betrachtung von Wohnen, Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistung kurz zusammengefasst und ergänzt. Darüber hinaus wird die Betrachtung um eine Darstellung des St. Josef-Stifts und der Kardinal-van-Galen-Grundschule ergänzt. Letztere wird zwar nicht vom Untersuchungsgebiet mit eingeschlossen, ist aber auf die Infrastrukturen innerhalb des Untersuchungsgebiets angewiesen.

Wohnen

Das Untersuchungsgebiet wird größtenteils durch Wohnbebauung einer für die Stadtgröße typischen Dichte bestimmt. Im Bereich der Kernstadt ist diese Wohnbebauung durch Mehrfamilienhäuser und in den erweiterten Bereichen durch freistehende Einfamilienhäuser geprägt.

Einzelhandel / Gastronomie / Dienstleistung

Wie bereits im Handlungskonzept aus dem Jahr 2014 dargestellt, konzentriert sich in der Stadt Sendenhorst vor allem Einzelhandel zur Versorgung der lokalen Bevölkerung. Östlich der Innenstadt befindet sich der „Ergänzungsbereich der Nahversorgung Innenstadt“ mit einem Edeka sowie je ein Aldi- und Lidl-Markt. Auch große Teile (ca. 50%) der Bevölkerung der Ortschaft Albersloh frequentieren die Kernstadt Sendenhorsts.

Im erweiterten Innenstadtbereich befinden sich weiterhin drei Gaststätten / Restaurants, zwei Cafés und zwei Pizzerien.

Schulen

Im direkten Anschluss an das Untersuchungsgebiet, in Nachbarschaft des St. Josef-Stift, liegt die Kardinal-van-Galen-Schule. Das Grundstück der Schule ist nicht Teil des Untersuchungsgebiets. Die Schule ist aber aufgrund der Ausrichtung der Schuleingänge zur Promenade hin auf die Wegeverbindungen innerhalb des Untersuchungsgebiets angewiesen. Große Teile der Schülerschaft nutzen die Wege in die Innenstadt und die Promenade für den Schulweg. Die Schule besteht seit 1951 und beherbergt heute ca. 330 Schüler.

St. Josef-Stift.

Das St. Josef-Stift liegt am südwestlichen Rand der Innenstadt Sendenhorsts und des Untersuchungsgebiets. Die Klinik besteht seit dem Jahr 1889. Seit den 1980er Jahren hat sich die damalige untergeordnete Klinik stetig weiterentwickelt und spezialisiert und ist heute eine der bedeutendsten Rehabilitations- und Rheumakliniken in Deutschland. Gegenwärtig beschäftigt die Klinik über 1000 Mitarbeiter und ist ein wichtiger Arbeitgeber in der Stadt Sendenhorst. Durch ambulante, stationäre und REHA-Patienten erhält die Stadt Sendenhorst durch das St. Josef-Stift im Jahr ca. 33.000 zusätzliche temporäre Einwohner. Aufgrund der Nähe zur Kernstadt sind große Teile der Patienten potentielle Nutzer der Innenstadt und der Promenadenbereiche. Neben einer stetigen hochbaulichen Entwicklung hat sich das Stift auch in den Außenanlagen weiterentwickelt und bietet vor allem mit einem Park einen Naherholungsraum für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Sendenhorst an. Aus diesen Gründen ist die Klinik sowohl räumlich als auch in den soziokulturellen Funktionen deutlich mit der Innenstadt verzahnt.



Abb. 13 Lage St. Josef-Stift, Abb.: Lp+b

4.2.2. Verkehrliche Situation

Die verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet hat sich im Vergleich zum Zeitpunkt der Aufstellung des ersten Teils des Handlungskonzepts Innenstadt verändert.

Das Untersuchungsgebiet wird nach wie vor durch die Landesstraße L586 dominiert, die den Innenstadtbereich von Osten nach Westen quert. Die Ortsdurchfahrt wird von ca. 13.000 Kfz pro Tag frequentiert. Diese Verkehrsbelastung beeinträchtigt die Qualität und die Nutzbarkeit der gesamten Innenstadtfunktionen in hohem Maße. Die Planungen für eine Ortsumgehung sind im Vergleich zum Stand von 2014 weiterentwickelt worden. Die Umgehungsstraßenplanung der Stadt Sendenhorst ist als vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan eingetragen. Das Linienbestimmungsverfahren ist abgeschlossen und die weitere Planung beauftragt. Eine Umsetzung ist daher in greifbare Nähe gerückt und wird aller Voraussicht nach Anfang der 2020er Jahre erfolgen. Hierdurch wird ein Zustand behoben werden, der die Nutzbarkeit der Räume und die Funktionsverknüpfungen in der Innenstadt dauerhaft verzögert und erschwert hat.



Abb. 14 Ortsdurchfahrt/Weststraße (Aufnahme Sonntags), Foto: Lp+b

Die Kernstadt teilt sich nach wie vor in zwei unterschiedliche Verkehrsbereiche auf. Im Westen sind die Geschäftsbereiche als „Fußgängerzone, Fahrräder frei“ ausgewiesen; im östlichen Teil der Kernstadt ist der Geschäftsbereich ein „verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 7“. Durch die Veränderungen im Umsetzungsschritt I und den damit einhergehenden Wegfall von Stellplätzen an der Kirche ist der verkehrsberuhigte Bereich in seiner Wirkung zurückgenommen und wird als Teil der Fußgängerzone wahrgenommen.

Das in Umsetzungsschritt II behandelte Gebiet wird von Wohnstraßen bestimmt, welche sich um die Straßen Ostgraben, Nordgraben, Südgraben und Westgraben gruppieren. Die Straßen sind als „Tempo 20 Zone“ ausgewiesen.

Knotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Haltestelle Rathaus. Sowohl Schüler als auch Berufspendler frequentieren diesen Haltepunkt stark und erreichen die Haltestelle zu großen Teilen mit

dem Fahrrad. Um diesem Umstand ordnend begegnen zu können, wurden im Umsetzungsschritt I insgesamt zwei Fahrradabstellanlagen im Bereich der Haltestelle Rathaus eingerichtet.

Einen wichtigen Teil der städtischen Infrastruktur stellt die rund um die Innenstadt verlaufende, im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung liegende Grünanlage der Promenade dar. Die Promenade hat als linearer Park das Potential, als Hauptrekreationsraum der Stadt Sendenhorst zu dienen. Durch die Ortsdurchfahrten wird die Promenade jedoch an insgesamt drei Punkten deutlich zerschnitten, sodass eine durchgehende Benutzung dieses Infrastrukturräumens nur schwer möglich ist. Auch die jeweiligen Eingänge zur Promenade sind aufgrund der zum Teil tief zwischen Häusern liegenden, wie private Grundstückszufahrten wirkenden Eingänge und einer unklaren Wegeführung schwer ablesbar.



Abb. 15 Promenade (Westpromenade), Foto: Lp+b

Eine Überarbeitung der Promenade und ihrer Anbindungen an die Kernstadt ist Ziel des Umsetzungsschritts II. Die Überarbeitung der Straßenräume der heutigen Ortsdurchfahrten nach Errichtung der Umgehungsstraße ist dagegen Ziel des Umsetzungsschritts III.

4.2.3. Stadtbild und historische Entwicklung

Das Stadtbild der Stadt Sendenhorst hat sich in mehreren Entwicklungsschritten herausgebildet. Die Grenze der Stadt bildete lange Zeit die später in eine Grünanlage umgewandelte ehemalige Stadtbefestigung. Die Wohnbebauung entwickelte sich bis Mitte des 19. Jahrhunderts ausschließlich innerhalb der so festgelegten Dimensionen. Die städtebauliche Struktur war daher, wie für Städte dieser Größe typisch, von einer hohen Dichte, schmalen Verbindungsgassen und giebelständigen Fachwerkhäusern geprägt. Eine Zäsur in der Stadtentwicklung bildete der große Stadtbrand von 1806, dem 154 Wohnhäuser, der Kirchturm, das Rathaus und das Pfarrhaus zum Opfer fielen. Viele der heute im Stadtkern liegenden historischen Gebäude, so zum Beispiel das „Alte Pastorat“ in der Kernstadt sind nach diesen Ereignissen errichtet worden.

Eine erste Weiterentwicklung über die Grenzen der ehemaligen Stadtbefestigung hinaus erfolgte in den 1860er Jahren, als in Reaktion auf eine stark steigende Bevölkerungszahl die Drensteinfurter Chaussee vor dem Westtor bebaut wurde. In diese Zeit fällt auch die Errichtung der heute als Baudenkmal eingetragenen Pfarrkirche St. Martin (1855–1865), und der auf dem südlichen Kirchvorplatz stehenden Marienstatue, welche heute ebenfalls ein Baudenkmal ist.

Seit den 1950er Jahren wuchs die Stadt Sendenhorst vor allem außerhalb der ehemaligen Stadtbefestigung. Es entstanden die Wohngebiete Nordensiedlung, Platten-Bree, Bült, Garath, Hagenholt-Nord, Auf der Geist, Westglindkamp, Astrid-Lindgren-Straße, Echterbrock, Garath Nord und Alter Postweg Nord. Diese bilden bis heute, gemeinsam mit dem historischen Stadtkern, das Gesamtbild der Stadt Sendenhorst.

Im Zuge der Stadtsanierung in den 1970er und 1980er Jahren wurden im Kernbereich der historischen Stadtanlage große Teile der alten Gebäude zurückgebaut und durch zeitgenössische Bebauung ersetzt. Gleichzeitig wurde die Fußgängerzone in ihrer heutigen Dimensionierung geplant und umgesetzt.



Abb. 16 Enge Verbindungsgasse, Liebesgasse, Foto: Lp+b

Aufgrund der vorgenannten Entwicklungen ist der Untersuchungsbereich in seiner Bebauung sehr heterogen. Neben vereinzelt Fachwerkhäusern, welche überwiegend in der Denkmalliste eingetragen sind, ist die Innenstadt Sendenhorsts durch Bebauung der 1950er bis 1990er Jahre geprägt. Die Dichte der Bereiche ist im Kernbereich der Stadt höher und nimmt nach außen, zur Promenade hin ab. Teilweise existieren zwischen Promenade und Kernbereich noch schmale, nur fußläufig erschlossene Verbindungsgassen, die das historische Stadtbild im vielfältigen Gefüge ablesbar machen.



Abb. 17 Historisches Fachwerkhaus/ ehemaliges „Schleckerhaus“ (1980er Jahre) in direkter Nachbarschaft, Foto: Lp+b

Das Aufzeigen von verschiedenen Wegen durch diese heterogene, potentiell aber höchst attraktive, Struktur und das Aufzeigen von historischen Punkten in der Stadt ist Ziel des Umsetzungsschritts II.

4.2.4. Grünstruktur / historische Entwicklung der Grünstrukturen

Der Untersuchungsbereich verfügt über insgesamt drei prägende Grünräume: Das Kirchgrün, die Promenade und den Park des St. Jose-Stifts. Alle Grünanlagen sind in ihrer Eigenart für die Stadt bedeutungsvoll und übernehmen unterschiedliche Funktionen im städtischen Leben.



Abb. 18 Prägende Grünstrukturen der Stadt Sendenhorst, Abb. Lp+b

Kirchgrün / Kernstadt

Das städtebaulich markante Kirchgrün liegt zentral im Kernbereich der Innenstadt und ist räumlich an die verkehrsberuhigten Bereiche und die Fußgängerzone angegliedert. Die Freianlage der Kirche ist geprägt von einem alten Linden-Bestand, der in den 1990er Jahren durch Nachpflanzungen an der Süd- und Ostseite der Kirche ergänzt worden ist. Das Kirchgrün ist aufgrund seiner Lage und des hohen Alters ein besonderer Identifikationsort für die Sendenhorster Bürgerinnen und Bürger und darüber hinaus auch ein wichtiger klimatischer Faktor im Kernbereich der Innenstadt. Anknüpfend an das Kirchgrün prägen einzelne, locker gestreute Baumpflanzungen die Innenstadtbereiche. Im Umsetzungsschritt I wurden die Baumscheiben gestalterisch aufgewertet.

Promenade

Der Innenstadtbereich der Stadt Sendenhorst wird durch eine umlaufende Grünanlage, die Promenade, begrenzt. Die Promenade liegt im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung der Stadt, die bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die Sicherheit der Stadt in Form von aufeinander folgenden Wall- und Grabenanlagen gewährleistete. Die aus taktischer Sicht unbrauchbar gewordene Stadtbefestigung wurde auf richterlichen Befehl Ende des 18. Jahrhunderts abgetragen bzw. verfüllt. Einzig die Außengräfte verblieb als Regenwasserabfluss in ihrer damaligen Form. Bis ins 19. Jahrhundert hinein wurden die nun innerhalb der Stadt freiliegenden Geländeflächen unterschiedlich genutzt. Zunächst als Bleiche für die in der Stadt Sendenhorst ansässigen Hauswebereiern und später als Bauland für anliegende Bürger. Die Nutzung als

Bauland hat dazu geführt, dass Teile der Freiflächen der ehemaligen Stadtbefestigung heute nicht mehr in ihrer ursprünglichen Ausdehnung existieren bzw. die Promenade nicht mehr als zusammenhängender Raum wahrgenommen werden kann. Nachdem zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Kanalisation in der Stadt errichtet worden war, konnte die Außengräfte verfüllt werden. In der Folge wurde über mehrere Jahrzehnte hinweg eine Promenade im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung errichtet. Die Entwicklung des Grünraums war durchweg heterogen. Es existierten zwar bereits 1904 Planungen für eine Gesamtbegrünung, diese wurden jedoch aufgrund von Einsprüchen der Bürger und finanzieller Probleme nicht umgesetzt. Die Promenade wurde bis in die 1950er Jahre teils durch die anliegenden Grundstückseigentümer und teils durch bereichsweise städtische Anpflanzungen begrünt.



Abb. 19 Links: Alleecharakter der Promenade im Süden, Foto: Lp+b

Abb. 20 Rechts Gartencharakter der Promenade im Norden, Foto: Lp+b

Durch diese Entwicklung entstanden zwei Charaktere, die noch heute ablesbar sind. Im nördlichen Abschnitt ist die Promenade durch frei verteilte Bäume und wegebegleitende Strauchpflanzungen und im südlichen Abschnitt von einer durchgängigen, alleearartigen Baumbepflanzung geprägt. Die Wegeoberflächen im Bereich der Promenade sind vollständig als wassergebundene Decke ausgebaut. Die Grünanlage der Promenade zieht sich in einer durchschnittlichen Breite von ca. 10m um die Innenstadt und wird in den Bereichen der Ortsdurchfahrten teils deutlich unterbrochen. Im Bereich Nordstraße/Ostgraben bildet zudem Bebauung eine deutliche Zäsur. Die Zerschneidung der Promenade wird auch durch die unterschiedliche Bezeichnung der einzelnen Bereiche deutlich: Nordenpromenade, Südenpromenade, Ostpromenade, Westpromenade. Die ursprüngliche Stadtbefestigung der Stadt Sendenhorst war deutlich breiter als die heutige Promenade. Entlang der Promenade gliedern sich daher abschnittsweise weitere öffentliche Freiräume an, die in unterschiedlichen Jahrhunderten auf den Flächen der ehemaligen Stadtbefestigung entstanden sind. Die Nutzungen dieser Freiflächen variiert; so existiert z.B. der historische jüdische Friedhof in räumlicher Nähe zu erst im Laufe des 20. Jahrhunderts entstandenen Spielplätzen.

Die Flächen der ehemaligen Stadtbefestigung sind aufgrund ihrer historischen Entwicklung und der nur partiellen Überformung ein bedeutendes Bodendenkmal innerhalb der Stadt Sendenhorst.

Im Jahr 1990 wurde durch das Büro Brandenfels ein Entwicklungskonzept für die Promenade erarbeitet. Dieses stellte die beiden Charaktere der Promenade heraus und schärfte sie durch Akzentuierung der Bepflanzung. Zudem wurde eine durchgängige Einfassung des wassergebundenes Weges durch Natursteinpflaster sowie eine Akzentuierung der Eingänge durch Fassadenbegrünung vorgeschlagen. Das Konzept wurde bisher nur in Teilen realisiert. Grund hierfür waren hauptsächlich fehlende finanzielle Mittel. Im Bereich der Südenpromenade zwischen Schluse und Osttor sowie in der Westenpromenade wurden die wassergebundenes Wege erneuert und die Einfassung aus Naturstein hergestellt. Zudem wurden die Gehölz- und Rasenstreifen entlang des Weges gestalterisch überarbeitet.

Die Ausgestaltung der Promenade ist aus den vorgenannten Gründen gegenwärtig durchweg heterogen. Die Wegestrukturen innerhalb der Grünanlage weisen unterschiedliche Breiten und Einfassungen auf.

Der Baumbestand ist grundsätzlich vital, weist aber in Teilen Leerstellen auf. Die im Nordteil der Promenade liegenden Strauchstrukturen sind in Teilen nicht zukunftsfähig.

Die planerische Schärfung des Promadenkonzepts in Hinblick auf die Erfordernisse der Gegenwart und eine enge partizipative Begleitung dieser „Weiterplanung“ ist Hauptbestandteil des Umsetzungsschritts II.

Im Bereich der Promenade wurden im Zuge der 700-Jahr-Feier der Stadt Sendenhorst verschiedene Kunstinstallationen in den Freiraum integriert. Diese sollen in die weitere Bearbeitung integriert werden.

Park des St. Josef-Stifts

Der Park des St. Josef-Stifts ist ein großflächig angelegter Landschaftsgarten, der aufgrund intensiver Pflege und dauerhafter planerischer Überarbeitung eine für alle Einwohner der Stadt gut nutzbare Rekreativfläche ist. Der Park beinhaltet einen Rosengarten, weitläufige Wiesenflächen und einen alten Baumbestand und verbindet die städtische Struktur der Stadt Sendenhorst mit der umgebenden Kulturlandschaft. Der Park ist zwar Teil des Untersuchungsgebiets, wird jedoch aufgrund der hohen Ausstattungsqualität der Anlage und der dauerhaften Pflege durch das St. Josef-Stift nicht durch Maßnahmen berührt.

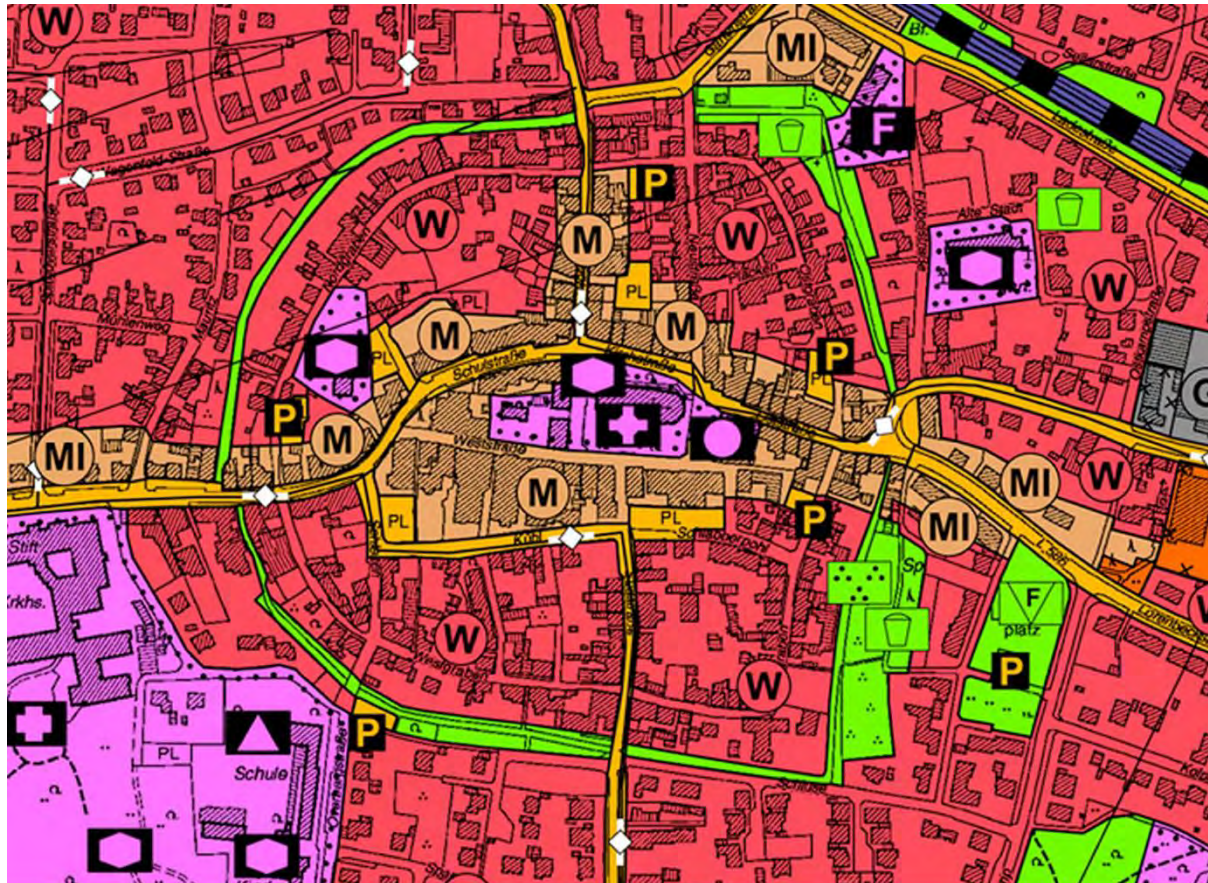


Abb. 21 Park des St. Josef-Stifts, Foto: St. Josef-Stift

4.2.5. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Seit der Aufstellung des Handlungskonzeptes Innenstadt im Jahr 2014 haben sich die planungsrechtlichen Gegebenheiten in Teilen verändert.

Das Untersuchungsgebiet wird über den Flächennutzungsplan sowie nunmehr fünf Bebauungspläne planungsrechtlich geordnet. Teile der Innenstadt sind unbeplante Bereiche gemäß §34 BauGB. Die Geschäftsbereiche der Innenstadt werden über das Einzelhandelskonzept des Büros Junker und Kruse aus dem Jahr 2007 gesteuert, welches im Jahr 2012 und im Jahr 2014 fortgeschrieben wurde.





	Wohnbaufläche		Fläche für den Gemeinbedarf
	Gemischte Baufläche		Fläche Versorgungsanlagen
	Mischgebiet		Straßen des überörtlichen Verkehrs und örtliche Hauptverkehrswege
	Grünfläche		

Abb. 22 Ausschnitt Bereich Innenstadt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Sendenhorst (2014), Abb.: Stadt Sendenhorst

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan für die Stadt Sendenhorst stellt im Kernbereich der Stadt „Flächen für den Gemeinbedarf, im erweiterten Kernbereich „gemischte Bauflächen“ und in den weiteren, innerhalb der Promenadenrings liegenden Bereichen „Wohnbauflächen“ dar. Die Ortsdurchfahrten sind als „überörtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Qualifizierte Bebauungspläne bestehen für insgesamt drei verschiedene Bereiche des Untersuchungsgebiets. Der Kernbereich der Stadt wird über die Bebauungspläne Nr. 10 „Stadtmitte, 1. Sanierungsabschnitt“ und Nr. 11 „Stadtmitte, 2. Sanierungsabschnitt“ planungsrechtlich geordnet. Die

Bereiche um das St. Josef-Stift werden durch die Bebauungspläne Nr. 43 und 43.1 geregelt, die die Bebauung im Bereich des stetig wachsenden Komplexes steuern. Zusätzlich zu diesen, bereits im Handlungskonzept von 2014 dargestellten Bebauungsplänen wurde 2016 für den Bereich Nordgraben der Bebauungsplan Nr. 45 „Quartier Nordgraben“ aufgestellt, der den nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets im Bereich des Hauses Siekmann regelt. Die Flächen um das Haus Siekmann sind hier als „Flächen für den Gemeinbedarf“ festgelegt.

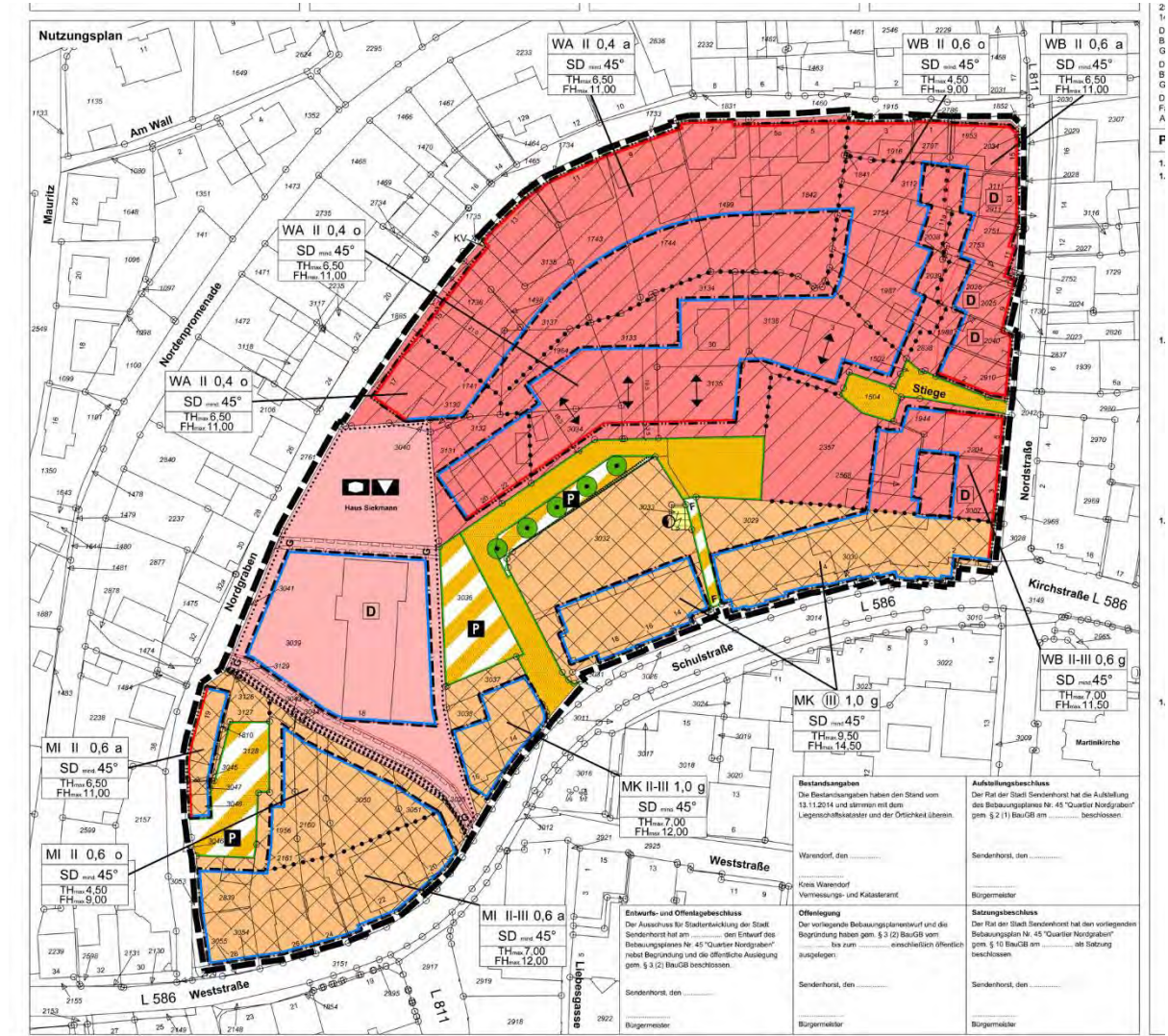


Abb. 23 Ausschnitt Bebauungsplan Nr.45 Nordgrabenquartier; Abb.: Stadt Sendenhorst

Das Einzelhandelskonzept des Büros Junker und Kruse stellt die Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich heraus. Ziel des Konzepts ist die nachhaltige Sicherung der kompakten Strukturen zur Versorgung innerhalb der Innenstadt. Das Konzept wurde 2014, nach Verabschiedung des neuen Einzelhandelserlasses fortgeschrieben.

4.3. Umsetzungsschritt II „Wege in die Innenstadt“

Nachdem der Umsetzungsschritt I sehr erfolgreich abgeschlossen worden ist, sollen nun auch die Umsetzungsschritte II und III zur Ausführung kommen. Ziel des Umsetzungsschrittes II ist die Vernetzung der umgebauten Innenstadtbereiche mit den umgebenden Wohngebieten, der Promenade und dem St. Josef-Stift. Die Planungsphasen für den Umsetzungsschritt II waren in eine Konzeptphase mit einer ersten Partizipationsstufe und eine Entwurfsplanungsphase mit einer zweiten Partizipationsstufe unterteilt. Aus den beiden Planungsstufen wurden konkrete Maßnahmen entwickelt. Im Folgenden werden zunächst die Konzeptphase und die erste Partizipation beschrieben.

4.3.1. Erste Partizipationsstufe: Auswahl und Analyse der Maßnahmenräume

Wie bereits erfolgreich in Umsetzungsschritt I praktiziert, wurden auch in der Vorbereitung von Umsetzungsschritt II unterschiedliche Formen der Partizipation angewandt. Workshops, Vorträge und Begehungen des Maßnahmengebiets sollten die Planungstätigkeiten für den Umsetzungsschritt II dauerhaft begleiten und mit Inhalten unterstützen. Das Untersuchungsgebiet wurde in der Konzeptphase für den Umsetzungsschritt II mehrmals begangen. Ziel war es, die Kernstadt an die umliegenden Innenstadtbereiche und das St. Josef-Stift anzuschließen und auch andere Wegeverbindungen neben den Hauptverkehrsachsen aufzuzeigen und aufzuwerten. Neben dem Bereich der Promenade wurden hierfür zunächst verschiedene Wege in die Innenstadt während Planungsworkshops und Begehungen, zum Teil unter Teilnahme ansässiger Experten und Multiplikatoren, festgelegt. In der Folge wurden die Wege mit der Bevölkerung begangen und in einem intensiven Diskurs notwendige Maßnahmen herausgearbeitet.

Durch diese Workshops und Vorbegehungen wurden 5 Wegeverbindungen in die Innenstadt dem Konzept „Alte Wege neu erleben“ zugeordnet. Die Wege wurden mit je einem Schlagwort verbunden, das ihre jeweilige funktionale und soziale Bedeutung im Stadtkontext beschreibt. Festgelegt wurden:



Abb. 24 Themenrouten und Promenade, Abb.: Lp+b

1) schnelle Route

Weg vom St. Josef-Stift zur Innenstadt über den südlichen Gehweg Westtor, Weststraße

Die schnelle Route führt vom Haupteingang des St. Josef-Stift bis in die Innenstadt und ist die bisher hauptsächlich genutzte Route für Patienten.

2) grüne Route

Weg vom St. Josef-Stift zur Innenstadt über nördlichen Gehweg Westtor, Weststraße, Nordenpromenade, Garten Haus Siekmann

Die grüne Route führt den Passanten vom Haupteingang St. Josef-Stift in die Innenstadt. Die Route führt zunächst über den nördlichen Gehweg Westtor/Weststraße und zweigt nach ca. 100m nach Norden in die Promenade hinein ab. Von dort führt die Route nach Osten durch den Garten des Hauses Siekmann bis zur Ampelanlage an der Weststraße und von dort in die Innenstadt.

3) stadthistorische Route

Weg vom St. Josef-Stift / Stiftsgarten zur Westpromenade und zur Innenstadt über Kardinal-von-Galen-Straße, Overbergstraße, Schleiten, Liebesgasse

Die stadthistorische Route verknüpft den östlichen Eingang des REHA-Zentrums des St. Josef-Stift mit der Innenstadt. Die Route folgt zu Beginn dem Verlauf der sozialen Route, verläuft dann aber durch den

Westgraben und die historische Liebesgasse. Die Liebesgasse ist eine der letzten engen Verbindungsgassen, die für das historische Stadtbild der Stadt Sendenhorst typisch waren.

4) soziale Route

Weg vom St. Josef-Stift / Stiftsgarten zur Westpromenade und zur Innenstadt über Kardinal-von-Galen-Straße, Overbergstraße, Schleiten, Kühl

Die soziale Route verknüpft den östlichen Eingang des REHA-Zentrums des St. Josef-Stifts mit der Innenstadt. In ihrem Verlauf tangiert sie unterschiedliche soziale und kommunale Einrichtungen der Stadt Sendenhorst, die den Passanten auf verschiedene Art zum Aufenthalt einladen oder selber Ziel des Weges sind. In der Straße Schleiten ist dies das Forum Schleiten, welches der Sitz des Vereins „Beweggründe e.V.“ ist. Der Verein bietet Möglichkeiten zur Stärkung der psychomotorischen Fähigkeiten und ist, zum Beispiel mit dem „Samstagslädchen“, allgemeine Anlaufstelle für verschiedenste Gruppen der Bevölkerung. In der Weststraße führt die Route zum Kommunalforum der Stadt Sendenhorst. Das Kommunalforum bietet Raum für die Sitzungen des Rats und verschiedener Ausschüsse, aber auch Möglichkeiten für weitere Veranstaltungen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

5) Generationen Route

Weg von der Pfarrkirche St. Martin zum geplanten Generationenraum

über den Kirchplatz, Rathausplatz, Schlabberpohl, Südgraben

Die Generationen Route verläuft vom Lambertiplatz über den Südgraben und den Schlabberpohl bis in die Innenstadt. Im Bereich der Route lassen sich die unterschiedlichen stadhistorischen Entwicklungszustände ablesen, und machen die Vergangenheit der Stadt Sendenhorst erfahrbar. Zudem wird über diese Route der Spielplatz Grimmstraße angebunden, der im Umsetzungsschritt II als für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt nutzbaren Generationenraum umgestaltet werden soll.

6) Promenade

Einen besonderen Stellenwert in der Analyse von Umsetzungsschritt II nimmt die Promenade ein. Die historische Grünstruktur weist zwei unterschiedliche Charaktere auf und liegt als ringförmige Grünanlage um die Innenstadt. Der Promenadenring besteht aus Nordenpromenade, Ostpromenade, Südenpromenade und Westpromenade.



Abb. 25 Bürgerinnen und Bürgerworkshop, Foto: Lp+b

Die erste Begehung mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern, unter Teilnahme eines Landschaftsarchitekten und Vertretern der Stadt Sendenhorst fand am 29.07.2015 statt. Als Auftakt wurde der inhaltliche Stand des Konzeptteils "Alte Wege neu erleben" durch eine Rede von Herrn Bürgermeister Streffing und einen bebilderten Vortrag seitens eines Landschaftsarchitekten im Bürgerforum vorgestellt und die Routen des Bürgerrundgangs beschrieben. Zum besseren Dokumentation der Ergebnisse wurden Arbeitsblätter ausgegeben, auf denen die Teilnehmer ihre Anregungen und konkrete Vorschläge für die einzelnen Wege notieren oder zeichnerisch darstellen konnten. Ergebnis der Begehungen waren detaillierte Aussagen zu notwendigen Maßnahmen im Bereich der einzelnen Routen. Diese reichten von Vorschlägen zur Verbesserung der Bodenbeläge bis hin zu Ideen für ein Orientierungssystem innerhalb der Stadt. Die Ergebnisse des Bürgerrundgangs sind in der Festlegung der Handlungsfelder wieder aufgenommen und in der anschließenden Variantenuntersuchung vertiefend in Planungen umgesetzt worden.

Am 21.05.2016 fand unter reger Beteiligung eine erste Begehung der Promenadenräume statt. Am "Tag der Städtebauförderung" sollte erneut die Chance genutzt werden, mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Sendenhorst den Konzeptteil "Alte Wege neu erleben" des „Handlungskonzept Innenstadt Sendenhorst“ vor Ort zu diskutieren und im Rahmen eines Bürgerrundgangs sowohl die räumliche Ausdehnung als auch Ideenansätze zu prüfen. Durch diese Form der anschaulichen Bürgerbeteiligung sollten auch für den Bereich der Promenade Bürgerideen aufgenommen werden und in den weiteren Prozess der Konzepterstellung einfließen. Der Bürgerrundgang selbst gliederte sich in zwei Teile; zunächst sollte der Promenadenring begangen werden, im Anschluss daran erneut die fünf weiteren Fußwegerouten in die Innenstadt.

Die Begehung lieferte zahlreiche Anregungen für die weitere Konzeptausarbeitung. Die Ergebnisse sind in die folgenden Analysekapitel eingeflossen.



Abb. 26 Begehung der Promenadenräume im Bereich der Querung der Ortsdurchfahrt Oststraße, Foto: Lp+b

4.3.2. Raumcharaktere und deren Ablesbarkeit

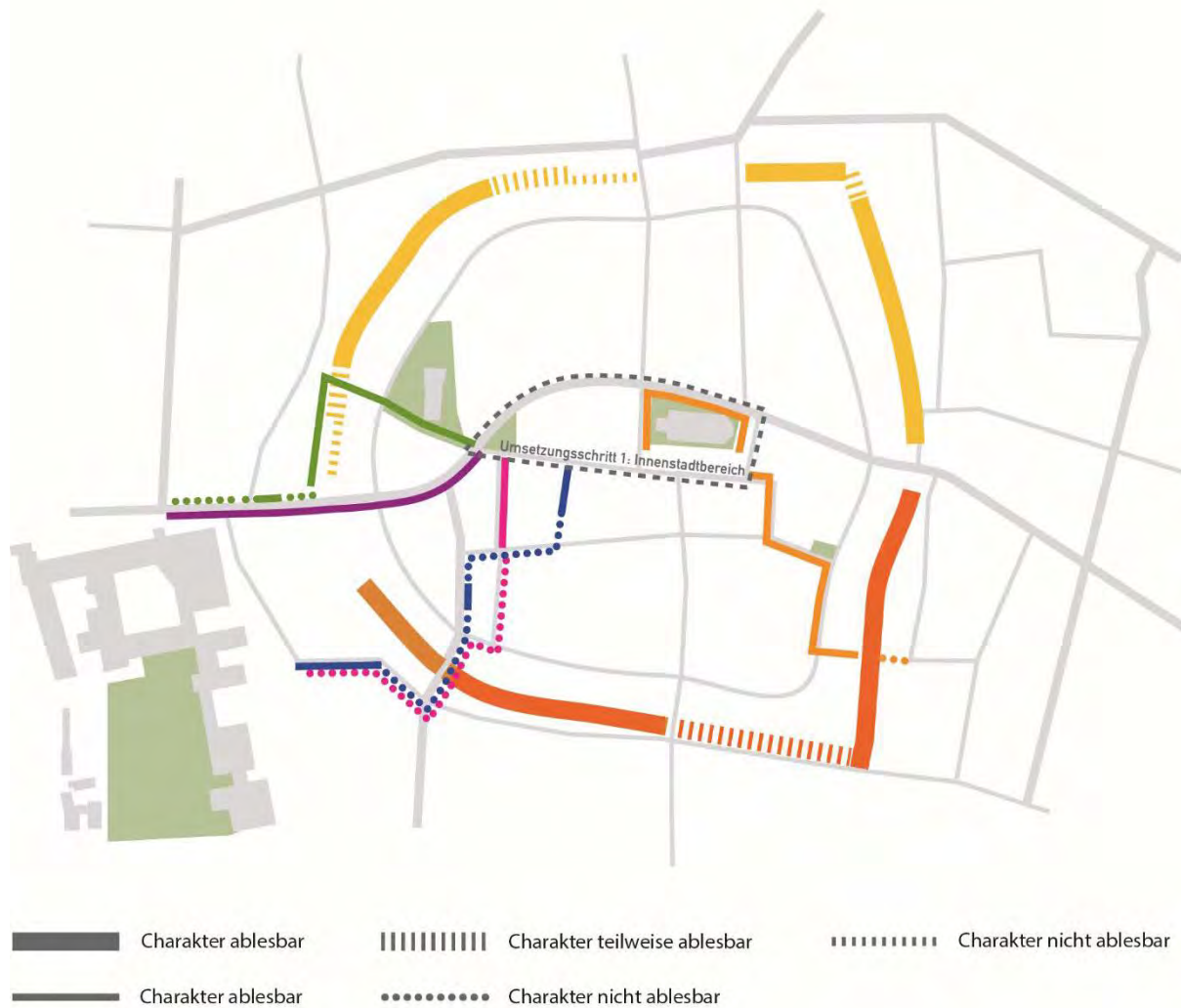


Abb. 27 Charaktere und Ablesbarkeit, Abb.: Lp+b

Die Charaktere der unterschiedlichen Wege in die Innenstadt und der Promenade sind aufgrund der sie umgebenden städtebaulichen Strukturen und äußerer Zwänge in sehr unterschiedlichem Maße ablesbar. Dies trifft sowohl auf die fünf Routen in die Innenstadt, als auch auf die Promenade zu. Im Folgenden werden die Charaktere und ihre Ablesbarkeit vertiefend dargestellt.

Routen

Schnelle Route

Die Route ist die sowohl kürzeste als auch schnellste Route vom St. Josef-Stift in die Kernstadt. Der Charakter der Route ist, aufgrund der stetigen Sichtbeziehung zur Kernstadt, jederzeit ablesbar, jedoch nicht attraktiv.

Grüne Route

Der Charakter der grünen Route ist im Bereich der Weststraße kaum bis gar nicht erfahrbar. Der nach ca. 50m erreichte große Grünstreifen, welcher den Gehweg von der Straße abtrennt, lässt diesen Charakter erahnen, kann jedoch deutlich aufgewertet werden. Auch der Eingang zur Promenade ist nicht als „grüner Raum“ ablesbar, ermöglicht aber über die Blickbeziehung zur Promenade eine Ablesbarkeit des Charakters. Im Bereich der Promenade und des Gartens Haus Siekmann sowie im weiteren Verlauf über die Straße in Richtung Spielplatz am Eingang zur Innenstadt ist der Charakter auch über Sichtbeziehungen zu der gegenüberliegenden Spielplatzanlage deutlich zu erkennen.

Stadthistorische Route

Der Charakter als historische Route ist erst auf dem letzten Drittel ablesbar, da die Liebesgasse im südlichen Bereich, vor Kreuzung der Straße Kühl zwar in ihrer räumlichen Ausdehnung, aber nicht in der Ausformung der Ränder einen historischen Charakter aufweist. Der nördliche Teil der Liebesgasse ist in seinem Charakter weitestgehend erhalten und deutlich als historisch erkennbar.

Soziale Route

Aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Situationen durch die sich die Route bewegt, ist der Charakter als soziale Route nur in den Bereichen der eigentlichen Einrichtungen ablesbar. Die von der Route verbundenen Einrichtungen Forum Schleiten und das Kommunalforum sind bisher jedoch nicht deutlich als besondere Orte zu erkennen.

Generationen Route

Der Charakter der Route ist im Verlauf stetig über einzelne Gebäude ablesbar, muss aber vor allem in Bezug auf vertiefende Informationen konkretisiert werden. Der Weg führt zum künftigen Generationenraum Grimmstraße und bindet diesen an den Lambertiplatz an.

Promenade

Die Promenade umschließt die Innenstadt Sendenhorst als ringförmige Grünanlage, welche sich in die Teilabschnitte Nordenpromenade, Ostpromenade, Südenpromenade und Westpromenade untergliedert. Die Anlage besitzt zwei unterschiedliche Gestaltungscharaktere:

- 1) Im Bereich Norden- und Ostpromenade einen Gartencharakter
- 2) Im Bereich Süden- und Westpromenade einen Alleecharakter

Nördlicher Teil, Gartencharakter

Die Promenade wird in ihrem nördlichen Teilabschnitt durch eine eher dichte, von linearen Strauchpflanzungen und gruppierten Bäumen dominierte Vegetation geprägt. Der innerhalb der Promenade gelegene Weg ist mit wassergebundener Wegedecke mit variierender Einfassung ausgebaut. Die Promenade hat in diesem Abschnitt eine durchschnittliche Breite von ca. 10m.

Der Charakter des nördlichen Promenadenabschnitts ist in großen Teilen der Grünanlage einheitlich und somit gut ablesbar. In den Zugangsbereichen zur Nordenpromenade ist der Charakter der Grünfläche jedoch nicht zu erkennen. Hier ist der jeweilige Auftakt von Wohnbebauung und der gleichzeitigen Nutzung als Wohnstraße geprägt, sodass eine Zugehörigkeit zur „Grünanlage“ Promenade nicht wahrgenommen werden kann.

Im Bereich der Ostpromenade ist der Charakter beinahe durchgängig einheitlich und wird lediglich im Bereich des jüdischen Friedhofs und der Spielplatzanlage in seiner räumlichen Weite verändert. Im Übergang zur Südenpromenade ist die Grünanlage durch die Ortsdurchfahrt deutlich unterbrochen.

Südlicher Teil, Alleecharakter

Im südlichen Teil wird die Promenade durch eine gleichmäßige alleeartige Baumpflanzung auf jeder Seite des Weges, Rasenflächen und begleitende Heckenstrukturen in den Randbereichen geprägt. Der Weg ist im südlichen Abschnitt in wassergebundener Wegedecke ausgeführt und wird von einem Natursteinpflasterläufer begrenzt. Die Promenade weist auch im südlichen Bereich eine Breite von ca. 10m auf.

Durchgängig als Teil der Promenade sind in diesem Bereich nur die Westpromenade und der nördliche Abschnitt der Südenpromenade erkennbar. Der westliche Abschnitt der Südenpromenade wird zwar von Grünstrukturen begleitet, wird jedoch eher als Gehweg einer Wohnstraße wahrgenommen.

Die Promenadeneingänge im Bereich der Oststraße und der Weststraße sind ebenfalls nicht als Teil der Promenade zu erkennen, da sie vor allem als Zufahrt zu den anliegenden Wohnnutzungen wahrgenommen werden.

Die in beiden Abschnitten der Promenade gepflanzten Gehölze sind grundsätzlich vital. Hier müssen jedoch Leerstellen ergänzt werden. Hier sind, in Hinblick auf die sich ändernden Klimabedingungen, ggf. Änderungen in der Artenwahl notwendig.

In gesamten Bereich der Grünanlage sind zudem Ausstattungselemente wie Mülleimer, Sitzmobiliar etc. praktisch nicht vorhanden. Dies schränkt die Nutzbarkeit der Anlage deutlich ein. Auch eine Beleuchtung der zum Teil sehr dunklen Freiräume ist nicht vorhanden.

4.3.3. Städtebauliche Zusammenhänge

Die städtebaulichen Zusammenhänge der einzelnen Routen und der Promenade sind im Untersuchungsgebiet nicht immer gegeben. Im Folgenden werden die Routen und die Promenadenabschnitte in dieser Hinsicht analysiert und dargestellt.



Abb. 28 Städtebauliche Zusammenhänge, Abb.: Lp+b

Routen

Die Routen verlaufen durch Bereiche mit unterschiedlicher städtebaulicher Dichte, Struktur und Nutzung. Die prägendsten sind im Untersuchungsgebiet die Wohnstraße mit angrenzenden und locker stehenden Einfamilienhäusern, die Wohnstraße mit angrenzenden und dicht stehenden Mehrfamilienhäusern, enge und nur fußläufig erschlossene Gassen mit eng angrenzender Wohnbebauung sowie die Haupteerschließungsstraße mit angrenzenden und dicht stehenden Mehrfamilienhäusern. Diese Form der Strukturzusammensetzung ist für Kleinstädte dieser Form typisch und potentiell sehr attraktiv. Die Routen in die Innenstadt verlaufen, mit Ausnahme der schnellen Route, durch städtebaulich heterogene Teile der Stadt und machen diese somit in ihrer Aufeinanderfolge sichtbar.

Promenade

Die Promenade kann als eigener städtebaulicher Typus gesehen werden, da Sie aufgrund ihrer historischen Entwicklung und ihrer räumlichen Dimension gleichberechtigt neben den anderen städtebaulichen Grundcharakteren der Stadt steht.

Es kann zwischen dem städtebaulichen Charakter der Norden- und Ostpromenade als dichte, vegetationsgeprägte Grünanlage und der Süden- und Westpromenade als Alleeraum unterschieden werden. Die Promenade ist in dieser städtebaulichen Eigenständigkeit jedoch nicht im gesamten Bereich ablesbar, da sie an mehreren Stellen zerschnitten und unterbrochen wird.

Die deutlichste Unterbrechung der Promenade findet sich an den jeweiligen Übergängen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Abschnitt im Bereich der Ortsdurchfahrt Weststraße bzw. Oststraße.

Die Promenade ist in diesen Bereichen sowohl durch den Straßenraum, als auch durch die in den Eingangsbereichen liegenden Wohnstraßen mit dichter Bebauung deutlich zerschnitten. Der jeweilige weiterführende Teil der Promenade ist bei Erreichen einer dieser Zäsuren visuell nicht wahrnehmbar.

Ein besonderer Bruch der städtebaulichen Einheitlichkeit ist im nördlichen Abschnitt der Promenade im Übergang von der Norden- zur Westpromenade zu finden. Hier wird die Promenade durch einen Block mit Mehrfamilienhäusern unterbrochen. Grund für diese deutliche Zäsur ist die historische Entwicklung der Anlage mit den im 18. Jahrhundert erfolgten großflächigen Grundstücksverkäufen.

Ein Gesamtzusammenhang der Teile untereinander ist daher nicht erkennbar und die Promenade nicht als Rundweg um die Innenstadt zu identifizieren.

4.3.4. Freiraumstruktur



Abb. 29 Freiräume im Untersuchungsgebiet, Abb.: Lp+b

Die in Umsetzungsschritt II behandelten Räume besitzen eine Vielzahl von Freiraumtypen, die sich durch ihre mögliche Nutzungsstruktur, die Besitzverhältnisse und ihre Lage im Raum unterscheiden. Folgende Typen wurden in der Analyse unterschieden:

- 1) Bestehende nutzbare Freiräume
- 2) Aktivierbare Freiräume
- 3) Privat genutzte Freiräume mit ortsprägendem Charakter

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Freiräume in Bezug auf die Promenade und die Routen dargestellt.

Promenade

Die heute mit einer durchschnittlichen Breite von 10 m recht schmale Promenade hat sich aus der mit ca. 30m vormals sehr viel breiteren ehemaligen Stadtbefestigung entwickelt. Aufgrund der komplexen Entwicklungsgeschichte der Promenade haben sich unterschiedliche Formen von Freiräumen entlang der Promenade herausgearbeitet. Diese haben unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten und werden im Folgenden einzeln dargestellt.

1) Bestehende nutzbare Freiräume

A Bouleanlage



Abb. 30 Bouleanlage

Im direkten Anschluss an die Parkplatznutzung an der Overbergstraße befindet sich eine Bouleanlage, die für die Bevölkerung der Stadt frei zugänglich ist. Der Raum wird vom Promadenraum mittels einer Hecke abgetrennt und ist über einen Stichweg durch die Hecke erreichbar. Während des Bürgerrundgangs wurde die Anbindung als zu provisorisch wirkend eingeschätzt.

B Gemeinschaftsgärten



Abb. 31 Gemeinschaftsgärten im Bereich der Westpromenade

Im direkten östlichen Anschluss an die Bouleanlage liegt eine Reihe von Gemeinschaftsgärten, welche teilweise durch die Stadt Sendenhorst an interessierte Bürger abgegeben werden. Die Gärten zeichnen sich durch eine sehr heterogene Struktur aus. Die Anlage ist durch Hecken bzw. Maschendrahtzäune von der Promenade abgetrennt. Der öffentliche Charakter der Flächen ist nur bedingt ablesbar.

C Jüdischer Friedhof



Abb. 32 Jüdischer Friedhof

Ein besonderer Freiraum im Gefüge der Promenade ist der jüdische Friedhof. Die gesamte Fläche ist als Bau- und Bodendenkmal eingetragen und für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt frei zugänglich. Die Freianlage liegt ca. 1,5m oberhalb des Geländeneiveaus der Promenade und wird über eine historische Mauer abgefangen. Im Vorbereich des Friedhofs sind, als Teil eines Kunstprojekts anlässlich der 700 Jahr Feier der Stadt Sendenhorst, unter einer Glasscheibe verschiedene Gegenstände der jüdischen Glaubenskultur im Boden eingelassen ausgestellt worden.

D Parkplatz



Abb. 33 Parkplatz im Bereich der Overbergstraße

Zu beiden Seiten der Overbergstraße liegen im Bereich der Südenpromenade zwei Parkplätze in direkter Nachbarschaft zur Promenade. Der westlich gelegene Parkplatz wird durch Lehrer und Eltern der Kardinalvan-Galen-Schule genutzt und steht daher nicht zur Disposition. Der östlich der Overbergstraße gelegene Parkplatz wurde durch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt und Vertreter der Stadtverwaltung während der Begehungen kritisch gesehen. Die Parkplätze befinden sich im Besitz der Stadt.

2) Aktivierbare Freiräume

A Spielplatz Grimmstraße



Abb. 34 Spielplatz Grimmstraße an der Promenade im Süden des Untersuchungsraums

Im Bereich der Westpromenade liegt, von der Promenade durch private Gartenanlagen und Hecken getrennt, der Spielplatz Grimmstraße, der über einen Stichweg an die Promenade angeschlossen worden ist. Der Spielplatz ist von der Promenade aus nur bedingt wahrzunehmen und nur sehr monothematisch geprägt. Durch seine Lage zwischen Kernstadt und umgebenden Wohngebieten sowie seiner Lage an der Promenade hat der Spielplatz Grimmstraße größeres Potential als Gemeinschaftsraum.

B ungenutzte Fläche im Besitz der Stadt

Im Besitz der Stadt befinden sich zudem zwei Flächen, die zum einen an der Westpromenade und zum anderen an der Nordenpromenade innerhalb der Wohngebiete liegen. Die Flächen sind Bestand des Bodendenkmals der ehemaligen Stadtbefestigung und werden derzeit nicht genutzt.

C Spielplatz



Abb. 35 Spielplatz

Im direkten Anschluss an den jüdischen Friedhof liegt im Bereich der Ostenpromenade ein Spielplatz. Dieser ist in Hinblick auf seine Ausstattungselemente überaltert und nur sehr monothematisch nutzbar.

3) Privat genutzte Freiräume mit ortsprägendem Charakter

A Private Gärten Ostenpromenade

Zwischen Promenade und dem Spielplatz im Bereich der Ostenpromenade liegt eine Reihe privater Gärten, die für den Bereich der Promenade ortsprägend sind.

Grundsätzlich prägend für die Promenade sind zudem die direkt angrenzenden privaten Freiräume der umgebenden Wohngebäude. Diese besitzen zu großen Teilen einen eigenen Ausgang in Richtung der Promenadenfläche. Die Zugänge sind in Aussehen und Größe sehr heterogen. Auch die Befestigung der Zugänge zu den Eingängen ist sehr unterschiedlich ausgeprägt.

Routen

Durch den Verlauf der Routen werden nur wenige innerstädtische Freiräume geschnitten oder tangiert. Besonders herauszustellen ist die grüne Route, die in ihrem Verlauf verschiedene Grünräume berührt.

Im Bereich der Weststraße verläuft die grüne Route an einem größeren Grünstreifen mit Beeten aus niedriger Strauchbepflanzung und raumprägenden Bäumen entlang. Hier ist eine freiraumplanerische Aufwertung, vor allem in Bezug auf Möblierung anzudenken.

Ein wichtiger innerstädtischer Freiraum der durch die grüne Route erreicht wird ist der Garten Haus Siekmann. Das Haus Siekmann, ein historischer Gebäudekomplex im Bereich einer seit dem 15. Jahrhundert existierenden Hofanlage, wird durch die Stadt Sendenhorst als Veranstaltungsort genutzt. Der zu dem Gebäude gehörende Stadtgarten ist als öffentliche Grünanlage gestaltet und wird für diverse Freiluftveranstaltungen regelmäßig genutzt.



Abb. 36 Haus Siekmann, Foto: Lp+b

Die soziale Route verläuft am Forum Schleiten entlang. Die dem Gebäude vorgelagerte Freifläche wird als Freiraum für Veranstaltungen genutzt.



Abb. 37 Vorhof Forum Schleiten

4.3.5. Orientierungsmöglichkeiten im Stadtraum



Abb. 38 Orientierungsmöglichkeiten, Abb.: Lp+b

Entscheidender Faktor für die Vernetzung der Innenstadt Sendenhorsts ist die Orientierungsmöglichkeit im Gefüge. Die Orientierung und Sicherheit wurde im Zuge der Partizipation intensiv diskutiert. Im Folgenden werden die einzelnen Routen und die Promenade auf ihre Orientierungsmöglichkeit hin untersucht.

Promenade

Die Promenade ist in großen Teilen eine zusammenhängende Grünanlage im Stadtraum, die aufgrund ihrer Linearität eine klare Orientierung ermöglicht. Ein Zusammenhang der unterschiedlichen Promenadenteile als Rundweg ist jedoch nicht ablesbar. Ein übergreifender Mangel, der durch die Teilnehmer während der Begehungen angesprochen wurde, ist die nicht vorhandene Beleuchtung im gesamten Bereich der Promenade. Große Orientierungsschwierigkeiten ergeben sich zudem vor allem in Situationen in denen die Promenade in ihrem Verlauf von kreuzenden Straßen unterbrochen wird. Zudem verhindern die nur schwer als Teil der Promenade zu identifizierenden Eingangsbereiche die Orientierung. Die einzelnen Situationen werden im Folgenden ortsbezogen vorgestellt.

Bereich Overbergstraße/ Schleiten / Westpromenade:



Abb. 39 Übergang Bereich Schleiten/ Overbergstraße

Obwohl die Promenade in diesem Bereich nur durch die relativ schmalen Straßen Schleiten und Overbergstraße unterbrochen wird und die Anbindung der beiden Teile der Westpromenade untereinander gestalterisch eindeutig und in funktionaler Sicht barrierefrei ist, wird sie als stadtraumprägendes Element erst spät erkennbar.

Übergang Südstraße/ Weiterführung entlang der Schluse



Abb. 40 Promenade im Bereich Schluse

Die Weiterführung der Promenade ist in diesem Bereich schlecht ablesbar und die Verkehrsführung wurde von Teilnehmern der Bürgerbegehung als gefährlich eingestuft. Die Grünanlage wird entlang der Straße

Schluse als Straßenbegleitgrün mit niedrigen Strauchpflanzungen und einer Baumreihe weitergeführt und wird nicht als Teil der Promenade identifiziert. Die nach Norden abknickende Promenade ist nicht deutlich genug gekennzeichnet.

Übergang Richtung Norden / Querung Ortsdurchfahrt



Abb. 41 Verbindungsraum Ortsdurchfahrt, Übergang Richtung Süden

Die Verknüpfung des nördlichen und des südlichen Promadenbereichs ist im Bereich der Ortsdurchfahrt (Oststraße) sehr schlecht ablesbar. Beide Promadeneingänge liegen im Bereich der Zufahrten zu den Wohnhäusern. So benötigt z.B. die private Stellplatzanlage des Anliegers im Anschlussbereich der Promenade den Promadeneingang als Zufahrt zum Stellplatz. Darüber hinaus ist die Promenade gegenüber der privaten Stellplatzanlage gestalterisch kaum gefasst. Da die Promenade nördlich der Straße Osttor auch als Zufahrtsbereich genutzt wird, erscheint die daneben liegende, deutlicher gefasste Fröbelstraße als vermeintliche Weiterführung der Promenade.



Abb. 42 Fröbelstraße (rechts des Fachwerkgebäudes) und Promadeneingang (links des Fachwerkgebäudes)

Zudem ist im Anschlussbereich Oststraße ein Überqueren der Straße aufgrund der Straßenklassifizierung und fehlender Querungshilfen nahezu nicht möglich. Außerdem ist die Fortsetzung der Promenade jenseits der Oststraße nicht erkennbar.

Bereich Nordstraßestraße / Gartenstraße / Nordenpromenade:



Abb. 43 Unterbrechung der Promenade im Bereich Nordstraße/ Gartenstraße Blickrichtung Osten

Die Anbindung der Promenade ist in diesem Bereich am stärksten verunklart. Der nach Norden weisende Appendix der Gartenstraße wirkt im Vergleich zur tatsächlichen Führung über den öffentlichen Gehweg in Richtung Westen wie die Weiterführung der Promenade. Eine Sichtbeziehung zur Promenade auf der westlichen Seite des Häuserblocks kann nicht aufgenommen werden.

Auftakt Nordenpromenade

Der Auftakt der Nordenpromenade wird ebenfalls als Wohnstraße wahrgenommen.

Übergang Richtung Süden/ Querung Weststraße / Ortsdurchfahrt



Abb. 44 Querung Weststraße / Ortsdurchfahrt, Blickrichtung Norden

Im Übergang von Nord- zu Ostpromenade ist die jeweilige Eingangssituation des jenseits der Weststraße gelegenen Promenadenteils nicht wahrnehmbar. Dies wird durch die leicht versetzte Lage der beiden Eingangssituationen bedingt.

Routen

Da im Untersuchungsgebiet, wie im Kapitel Städtebaulicher Zusammenhang erläutert, eine einheitliche Stadtstruktur fehlt und somit eine klar ablesbare Wegeführung intuitiv nicht möglich ist, muss für die im Stadtraum zwar existierenden, aber nicht ablesbaren Routen eine gesonderte Orientierungshilfe installiert werden. Darüber hinaus gibt es jedoch noch situationsbedingte Hindernisse, die die Orientierung erschweren. Diese wurden im Zuge der Partizipation aufgenommen und werden im Folgenden dargestellt.

schnelle Route

Im Bereich der schnellen Route ist eine Orientierung gut möglich. Die Route folgt deutlich der Straße und führt auf schnellstem Wege in die Kernstadt. Durch die Teilnehmer wurden hier vor allem die vom motorisierten Verkehr schlecht ablesbaren Fußgängerprivilegien genannt. Zudem nutzen Schulkinder der Kardinal-van-Galen-Schule die Route entgegen der Fahrtrichtung mit dem Fahrrad um die Ampelanlage im Bereich des Eingangs des St. Josef-Stift zu erreichen. Durch die enge Dimensionierung des Gehweges kommt es an dieser Stelle oftmals zu Konflikten. Eine ergänzende Ampelanlage im Bereich der Einmündung der Promenade wird hier durch die BürgerInnen vorgeschlagen, um den Querungsbereich zu vergrößern. Im Bereich der Einmündung Weststraße Schleiten ist die Orientierung sowohl für Fußgänger als auch für Autofahrer deutlich erschwert. Im Bereich des St. Josef-Stift ist die Beleuchtungssituation zudem als negativ eingestuft worden.

grüne Route

Im Bereich der grünen Route wurde vor allem die für Menschen mit Behinderung schwierige Wegeführung an der Beetfläche im Bereich der Weststraße angesprochen. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass das Tor, welches den Garten von Haus Siekmann begrenzt, Passanten von der Querung des Grundstückes abhalten könne, da das Grundstück aus dieser Blickrichtung sehr privat wirkt. Zudem ist die Querungsmöglichkeit der Weststraße im Bereich der Kernstadt nur schwer ablesbar, hier wird eine Änderung der Fahrbahnmarkierungen vorgeschlagen.

stadthistorische Route

Auf der stadthistorischen Route wurde vor allem die mangelnde Barrierefreiheit der Straßenübergänge, als auch der sehr privat wirkende südliche Abschnitt der Liebesgasse durch die Teilnehmer der Bürgerbegehung kritisch angemerkt. Zudem ist im Bereich der Liebesgasse die Pflasterintarsie zwar gut für Rollstuhlfahrer geeignet, deckt aber nicht den gesamten Verlauf der Gasse ab. Im Bereich der Straßenquerung Kühl ist eine weiterführende Orientierung zur Liebesgasse hin nicht gut möglich.

soziale Route

Im Bereich der sozialen Route wurden die Querungsmöglichkeiten der Straßen als Hauptproblem bei der Orientierung genannt. Hier seien vor allem Menschen mit Behinderung stark eingeschränkt. Zudem ist eine Verbesserung der Ablesbarkeit der Fußgängerprivilegien wünschenswert, um vor allem für Schulkinder die Orientierung und Sicherheit zu erhöhen.

Generationen Route

Im Bereich der Generationen Route wurden vor allem die zum Teil nicht barrierefreien Straßenquerungen und die unklare Wegeführung durch die Bürgerinnen und Bürger angesprochen.

4.3.6. Zusammenfassung

Die erste Partizipationsphase und die darauf aufbauende Bestandsanalyse für das Maßnahmengebiet Umsetzungsschritt II „Alte Weg neu erleben“ haben verschiedene Probleme und Handlungsfelder im Bereich der Promenade und der Themenrouten aufgezeigt. Diese werden in der Folge zusammengefasst.

Promenade

Die Promenade liegt als potenziell zusammenhängende Grünanlage ringförmig um die Innenstadt. Die Anlage weist im Norden einen Gartencharakter, gekennzeichnet von Baumgruppen und großflächigen Strauchpflanzungen und im Süden einen Alleecharakter, gekennzeichnet durch zwei Baumreihen, Rasenflächen und begleitenden Heckenstrukturen, auf. An insgesamt 5 Stellen wird die Anlage von Straßen oder Gebäudeansammlungen zerschnitten. In diesen Bereichen und den anschließenden Eingängen zur Promenade ist die Orientierung deutlich erschwert.

Im Bereich der Promenade haben sich durch die Analyse verschiedene Probleme im Bestand ergeben, diese sind:

- 1) Erschwerte Orientierung durch deutliche Unterbrechungen der Grünanlage durch Straßen und andere städtebaulich Zäsuren
- 2) Mangelnde Sicherheit im Bereich der Straßenquerungen durch fehlende, bzw. nicht erkennbare Querungshilfen
- 3) Erschwerte Orientierung durch nicht zu identifizierende Eingangsbereiche zur Grünanlage
- 4) Mangelnde Barrierefreiheit in den Eingangsbereichen und im Bereich der Straßenquerungen
- 5) Mangelnde Aufenthaltsqualität aufgrund nicht vorhandener Ausstattung mit Freiraummobiliar
- 6) Mangelnde Sicherheit und Nutzbarkeit aufgrund nicht vorhandener Beleuchtung
- 7) In Hinblick auf Klimaveränderungen und Pflanzposition in Teilen nicht zukunftsfähige Bepflanzung
- 8) Mangelnde Aufenthaltsqualität aufgrund heterogenen Wegeausbaus und teilweise nicht vorhandener Wegeeinfassungen
- 9) Zum Teil nicht oder nur eingeschränkt nutzbare Freiraumstrukturen in direkter Nachbarschaft zur Grünanlage

Routen

Es wurden fünf verschiedene „Wege in die Innenstadt“ im Partizipationsprozess ausgewählt. Vier dieser fünf Routen verbinden das St. Josef-Stift mit der Kernstadt, die fünfte Route bindet den Lambertiplatz an. Jede Route erhält ein eigenes Thema, das die in ihrem Verlauf tangierten Nutzungen beschreibt. Der Verlauf der „Wege in die Innenstadt“ ist im Stadtraum noch nicht ablesbar. In vielen Bereichen muss die Barrierefreiheit verbessert und die grundsätzliche Ausgestaltung angepasst werden.

Im Bereich der Routen haben sich somit ebenfalls verschiedene Probleme im Status quo ergeben, diese sind:

- 1) Mangelnde Barrierefreiheit im Bereich von Straßenkreuzungen
- 2) Mangelnde Barrierefreiheit im Bereich von Gehwegen und Gassen
- 3) Mangelnde Orientierungsmöglichkeiten aufgrund der unterschiedlichen städtebaulichen Charaktere innerhalb der Routen
- 4) Mangelnde Orientierungsmöglichkeiten aufgrund teilweise zu privat wirkender Zugänge
- 5) Fehlende Rastmöglichkeiten im Verlauf der Routen
- 6) Fehlende Aufenthalts- und Rastmöglichkeiten im Bereich von besonderen Orten

4.4. Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“

Ein drängendes Problem im Bereich der Innenstadt der Stadt Sendenhorst ist die Ortsdurchfahrt L586, welche die Innenstadt in zwei Hälften teilt und mit Tempo 50 befahren werden kann. Seit mehreren Jahrzehnten bemüht sich die Stadt um den Bau einer Umgehungsstraße. Das Verfahren ist nunmehr soweit fortgeschritten, dass der Bau innerhalb der nächsten 5 Jahre realisiert werden könnte. Die Ortsdurchfahrten würden im Falle der Umsetzung der Umgehungsstraße zum Großteil in Gemeindestraßen umgewidmet werden und könnten im Anschluss hieran durch die Stadt Sendenhorst eigenverantwortlich umgestaltet werden. Im Folgenden wird der aktuelle Zustand der Ortsdurchfahrt dargestellt.



Abb. 45 Straße als räumliche Zäsur im Bereich der Innenstadt, Abb.: Lp+b

4.4.1. Zäsur in der Innenstadt

Durch die Stadt Sendenhorst verlaufen verschiedene Landesstraßen. Die Landesstraßen L811 und L520 queren die Stadt Sendenhorst von Norden nach Süden über die Straße Nordtor und Nordstraße. Die L 586 verläuft von Westen nach Osten über die Straßen Westtor, Weststraße, Schulstraße, Kirchstraße, Oststraße, Lorenbeckstraße und Osttor. Die Ortsdurchfahrten werden von 13.000 KFZ pro Tag befahren. Die hohe Verkehrsbelastung führt, vor allem im direkten Anschluss zu Wohnnutzungen und der Kernstadt, zu erheblicher Lärmbelastung. Aufgrund des sehr engen, aus der historischen Entwicklung der Stadt resultierenden Stadtgrundrisses ist der Querschnitt des Gesamtstraßenraums in seiner Breite limitiert. Dies hat dazu geführt, dass die Gehwege im Bereich der Straße in Teilen sehr schmal sind und eine sichere Benutzung, gerade in Bezug auf die Durchfahrt von LKW nicht uneingeschränkt möglich ist. Dies führt auch zu einer Belastung der an der Straße ansässigen Geschäfte. Eine Querung der Straße wird über mehrere Ampelanlagen ermöglicht. Durch die starke Frequentierung der Straße wird eine sichere Querung ohne Ampel erschwert, sodass der nördliche Teil der Stadt deutlich von der Kernstadt abgeschnitten wird.

5

Umsetzungsschritt II

Alte Wege neu erleben

5. Handlungskonzept Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“

Das Handlungskonzept Innenstadt Teil II „Alte Wege neu erleben“ setzt das Handlungskonzept Teil I „Komm in die Stadt“ sowohl inhaltlich als auch räumlich fort. Wie in der ersten Partizipationsphase und der darauf aufbauenden städtebaulich funktionalen Analyse herausgearbeitet, ist das Ziel die Anbindung der in Teil I aufgewerteten Kernstadt an die umliegenden Innenstadtbereiche und das St. Josef-Stift. Das Konzept behandelt sowohl die die Stadt umgebende Promenade und ausgewählte räumlich und inhaltlich angrenzende Freiräume, als auch einzelne „Wege in die Innenstadt“, die als Themenrouten verschiedenen Einrichtungen und besondere Orte der Innenstadt miteinander verknüpfen.

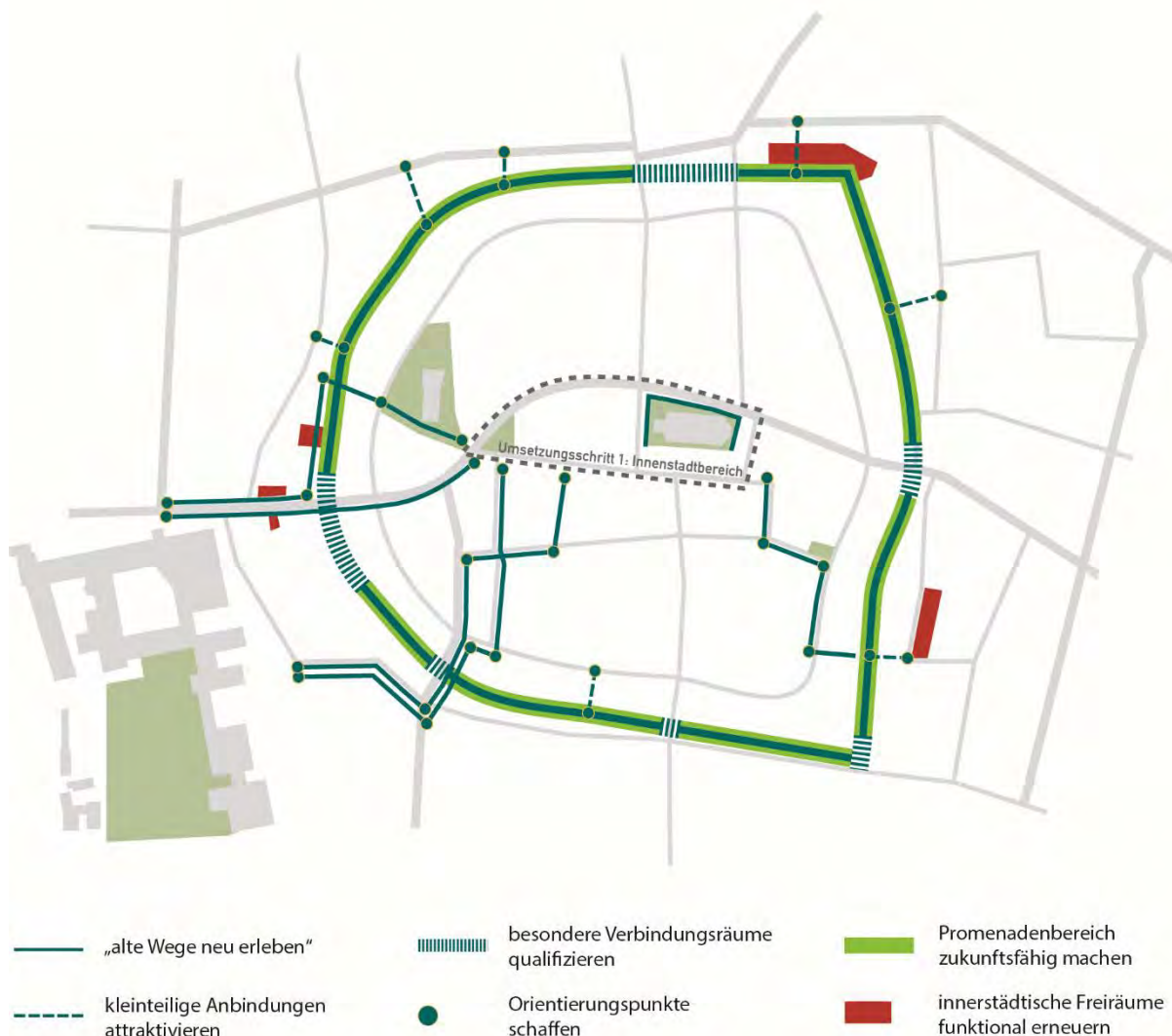


Abb. 46 Handlungskonzept Umsetzungsschritt II, Abb.: Lp+b

Die Analyse hat gezeigt, dass vor allem die Orientierungsmöglichkeiten und die Barrierefreiheit im Bereich der Promenade und der „Wege in die Innenstadt“ kaum vorhanden sind. Künftig sollen insbesondere die identifizierten Hindernisse technischer Art, als auch fehlende Anbindungen und Vernetzungen ergänzt und eine intuitive, eindeutige Orientierung – gerade auch für Besucher der Stadt – möglich gemacht werden. Darüber hinaus sollen Dunkelzonen und Angsträume durch eine denkmalgerechte Beleuchtung aufgehellert werden und die Wegeverbindungen durch neue Angebote stärker in das Funktionsnetz der Innenstadt eingebunden werden. Hinsichtlich der in erster Linie durch ihre Grüngestaltung geprägten Wegeverbindung der Promenade ist darüber hinaus auch eine behutsame Ergänzung und Stärkung der Leitbepflanzung notwendig; neben der dann notwendigen (Neu-) Abwägung städtebaulich / gestalterischer Parameter sind

insbesondere auch Fragen der Artenwahl aufgrund der sich im Rahmen des Klimawandels verschiebenden Standortbedingungen zu betrachten.

Für die Umgestaltung und Neuordnung der Promenade wurde bereits im Jahr 1992 ein Handlungskonzept erarbeitet, welches vor allem in Bezug auf die Pflanzungen, die Wegeausgestaltung und die Eingangssituationen genaue Aussagen und Vorschläge planerisch dargestellt hat. Die Analyse hat jedoch gezeigt, dass das Handlungskonzept in den vergangenen 24 Jahren aus Kostengründen nur teilweise umgesetzt worden ist und somit nur in Teilen der Promenade abgelesen werden kann. Vor allem im südlichen Teil der Promenade ist im Bereich der Wegebefestigung und Einfassung (Natursteinpflastereinfassungen und wassergebundene Decke) eine Umsetzung erfolgt. Der Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“ schreibt das Handlungskonzept fort und konkretisiert die Planungen intensiv. Ziel war es die Planungen an die gegenwärtigen Bedürfnisse in Bezug auf klimagerechte Gehölze, Barrierefreiheit, Beleuchtung, Aufenthalt und Vernetzung anzupassen, ohne die bereits umgesetzten Maßnahmen grundsätzlich in Frage zu stellen.

Im Folgenden werden zunächst der Leitgedanke des Handlungskonzepts sowie die identifizierten Handlungsfelder aufgezeigt. Im Anschluss hieran werden die Ziele für die einzelnen Handlungsorte aufgezeigt und konkrete Maßnahmen benannt.

5.1. Leitgedanke

Leitgedanke des Handlungskonzepts Teil II „Alte Wege neu erleben“ ist Vernetzung. Ziel der konzeptuellen Erarbeitung ist eine verbesserte Verknüpfung innerhalb des erweiterten Innenstadtbereichs und zwischen St. Josef-Stift und Stadt. Durch den ersten Teil des Handlungskonzepts ist die Kernstadt der Stadt Sendenhorst gestalterisch vereinheitlicht und für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt in ihrer Gesamtheit nutzbarer gemacht worden. In Schritt zwei wird nun die Erreichbarkeit der Kernstadt verbessert und zum Teil neu interpretiert. Die Vernetzung geschieht auf mehreren, sowohl räumlichen als auch sozialen Ebenen.

Ziel ist die Vernetzung verschiedener Innenstadtfunktionen, welche gegenwärtig ohne erkennbaren Zusammenhang im Innenstadtbereich liegen. Diese Innenstadtfunktionen, wie z.B. das Forum Schleiten oder der Garten des Hauses Siekmann, sollen durch ein Erschließungssystem in Beziehung gesetzt und somit deutlicher im Zusammenhang wahrgenommen werden.

Ein weiteres wichtiges Anliegen der Stadt ist die Vernetzung des St. Josef-Stift mit der Kernstadt. Durch die hohe Patientenzahl der Rehabilitationsklinik leben neben den dauerhaften Einwohnern der Stadt Sendenhorst auch bis zu 33.000 temporäre Einwohner für durchschnittlich je 3 Wochen in der Stadt. Die Anbindung dieser meist ortsfremden, auf barrierefreie Erschließung angewiesenen temporären Einwohner an den Kernbereich ist ein wichtiges Ziel des Umsetzungsschritts II. Dies ist vor allem aufgrund der Vergrößerung der REHA Klinik ein für die Zukunft notwendiger Schritt.

Durch die Vernetzung der Innenstadt entlang von Themenrouten, den sogenannten „Wegen in die Innenstadt“, werden somit verschiedene Nutzergruppen an verschiedenen thematisch unterschiedlichen Orten zusammengebracht. Hierdurch entsteht auch eine soziale Vernetzung sowohl unter den dauerhaften Einwohnern der Stadt, als auch zwischen dauerhaften und temporären Einwohnern.

Neben dieser sozialen Vernetzung ist auch die räumliche Herstellung einer durchweg barrierefreien Erschließung Ziel des Umsetzungsschritts II. Durch den Abbau von Barrieren sollen so auch Menschen mit Behinderungen in das soziale und räumliche Netz der Stadt stärker eingebunden werden.

Die Aufwertung der die Innenstadt umgebenden Grünanlage Promenade soll auf mehreren Ebenen eine bessere Vernetzung in der Innenstadt schaffen. Zunächst soll durch eine Verbesserung der Gesamtstruktur, der Straßenübergänge und Eingangsbereiche die Wahrnehmung der Promenade als zusammenhängende, die Stadt umschließende Grünanlage herausgestellt werden (Stichwort: linearer Park).

Durch ihre Lage stellt die Promenade den Anbindungspunkt an die Innenstadt für die umgebenden Wohngebiete dar. In Kombination mit den sie querenden „Wegen in die Innenstadt“ entsteht so ein Netz aus Wegeverbindungen, die entlang verschiedenster Innenstadtfunktionen in den Kernbereich führen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die historische Dimension der Grünanlage Promenade. Da die ursprünglich an dieser Stelle liegende ehemalige Stadtbefestigung deutlich breiter war als der heutige Verlauf, liegen in direktem Anschluss an die heutige Grünanlage noch verschiedene Bodendenkmäler. Diese sollen zum Teil

sichtbar gemacht werden, um Sie ins Bewusstsein der Stadt zurückzuholen und sie mit ihrer Geschichte zu „vernetzen“.

Aus dem Leitgedanken der Vernetzung haben sich verschiedene Handlungsfelder abgeleitet, aus denen konkrete Planungen für die zweite Partizipationsphase entwickelt wurden. Die Handlungsfelder werden im Folgenden dargestellt.

5.2. Konzeptphase: Festlegung der Handlungsfelder

5.2.1. Handlungsfeld 1: Identität stärken

Die Promenade soll im Stadtbild als zusammenhängender, vernetzender Grünraum wahrnehmbar und nutzbar werden. Neue barrierefreie Wegebeziehungen sollen andere Perspektiven auf die Stadt und ihre Möglichkeiten eröffnen.

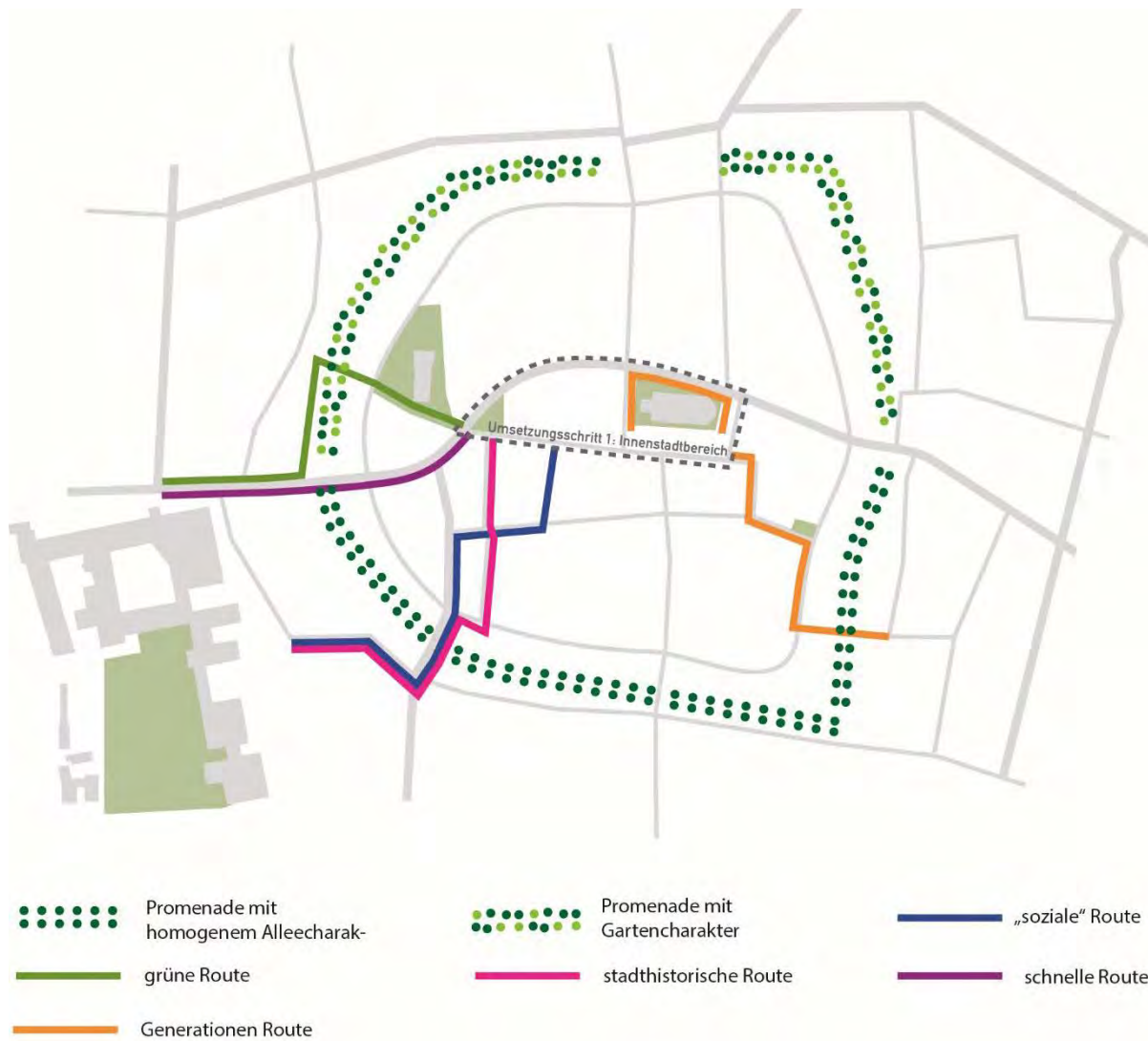


Abb. 47 Promenade mit zwei Charakteren, Abb.: Lp+b

In der Partizipationsphase und den folgenden Planungsprozessen wurden die Stärkung der Identität der Räume und die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit den die Kernstadt umgebenden Orten immer wieder angesprochen.

Promenade

Die Analyse hat gezeigt, dass vor allem die Promenade in ihrer Identität in großen Teilen verunklart ist. Grund hierfür ist, dass der eigentlich sehr attraktive und aufgrund der historischen Bedeutung genuin identitätsstiftende Grünraum aufgrund vielfältiger Zerschneidungen im Stadtraum nicht zusammenhängend wahrnehmbar ist. Besonders problematisch sind vor allem die nicht sichtbaren Eingangsbereiche und die Straßenquerungen. Die zweiteilige Bepflanzung – d.h. der Alleecharakter im Süden und der eher gartenähnliche Charakter im Norden – ist am Ort über mehrere Jahrzehnte hinweg gewachsen und akzeptiert.

Bereits das 1992 erarbeitete Promenadenkonzept hat die zwei Bepflanzungscharaktere erhalten und geschärft. Darüber hinaus wurde für den gesamten Promenadenverlauf eine Vereinheitlichung mittels einer Wegebefestigung mit wassergebundener Decke und Natursteineinfassung vorgeschlagen. Da, wie aufgezeigt, das Konzept jedoch nur in Teilen umgesetzt worden ist, wurde die Identität des Grünraums Promenade nur in Teilbereichen gestärkt. Ziel ist es die Maßnahmen des Handlungskonzepts fortzuschreiben und planerisch und gestalterisch zu konkretisieren.

Hier sollen klare Leitelemente, z.B. ein sich wiederholendes Element am Eingang der Promenadenabschnitte, Querungshilfen und Richtungsvorgaben an den Straßen, sowie eine funktionale Aufwertung der Wegebeläge die Einheitlichkeit und Ablesbarkeit der Promenadenräume verbessern. Die Bepflanzung im Bereich der Grünanlage soll in ihrer bestehenden Form geschärft und planerisch klarer herausgearbeitet werden. Die Bepflanzung soll in Ihrem Charakter erhalten bleiben und nur funktional erneuert werden. Zudem sollen übergreifende Pflanzungen, z.B. Zwiebelpflanzen, die beiden Promenadenteile wahrnehmbar verbinden.

Routen

Um die vielfältigen Orte und Einrichtungen der Stadt, die nicht direkt im Kernbereich liegen im Bewusstsein der Stadt zu verankern, sollen diese über thematische Routen verknüpft werden. Hier sollen zum Beispiel Leitelemente, Informationsmöglichkeiten und eine barrierefreie Ausbildung der Wege eine größere Akzeptanz für alternative Wege durch die Stadt ermöglichen. Einen besonderen Ort innerhalb der Routen bildet die Liebesgasse. Hier sollen der historische Charakter herausgearbeitet und die Identität durch Installationen lokaler Künstler gestärkt werden.

5.2.2. Handlungsfeld 2: Orientierung ermöglichen

Im Stadtgefüge sollen verbesserte Orientierungsmöglichkeiten angeboten werden, die Ortsunkundigen einen besonderen Weg durch die Stadt aufzeigen und Ortskundigen die Möglichkeit geben, alte Wege neu zu erleben.

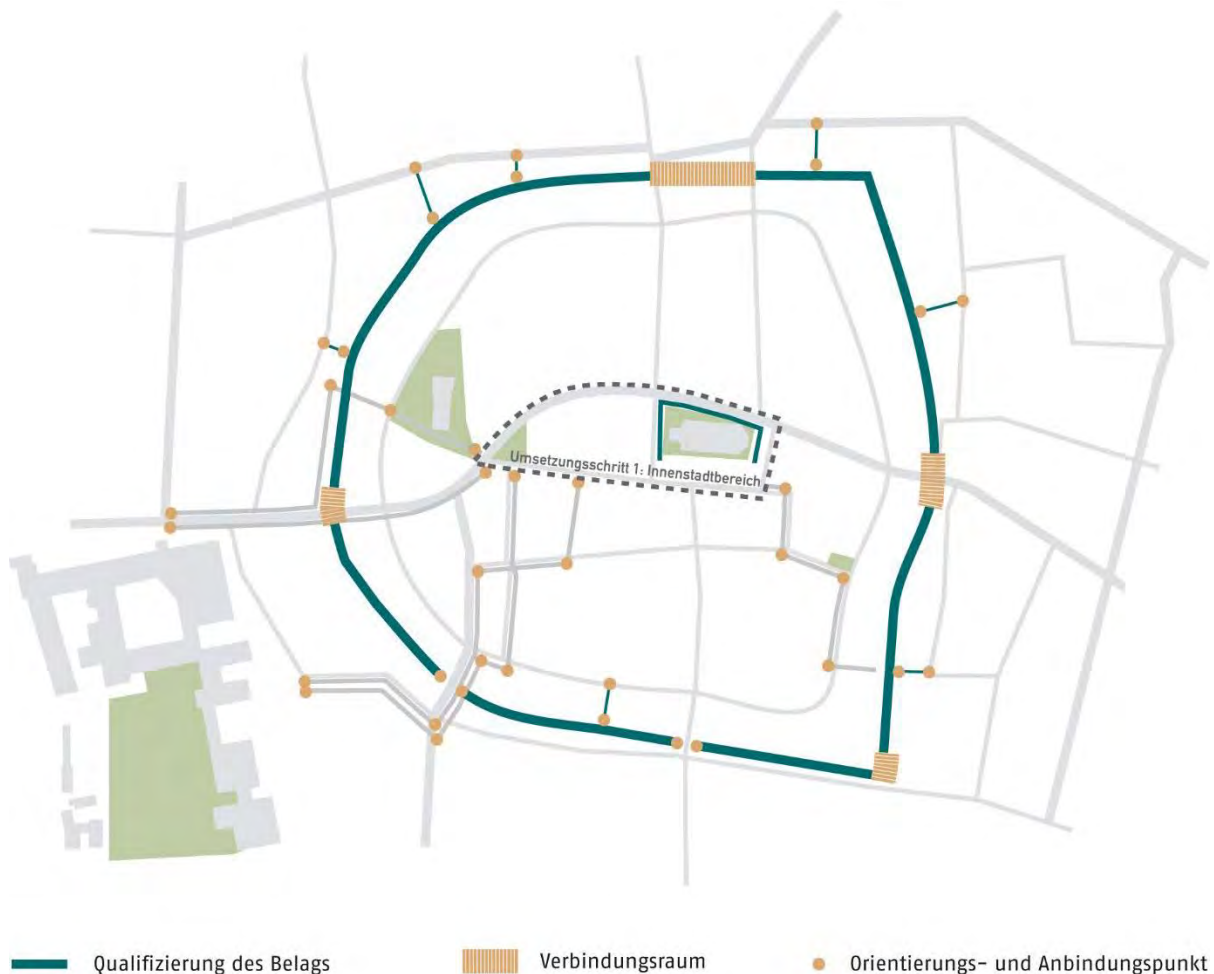


Abb. 48 Orientierungsschwerpunkte, Abb.: Lp+b

Als eine große Herausforderung im Stadtraum um die Kernstadt wurden in der Analyse die mangelnden Orientierungsmöglichkeiten identifiziert. Vor allem für die temporären Einwohner der Stadt Sendenhorst, die Rehapatienten des St. Josef-Stift, ist eine Orientierung innerhalb der Stadt kaum möglich. Ziel ist es, auch diesen Einwohnern der Stadt neue, barrierefreie Wege zu ermöglichen. Die Routen, bzw. die Wege in die Innenstadt verlaufen durch verschiedene städtebauliche Situationen und sind als zusammenhängende Wege nicht zu erkennen.

Im Bereich der Promenade sollen vor allem die Straßenquerungen und Eingangsbereiche in Hinblick auf die Orientierung geschärft werden. Die zum Teil tief zwischen Wohngebäuden liegenden Eingangsbereiche der Promenade werden durch ein Leitelement, Belagsgestaltung und Licht klar als Teil der Promenade erkennbar gemacht und die Straßenquerungen in Hinblick auf Sicherheit und Barrierefreiheit überarbeitet werden, sodass eine Benutzung für alle Bevölkerungsgruppen gut und gefahrlos möglich wird. Ziel ist es ferner, durch minimalinvasive Leitelemente und Informationstafeln im Bereich der Routen Orientierungspunkte im Gefüge zu schaffen. So werden die Nutzungsmöglichkeiten innerhalb der Stadt mehr ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt.

5.2.3. Handlungsfeld 3: Potentialräume aufwerten

Freiräume in der Stadt sollen zum Teil funktional aufgewertet und zum Teil einer neuen, allen Bevölkerungsteilen zugutekommenden, Nutzung zugeführt werden



Abb. 49 Bodendenkmäler und Freiräume an der Promenade und den Routen, Abb.: Lp+b

In der städtebaulich / funktionalen Analyse wurden verschiedene, die Promenade begleitende Freiräume mit unterschiedlicher Nutzung und unterschiedlicher historischer Entwicklung identifiziert. Die Nutzung der Räume variiert von Gemeinschaftsgärten über Spielplätze bis hin zu Stellplätzen. Auch im Verlauf der Routen werden einige Freiräume tangiert, die als Grünflächen oder nutzbare Vorflächen von Gebäuden fungieren.

Die Orte sollen zum Teil in ihrer jetzigen Nutzung verbleiben und funktional ertüchtigt sowie zum Teil einer neuen Nutzung zugeführt werden. So sollen z.B. die Spielplatzflächen im Bereich der Promenade gestalterisch und funktional erneuert werden.

Besondere Orte sind die Bodendenkmalflächen welche sich im Besitz der Stadt befinden. In diesen Bereichen soll die Geschichte der Stadt durch Interventionen im Raum sichtbar gemacht werden.

5.2.4. Handlungsfeld 4: Sicherheit und Akzentuierung durch Beleuchtung

Durch Licht soll die neue Erschließungsstruktur besser wahrgenommen werden können und besondere Orte Inszeniert werden.

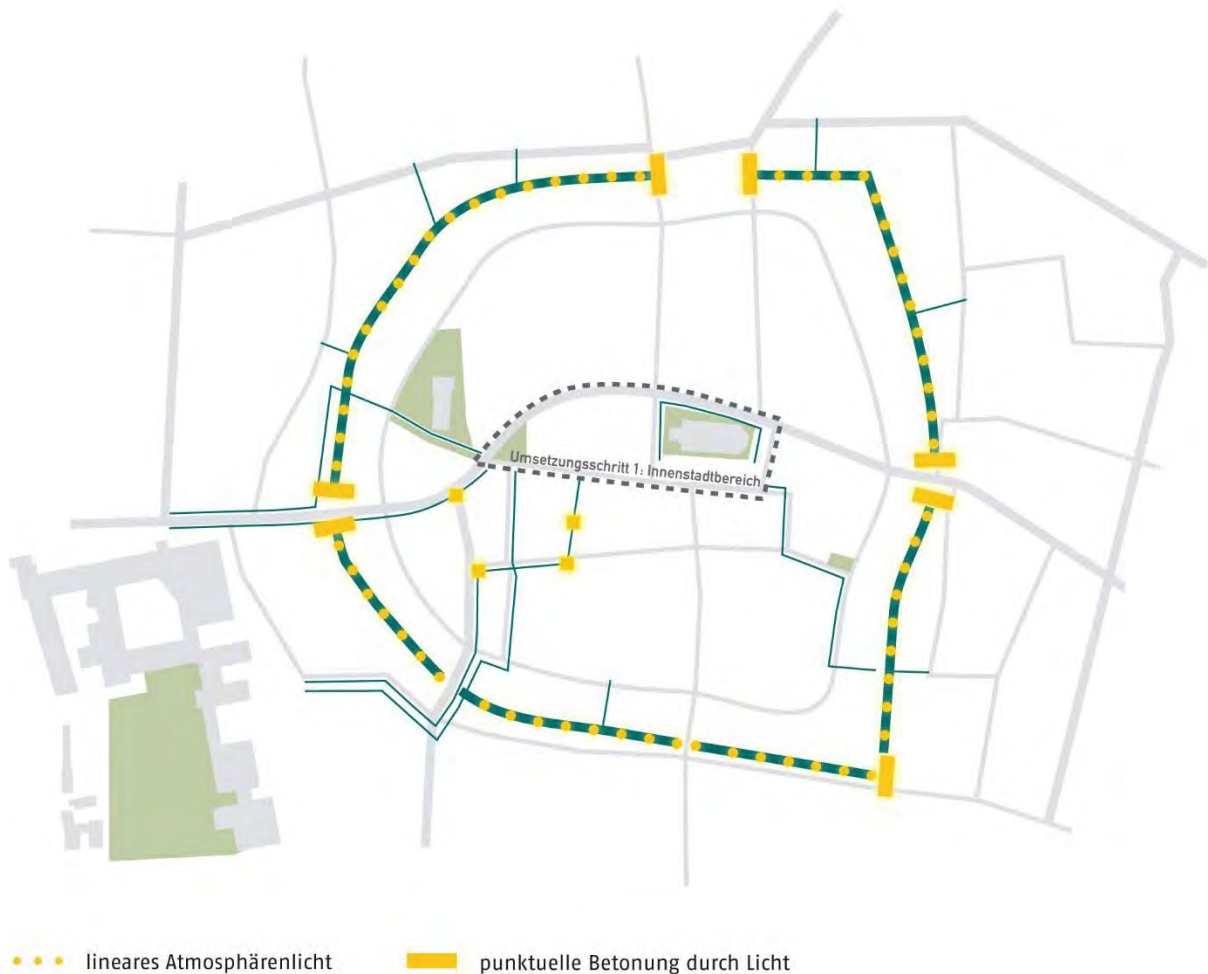


Abb. 50 Beleuchtungskonzept, Abb.: Lp+b

Besonders herauszustellen in der Überarbeitung der Promadenräume und der „Wege in die Innenstadt“ ist die Thematik der Beleuchtung. Der Bereich der Promenade ist gegenwärtig nicht mit Beleuchtung ausgestattet und kann daher in den Abendstunden und in den Wintermonaten nur eingeschränkt genutzt werden.

Um den Raum auf Dauer nutzbarer zu machen sind im Verlauf der Promenade wiederkehrende Lichtelemente vorgesehen, die den Raum sowohl atmosphärisch, als auch in Hinblick auf die Barrierefreiheit aufwerten. Im Partizipationsprozess wurde eine klassische Ausleuchtung mit Stadtleuchten diskutiert, aber aufgrund der möglichen Beeinträchtigung von Insekten und Vögeln eher abgelehnt. Im Bereich der Eingänge und Übergänge werden durch Licht Anschlüsse akzentuiert und sicher begehbar gemacht werden.

Im Bereich der Routen werden bestimmte, wichtige Orte und Abzweigungen nachts und in den Abendstunden durch punktuell Licht inszeniert und akzentuiert werden. Diese sind zum Beispiel eine Statue im Bereich der Liebesgasse oder die Abzweigung Schleiten/Kühl.

5.3. Entwurfsplanung und zweite Partizipationsstufe

Für die im vorhergehenden Kapitel festgestellten Konzeptplanungen und Handlungsfelder wurden durch ein Landschaftsarchitekturbüro in der Folge konkrete Planungen in Varianten erstellt, die verschiedenartige Lösungsmöglichkeiten in den Handlungsfeldern aufzeigten. Hierdurch sollten die abstrakten Handlungsfelder für die weiteren Partizipationsprozesse aufbereitet werden. In der Folge werden die durchgeführten Beteiligung und die Einbindung der politischen Gremien kurz umrissen und die Variantenuntersuchung und die Entscheidung der Bürger und der Gremien erläutert.

5.3.1. Ablauf Partizipation

Am 08.09.2018 wurde interessierten Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Sendenhorst und allen weiteren Interessierten die Möglichkeit geboten, bei der Planung für das integrierte Handlungskonzept mitzuwirken. Begleitet wurde die Bürgerbeteiligung durch ein umfangreiches Rahmenprogramm.



Abb. 51 Vorstellung der Planungen vor Ort, Foto Lp+b

Ein Jonglage- und Tanzworkshop in Kooperation mit der „MUKO e.V.“, Kaffee und Kuchen in Kooperation mit der „Kleinen Auszeit“, eine Hüpfburg in Kooperation mit der „SG Sendenhorst“, die Spielplatzbetreuung durch „Beweggründe e.V.“ und ein Konzert der „Stadt- und Feuerwehrkapelle Sendenhorst“ begleiteten die inhaltliche Arbeit.



Abb. 52 Musikkapelle im Rahmenprogramm, Foto Lp+b

Auftakt der Beteiligung war ein Impulsvortrag des Landschaftsarchitekturbüros, welches die erstellten Planungen und Varianten im Detail vorstellte und das weitere Vorgehen erläuterte. Im Anschluss wurden in zwei Gruppen Ortsbesichtigungen durchgeführt, bei denen mittels Plänen die geplante Umgestaltung erläutert und diskutiert werden konnte.



Abb. 53 Vorstellung am Generationenraum Grimmstraße, Foto Lp+b

Die Rundgänge führten zu drei Stellen im Stadtgebiet: zur Promenade, zur Liebesgasse und zum geplanten Generationenraum Grimmstraße. Die Bürger/innen konnten am Tag selbst und im Nachhinein mittels Feedback-Kärtchen Anregungen geben und wurden aufgefordert, ihre Meinungen auch in elektronischer

Form mitzuteilen. Die während des Stadtpaziergangs geführten Diskussionen wurden protokolliert. Die Anregungen der Bürgerschaft wurden im Anschluss aufgenommen, analysiert und in die Überarbeitung der letztgültigen Entwurfsplanung integriert.

5.3.2. Ablauf Entscheidungsfindung in den Fachausschüssen

Im Vorfeld der Bürgerbeteiligung wurden die Planungsvarianten am 03.09.2018 im Arbeitskreis Barrierefreiheit vorgestellt. Durch die Mitglieder wurden vielfältige Hinweise gegeben, die in die Planungen zur Bürgerbeteiligung eingeflossen sind. Im Anschluss an die Bürgerbeteiligung wurden die Planungen am 11.09.2018 im „Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt“ und im Gestaltungsbeirat vorgestellt. Durch die Mitglieder des Fachausschusses wurden die Planungsvarianten einzeln bewertet und Vorzugsvarianten ermittelt. Die Entscheidungen der Bürgerinnen und Bürger und der Fachgremien werden in der Folge dargestellt.

5.3.3. Promenade: Grünraum und Gesamtkonzept



Abb. 54 Gesamtkonzept Promenade, Abb.: Lp+b

Planungsziel ist es, die Promenade in ihrer Gesamtheit zu stärken und als identitätsprägenden Grünraum in der Stadt sichtbar zu machen. Im Bereich des eigentlichen Grünraums werden die Bestandscharaktere erhalten und durch punktuelle Maßnahmen gestärkt. Die Gestaltung des Promadenkonzepts aus den 1990er Jahren, wird in Hinblick auf die Wegebefestigung und die grundlegenden Gestaltungscharaktere beibehalten. Dies wurde im Zuge der Bürgerbeteiligung und in den Fachausschüssen begrüßt.

Wegebelag:

Die wassergebundene Decke und die einfassenden Natursteine werden erhalten und, wo nötig, erneuert. In den Teilbereichen, in denen die Befestigung nicht umgesetzt ist, werden Wegebelag und Einfassungselemente neu angelegt, um ein homogenes Bild zu erzeugen.

Vegetation:

Im Nordteil der Promenade werden große Teile der bestehenden Strauchvegetation ersetzt werden müssen, da sie aufgrund falscher Pflanzposition und Klimaveränderungen sowohl gestalterisch, als auch vegetationstechnisch zunehmend ungeeignet sind. Hier werden die bestehenden Vegetationsteile gerodet und durch Neupflanzungen ersetzt. Die Alleebäume im südlichen Teil der Promenade sind vital und werden daher erhalten. Leerstellen in der Alleepflanzung werden ergänzt. Um ein Zusammenwachsen der beiden Promenadenteile zu forcieren, werden umgreifend Zwiebelpflanzungen angelegt. In der Planung ist hier Krokus vorgesehen, der durch seinen farbigen Blühaspekt im Frühjahr einen neuen, identitätsprägenden Akzent setzen wird.

Diese Grundzüge der Planungen sind das Ergebnis der ersten Partizipationsstufe und entwickeln das Promadenkonzept aus den 1990er Jahren fort. Sie sind als gesetzt angenommen worden.

Hauptziel der aktuellen Planungen sind die Übergänge der Promenade in die Stadträume, sowie die begleitenden Aufenthaltsräume und Beleuchtungseinrichtungen im Bereich der Promenade. Für diese Räume wurden Variantenuntersuchungen erstellt, die verschiedene Lösungsmöglichkeiten, Materialarten und Raumcharaktere anboten, aus denen durch die Bürgerschaft die bevorzugte Variante ausgewählt werden sollte. Die Planungsvarianten zeigen verschiedene Lösungen für

- 1) Pflasterbelag im Bereich der Zu- und Übergänge
- 2) Signaturelement Promenade
- 3) Bodenintarsie Promenade
- 4) Beleuchtung im Bereich der Promenade
- 5) Bankstandorte

Im Folgenden werden die Problemstellungen, die planerischen Lösungsvorschläge, das Votum der Bürgerinnen und Bürger und die letztgültige Entscheidung kurz dargestellt.

5.3.4. Promenade: Pflasterbelag im Bereich der Zu- und Übergänge

Problemstellung:

Das Erscheinungsbild der Promenade ist in vielen Situationen verunklart. Grund hierfür sind die an verschiedenen Stellen querenden Straßen. An einigen Straßenübergängen endet die wassergebundene Wegedecke bereits weit vor den Straßeneinmündungen, sodass eine direkte Sichtbeziehung zum Grünraum nicht oder nur eingeschränkt möglich ist.

Planerische Lösung:

Die Eingangsbereiche der Promenaden sollen über eine klar ablesbare Bodenbefestigung erkennbar gemacht werden. Vorgesehen ist, innerhalb eines in seiner Gesamttextur ruhigen Pflasters einen Pflasterstreifen zu führen, sodass ein „Weg im Weg“ entsteht. Dieser Pflasterstreifen nimmt die Breite des wassergebundenen Weges der Promenade auf und führt diesen bis an die querende Straße heran. Als Grundtexturpflaster wurde ein bereits am Kommunalforum verbautes Pflaster ausgewählt. Der faserlose Betonstein, welcher in Reihen verlegt wird, kommt in unterschiedlichen Steinformaten zum Einsatz. Hierdurch entsteht ein ruhiger Grundteppich, in dem der Pflasterstreifen einen hervorstechenden Charakter

entwickelt. Die Eingänge werden zudem von Stelen und Namensplatten begleitet. Diese werden in den folgenden Punkten erläutert. Zudem werden am straßenseitigen Beginn der Pflasterstreifen Bodenintarsien vorgesehen. Die Eingänge der Promenadenteile sollen so mit deren Namen beschriftet werden.

Variantenbetrachtung:

Für die Gestaltung des Pflasterstreifens, der den Weg der Promenade fortführt, wurden 4 Varianten erarbeitet und den Bürgerinnen und Bürgern und den Fachausschüssen zur Entscheidung vorgelegt.

Variante 1: Weiterführung der Naturstein-Wegeeingassung und Auspflasterung mit gelbem Klinker. Der Klinker findet bereits im Innenstadtbereich Verwendung.

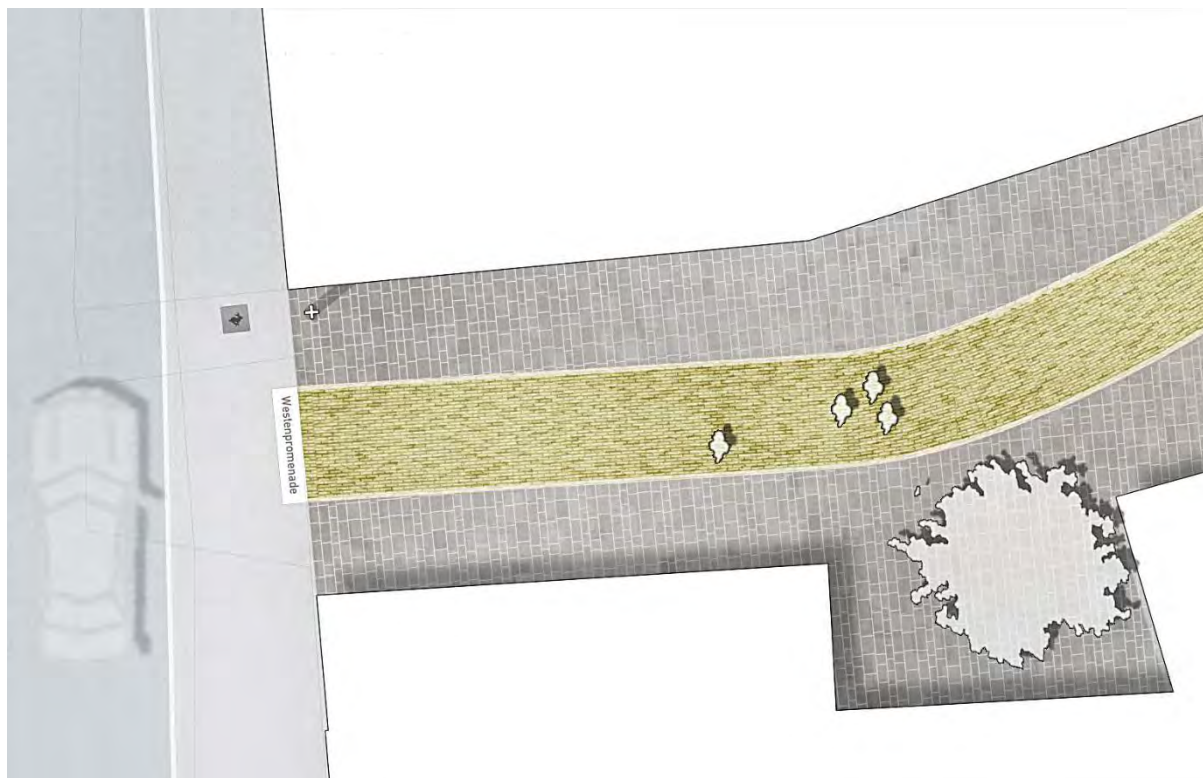


Abb. 55 Variante 1: Klinker, Abb.: Lp+b

Variante 2: Weiterführung der Naturstein-Wegeinfassung und Auspflasterung mit einem kleinformatischen, in drei Farbschattierungen vorliegenden Betonsteinpflaster; Farbton beige-grau

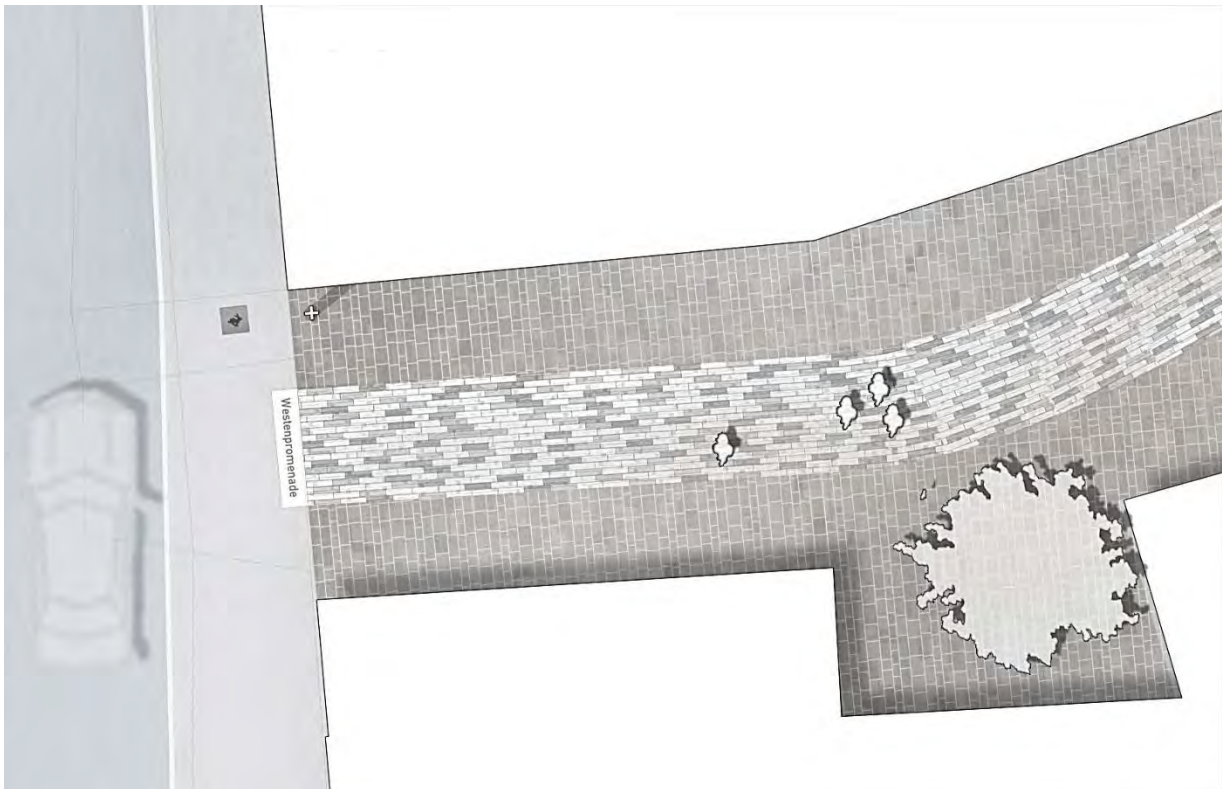


Abb. 56 Variante 2: Betonstein, Abb.: Lp+b

Variante 3: Querliegende Schwellen aus Betonfertigteilen oder Naturstein als Wegebefestigung,

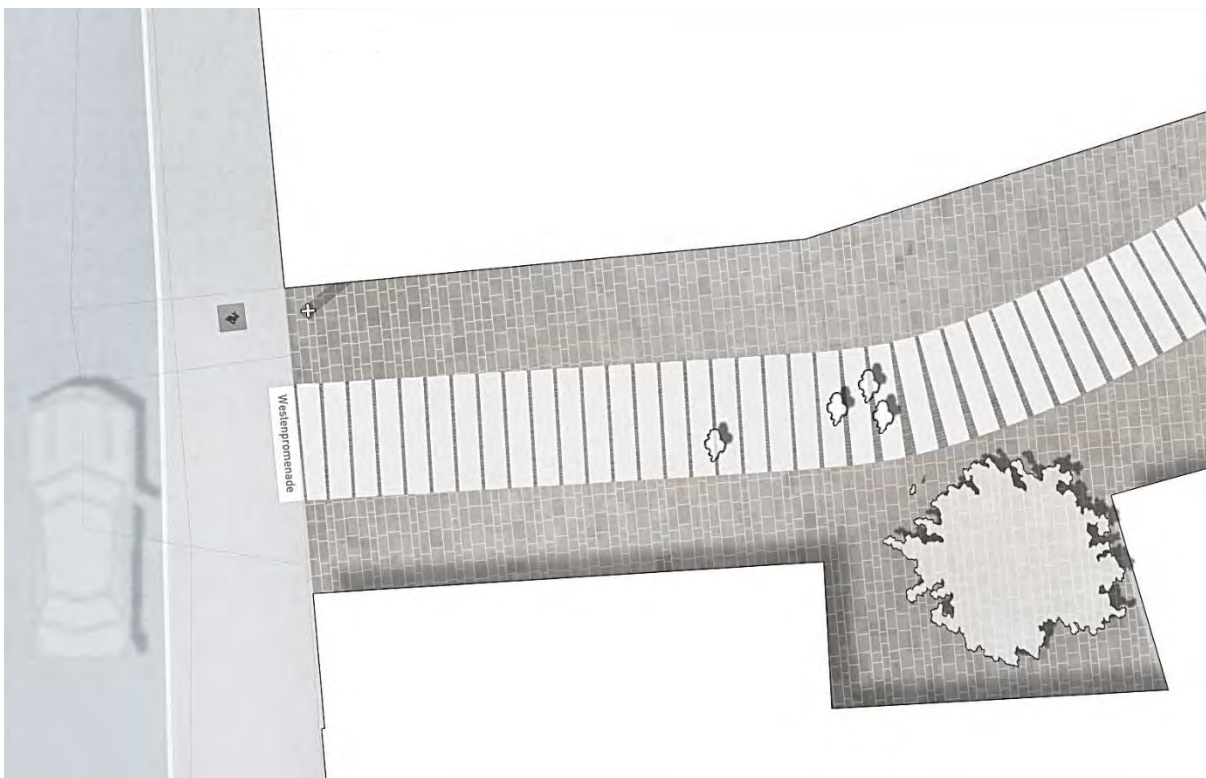


Abb. 57 Variante 3: Schwellen, Abb.: Lp+b

Variante 4: Keine Weiterführung der Naturstein-Wegeinfassung, kein gesonderter Pflasterstreifen – ausschließlich taktiler Streifen zur Anbindung an die Promenade

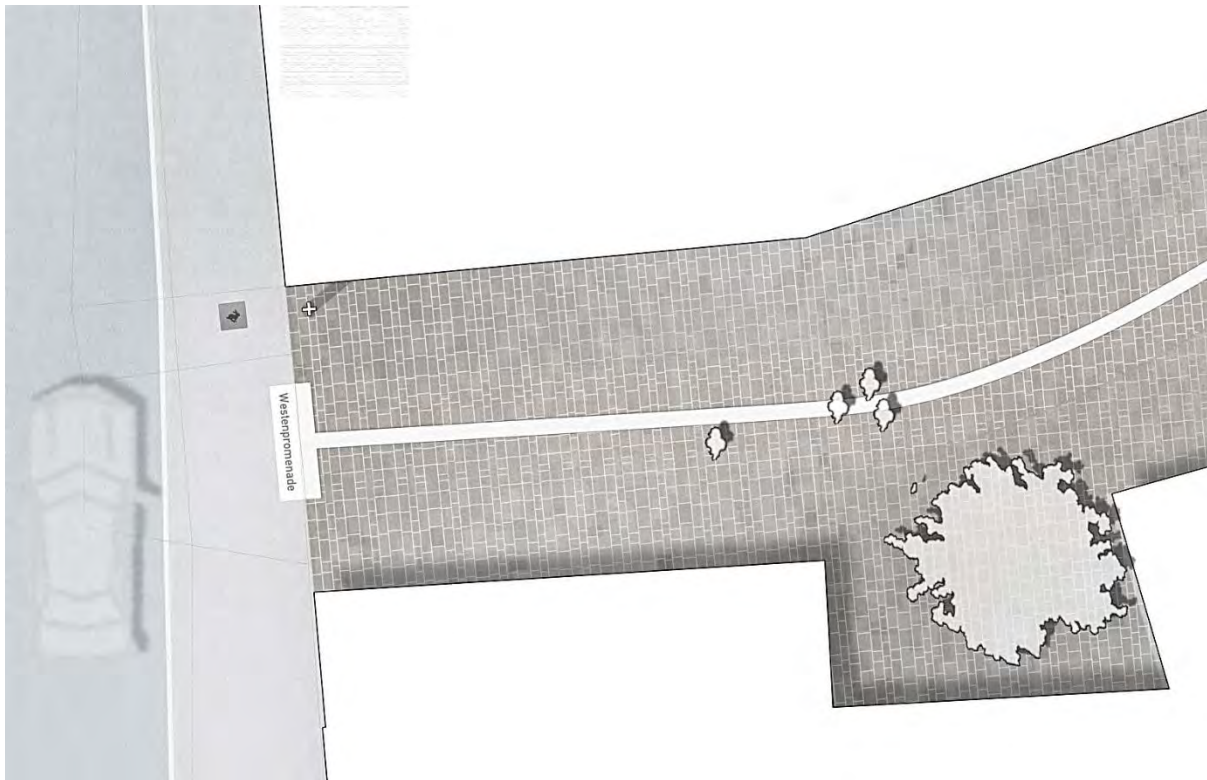


Abb. 58 Variante 4: homogene Pflasterung, Abb.: Lp+b

Votum

Bürger/innen:

Neben wenigen anderen Meinungen hat sich eine Mehrzahl der Bürger/innen für die Variante 1 ausgesprochen. Grund hierfür war die Verwendung eines bereits in der Stadt vorhandenen Pflasters, das allgemein als sehr attraktiv angesehen wird.

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt:

Aus selbigem Grund wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt ebenfalls die Variante 1 bevorzugt.

Gestaltungsbeirat:

Auch der Gestaltungsbeirat hat sich für die Variante 1, ein gelbes / gelb geprägtes Klinkerpflaster ausgesprochen. Da das Material ohnehin schon im Innenstadtbereich Verwendung findet, werde hierdurch ein weiteres gestalterisches Identifikationsmerkmal gegeben.

Entscheidung:

Es wurde entschieden, die Variante 1 umzusetzen.

5.3.5. Promenade: Sonderfall Übergang Gartenstraße:

Problemstellung:

Im Bereich Gartenstraße ist der ehemalige Promadenraum bebaut worden. Hierdurch ist die Promenade deutlich unterbrochen.

Planerische Lösung:

Der Gehweg der Gartenstraße soll als Verbindungsstück der Promenade gestaltet werden. Hier sollen zusätzlich drei Stelen (vgl. Punkt 5.3.7) aufgestellt werden. Der Gehweg soll zur Straße hin mit einer kniehohen Hecke abgegrenzt werden. Die derzeitige Trennung des öffentlichen Raums in einen Gehweg und einen parallelen Radweg soll dann aufgegeben werden, so dass Raumnutzungskonflikte vermieden werden.

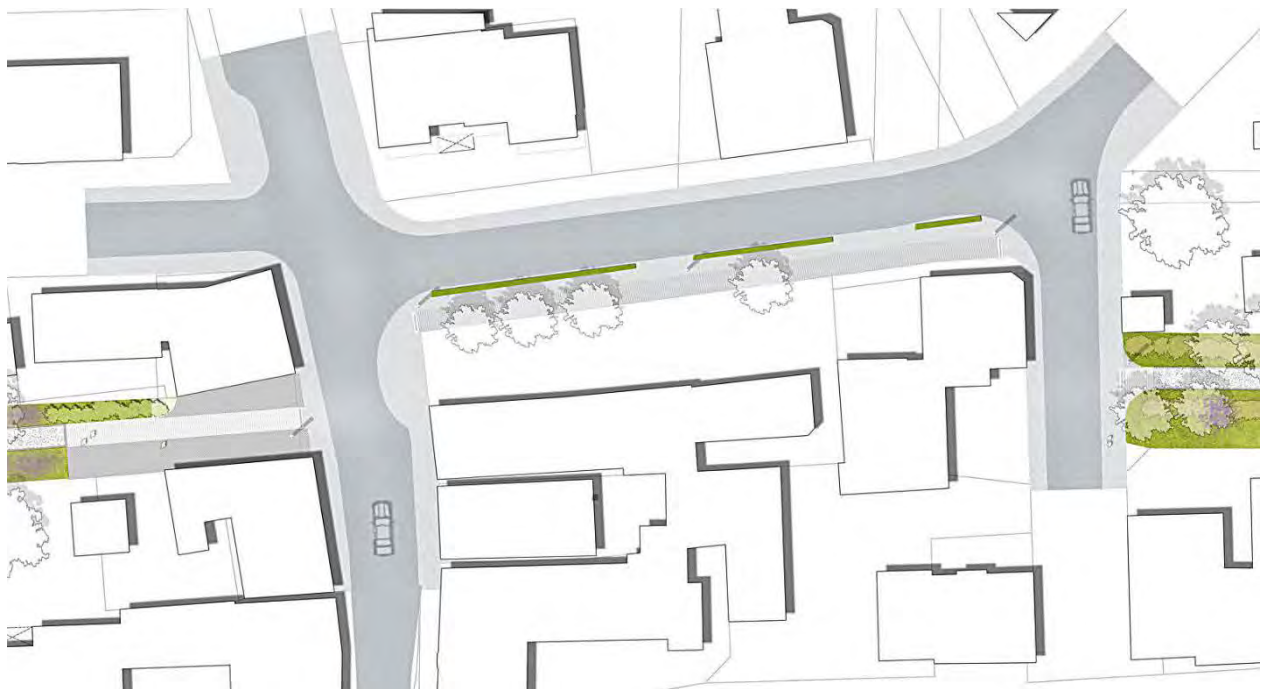


Abb. 59 Übergang Gartenstraße, Abb.: Lp+b

Votum

Bürger/innen:

Die Stärkung der Verbindung wird positiv eingeschätzt. Die Verlegung des Radverkehrs in den Fahrbahnbereich wurde kritisch eingeschätzt.

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt:

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurde die Verbindung zwischen der Norden- und Ostenpromenade begrüßt.

Gestaltungsbeirat:

Der Gestaltungsbeirat begrüßt die Anpflanzung einer Hecke. Die wegbegleitende Bepflanzung soll dazu dienen, dass zumindest andeutungsweise der Grünzug Promenade fortgeführt wird.

Entscheidung:

Es wird eine zusätzliche Beschilderung „Fußgängerweg – Radfahrer frei“ vorgesehen. Hierdurch ist ein Befahren mit Fahrrädern sowohl auf der Fahrbahn, als auch auf dem Gehweg möglich. Dies ist mit der

genehmigenden Behörde im Zuge der Bauausführung abzustimmen. Ansonsten soll die Gestaltung wie vorgestellt umgesetzt werden.

5.3.6. Promenade: Sonderfall Übergang Osttor

Problemstellung:

Im Bereich der Straßengabelung Oststraße/ Osttor ist die Promenade durch die querende Landesstraße deutlich unterbrochen. Eine Sichtbeziehung ist an keinem Punkt herzustellen.

Planerische Lösung:

Die durch die Gabelung der Straßen Osttor und Oststraße aufgespannte Verbreiterung des Gehwegs in diesem Bereich wird zum Platz am Osttor umgestaltet. Dieser erhält durch eine hochwertige Pflasterung und die Ergänzung von Gehölzen und Ausstattungselementen einen neuen Charakter. Durch mehrere Stelen (vgl. Punkt 5.3.7), wird die Promenade über diesen neue entstehenden Platz geführt.

Votum

Bürger/innen:

In der Bürgerbeteiligung wurde der neu konzipierte Platz positiv bewertet

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt:

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurde die Anlage des Platzes begrüßt

Gestaltungsbeirat:

Auch der Gestaltungsbeirat hat sich positiv ausgesprochen.

Entscheidung:

Die Planung soll wie vorgestellt umgesetzt werden.



Abb. 60 Übergang Osttor, Abb.: Lp+b

5.3.7. Promenade: Signaturelement

Problemstellung:

Aufgrund der tiefliegenden Eingänge ist der Promadenraum im Stadtbild z.T. nicht sichtbar und nicht von privaten Zufahrten nicht zu unterscheiden.

Planerische Lösung:

Die Eingangsbereiche werden stets durch eine Stele mit Licht und ggf. Braille-Beschriftung zur Orientierung ergänzt. Im Fall der Verbindungsbereiche Gartenstraße und Osttor sind im Wegeverlauf des jeweiligen Verbindungsbereichs weitere Stelen notwendig.

Die Stele soll in ihrer Höhe voraussichtlich zwischen 3m und 4m betragen und tendenziell schmal sein und durch eine atmosphärische Beleuchtung beleuchtet werden.

Variantenbetrachtung:

Für die Gestaltung des Signaturelements wurden 3 Varianten erarbeitet und den Bürgerinnen und Bürgern und den Fachausschüssen zur Entscheidung vorgelegt.

Variante 1: Drei schmale Metall-Stelen mit einem Durchmesser ca. 5 cm; in anthrazit grau (DB 703) mit einem Metall-Logo der Stadt Sendenhorst

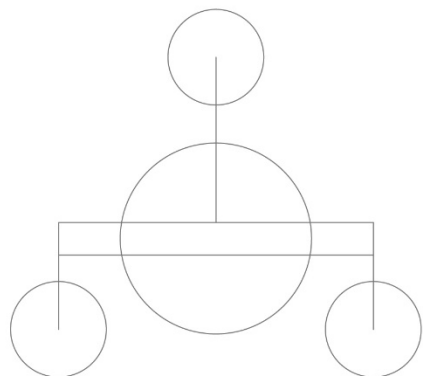


Abb. 61 Signaturstele Variante 1, Abb.: Lp+b

Variante 2: Metall-Stele mit einem Durchmesser ca. 15 cm mit Kreuzgrundriss; Farbe anthrazit grau (DB 703), die der Promenade und der Straße zugewandten Seiten sind jeweils in Sendenhorst-Rot gehalten. Auf diesen Flächen liegt das Logo der Stadt Sendenhorst als Metallintarsie.

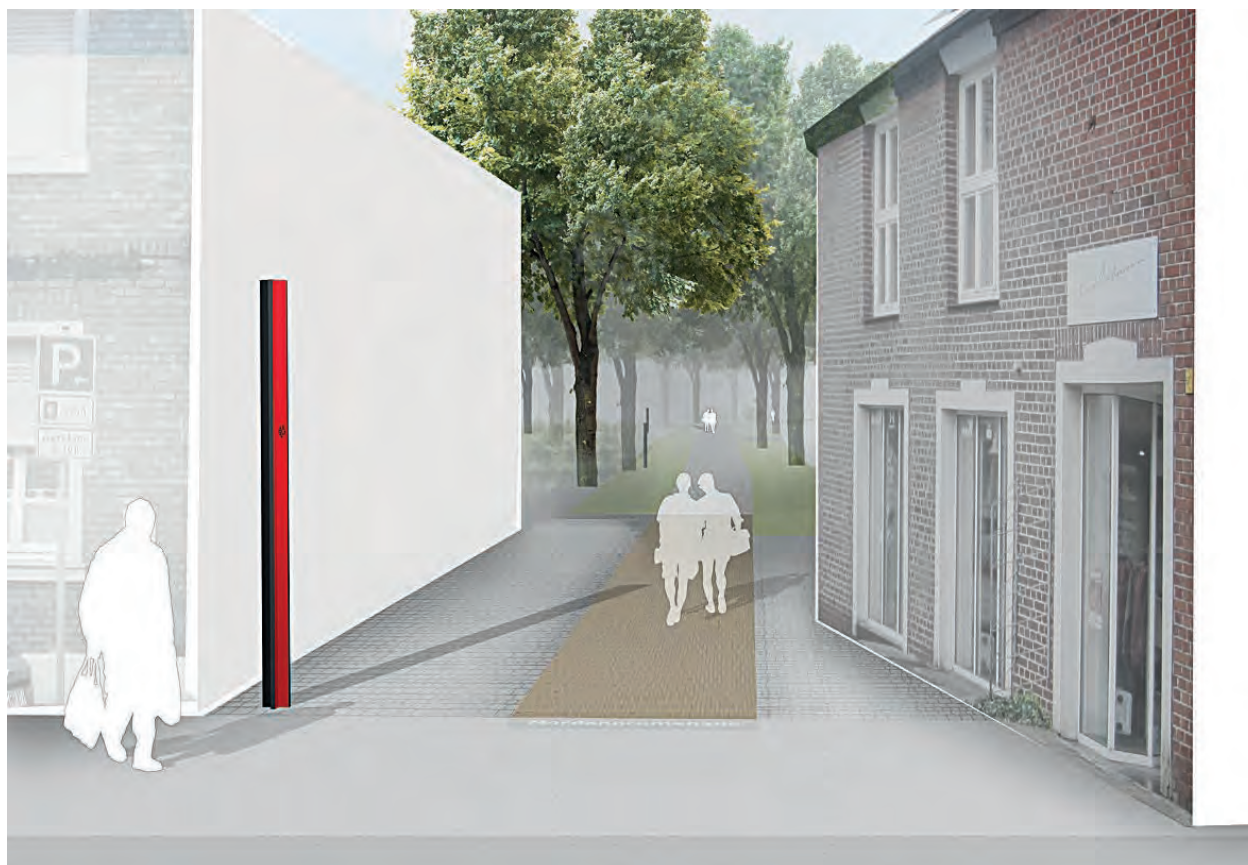
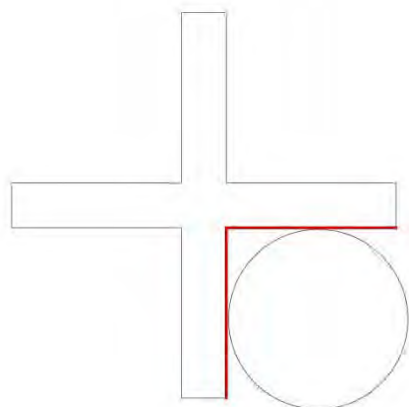


Abb. 62 Signaturstele Variante 2, Abb.: Lp+b

Variante 3: Stele mit einem Durchmesser ca. 15 cm mit Kreuzgrundriss; zur Hälfte in anthrazit grau (DB 703), die obere Hälfte aus Holz mit dem Logo der Stadt Sendenhorst.

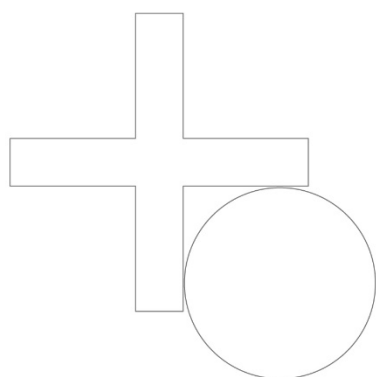


Abb. 63 Signaturstele Variante 3, Abb.: Lp+b

Votum

Bürger/innen:

Alle Varianten wurden durch die Bürger positiv eingeschätzt. Ein klares Votum ist nicht erfolgt.

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt:

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurden die Varianten 1 und 3 favorisiert.

Gestaltungsbeirat:

Im Gestaltungsbeirat wurde mehrheitlich für ein Signaturelement mit kreuzförmigem Grundriss votiert. Trotz gewisser Bedenken in Bezug auf die Materialkombination hat sich der Gestaltungsbeirat für die Variante 3 ausgesprochen. Seitens der Planung wurde darauf hingewiesen, dass die Verbindung Holz / Metall konstruktiv stabil zu lösen ist.

Entscheidung:

Es wurde entschieden, mit Variante 3 in die weitere Planung zu gehen.

5.3.8. Promenade: Beleuchtung

Problemstellung:

Die Promenade ist nachts und in den Abendstunden nicht beleuchtet. Hierdurch wird die Nutzbarkeit stark eingeschränkt (Angsträume / Gefahrenstellen).

Planerische Lösung:

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie des individuellen Sicherheitsgefühls soll die Promenade eine Beleuchtung erhalten. Eine Wegebeleuchtung im verkehrstechnischen Sinn ist nicht vorgesehen. Zum Schutz der Baumwurzeln wird das Beleuchtungskabel in der Wegemitte unterhalb der Deckschicht verlegt. Daher ist die Neuanlage der Deckschicht notwendig und einzukalkulieren.

Varianten:

Für die Gestaltung der Beleuchtung wurden 3 Varianten erarbeitet und den Bürgerinnen und Bürgern und den Fachausschüssen zur Entscheidung vorgelegt.

Variante 1: Beleuchtung einzelner, markanter Bäume, wobei Symmetrie auch bei der symmetrischen Süden- und Ostenpromenade vermieden werden soll.



Abb. 64 Lichtkonzept Variante 1, Abb.: Lp+b

Variante 2: Beleuchtung durch nach unten strahlende, wegebegleitende Poller.



Abb. 65 Lichtkonzept Variante 2, Abb.: Lp+b

Variante 3: Beleuchtung durch Streiflichtwerfer.**Abb. 66 Lichtkonzept Variante 3, Abb.: Lp+b****Votum****Bürger/innen:**

Eine große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger hat sich für eine durchgehende Pollerreihe, in Kombination mit vereinzelt Baumstrahlern ausgesprochen.

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt:

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurde durchgängiges, dezentes Pollerlicht bevorzugt, dass die Wegführung deutlich markiert und so das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung steigert. Eine Beleuchtung einzelner, besonders markanter Bäume wurde teilweise befürwortet, um zu einem attraktiven Gesamtbild beizutragen, es wurde aber teilweise aufgrund von Naturschutz kritisch gesehen.

Gestaltungsbeirat:

Der Gestaltungsbeirat begrüßt das Vorhaben, die Promenade künftig zu beleuchten. Hierdurch lasse sich sowohl das Sicherheitsgefühl der Nutzer steigern als auch der Nutzungszeitraum verlängern. Einigkeit besteht darin, dass es sich um eine zurückhaltende, stimmungsvolle Beleuchtung handeln sollte. Falls überhaupt eine Baumbeleuchtung zum Einsatz kommen sollte, dann nur zur Betonung einzelner, ganz besonders markanter Baumstandorte. Insgesamt findet das vorgestellte, punktuelle „Pollerlicht“ den größten Anklang unter den Beiratsmitgliedern. Vorgeschlagen wird, die Beleuchtung so zu wählen, dass die Lichtpunkte jeweils von Einem zum Nächsten sichtbar sind.

Entscheidung:

Es wurde entschieden, eine Pollerbeleuchtung umzusetzen (ca. alle 12–15 m) und zusätzlich einige markante Bäume an geeigneten Stellen zu beleuchten (ca. 3 Bäume pro Promenadenabschnitt). Es wird möglich sein, die Beleuchtung in der Farbe und in der Nutzungszeit zu regulieren (z.B. Nachtabstaltung).

5.3.9. Promenade: Bankstandorte

Problemstellung:

Ausstattungs-elemente sind im Bestand nur vereinzelt vorhanden. Zudem ist der Bestand uneinheitlich und nicht barrierefrei. Dies ist vor allem in Hinblick auf die Patienten des St. Josef-Stifts von Bedeutung.

Planerische Lösung

Die Promenade soll mit ca. 2 Bankplätzen pro Viertelkreis ausgestattet werden. Dies wird auch durch den St. Josef-Stift empfohlen. Ein Bankplatz besteht im Optimalfall aus Bank, Sessel, Abfallbehälter und Raum für Rollstuhl, Rollator bzw. Kinderwagen. Die Bankplätze werden gegen Überwachsen versiegelt.

Die Bankplätze sollen voraussichtlich insbesondere im Bereich der Kunstinstallation angelegt werden. Es soll die Möblierung der Innenstadt verwendet werden und auch weitere Gestaltungselemente sollen in dem bekannten Gestaltungsduktus ausgeführt werden (Farbe DB 703 dunkelanthrazitgrau).

Varianten:

Für die Gestaltung der Bankstandorte wurden 2 Varianten erarbeitet und den Bürgerinnen und Bürgern und den Fachausschüssen zur Entscheidung vorgelegt.

Variante 1: Die Randeinfassung mit Natursteinen verläuft wegebegleitend. Die Auspflasterung erfolgt mit gelbem Klinker (analog zu Promenadeneingängen Variante 1).

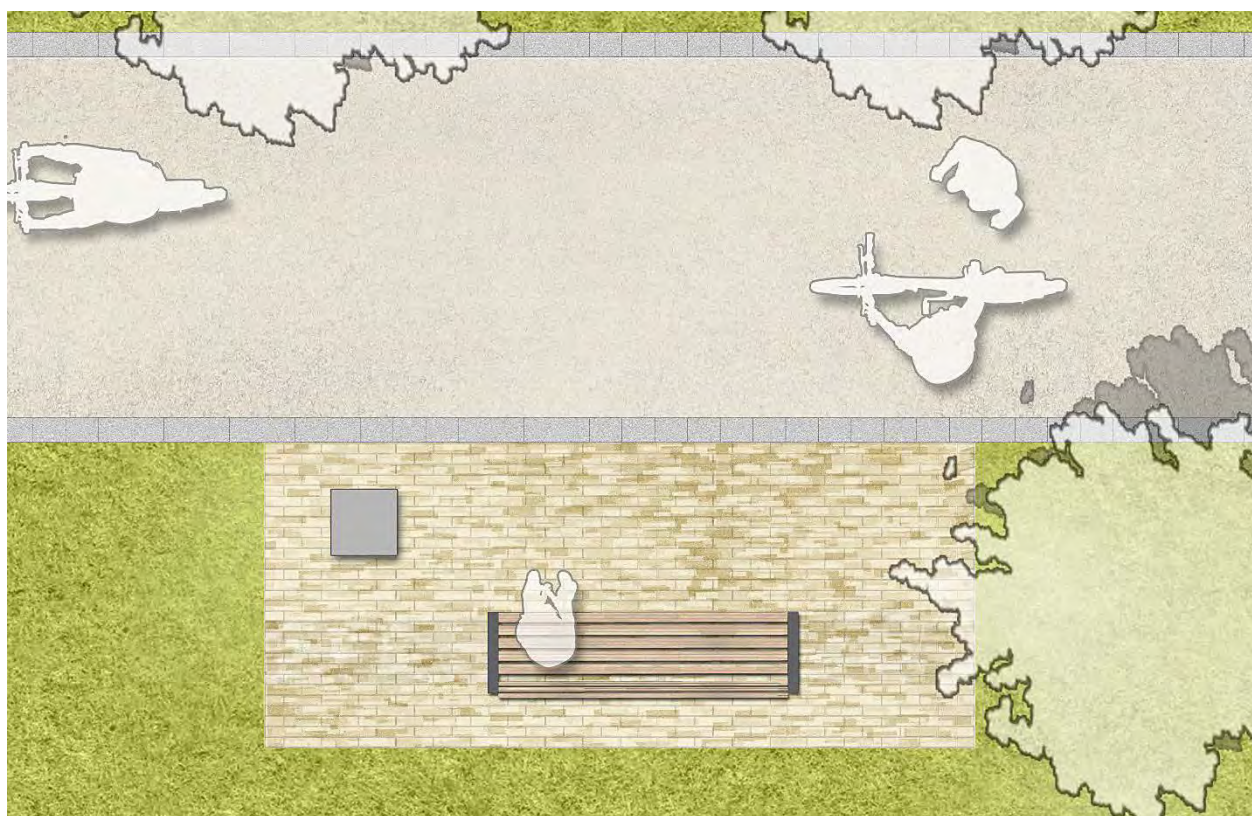


Abb. 67 Variante 1, Abb.: Lp+b

Variante 2: Die Randeinfassung führt in die Sitznische hinein. Der Bodenbelag ist das Material der Randeinfassung.

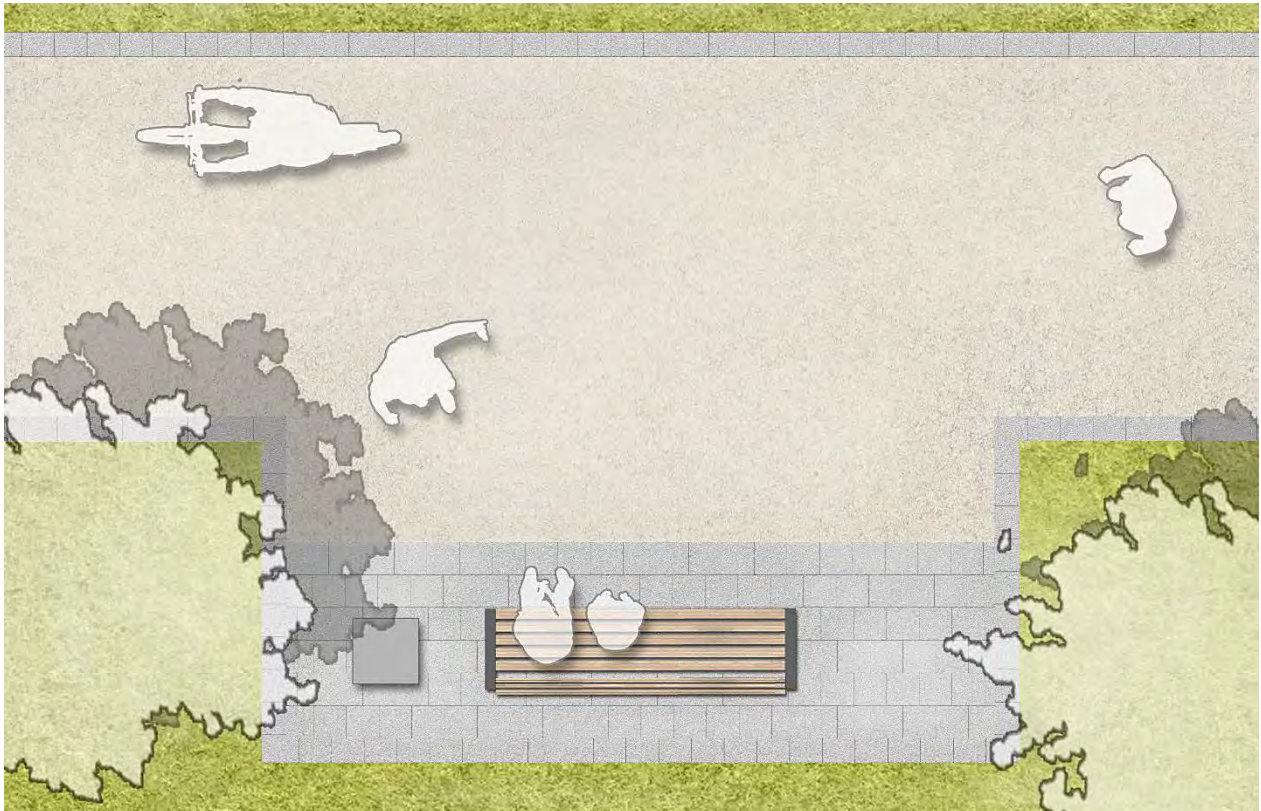


Abb. 68 Variante 2, Abb.: Lp+b

Votum:

Bürger/innen:

Im Arbeitskreis Barrierefrei wurde darauf hingewiesen, dass die Führungskante mit dem Taststock erkennbar sein soll. Ob die Führungskante an dem Bankstandort unterbrochen wird (Variante 2) oder durchgängig am Bankstandort entlangführt (Variante 1) wurde hinsichtlich der Nutzbarkeit kontrovers diskutiert. Zudem sollen pro Bankstandort eine Bank und ein Sessel / oder eine Hüftbank aufgestellt werden. Durch die Bürgerinnen und Bürger wurde zudem angeregt, die Abfallbehälter nicht direkt an den Bankstandorten vorzusehen, um Geruchs- und Insektenbelastung zu minimieren.

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt:

Beide Varianten wurden positiv bewertet. Eine genaue Festlegung erfolgte nicht.

Gestaltungsbeirat:

Der Gestaltungsbeirat spricht sich für die Bankstandorte für den gelb / gelb geprägten Klinkerstein aus.

Entscheidung:

Aus den Varianten und den Anregungen / Meinungen ist eine dritte Variante entwickelt worden:

Variante 3: In der Materialwahl wird die Variante 1 mit gelben Klinker zur Gestaltung des Bankplatzes umgesetzt. Die Führungskante aus Naturstein wird jedoch im Bereich des Bankplatzes unterbrochen, der gelbe Klinker wird bis zur Flucht der Führungskante an den Promenadenweg vorgezogen. So entsteht ein klarer Bankplatz bei Erhalt der klaren Wegführung. Aufgrund des Material- und Farbunterschiedes ist die Lage des Bankplatzes von Betroffenen jedoch aller Voraussicht nach dennoch zu ertasten bzw. zu erkennen. Die Möblierung erfolgt mit einer Bank und einem Sessel mit etwas höherer Sitzhöhe und Armlehnen, neben der Bank wird ein Bereich für Kinderwagen, Rollator bzw. Rollstuhl angelegt. Aufgrund der Bürgerbedenken werden an den Bankstandorten keine Abfallbehälter aufgestellt.

Die Abfallbehälter (ca. 3 pro Promenadenabschnitt) sollen an den jeweiligen Eingangsbereichen der Promenadenabschnitte und im Verlauf des jeweiligen Promenadenabschnitts jeweils auf einer kleinen Pflasterfläche direkt neben dem Promenadenweg aufgestellt werden.

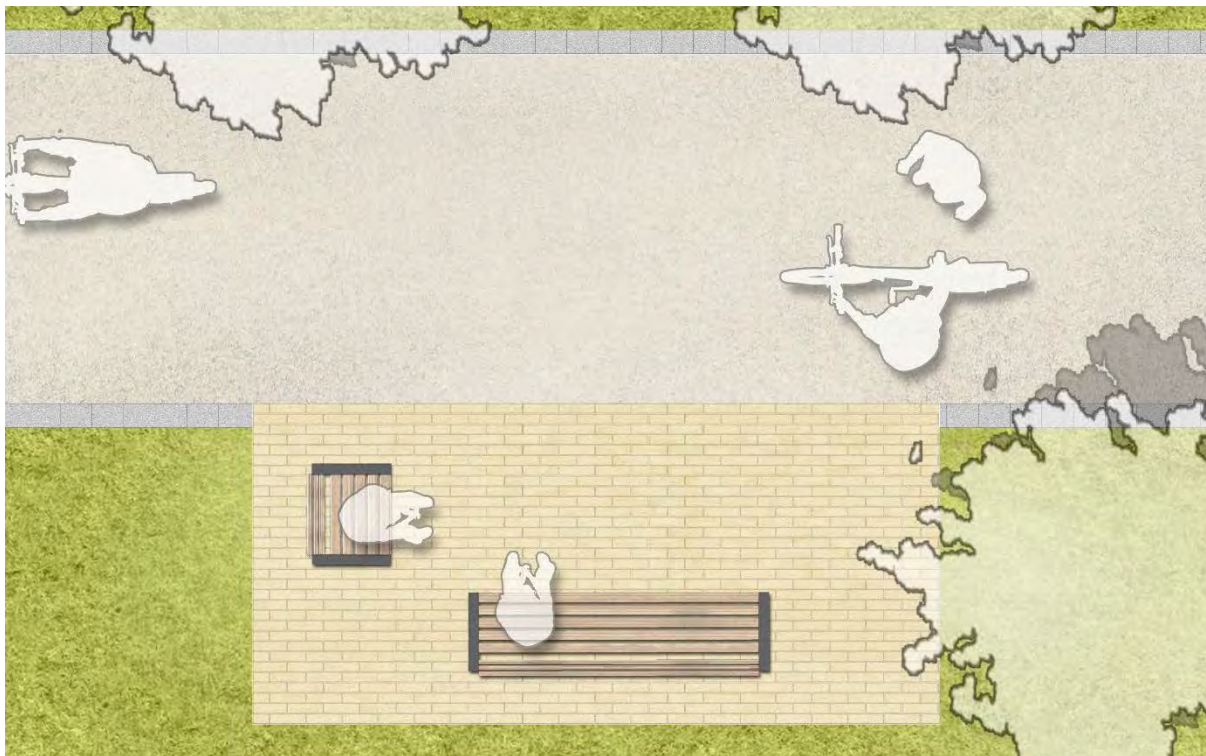


Abb. 69 Variante 3, Abb.: Lp+b

5.3.10. Wege in die Stadt/ Themenrouten

Die als Themenrouten angelegten „Wege in die Innenstadt“ werden durch punktuelle Einzelmaßnahmen hergestellt. Ziel ist es, sowohl vom St. Josef-Stift als auch vom Lambertiplatz aus Wege in die Innenstadt vorzuschlagen. Es sind insgesamt 5 Themenrouten vorgesehen worden:

- 1) Schnelle Route
- 2) Soziale Route
- 3) Grüne Route
- 4) Stadthistorische Route
- 5) Generationen Route

Die Routen sollen über Bodenintarsien sichtbar werden, welche den Verlauf kennzeichnen und Richtungsänderungen aufzeigen. Hierfür zeigen zwei Pfeile in Richtung des Zielpunktes Innenstadt und ein Pfeil in Richtung des Startpunktes. Jede Route erhält ein eigenes Piktogramm. Einzige Ausnahme bilden hier die stadthistorische Route und die Generationen Route. Da die Generationen Route nicht am St. Josef-Stift startet, wird diese mit der stadthistorischen Route verbunden um einen Weg vom St. Josef-Stift zum Generationenraum Grimmstraße anzubieten

In der Bürgerbeteiligung und in den Fachgremien wurden die Themenrouten grundsätzlich positiv bewertet. Es wurde jedoch vorgeschlagen, den Routen einen Rundwegecharakter zu verleihen. Dieser soll durch eine Stele in der Innenstadt herausgearbeitet werden, durch welche die Bürgerinnen, Bürger und Besucher der Stadt sich über die verschiedenen Wegeverläufe zum St. Josef-Stift informieren können. Da vier Routen zum St. Josef-Stift führen, entsteht somit die Möglichkeit eines Rundweges. Beispiel: St. Josef-Stift – grüne Route – Innenstadt – stadthistorische Route – St. Josef-Stift. Baumaßnahmen im Bereich der Routen beschränken sich auf die Bodenintarsien, punktuelle Verbesserungen der Barrierefreiheit und die Installation einzelner Ausstattungselemente für die Rast. Eine besondere Stellung nimmt die historische Liebesgasse als Teil der stadthistorischen Route ein. Im Folgenden werden die hier vorgesehenen Maßnahmen beschrieben.

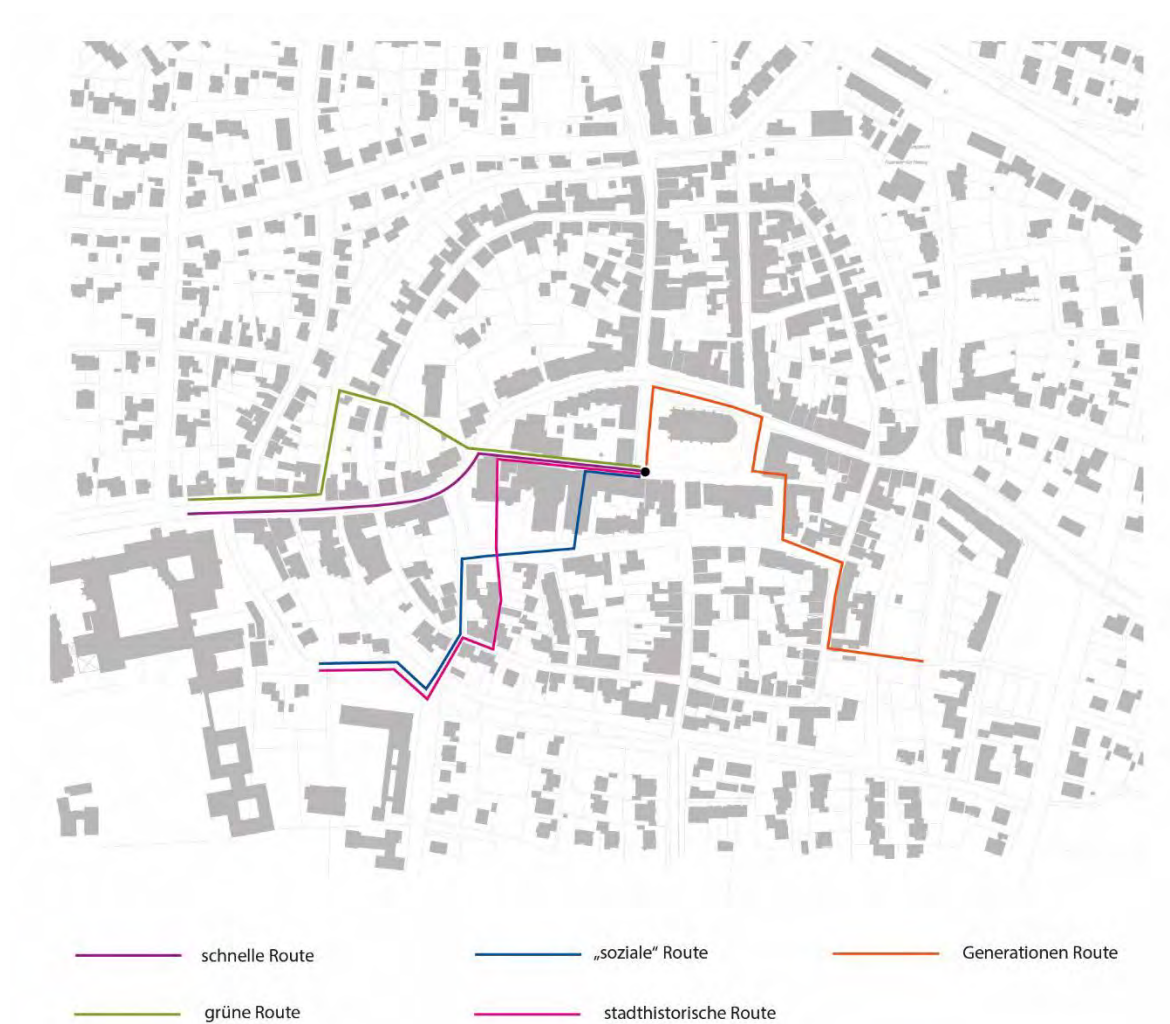


Abb. 70 Routen Gesamtübersicht; Abb.: Lp+b

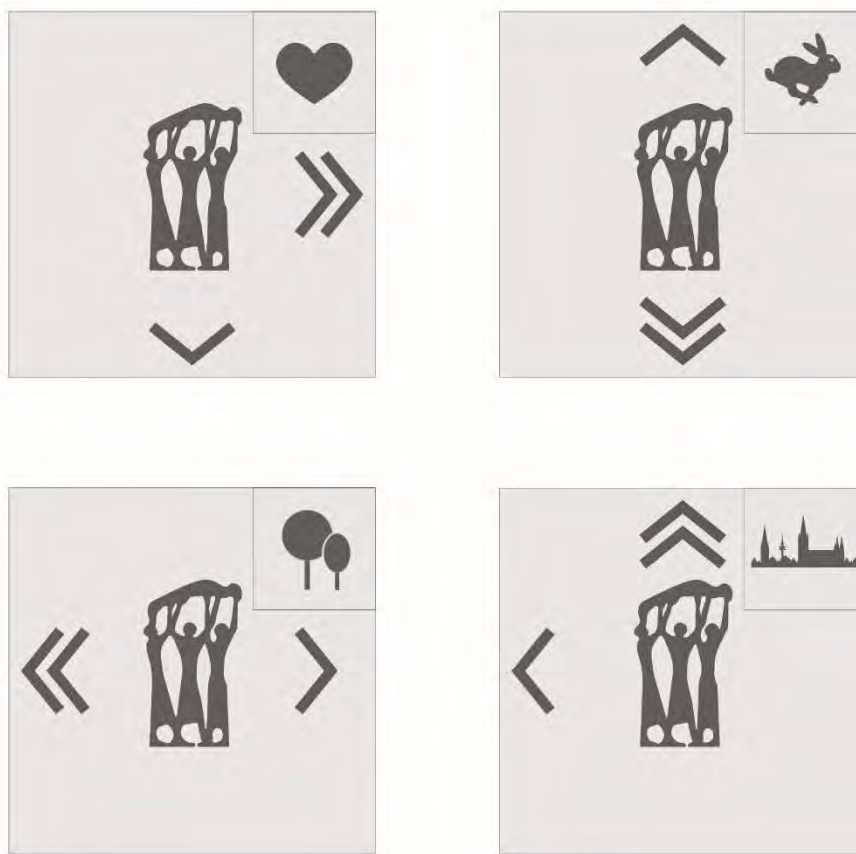


Abb. 71 Bodenintarsien Routen, oben links soziale Route, oben rechts schnelle Route, unten links grüne Route, unten rechts stadthistorische Routen

5.3.11. Themenrouten: Sonderfall Liebesgasse

Problemstellung:

Die historische Liebesgasse besteht aus einem nördlichen und einem südlichen Teil. Der südliche Teilbereich fällt gestalterisch deutlich gegenüber dem nördlichen Teilbereich ab. Die Straßenquerung im Bereich Kühl ist, vor allem für die den Weg nutzenden Schulkinder, als gefährlich einzustufen.

Planerische Lösung:

Die historische Liebesgasse erfährt im Zuge der Routenanlage eine besondere, umfangreichere Umgestaltung. Der Bodenbelag der südlichen wird dem der nördlichen Liebesgasse angepasst. Zudem soll die Gasse durch Kunstinstallationen und Lichtelemente gestalterisch aufgewertet werden. Durch einen ortsansässigen Künstler sollen Liebesgedichte in Spruchbändern aus Sandstein/Edelstahl angebracht werden, die den Namen der Gasse atmosphärisch unterstützen.

Im Bereich der nördlichen Liebesgasse soll das Kleinsteinpflaster barrierefreier gestaltet werden.

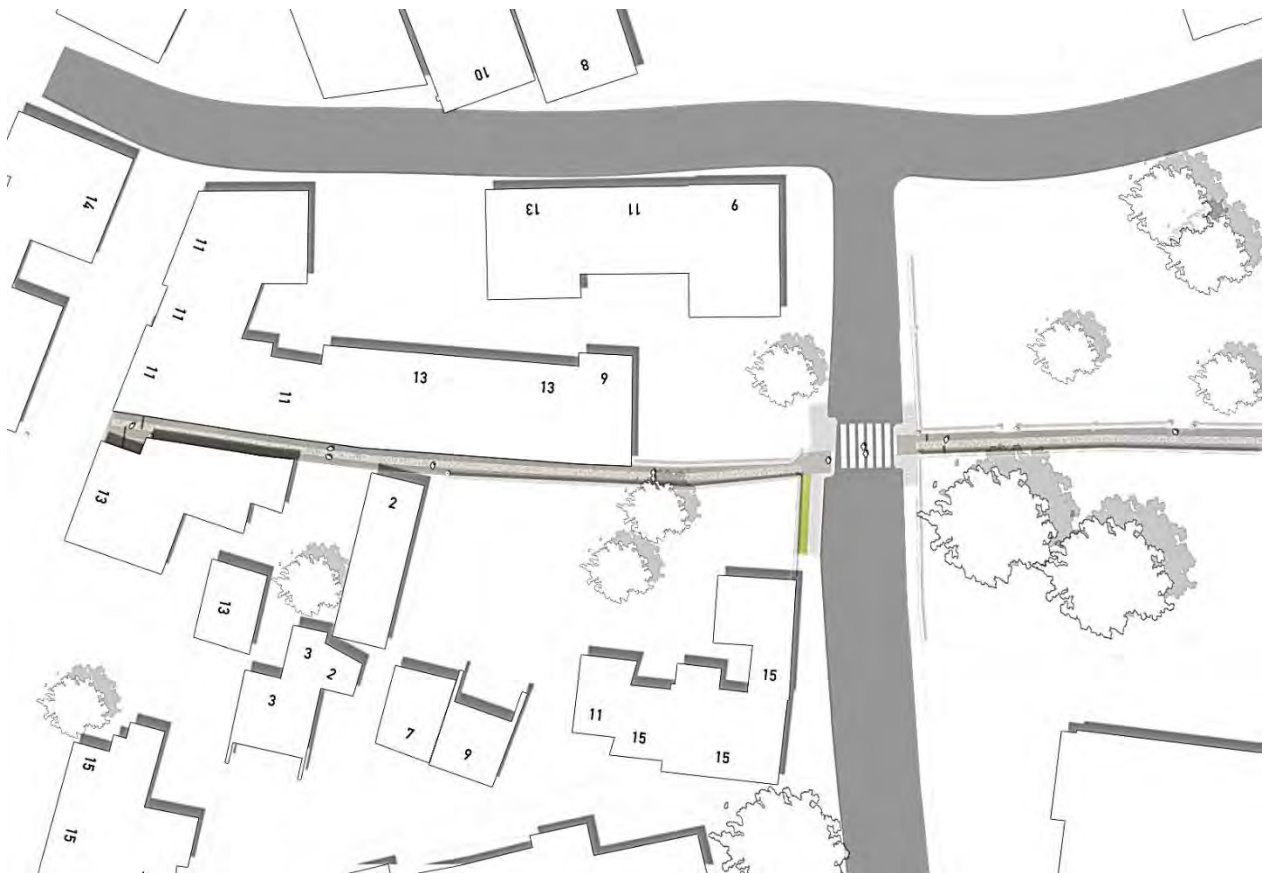


Abb. 72 Liebesgasse Gesamtschau, Abb.: Lp+b

Der verkehrstechnisch schwierige Bereich im Übergang zwischen der nördlichen und südlichen Liebesgasse / Straße Kühl soll mit verschiedenen Maßnahmen verbessert werden. Die vorhandenen Umlaufgitter sollen gegen gestalterisch hochwertige Gitter ausgetauscht werden, die die Identität der Liebesgasse zusätzlich betonen. Zur Querung der Straße Kühl wäre ein Zebrastreifen wünschenswert, aber aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße voraussichtlich kaum realisierbar. Entsprechende Gespräche mit dem Straßenverkehrsamt sollen aber geführt werden. Eine andere Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit bei der Querung der Straße ist eine Gehwegverbreiterung im nördlichen Straßenbereich. Zudem soll der Querungsbereich besser ausgeleuchtet werden.

Im Zuge der Partizipationsprozesse wurde der Umbau der Liebesgasse stark begrüßt.

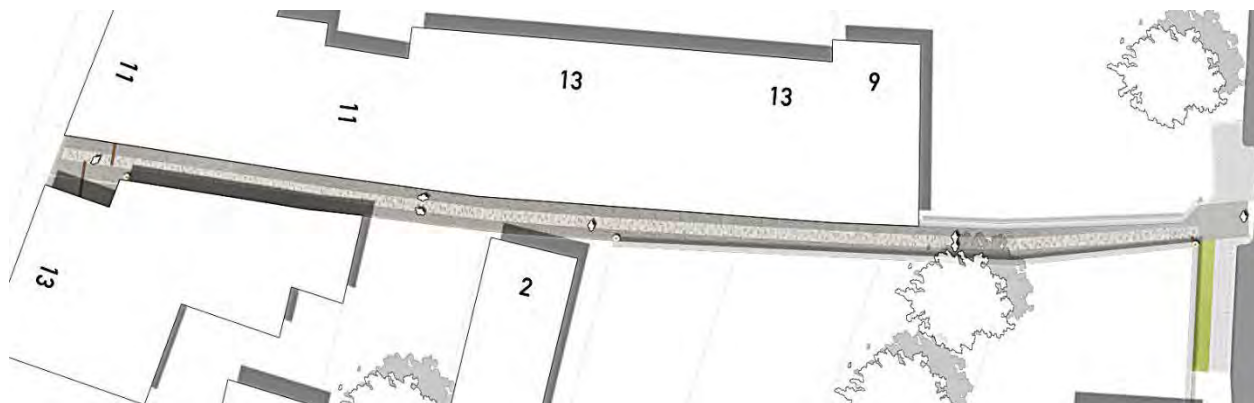


Abb. 73 Liebesgasse südlicher Teil, Abb.: Lp+b

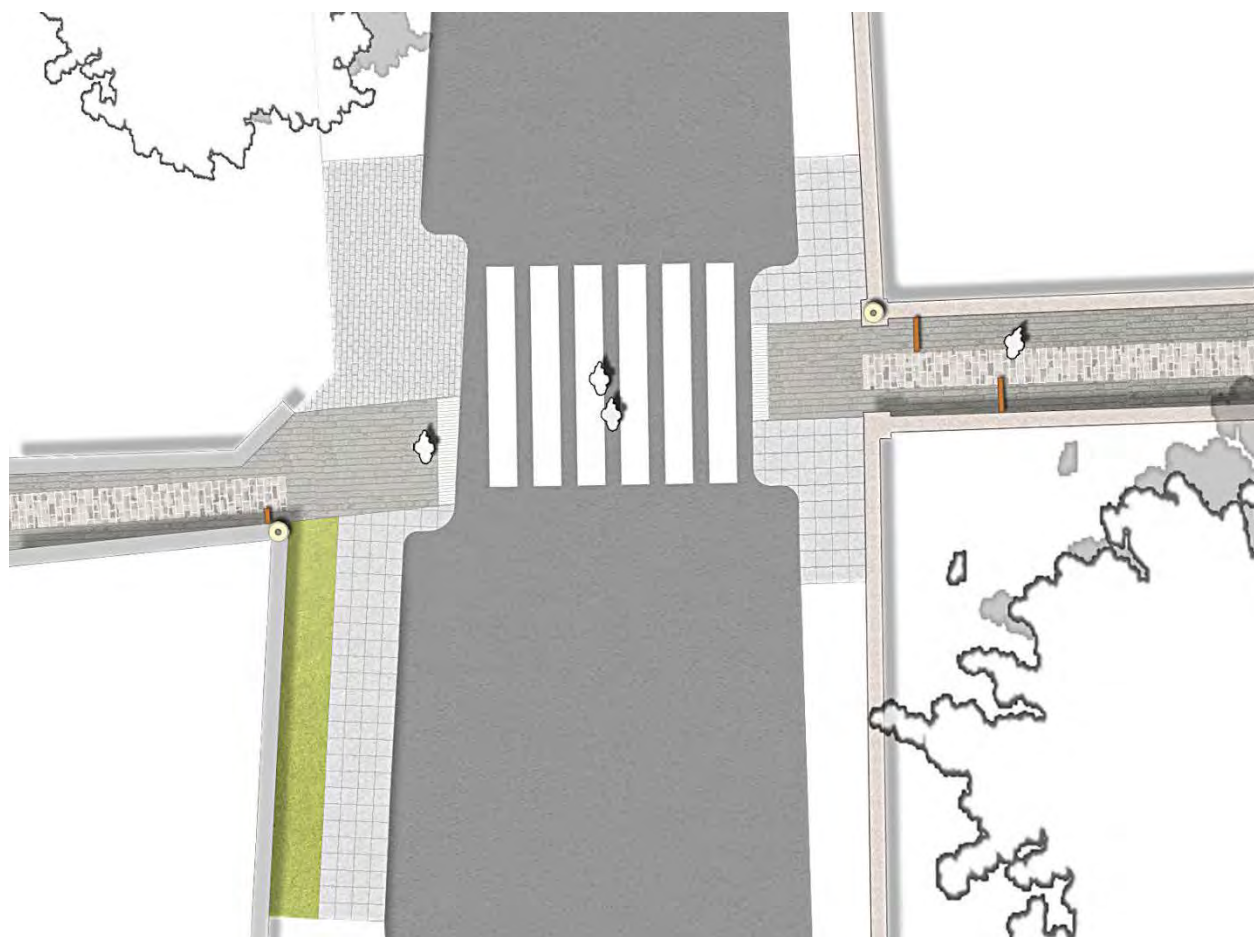


Abb. 74 Liebesgasse – Straßenquerung Kühl, Abb.: Lp+b

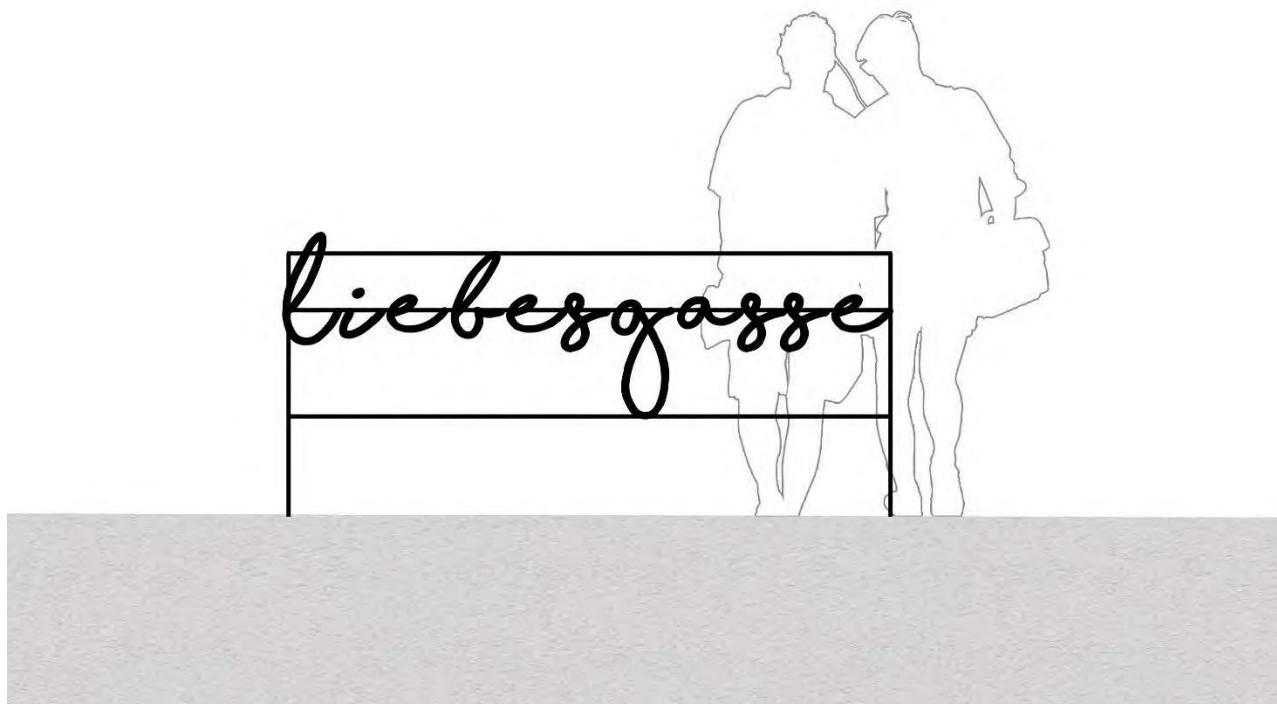


Abb. 75 Umlaufperre „Liebesgasse“, Abb.: Lp+b



Abb. 76 Beispiel Bemusterung Kunstinstallation Liebesgasse: Relief Gedichte und Spiegel, Foto: Lp+b

5.3.12. Generationenraum Grimmstraße

Problemstellung

Östlich des Stadtzentrum und der Promenade liegt der Spielplatz Grimmstraße. Dieser ist Zielpunkt der Themenroute „Generationen Route“. Der Spielplatz wird in seiner jetzigen Form kaum angenommen. Dies liegt zum einen an der sehr monothematischen Ausstattung und zum anderen an seiner schlecht erschlossenen und eingewachsenen Lage.

Planerische Lösung

Der Spielplatz soll im Zuge der Umsetzung des Handlungskonzepts zu einem Generationenraum umgestaltet werden. Ziel ist es, hier ein für alle Bürgerinnen und Bürger aller Altersklassen nutzbaren Rekreati- und Bewegungsort zu schaffen.

Der Generationenraum nimmt auf die Lage an der Grimmstraße Bezug und schafft thematische Teilräume, die sich an Märchen orientieren: „Dornröschen“, „der Wolf und die sieben Geißlein“ und „Rapunzel“. Über diese Themenräume hinaus wird der Raum zu seiner Umgebung hin geöffnet. Die umgebenden Sträucher, welche die Einsehbarkeit verhindern, sollen ausgelichtet und die Sichtbarkeit und Begehbarkeit der Zugänge verbessert werden. Der Generationenraum soll durch eine umlaufende flache Hecke gefasst werden.

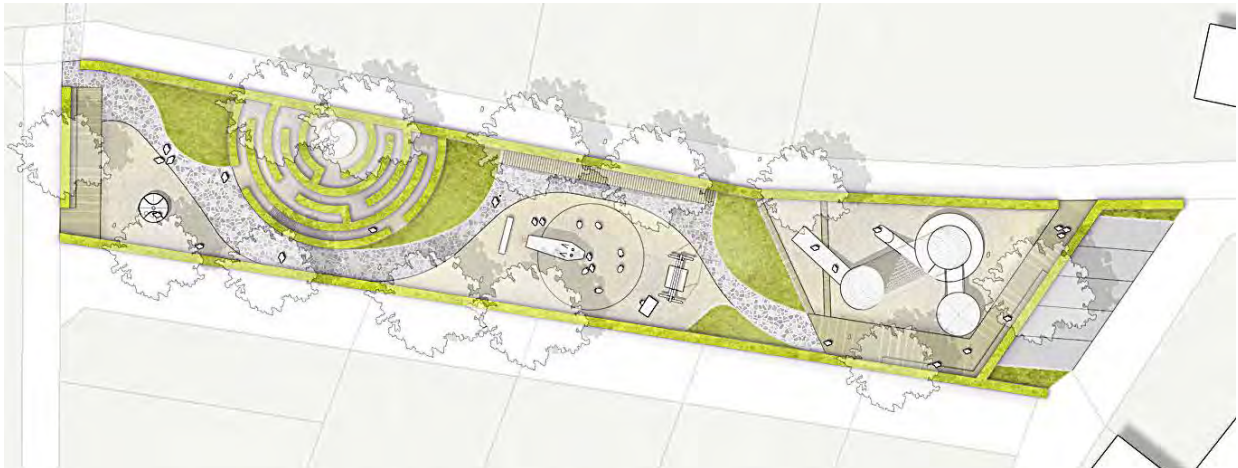


Abb. 77 Generationenraum Grimmstraße, Abb.: Lp+b

Dornröschen:

Der Themenbereich „Dornröschen“ ermöglicht die Schärfung der sensorischen Fähigkeiten und lädt zum gemeinsamen Spiel ein. Zentrales Element ist ein Heckenlabyrinth, in dem verschiedene Bodenbeläge als Barfußpfad Verwendung finden. Mittelpunkt des Labyrinths ist ein berankter Aussichts- und Kletterturm.



Abb. 78 Themenbereich Dornröschen, Abb.: Lp+b

Der Wolf und die sieben Geißlein:

Der Themenbereich „der Wolf und die sieben Geißlein“ ermöglicht mit verschiedenen Elementen die Stärkung des Bewegungsapparates und der Bewegungsfähigkeit. Mittelpunkt ist ein großes Spielgerät in Form eines Wolfes, das von diversen Elementen zur Steigerung der motorischen Fähigkeiten begleitet wird, so zum Beispiel einem Generationenparcour. Zudem ist hier auch eine große Sitzschaukel verfügbar, die zum Ausruhen einlädt.

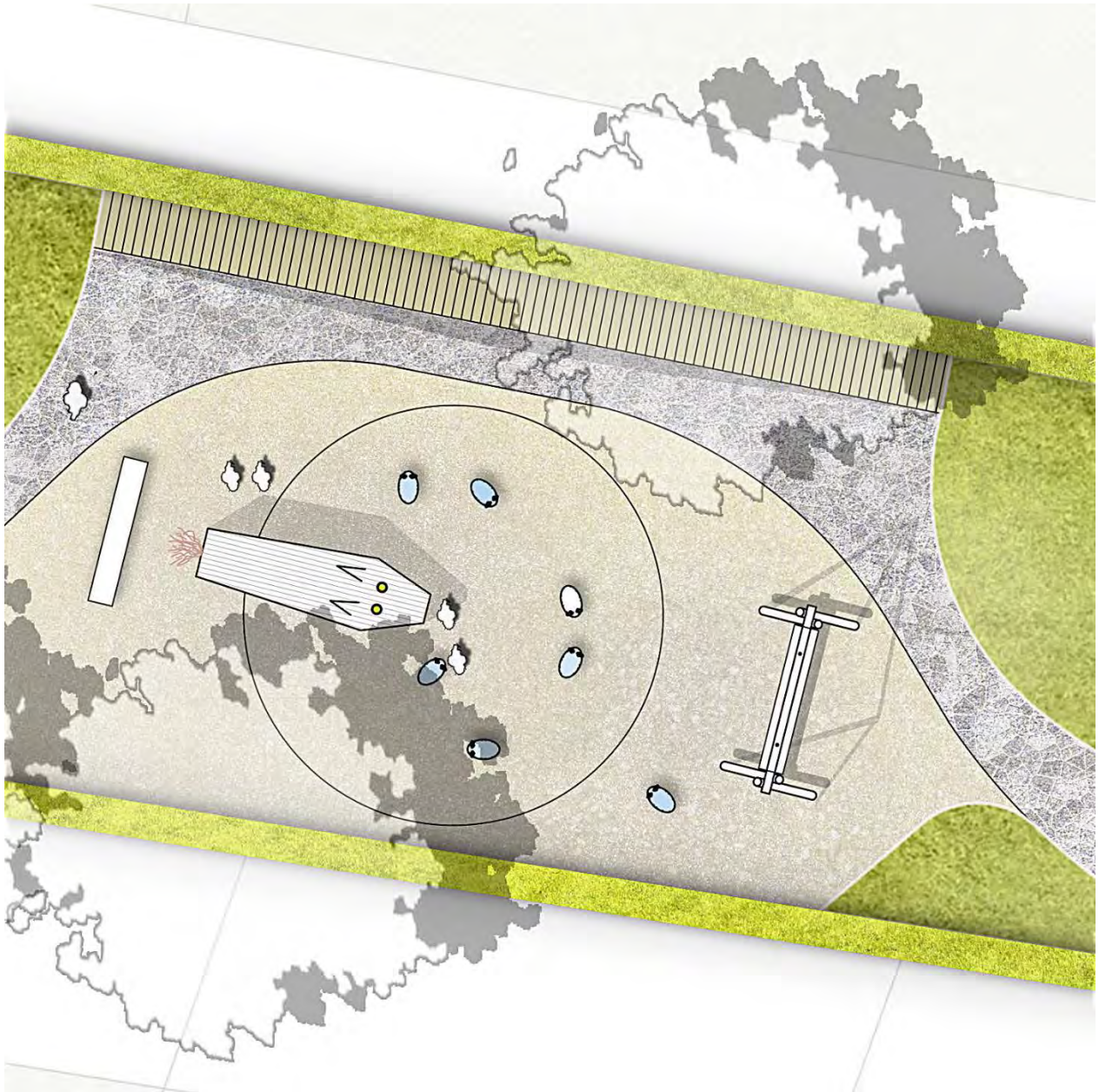


Abb. 79 Themenbereich Der Wolf und die sieben Geißlein, Abb.: Lp+b

Rapunzel:

Der Themenbereich „Rapunzel“ verbindet die beiden Gegensätze Ruhe und Bewegung. Mittelpunkt ist ein großer Spielkomplex aus Türmen, Hängebrücken und einer Rutsche, dem ein großes Holzdeck mit einer langen Bank gegenübergestellt ist.

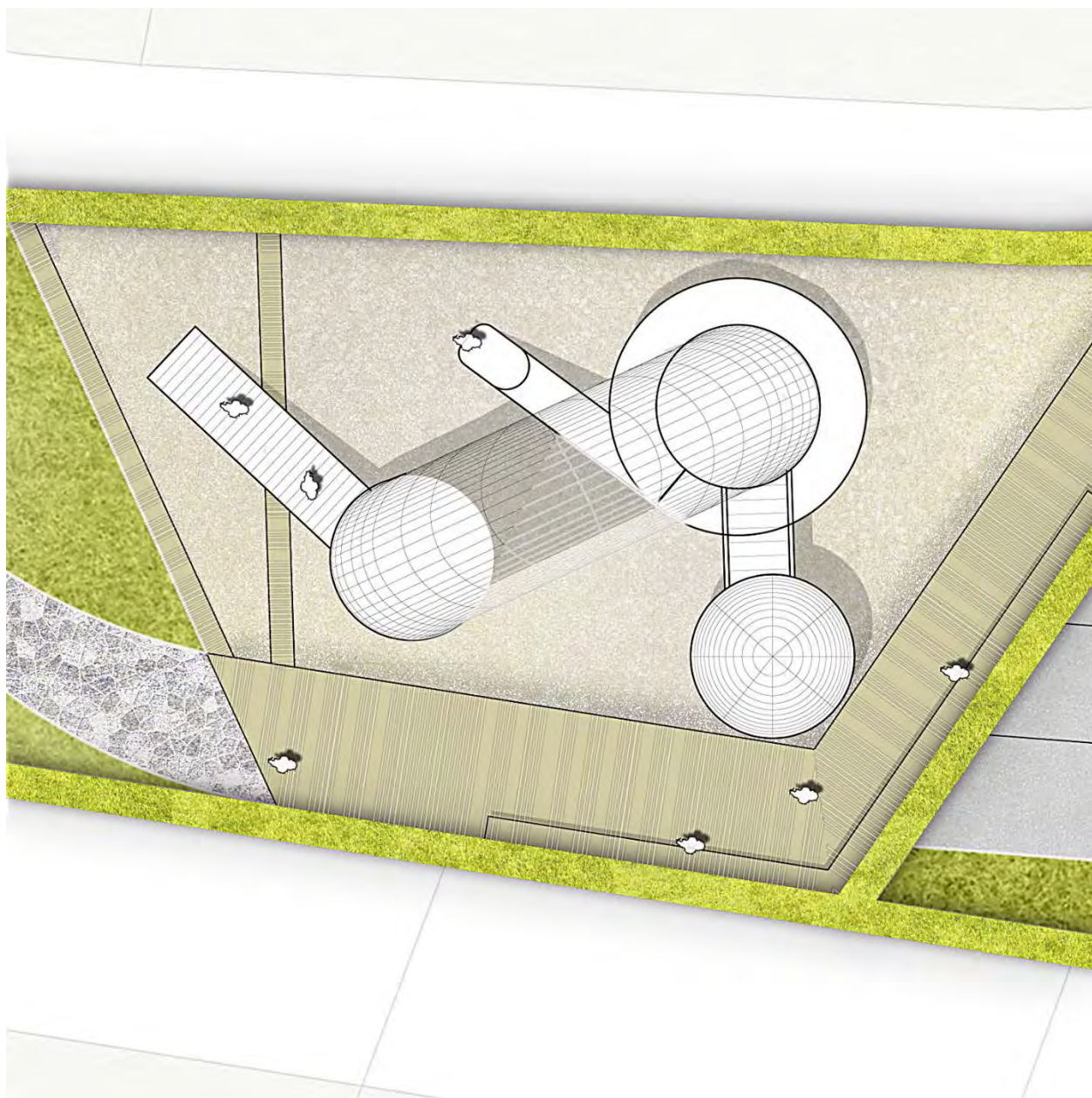


Abb. 80 Themenbereich Rapunzel, Abb.: Lp+b

Votum:

Bürger/innen:

In der Bürgerbeteiligung wurden zahlreiche Hinweise zur Gestaltung gegeben. Insgesamt wurde die Planung sehr positiv aufgenommen. Neben dem vielen Zuspruch gab es auch kritische Anmerkungen:

- 1) Das Labyrinth wird als problematisch angesehen, da es in den Abend- und Nachtstunden Personen einen Schutz für illegale Tätigkeiten geben könne. Um dies zu verhindern, könnten weniger hohe Hecken gepflanzt werden. Vereinzelt wurde befürchtet, dass ein Heckenlabyrinth nicht ausreichend gepflegt würde, weswegen eine Zaunvariante bevorzugt würde.
- 2) Die vorgeschlagenen Sitzgelegenheiten könnten ergänzt werden durch weitere Bänke, Jugendbänke und Picknicktische, um den Generationenraum als Treffpunkt für Jung und Alt zu forcieren.
- 3) Der Raum soll insgesamt senioren- und rollstuhlgerecht sein. Daher soll überlegt werden, welche Spiel- und Aktionsgeräte auch für bewegungseingeschränkte Personen zugänglich sind. Es werden mehr generationenübergreifende Spielgeräte und Fitnessgeräte für Menschen mit Behinderung gewünscht.
- 4) Es kam der Vorschlag, eine Theaterbühne oder ein Sitzrondell wie beim Haus Siekmann auf dem Generationenraum anzubieten
- 5) Es wurde angeregt, Wasser auf dem Spielplatz anzubieten, ggf. als sprudelnder Findling.
- 6) Im Rahmen der Beschilderung und Wegeführung soll für das Thema „Spielplätze“ auch ein Bodeneinleger ausgewählt werden. Die nördliche Zuwegung zur Grimmstraße sollte erneuert werden und der Generationenraum von dort ausgeschildert werden.

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt:

Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurde begrüßt, dass ein Generationenraum entstehen soll. Es wurde jedoch die Kritik geäußert, dass die Planung bislang eher einen Spielplatz vorsehe. Es sollte mehr der Charakter des Mehrgenerationenraumes herausgestellt werden.

Gestaltungsbeirat:

Der Gestaltungsbeirat befürwortet eine Umgestaltung des Spielplatzes Grimmstraße zu einem Generationenraum.

Entscheidung / Planungsänderung auf Basis der Bürgerbeteiligung:

Die Bedenken bezüglich der Gestaltung des Labyrinths wurden durch die Planung aufgegriffen. Es soll nunmehr auf dem Generationenraum Grimmstraße weiterhin ein Labyrinth entstehen, allerdings geschaffen aus Vertikalstelen. Diese ermöglichen ein Hindurchblicken im Sinne einer sozialen Kontrolle, aber schaffen kein wirkliches Versteck. Es wird aber weiterhin knifflig sein, die Mitte zu finden, da die Vielzahl der Stelen die tatsächlichen Durchlässe (bewusst) nur schwer erkennen lassen.

Es werden zu der Hollywoodschaukel und im Bereich „der Wolf und die sieben Geißlein“ den langen Bänken weitere Sitzgelegenheiten angeboten: Picknick-Ecken (in den Eingangsbereichen und im mittleren Bereich), Jugendbänke (im nördlichen Kletterbereich), Tischelemente.

Es werden verschiedene zusätzliche Spiel- Balancier- und Bewegungsmöglichkeiten für Senioren und Bewegungseingeschränkte angeboten, die gleichzeitig auch von Kindern und fitten Erwachsenen genutzt werden können. Dies ist insbesondere der Generationen-Parcours im mittleren Bereich des Generationenraumes. Darüber hinaus sind aber auch das neue Angebot Dreifach-Trampolin im südlichen Eingangsbereich (ersetzt das Karussell) für unterschiedlichste Nutzer geeignet.

Selbstverständlich soll der Generationenraum von allen Zuwegungen her gut auffindbar sein und es wird ein umfassendes Marketing durchgeführt, damit alle potentiellen Nutzergruppen informiert werden.

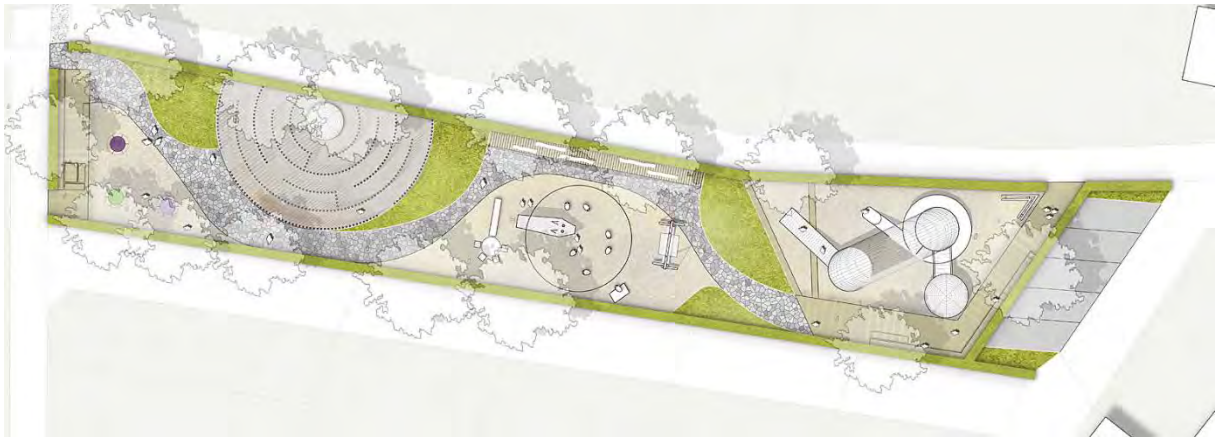


Abb. 81 Generationenraum Grimmstraße, Planungsänderung, Abb.: Lp+b

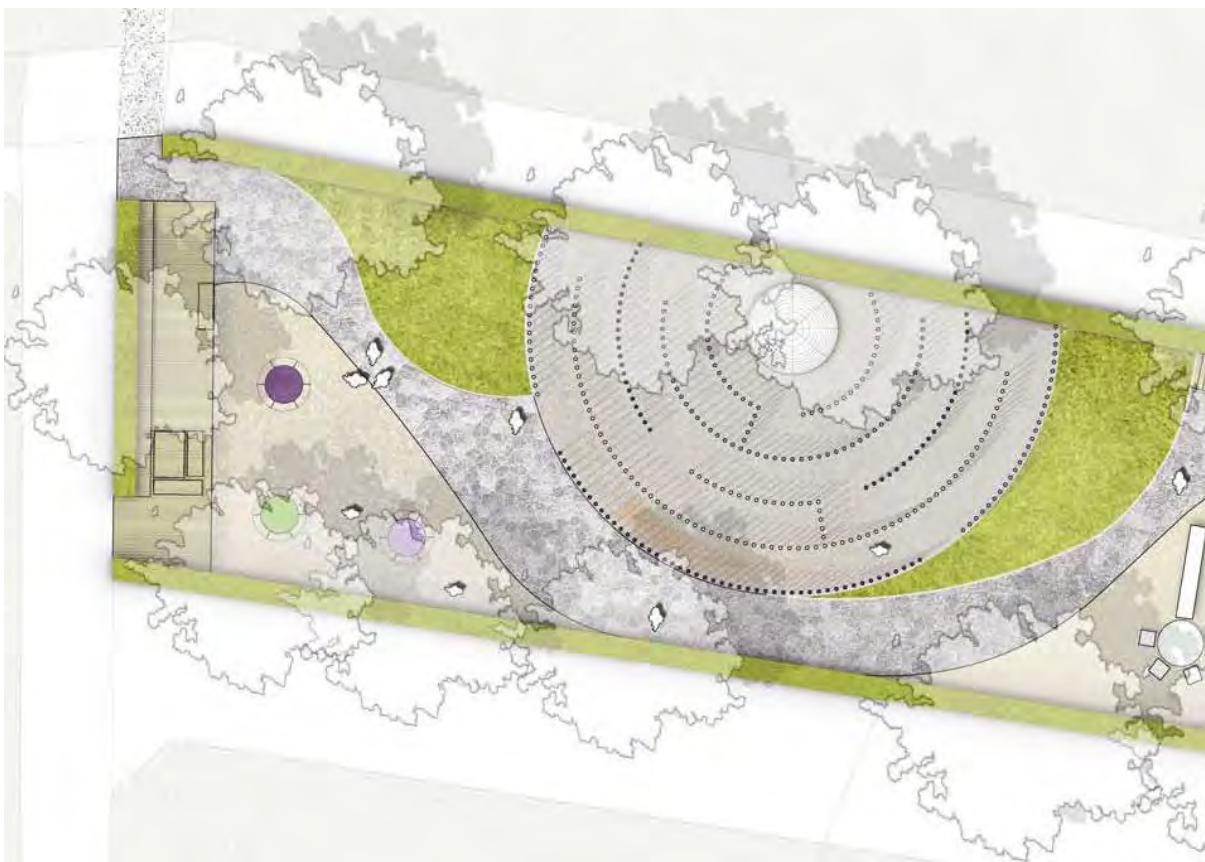


Abb. 82 Abschnitt Dornröschen, Planungsänderung, Abb.: Lp+b



Abb. 83 Abschnitt „Der Wolf und die sieben Geißlein“, Planungsänderung, Abb.: Lp+b



Abb. 84 Rapunzel, Planungsänderung, Abb.: Lp+b

5.3.13. Zusammenfassung

Im Zuge der Beteiligungsverfahren sind durch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Sendenhorst und die Fachgremien die erstellten Planungen und Variantenuntersuchungen intensiv diskutiert worden. Aus den Diskussionen ist in der Folge in Zusammenarbeit von Fachplanern und der Stadt Sendenhorst die jeweilige Vorzugsvariante herausgearbeitet worden oder eine neue Variante erstellt worden. Hierdurch konnte sichergestellt werden, dass die umzusetzenden Planungen auf Basis eines breiten gesellschaftlichen Konsenses gestellt sind. Es ist somit gelungen, die sehr komplizierten Räume im Bereich des Umsetzungsschritts II „Alte Wege neu erleben“ vollumfänglich partizipativ zu überplanen.

In der Folge wurden die Planungen weiter vertieft, mit Kosten hinterlegt und in einen Zeitplan zur Umsetzung eingefügt. Diese Aufschlüsselung der einzelnen Maßnahmen ist im Folgekapitel dargestellt.

5.4. Maßnahmen

Im Zuge der planerischen Bearbeitung und der Partizipationsprozesse sind zunächst Handlungsfelder benannt worden und in der Folge einzelne konkrete Maßnahmen durch Variantenuntersuchungen und eine intensive Bürgerbeteiligung herausgearbeitet worden. Diese Maßnahmen werden im Folgenden vertiefend dargestellt und mit Kosten und Bearbeitungszeiträumen hinterlegt. Die Maßnahmen sind zu Projekten zusammengefasst und den Themenkomplexen Promenade und Themenrouten zugeordnet worden. Diese werden in der Folge dargestellt.

5.4.1. Promenade



Abb. 85 Promenade Gesamtkonzept, Abb.: Lp+b

Im Folgenden werden die im Bereich der Promenade vorgesehenen Maßnahmen dargestellt. Die Maßnahmen werden in unterschiedliche Projekte aufgeteilt. Folgende Projekte sollen umgesetzt werden:

- 1) Grünanlage Promenade
- 2) Verbindungsräume
- 3) Generationenraum Grimmstraße
- 4) Verfügungsfond Gartenzugänge
- 5) Öffentlichkeitsarbeit

Projekttitlel	Grünanlage Promenade		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	940.000 €	376.000 €	564.000 €
Bauzeitraum	2020 – 2022		
Ziele	Herausarbeiten des Promenadenrings bzw. seiner intuitiven Ablesbarkeit als durchgehender, die Innenstadt fassender Rundweg bzw. attraktiver „linearer Park“ in der Stadt; auch unter Bezugnahme auf die Fortschreibung von vorhandenen Gutachten (Promenadenkonzept Sendenhorst von 1992).		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Stärkung der gestalterischen Identität des Promenadenrings mit Herausarbeitung der Zweiteilung in einen „naturhaft ländlichen Gartencharakter“ ausstrahlenden Nordteil (Nordenpromenade, Ostpromenade) und einen durch „traditionell gartenkünstlerischen Alleecharakter“ gekennzeichneten Südteil (Westpromenade, Südenpromenade) als Leitbild der künftigen Weiterentwicklung. 2) Sanierung und Erweiterung der bestehenden Wegefläche aus wassergebundener Decke und Herstellung einer einheitlichen Wegeeinfassung aus Blaubasalt (12/20/8) 3) Sanierung der wegebegleitenden Rasenflächen und Einbringung von Blühaspekten (Zwiebelpflanzungen) 4) Ergänzung der Leitbepflanzung, ggf. Verwendung standortgerechter Klimagehölze. 5) Überarbeitung und Ergänzung der begleitenden Strauchbepflanzung. 6) Anlage einer durchgehenden Pollerbeleuchtung und punktueller Baumstrahler 7) Anlage von Bankstandorten mit barrierefreier Möblierung 8) Anlage von Standorten für Mülleimer 9) Aufwertung der angrenzenden Spielbereiche und Grünräume mittels Trimm-dich-Geräten 10) Attraktivierung der Anbindung untergeordneter Wegeanbindungen (besonders Nordteil der Promenade). 		



Abb. 86 Maßnahmen Nordenpromenade, Abb.: Lp+b

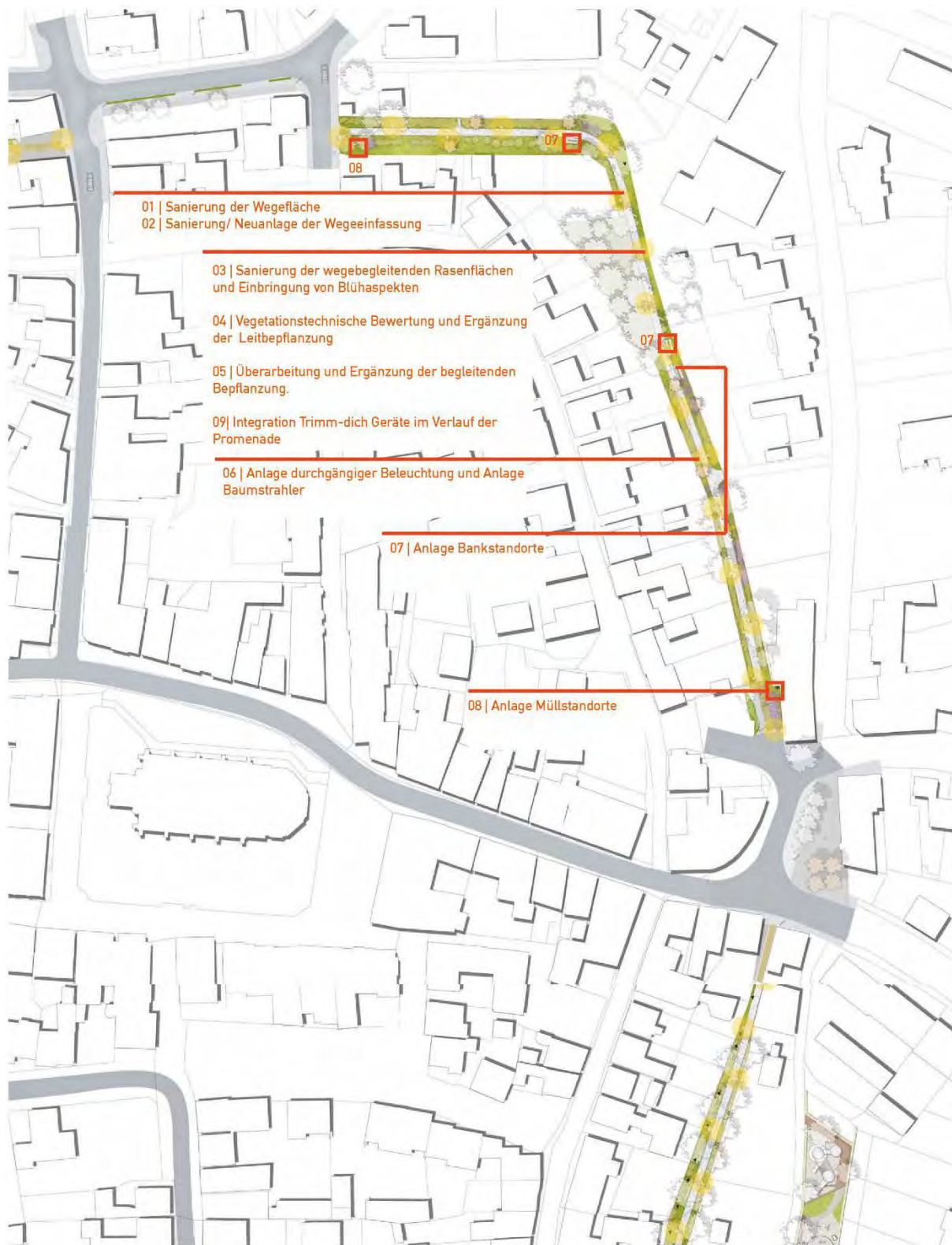


Abb. 87 Maßnahmen Westpromenade, Abb.: Lp+b

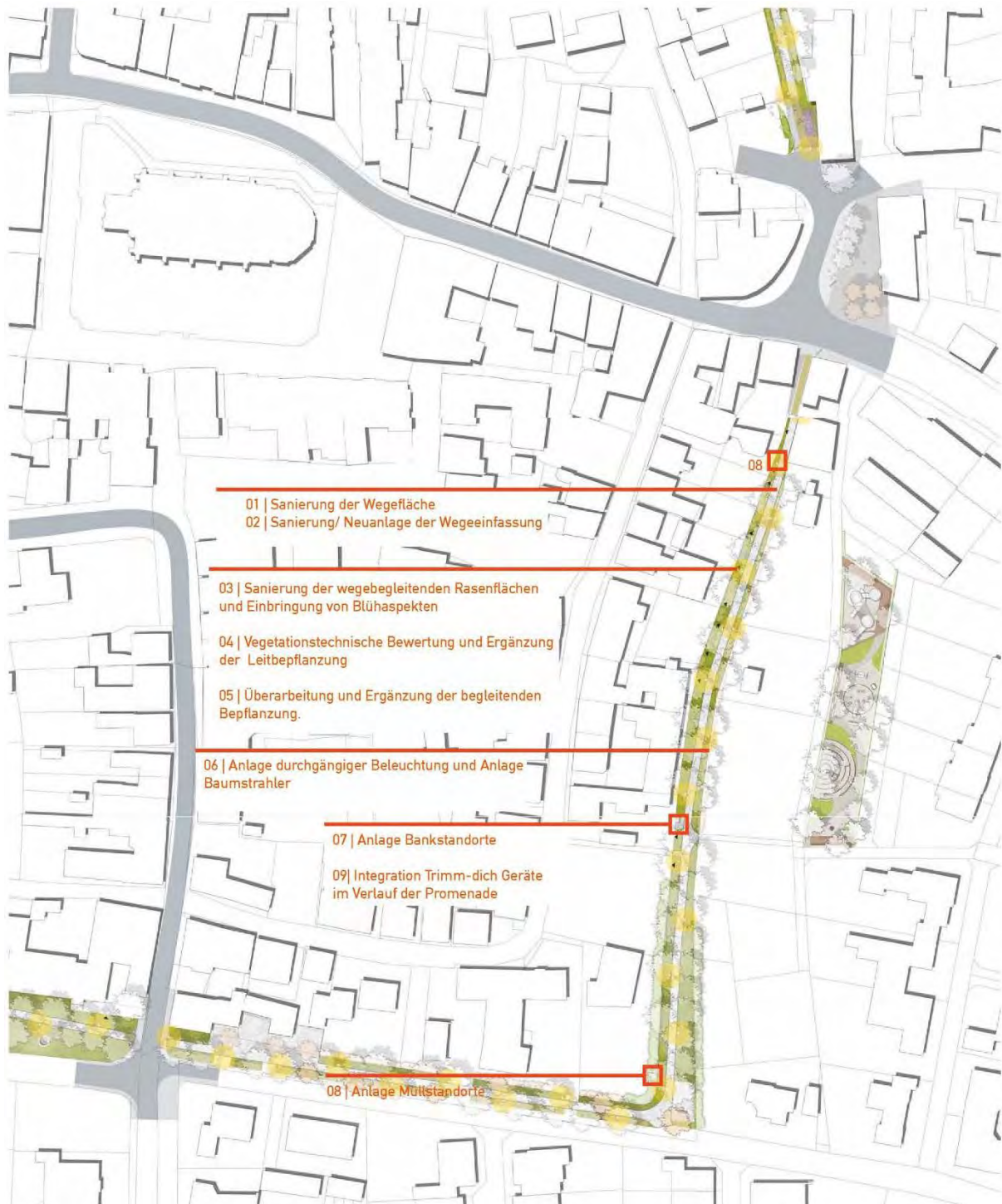


Abb. 88 Maßnahmen Südpromenade, Abb.: Lp+b

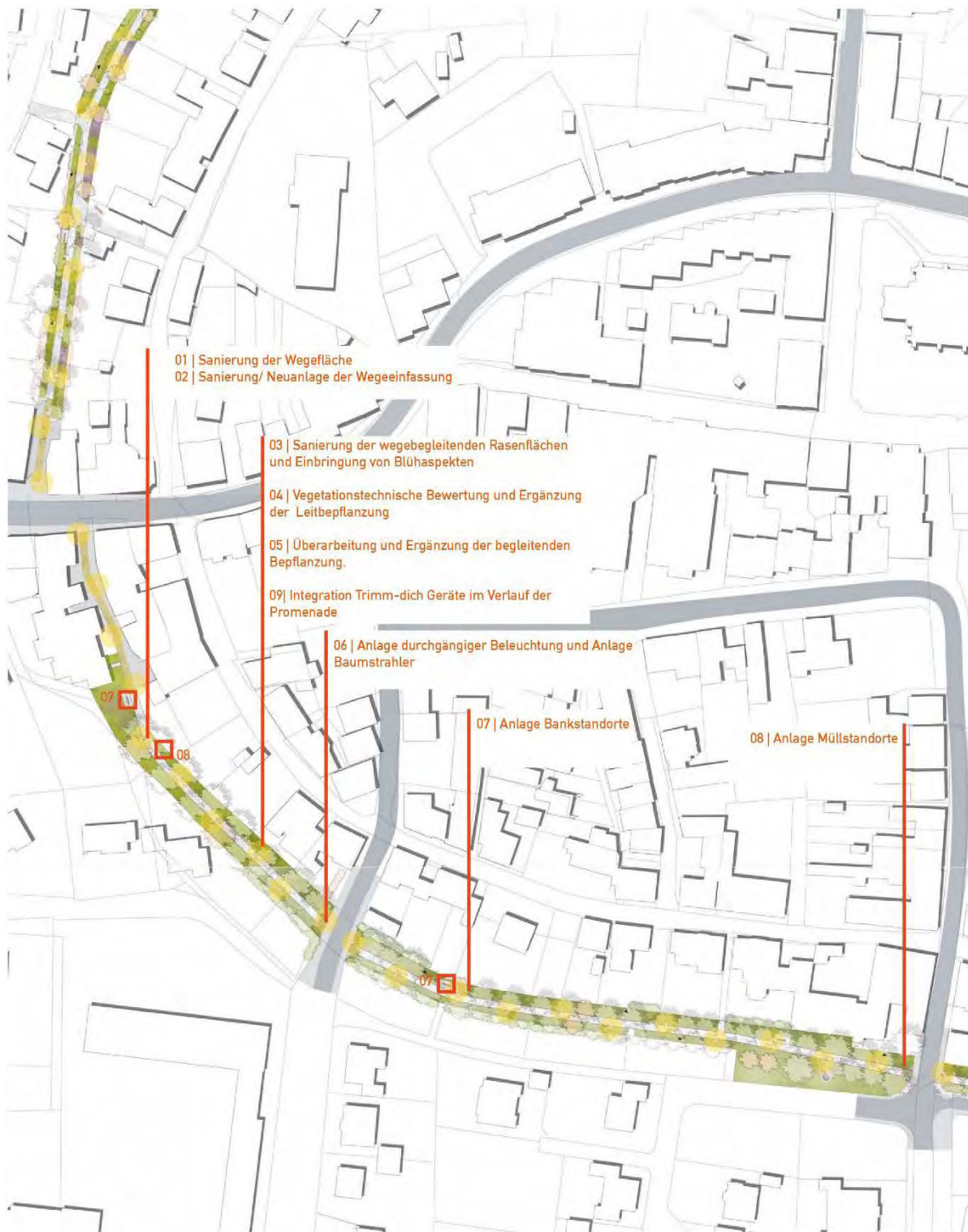


Abb. 89 Maßnahmen Ostpromenade, Abb.: Lp+b



Abb. 90 Pollerbeleuchtung Grünanlage Promenade

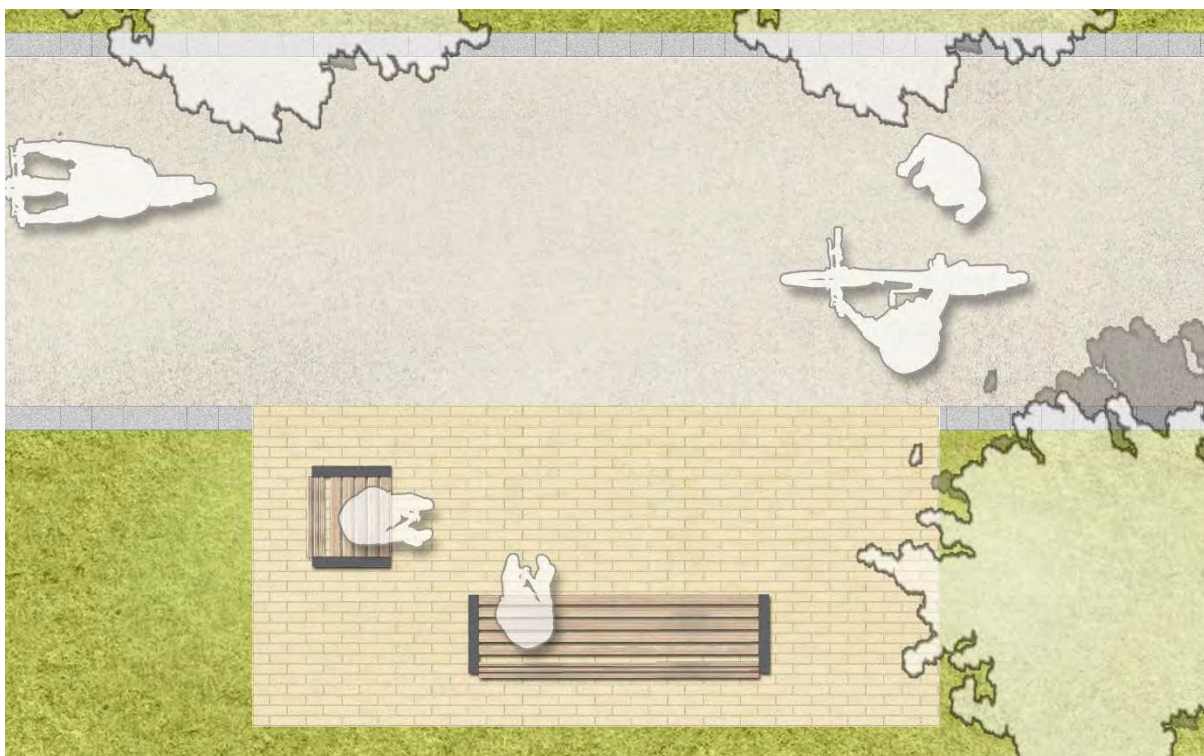


Abb. 91 Bankstandorte, Abb.: Lp+b

Projekttitlel	Verbindungsräume Promenade		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	480.000 €	192.000 €	288.000 €
Bauzeitraum	2020 – 2022		
Ziele	Entwicklung und Umsetzung eines Gestaltleitbildes der Eingangssituationen mit Blick auf die Notwendigkeit, städtebaulich sehr unterschiedliche Eingangs- und Verknüpfungsbereiche intuitiv ablesbar zu machen.		
Maßnahmen	<p>1) An allen Zu- und Übergängen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Verlängerung der Grünanlage Promenade bis kurz vor die Straßenräume mittels einer Signaturpflasterung Promenade. Graues Betonsteinpflaster mit unterschiedlichen Pflasterformaten in Reihenverband, darin zentral gelegen Pflasterstreifen aus gelbem Klinker in der Breite des Gehwegs der Promenade b. Installation einer Signaturstele, welche die Übergänge und Eingänge besonders betont und als Leitelement fungiert c. Bodenintarsie mit Namen des jeweiligen Promenadenteils als Abschluss des gelben Klinkerbandes zur Straße hin. <p>2) Zusätzliche Maßnahmen Übergang Gartenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Zusätzliche Anlage einer Hecke zur visuellen Fortführung des Grünraums b. Zusätzliche Integration von 3 Signaturstelen c. Zusätzliche Aufpflasterung des Gehwegs im Übergangsbereich Gartenstraße <p>3) Zusätzliche Maßnahmen Osttor:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Aufpflasterung im Übergangsbereich der Promenade: Gehwegebereich im Straßenübergang Osttor /Oststraße b. Zusätzliche Integration von 3 Signaturstelen c. Zusätzliche Integration von 4 Platzbäumen d. Zusätzliche Integration von Möblierung 		

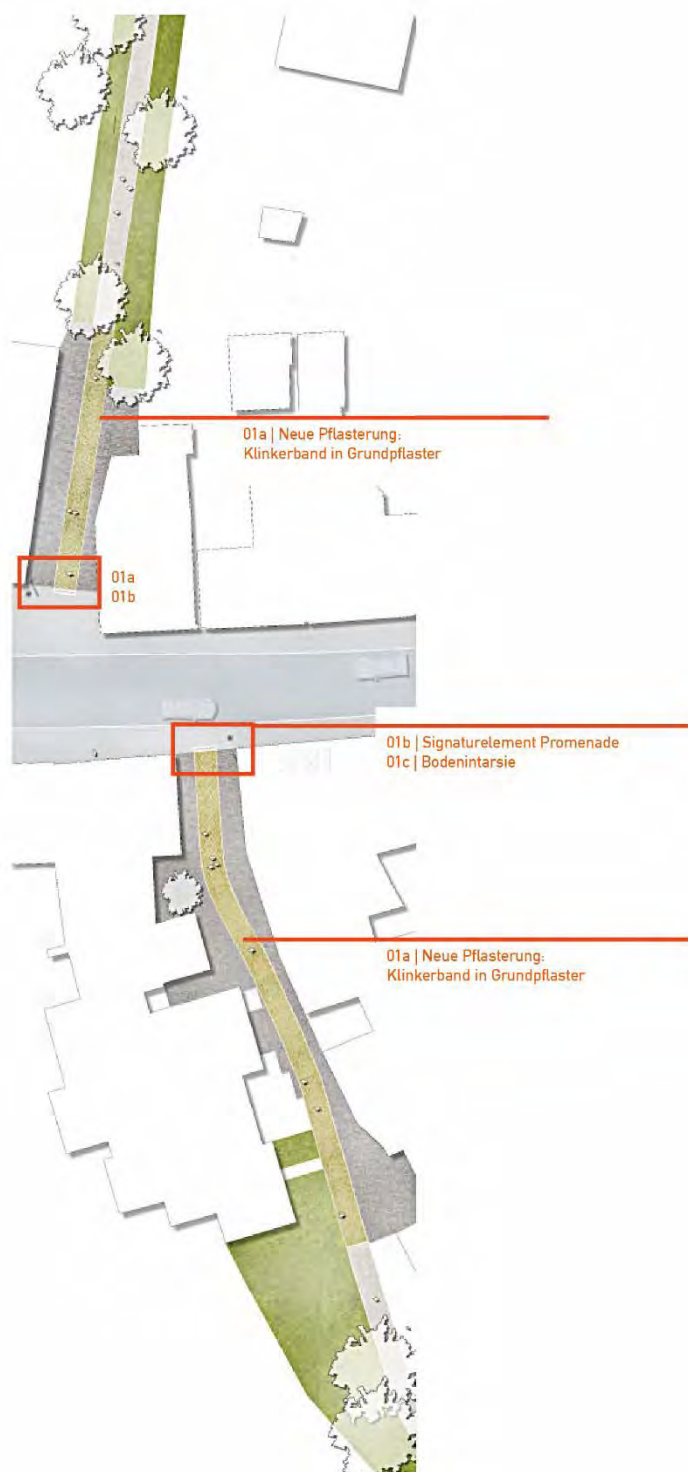


Abb. 92 Verbindungsräume übergreifende Maßnahmen, Abb.: Lp+b

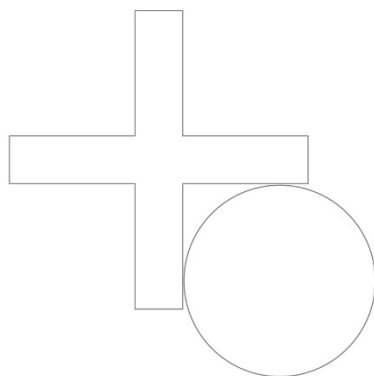


Abb. 93 Signaturstele, Abb.: Lp+b

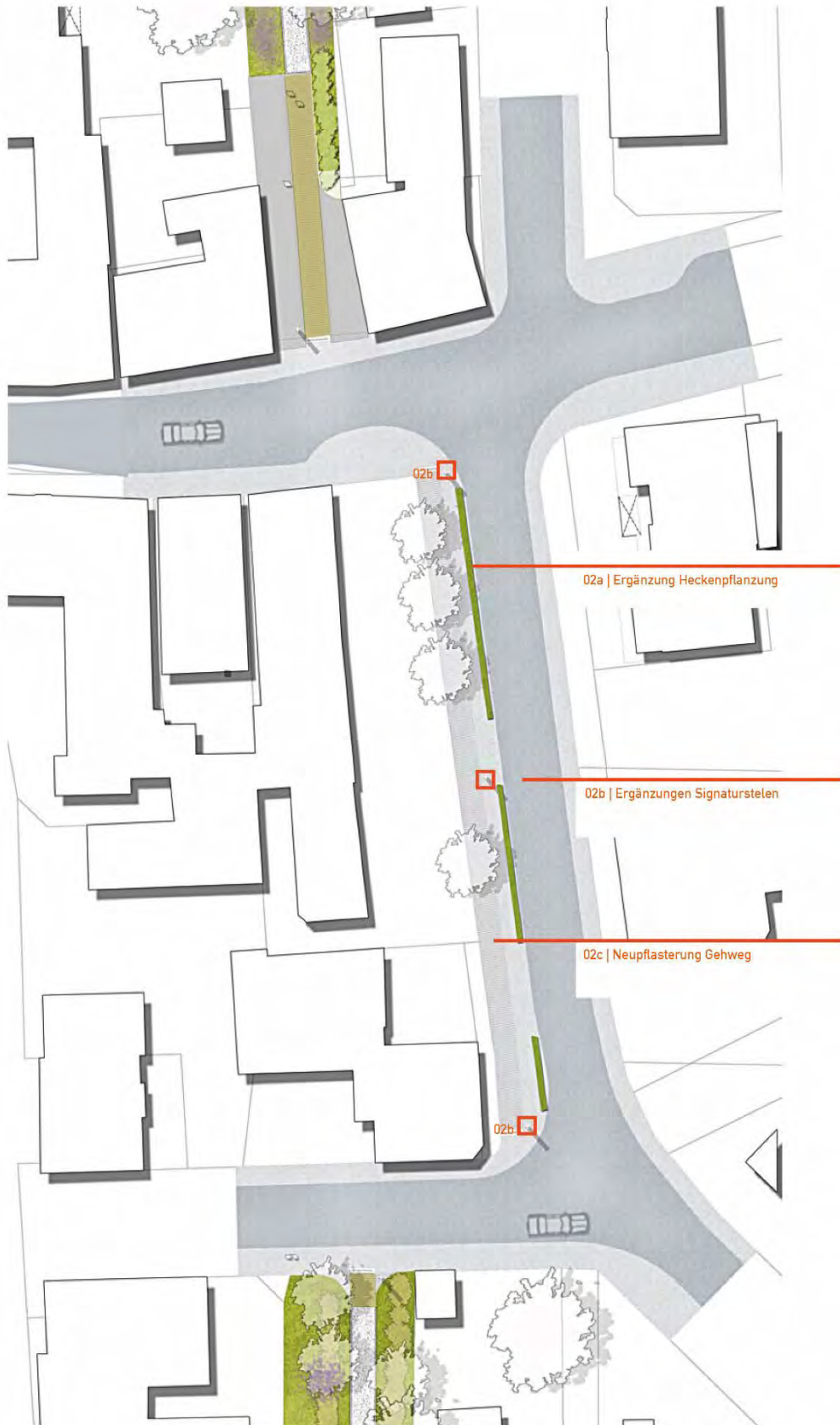


Abb. 94 Übergang Gartenstraße, Abb.: Lp+b

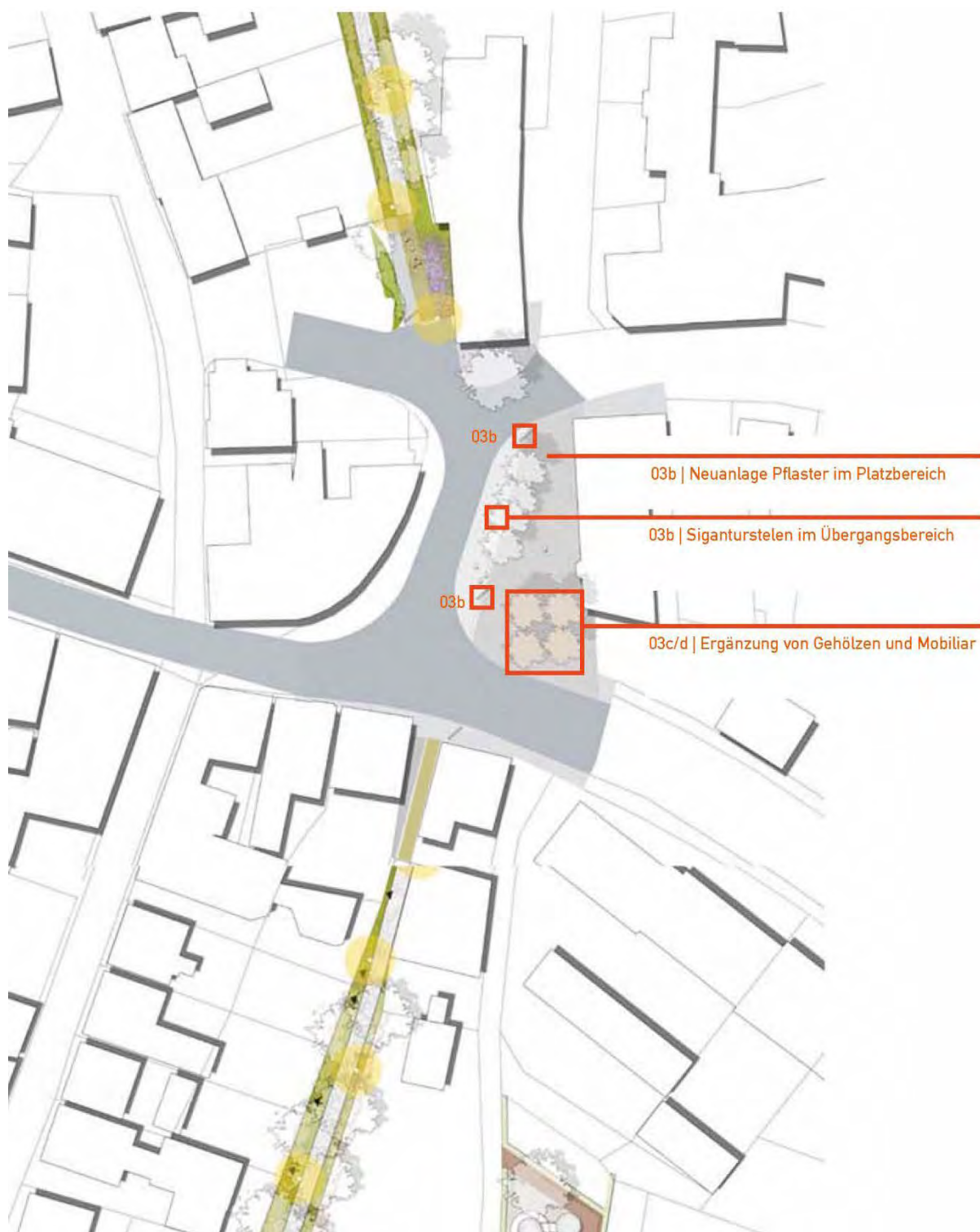


Abb. 95 Übergang Osttor, Abb.: Lp+b

Projekttitlel	Verfügungsfond Gartenzugänge		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt/ Bürger	Förderung
	30.000 €	Eigenanteil Stadt 9.000 € Eigenanteil Bürger 15.000 €	9.000 €
Bauzeitraum	2020 – 2022		
Ziele	Einrichtung eines Verfügungsfonds zur einheitlichen Anbindung von privaten Gartenräumen an die Promenade.		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anbindung der privaten Zugänge mittels Betonschwellen in den Rasenflächen seitlich des Weges 2) Überarbeitung der direkt angrenzenden Vegetation im Bereich der Promenade 3) Öffentlichkeitsarbeit 		

Projekttitlel	Öffentlichkeitsarbeit		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	16.000 €	6.400 €	9.600 €
Bauzeitraum	2020 – 2022		
Ziele	Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung der Maßnahmen in der Bevölkerung		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Begehungen 2) Anzeigenschaltung 3) Vorträge 		

Projekttitlel	Generationenraum Grimmstraße		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	145.500 €	58.200 €	87.300 €
Bauzeitraum	2019		
Ziele	Anlage eines Generationenraumes im Bereich des ehemaligen Spielplatzes Grimmstraße. Anlage von Bewegungsangeboten für Jung und Alt.		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anlage eines Themenbereichs „Dornröschen“ mit Stelenlabyrinth, Barfußpfad, Trampolinen und Picknickbereichs mit Sitzmöglichkeiten 2) Anlage eines Themenbereichs „Der Wolf und die sieben Geißlein“ mit großem, begehbarem Spielgerät „Wolf“, kleinen Spielgeräten „Geißlein“, Babyschaukel „Geißlein“, Generationen-Sitzschaukel und Generationenparcour zur Übung der motorischen Fähigkeiten 3) Anlage eines Themenbereichs „Rapunzel“ mit Spielgerätekomplex aus Turm/Hängebrücke/Rutsche und großem Holzdeck und langer Holzbank, Anlage von Jugendbänken 4) Ergänzung und Auslichtung der Bepflanzung 5) Verwendung diverser weicher Bodenbeläge 6) Anlage eines zusammenhängenden hochwertigen Betonsteinpflasters Verbindung Versickerungsfähigkeit / Grünfuge 7) Freistellen und Sichtbarmachen der Eingänge 		

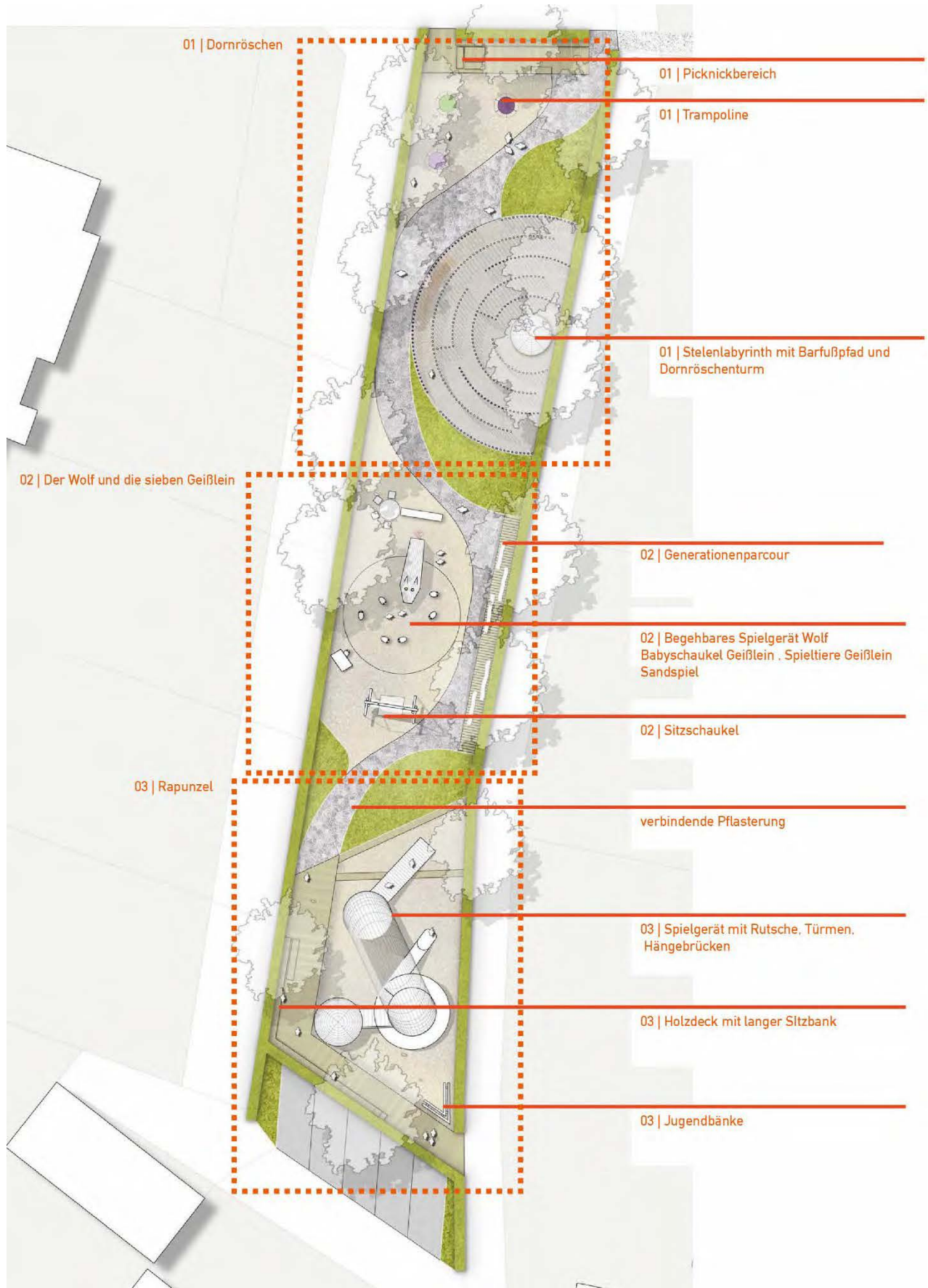


Abb. 96 Generationenraum Grimmstraße, Abb.: Lp+b

5.4.2. Routen

Im Folgenden werden die Maßnahmen die im Bereich der Routen durchgeführt werden sollen beschrieben. Die Maßnahmen werden, nach Routen sortiert beschrieben. Die Maßnahmen sind nummeriert. Die jeweiligen Nummern werden in den Plandarstellungen verortet.



Abb. 97 Routen Gesamtübersicht, Abb.: Lp+b

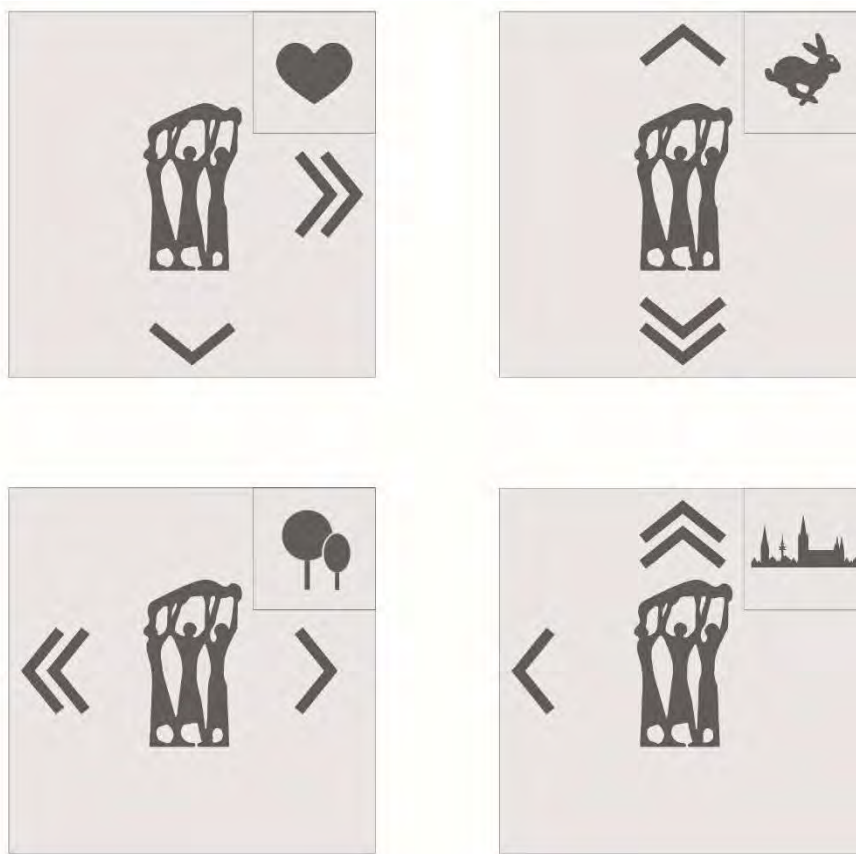


Abb. 98 Bodenintarsien Routen, oben links soziale Route, oben rechts schnelle Route, unten links grüne Route, unten rechts stadthistorische Route/ Generationen Route, Abb.: Lp+b

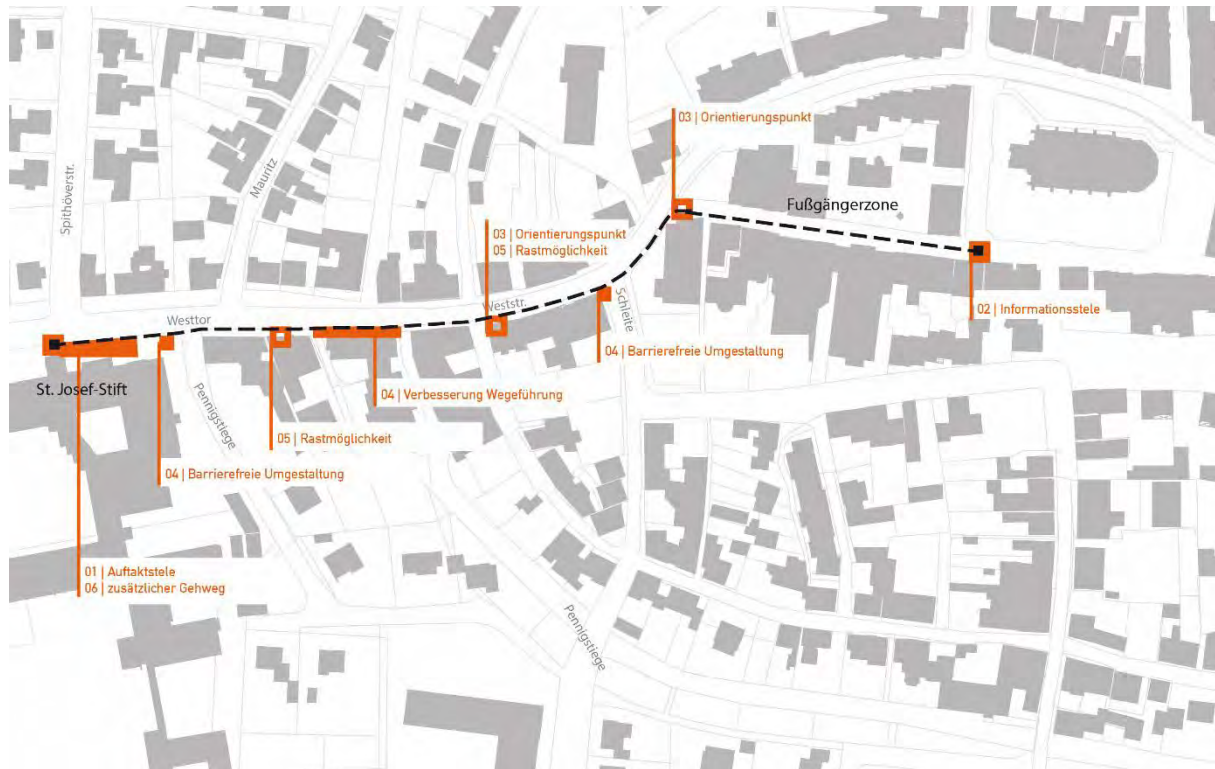


Abb. 99 Maßnahmen schnelle Route, Abb.: Lp+b

Projekttitlel	Schnelle Route		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	26.000 €	10.400 €	15.600 €
Bauzeitraum	2020		
Ziele	Abbau von Hindernissen entlang dieses kürzesten Weges zwischen St. Josef-Stift und Innenstadt als notwendiger Vorgriff auf eine vollständige Neugestaltung im Rahmen des späteren Umsetzungsschritts III des „Handlungskonzept Innenstadt Sendenhorst“: Verbesserung der Orientierung, punktuelle Ergänzung der Ausstattung, barrierefreie Gestaltung der Übergänge.		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anlage einer Auftaktstele am St. Josef-Stift 2) Anlage einer Informationsstele „Routen“ in der Fußgängerzone 3) Anlage von Bodenintarsien zur Orientierung 4) Verbesserung der Führung der Schulwegeanbindung im Bereich Westtor, Barrierefreie Umgestaltung der Einmündungen Pennigstiege und Schleiten (Nullbord für Rollatoren / Rollstuhlfahrer plus Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte / blinde Menschen, Verbesserung der Beleuchtung und Ordnung der Querungsmöglichkeiten). 5) Anlage punktueller Rastmöglichkeiten insbesondere auch für Patienten des St. Josef-Stifts (z.B. Hüftbänke). 		

	6) Möglicher zusätzlicher Gehweg auf dem Gelände des St. Josef-Stiftes zur Separierung von Fahrrad und Fußgängerverkehr mit zusätzlicher Beleuchtungseinrichtung zur Aufhellung des Bereichs.
--	---

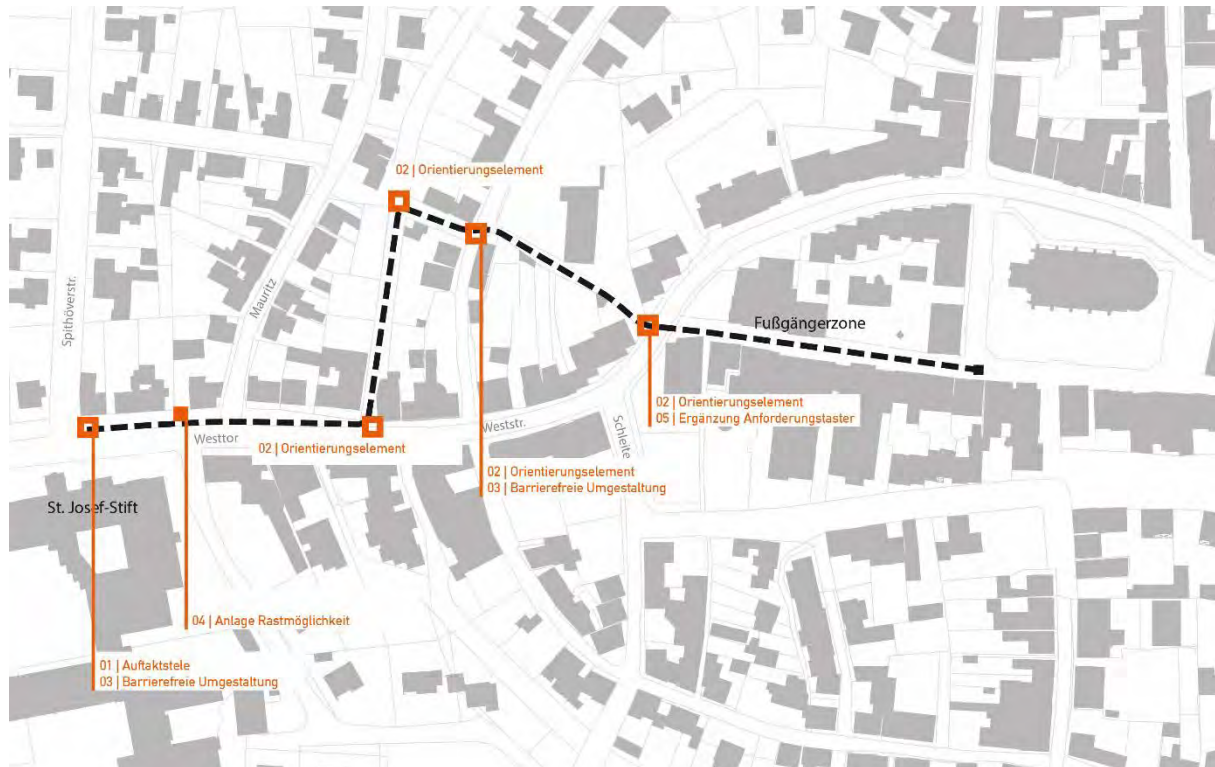


Abb. 100 Maßnahmen grüne Route, Abb.: Lp+b

Projekttitel	Grüne Route		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	40.000 €	16.000 €	24.000 €
Bauzeitraum	2021-22		
Ziele	Abbau von Hindernissen entlang dieses potenziell attraktiven Weges zwischen St. Josef-Stift und Innenstadt (dabei im Bereich seiner Führung entlang Westtor, Weststraße als notwendiger Vorgriff auf eine vollständige Neugestaltung im Rahmen des späteren Umsetzungsschritts III). Anlage von Orientierungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im Bereich Nordenpromenade / Garten Haus Siekmann.		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anlage einer Auftaktstele am St. Josef-Stift 2) Anlage von Bodenintarsien zur Orientierung 3) Barrierefreie Umgestaltung der Einmündung Spithöverstraße sowie des Übergangs Nordgraben (Nullbord für Rollatoren / Rollstuhlfahrer plus Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte / blinde Menschen). 4) Anlage einer Rastmöglichkeit innerhalb vorhandenen städtischen Verkehrsgrüns 5) Ergänzung der Fußgängerampel Weststraße / Schulstraße durch zusätzlichen, separaten Anforderungstaster sowie eine Umgestaltung der abmarkierten Fußgängerfurt. 		

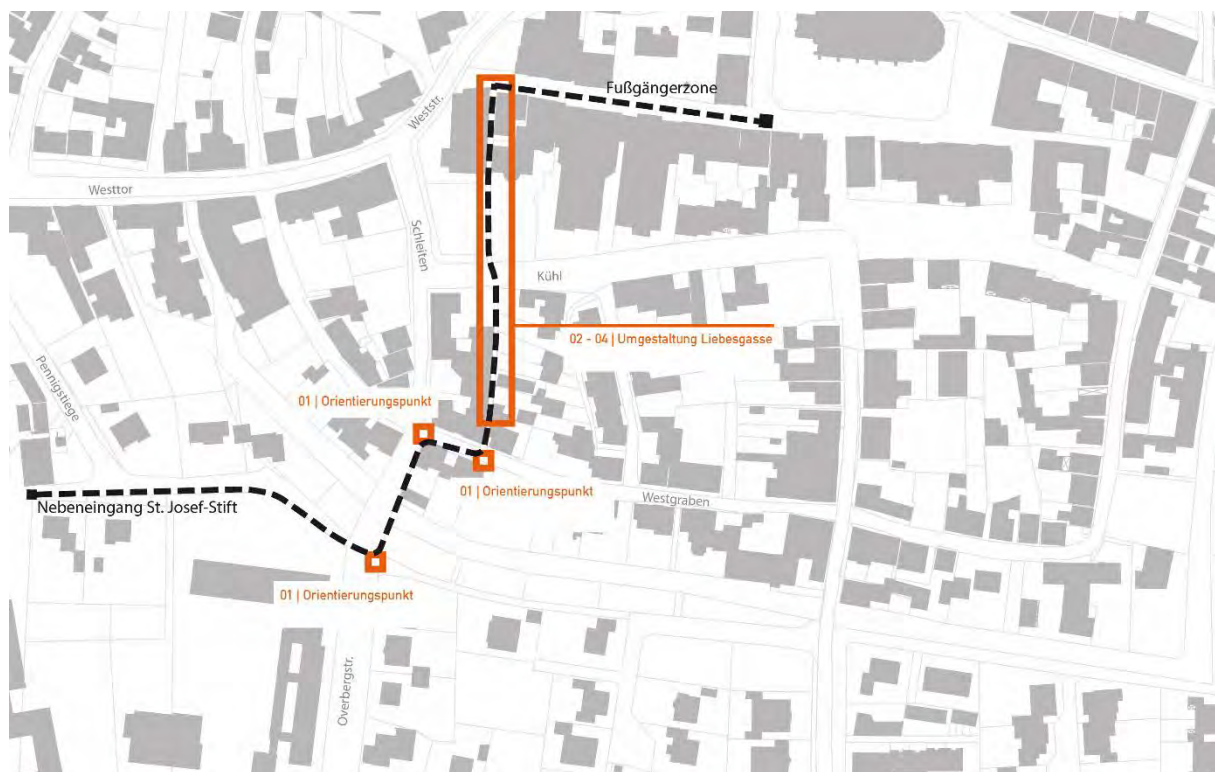


Abb. 101 Maßnahmen stadhistorische Route, Abb.: Lp+b

Projekttitlel	Stadhistorische Route 1		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	92.000 €	36.800 €	55.200 €
Bauzeitraum	2020		
Ziele	Gestalterische Verstetigung der potenziell attraktiven Verbindungsachse Liebesgasse; Abbau von Barrieren im Südteil der Liebesgasse. Anlage von Orientierungsmöglichkeiten im Südteil der Wegeverbindung.		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anlage von Bodenintarsien zur Orientierung 2) Nordteil der Liebesgasse: <ol style="list-style-type: none"> a. Beleuchtung des Kunstobjekts im Nordteil der Liebesgasse. b. Pflegekonzept „Grün“ zum Erhalt der atmosphärischen Bepflanzung bei gleichzeitiger Verbesserung des Raumprofils. c. Ersatz des rauen Pflasters im Anschluss Liebesgasse/Kühl durch barrierefreie Befestigung 3) Querung Kühl <ol style="list-style-type: none"> a. Verbesserung und Ergänzung der Barrierefreiheit sowie der Beleuchtung im Querungsbereich mit der Straße Kühl. b. Anlage hochwertig gestalteter Umlaufsperrn c. Gehwegsverbreiterung im Querungsbereich 		

	<p>d. Gegebenenfalls Anlage eines Zebrastreifens</p> <p>4) Vollständige Neugestaltung der südlichen Liebesgasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Herrichtung des Wegebelages, in Anlehnung an das bestehende Belagskonzept im nördlichen Teil der Liebesgasse b. Initiierung von Attraktivierungen der privaten Grundstückseinfassungen c. Intensivierung der Beleuchtung <p>5) Anlage von Kunstinstallationen durch einen ortsansässigen Künstler: „Liebesgedichte“ Spruchbänder aus Sandstein / Edelstahl mit Liebesgedichten im Verlauf der Gasse</p>

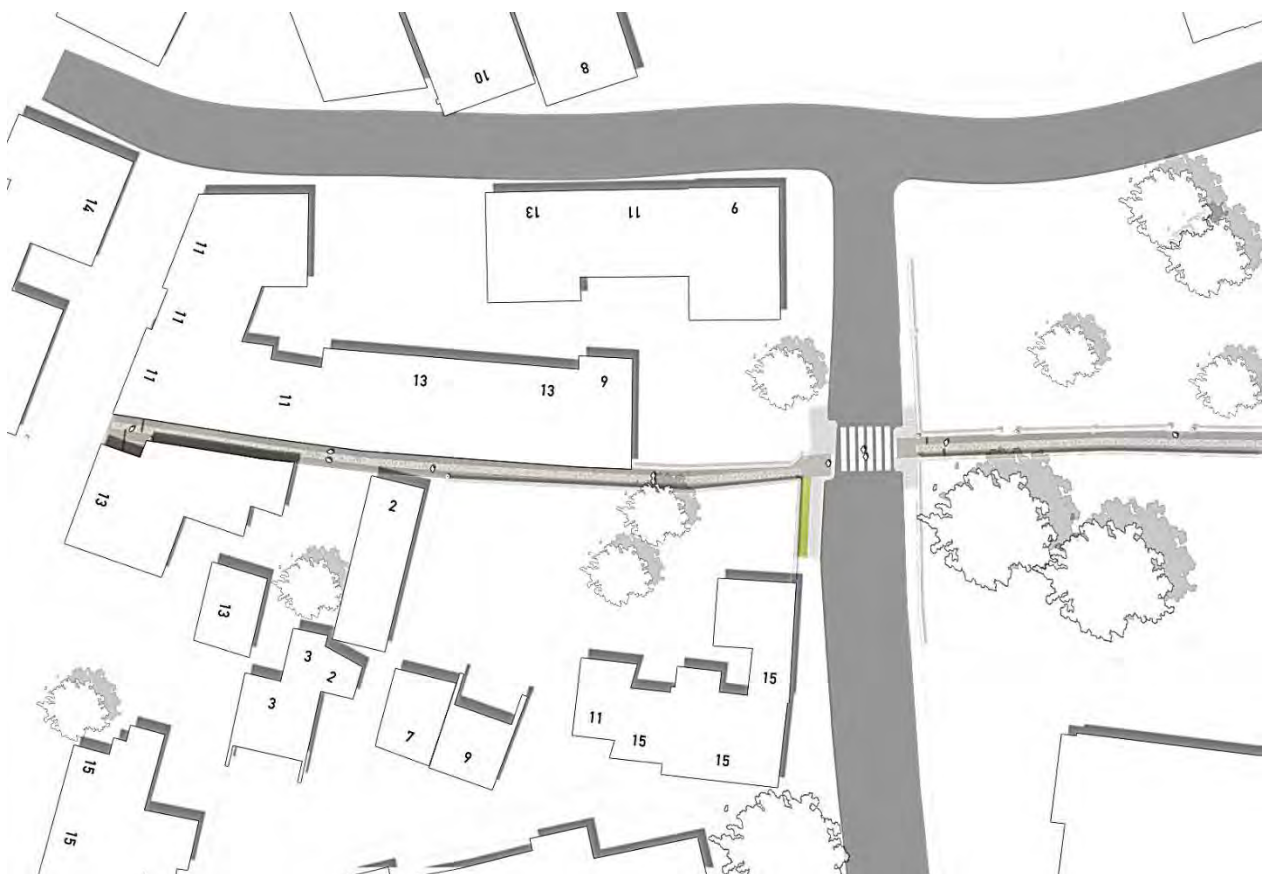


Abb. 102 Liebesgasse Gesamtschau, Abb.: Lp+b

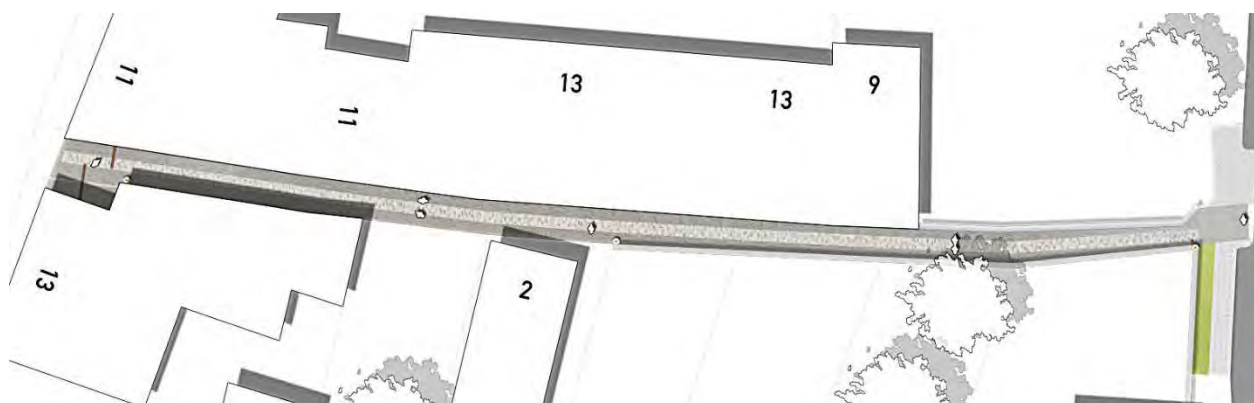


Abb. 103 Liebesgasse südlicher Teil, Abb.: Lp+b

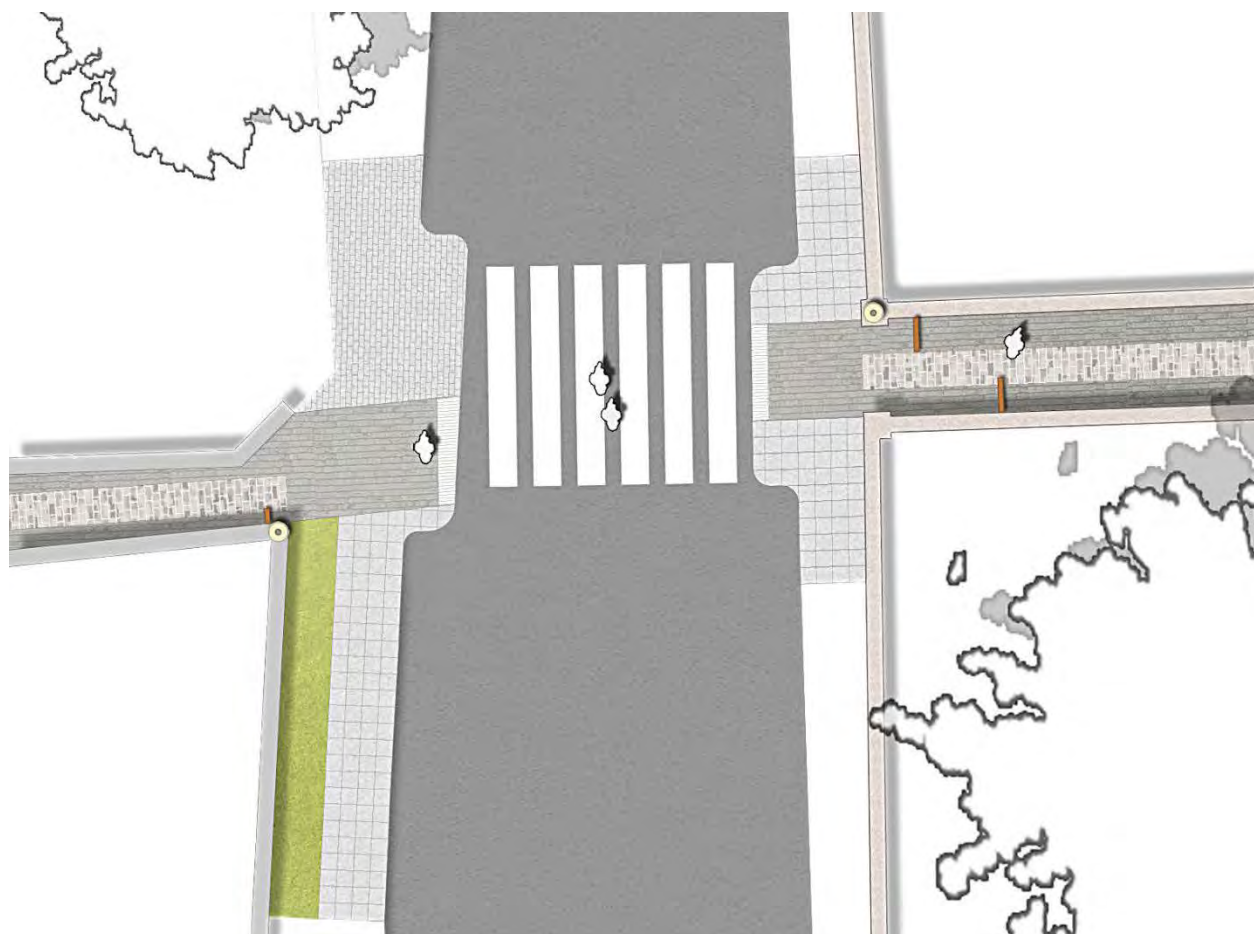


Abb. 104 Liebesgasse – Straßenquerung Kühl, Abb.: Lp+b

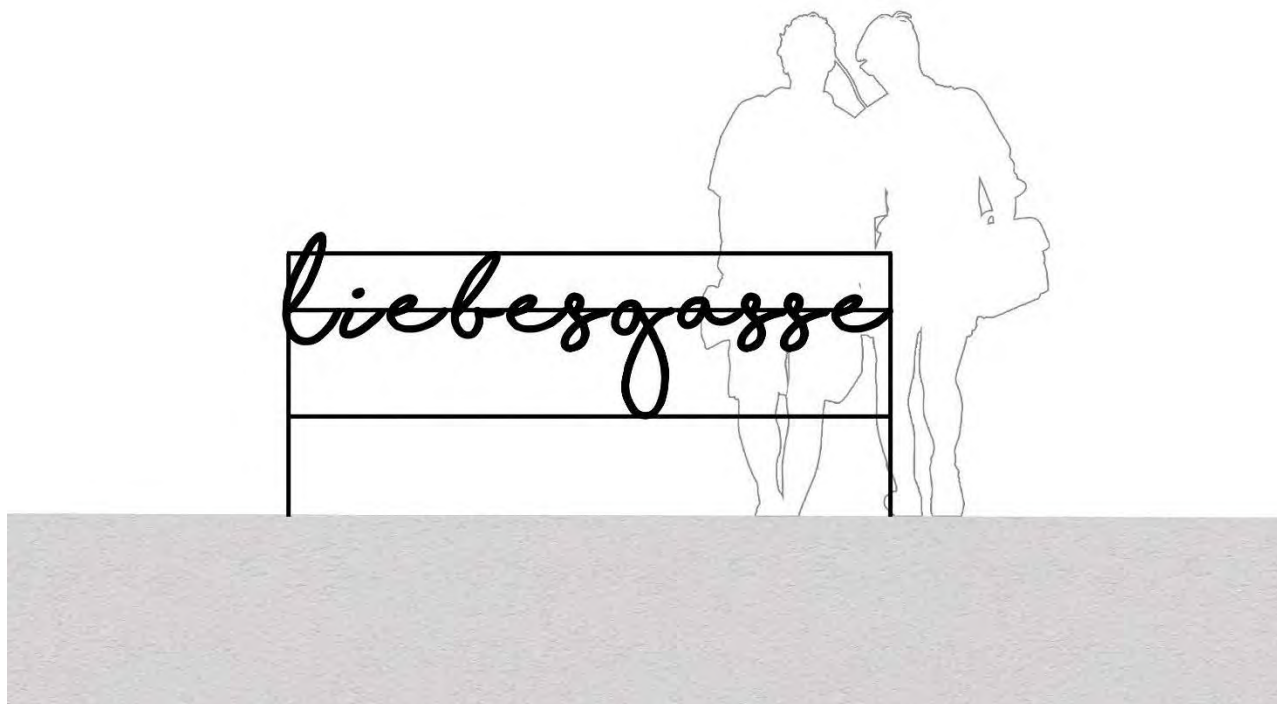


Abb. 105 Umlaufsperrre „Liebesgasse“, Abb.: Lp+b



Abb. 106 Beispiel Kunstinstallation Liebesgasse Foto: Lp+b

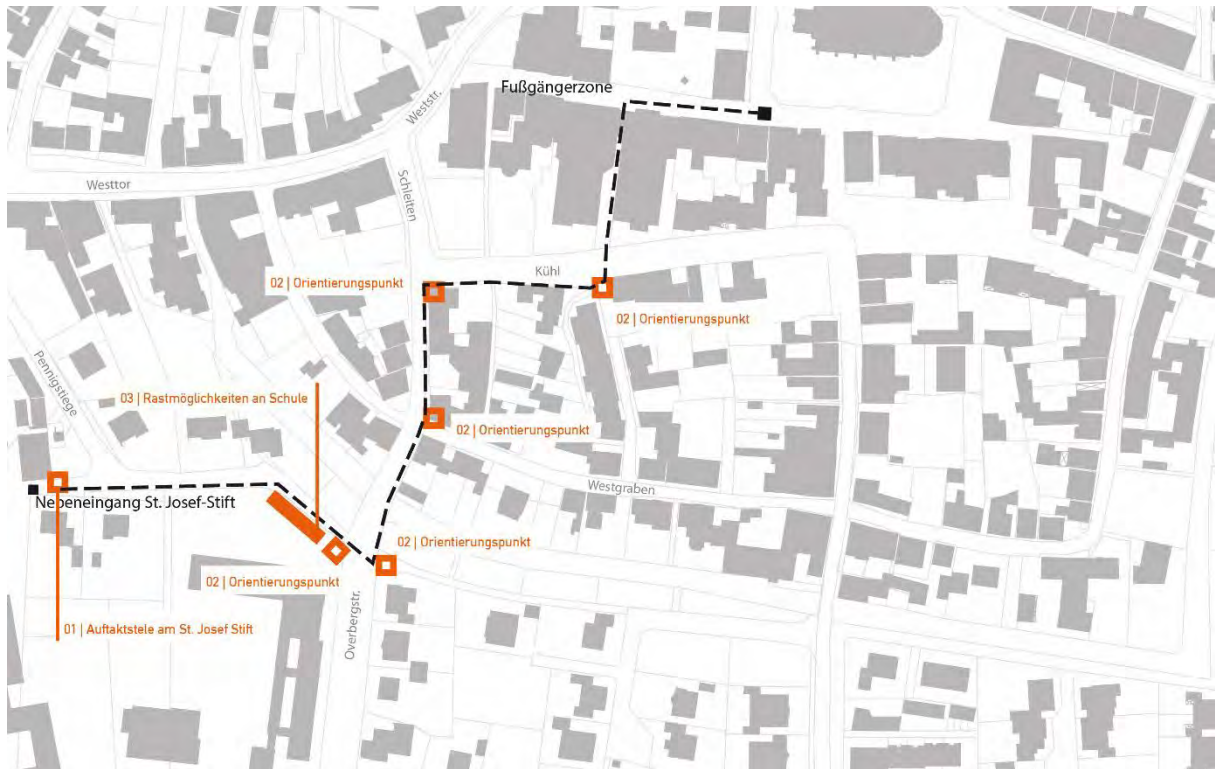


Abb. 107 Maßnahmen soziale Route, Abb.: Lp+b

Projekttitlel	Soziale Route		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	33.000 €	13.200 €	19.800 €
Bauzeitraum	2020		
Ziele	Verbesserung der Orientierung sowie Abbau von Hindernissen entlang der Wegeverbindung.		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anlage einer Auftaktstele am St. Josef-Stift 2) Anlage von Bodenintarsien zur Orientierung 3) Anlage von Rastmöglichkeiten (insbesondere auch für Patienten des St. Josef-Stifts) im Bereich der Grundschule an der Kardinal-von-Galen-Straße 		

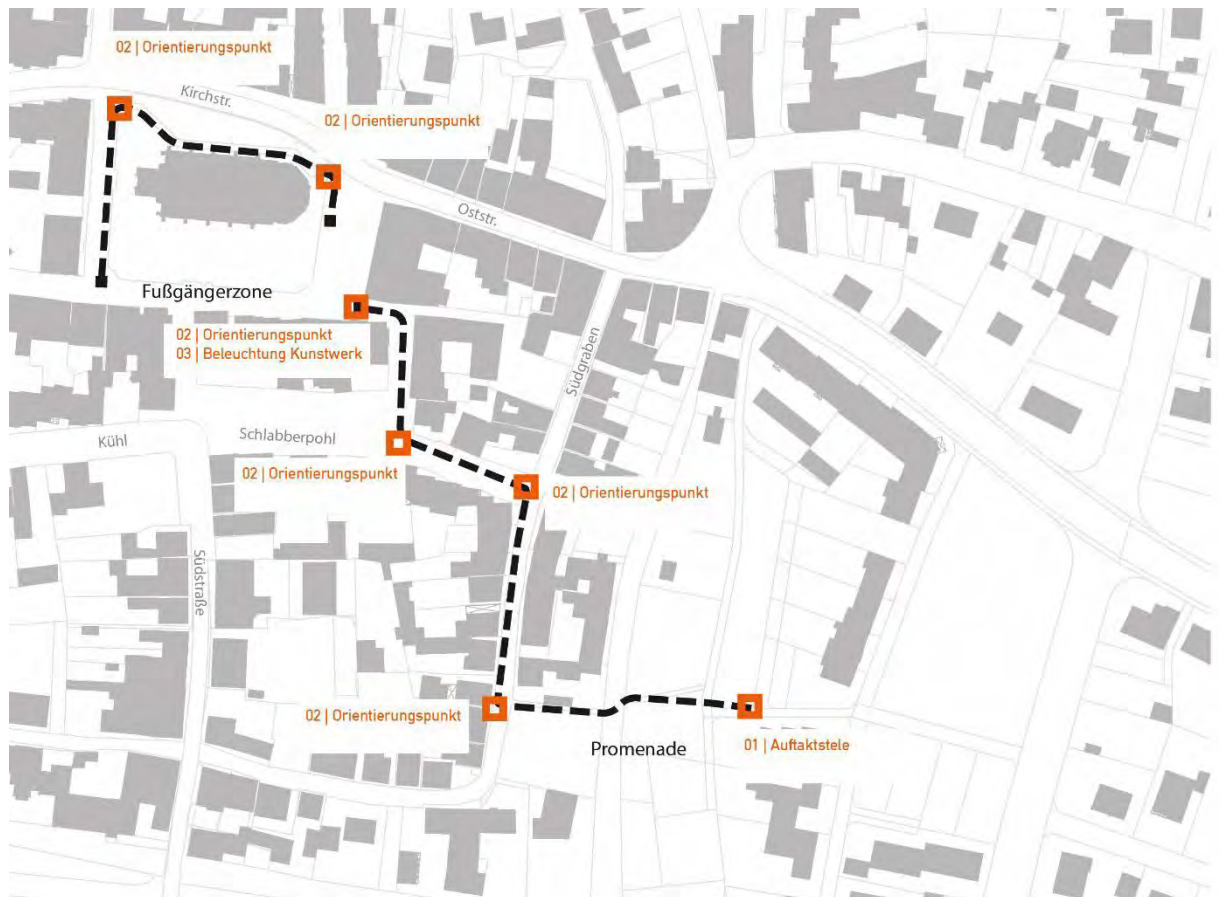


Abb. 108 Maßnahmen Generationen Route , Abb.: Lp+b

Projekttitel	Generationen Route		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	27.500 €	11.000 €	16.500 €
Bauzeitraum	2021-22		
Ziele	Verbesserung der Orientierung sowie Abbau von Hindernissen entlang der Wegeverbindung. Verbesserung der Orientierung als attraktive innerstädtische Anbindung des Promenadenrings sowie Aufenthaltsbereich mit stadthistorisch / künstlerischer Bedeutung (Pfarrkirche St. Martin, ehemaliger Friedhof, Kunstelemente des stadthistorischen Rundgangs).		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anlage einer Auftaktstele am Generationenraum Grimmstraße 2) Anlage von Bodenintarsien zur Orientierung 3) Beleuchtung vorhandener künstlerischer Installationen mit Bezug zur Stadtgeschichte 		

6

Umsetzungsschritt III Ein Stadtzentrum für alle

6. Handlungskonzept Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“

Abschließender Punkt für die Umgestaltungen im Zuge des Handlungskonzepts Innenstadt ist der Umbau der momentan als Ortsdurchfahrt genutzten Straßen im Umsetzungsschritt III „Eine Stadtzentrum für alle“. Sobald das Projekt Umgehungsstraße baulich abgeschlossen sein wird, ist die Stadt dazu in der Lage, große Teile der Ortsdurchfahrten eigenverantwortlich um- und zurückzubauen. Der bisher avisierte Termin für diesen Zustand ist Anfang der 2020er Jahre. Eine konkrete Planung für die Umgestaltung wurde wegen der erst nach vollständiger Terminierung der Umbaumaßnahmen erfolgenden Partizipations- und Beteiligungsverfahren noch nicht erstellt. Im Folgenden werden die bisher bestehenden Planungsansätze und Partizipationsansätze sowie die notwendigen Maßnahmen erläutert.

Der Umsetzungsschritt III „Eine Stadtzentrum für alle“ wird nach dem Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“ der Abschluss des Handlungskonzepts Innenstadt sein. Im Zuge des Umsetzungsschritts II werden in bestimmten Bereichen wie z.B. den Straßenübergängen im Bereich der Promenade die Straßenräume partiell bereits umgestaltet. Große Teile der Straßenräume im Bereich der jetzigen Ortsdurchfahrten sollen nach Fertigstellung der Umgehungsstraße durch einen dritten integrativen Prozess geplant werden. Dieser angesetzte Partizipationsprozess wird wie in den vorherigen Schritten in mehreren Abschnitten geführt werden, zwischen denen die Ergebnisse durch ein Planungsbüro gefiltert und konkretisiert sowie durch die politischen Gremien diskutiert und verabschiedet werden können. Ziel ist erneut eine engverzahnte Abstimmung zwischen den Bürgern der Stadt, den politischen Verantwortungsträgern und der Planung zu ermöglichen. Das Konzept wird die Wiedereingliederung dieses für Fußgänger und Radfahrer derzeit nur schwer zu nutzenden Raumes in die Innenstadt zum Ziel haben. Hierdurch sollen sowohl die Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im Bereich des Straßenraums aufgewertet, als auch die bisher nur bedingt vorhandenen Querungsmöglichkeiten signifikant verbessert werden.

In den beginnenden 2020er Jahren wird durch den Bahnbetreiber WLE die Bahnstrecke Beckum – Münster reaktiviert. Hier wird in der Nähe des ehemaligen Bahnhofes im Ortsteil Sendenhorst ein Bahnhaltdepot geschaffen werden. Hier wird es notwendig sein, dass im Zuge der Ausarbeitung des Umsetzungsschritts III das Maßnahmengebiet um den Bahnhof und die Wege aus der Innenstadt zum Bahnhof erweitert wird.

6.1. Leitgedanke

Leitgedanke der Umbaumaßnahmen ist Reintegration. Durch die sich neu ergebenden Möglichkeiten, können die bisher durch den KFZ Verkehr sehr stark geprägten Straßenräume erneut in die Stadt integriert werden. Ziel ist vor allem, die bisher nördlich der Kirche gelegenen, vom Kernbereich der Stadt abgeschnitten wirkenden Geschäftslokale und Fußwege wieder mit dem bestehenden Geschäftsbereich der Stadt zu verschmelzen. Durch die Beruhigung der Verkehrssituation als Tempo 30 Zone oder Mischverkehrsfläche soll die Straße für Fußgänger und Radfahrer leichter überquerbar werden. Zudem sind eine Neuordnung des Fußgänger- und Radverkehrs und der funktionalen Einrichtung im Straßenraum (z.B. Bushaltestellen, Informationssysteme etc.) sowie die Integration von Grünelementen Ziel der bisherigen Planungen.

Durch diese Maßnahmen wird der nördliche Teil der Innenstadt Sendenhorst, der heute durch die Straße von der südlich gelegenen Kernstadt sowie dem St. Josef-Stift abgetrennt ist, wieder zu einem wahrnehmbaren Teil der Innenstadt, welche dann wieder als ein Ganzes wahrgenommen werden kann.

Im Folgenden werden die Maßnahmen, soweit sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorhergesehen werden können, erläutert und mit einer Grobzeitplanung sowie einer ersten Kostenschätzung unterfüttert.

6.2. Maßnahmen

Projekttitlel	Umbau Westtor, Weststraße, Kirchstraße Schulstraße, Oststraße, Nordstraße		
Kosten	Geschätzte Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	Förderung
	2.250.000	900.000	1.350.000
Bauzeitraum	Voraussichtlich 2023-2024		
Ziele	Entwicklung eines Gestaltungskonzepts „Ein Stadtzentrum für alle“ zur identitätsstiftenden Neugestaltung der ehemaligen Ortsdurchfahrt. Rückbau der Straße zugunsten einer Verbreiterung der Gehwege. Neuanlage von Grünflächen, und Infrastrukturanlagen.		
Maßnahmen	<ol style="list-style-type: none"> 1) Verkleinerung der Fahrbahn 2) Neuanlage einer Grüngestaltung mit pointiert gesetzten Baumstandorten mit niedriger Strauchpflanzung und klimaverträglichen Straßenbäumen 3) Neuanlage von auf beiden Seiten der Straße gelegenen ca. 2,5 – 3m breiten Flächen für den Fußgänger und Radverkehr 4) Anlage und Möblierung von Rastpunkten innerhalb des Straßenraums 5) Attraktivierung der Bushaltestellen „Sendenhorst Rathaus“ und „Lambertiplatz“ im Bereich der Kernstadt 6) Fahrradabstellanlagen im Bereich der Kernstadt 7) Informationssystem im Bereich des Straßenraums 8) Bauliche Hervorhebung von Fußgängerquerungen im Bereich der Kirche und Kernstadt 9) Anlage neuer Beleuchtung auch unter stadtgestalterischen, atmosphärischen Gesichtspunkten 		

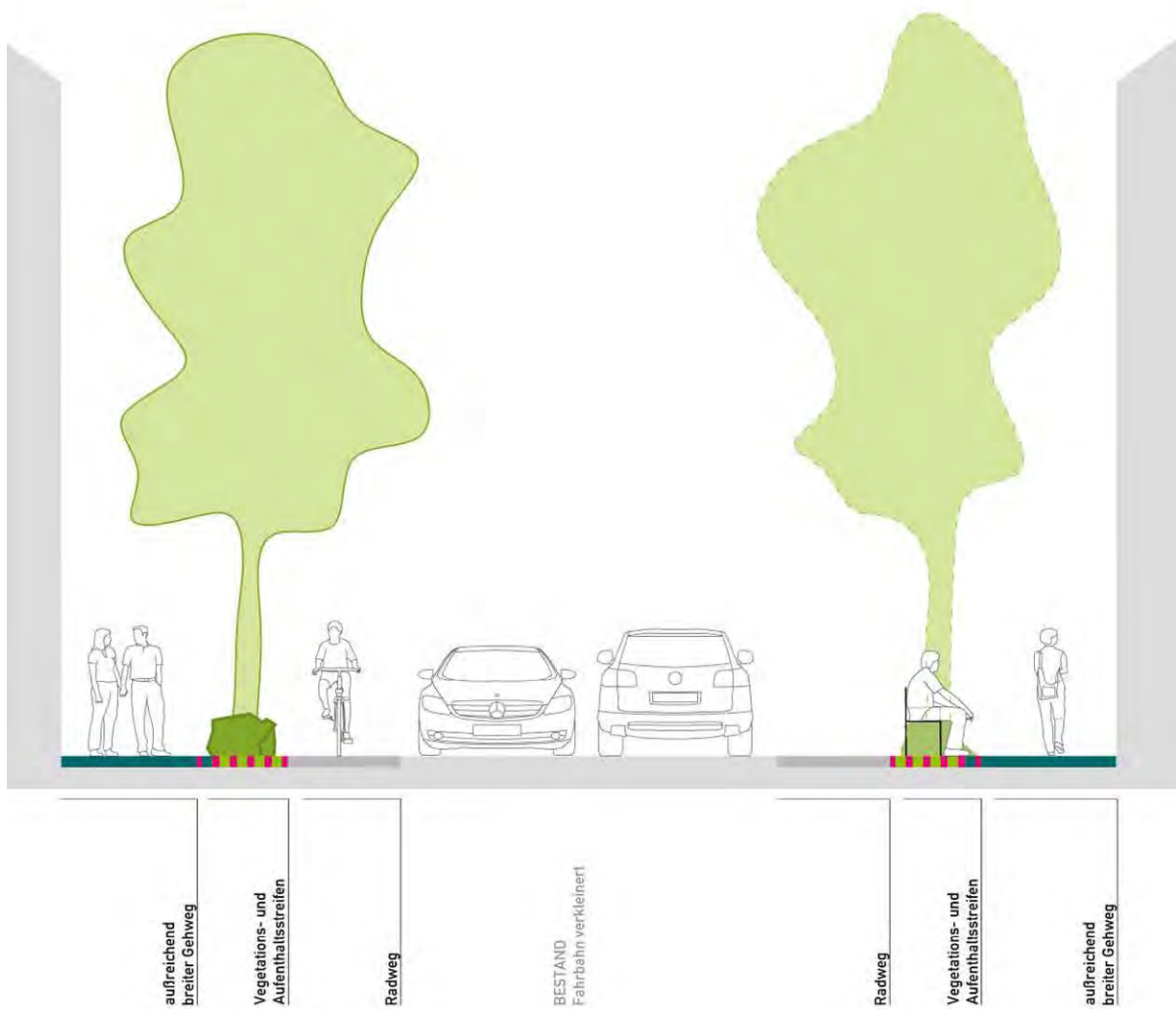


Abb. 109 Querschnitt Gestaltungskonzept Umbau Ortsdurchfahrt im Bereich der Schulstraße, Abb.: Lp+b

7. Umsetzung

In diesem Abschnitt werden die für die Umsetzung der Handlungsschritte II und III vorgesehenen Kosten, Bauzeiten sowie mögliche Bauabschnitte zusammenfassend erläutert und gegenübergestellt. Zudem werden die zu beantragenden Fördermittel und die Haushaltsbelastungen aufgezeigt.

7.1. Zeit- und Kostenplan, Bauabschnitte

Im Folgenden werden die durch die Gesamtmaßnahme ausgelösten Kosten sowie die Planungs- und Bauzeit gegenübergestellt. Zunächst wird der Umsetzungsschritt II und darauf folgend der Umsetzungsschritt III abgebildet.

7.1.1. Umsetzungsschritt II „Alte Wege neu erleben“

Der Umsetzungsschritt II ist in der Planungsphase bereits sehr weit fortgeschritten. Die Vorentwurfplanungen für die Themenrouten „Wege in die Innenstadt“ sind, begleitet von intensiven partizipativen Beteiligungen, bereits abgeschlossen worden; genauso die Vorentwurfplanungen für den Bereich der Promenade und den Generationenraum Grimmstraße. Die Detailplanung für alle Handlungsorte ist für die Jahre 2019 bis 2020 vorgesehen, die Durchführung der Baumaßnahmen für die Jahre 2019 bis 2022.

Jahr	2016				2018				2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Vorplanung	■	■	■																					
Partizipation	■		■			■					■			■										
Entwurfsplanung				■	■	■	■	■	■	■														
Förderantrag								■																
Detailplanung									■	■	■	■	■	■	■	■								
Mittel im Haushalt									■	■			■	■							■	■		
Umsetzung/BA									1	■	■	■	2	■	■	■	3	■	■	■	■	■	■	■

Die Gesamtbaukosten für alle Maßnahmen belaufen sich auf 1.830.000 €. Hiervon entfallen auf die Routen 218.500 € und auf die Promenade 1.611.500 €.

Titel des Projekts	Geschätzte Gesamtkosten	Zuwendung (Förderquote 60%)	Städtische Mittel	Anteil Privater Anlieger
Promenade				
Grünanlage	940.000 €	564.000 €	376000 €	0 €
Verbindungsräume	480.00 €	288.000 €	192.000 €	0 €
Generationenraum Grimmstraße	145.500 €	87.300 €	58.200 €	0 €
Verfügungsfond Gartenzugänge	30.000 €	9.000 €	6.000€	15000 €
Öffentlichkeitsarbeit	16.000 €	9.600 €	6.400 €	0 €
Summe	1.611.500 €	966.900 €	644.600 €	15000 €
Routen				
Schnelle Route	26.000 €	15.600 €	10.400 €	0 €
Grüne Route	40.000 €	24.000 €	16.000 €	0 €
Soziale Route	33.000 €	19.800 €	13.200 €	0 €
Stadthistorische Route	92.000 €	55.200 €	36.800 €	0 €
Generationen Route	27.500 €	16.500 €	11.000 €	0 €
Summe	218.500 €	131.100 €	87.400 €	0 €
Baukosten gesamt				
	1.830.000 €	1.098.000 €	732.000 €	15.000 €
Planungskosten gesamt				
	275.000 €	165.000 €	110.000 €	0 €
Gesamtkosten				
	2.105.000 €	1.263.000 €	842.000 €	15.000 €

Um die Belastung der städtischen Haushalte händelbar zu halten, ist es vorgesehen, die Maßnahmen des Umsetzungsschritts II in einem Zeitraum von vier Jahren umzusetzen. Hierzu wurden bereits verschiedene Bauabschnitte festgelegt. Im Jahr 2019 ist die Umsetzung des Generationenraums Grimmstraße vorgesehen. Die Umsetzung der Umbaumaßnahmen im Bereich der südlichen Abschnitte der Promenade und Routen ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Abschließend erfolgt der Umbau der nördlichen Teile der Promenade und Routen sowie gegebenenfalls die Durchführung anfallender Restarbeiten der vorherigen Bauabschnitte in den Jahren 2021–2022.

Jahr	Bauabschnitt	Projekt	Gesamtkosten	Zuwendung (Förderquote 60%)	Städtische Mittel
2019	1	bauliche Ausführung BA 1: Generationenraum Grimmstraße Planungen: LPH 1-3 für alle BA LPH 4-7 für BA I+II LPH 8 für BA I	315.000 €	189.000 €	126.000 €
2020	2	bauliche Umsetzung BA 2: Süden und Westpromenade, südliche Übergänge Südtor und Schleiten, südliche Routen „soziale Route“ „Stadthistorische Route“ „Generationen Route“, Planungen: LPH 8 für BA II LPH 4-7 für BA III	918.500 €	551.100 €	367.400 €
2021	3	bauliche Umsetzung BA 3: Norden- und Ostenpromenade Routen „Schnelle Route“, „Grüne Route“, Verbindungsräume Osttor, Westtor, Gartenstraße Planungen: LPH 8 für BA III	853.000 €	511.800 €	341.200 €
2022	1 - 3	Restarbeiten BA 1 - 3	18.500 €	11.100 €	7.400 €
Gesamte öffentliche Mittel			2.105.000 €	1.263.000 €	842.000 €

7.1.2. Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“

Der Umsetzungsschritt III ist zeitlich von der Umsetzung der Umgehungsstraße abhängig, welche für Anfang der 2020er Jahre (ca. 2021–23) geplant ist. Der Umsetzungsschritt III kann erst nach Bau der Umgehungsstraße und der daraus folgenden Umwidmung der Landestraßen in Gemeindestraßen erfolgen. Die Vorplanung und die Beantragung der Fördermittel erfolgt voraussichtlich im Jahr 2020, um die Projekte vollumfänglich in die Förderprogramme einbringen zu können. Die Entwurfplanungs-, Partizipations- und Detailplanungsphase ist für die Jahre 2021 bis 2022 vorgesehen.

Jahr	2020				2021				2022				2023				2024			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Vorplanung	■	■	■	■																
Partizipation					■				■				■							
Entwurfsplanung					■	■	■	■												
Förderantrag				■																
Detailplanung									■	■	■	■								
Mittel im Haushalt									■	■			■	■			■	■		
Umsetzung/BA													1	■	■	■	2	■	■	■

Auch der Umsetzungsschritt III wird, zur verbesserten Integration in die städtischen Haushalte, in zwei Bauabschnitten umgesetzt. Zunächst sollen die direkt an die Kernstadt anschließenden Straßenräume qualifiziert werden. Dieser erste Bauabschnitt ist zunächst für das Jahr 2023 geplant. Im Anschluss sollen im Jahr 2024 die weiteren Verbindungen von der Kernstadt in Richtung St. Josef-Stift und in Richtung Lambertiplatz umgesetzt werden.

Jahr	Bauabschnitt	Projekt	Gesamtkosten
2023	1	Schulstraße/ Kirchstraße	1.125.000 €
2024	2	Anschluss Westtor/ Anschluss Lambertiplatz/ Nordstraße	1.125.000 €
Gesamte öffentliche Mittel			2.250.000 €

Titel des Projekts	Geschätzte Gesamtkosten	Zuwendung (Förderquote 60%)	Städtische Mittel	Anteil Privater Anlieger
Bereich Innenstadt, Schulstraße/ Kirchstraße	1.125.000 €	675.000 €	450.000 €	0 €
Anschlüsse St. Josef-Stift/ Westtor und Lambertiplatz	1.125.000 €	675.000 €	450.000 €	0 €
Gesamtkosten	2.250.000	1.350.000 €	900.000 €	0 €

7.2. Förderung

Die Fortschreibung des Handlungskonzepts Innenstadt Stadt Sendenhorst ist Teil der Antragsunterlagen zur Beantragung von Fördermitteln nach den Richtlinien der Stadterneuerung des Landes Nordrhein Westfalen für die Umgestaltung der Innenstadt und der Ortsdurchfahrten der Stadt Sendenhorst. Beantragt wird eine Förderung von 60 % bei einer Umsetzung der Maßnahmen aus Umsetzungsschritt II „Alte Weg neu erleben“ bis 2022 und einer Umsetzung der Maßnahmen aus Umsetzungsschritt III „Ein Stadtzentrum für alle“ bis 2025.

Die Stadt Sendenhorst strebt für den Umsetzungsschritt II eine finanzielle Unterstützung in Höhe von 1.263.000 € verteilt auf einen Ausschüttungszeitraum von vier Jahren (2019–2022) an.

Für den Umsetzungsschritt III wird eine Förderung von 1.350.000 € verteilt auf zwei Jahre angestrebt.

8. Schlussbemerkungen

Mit dem „Handlungskonzept Innenstadt Sendenhorst“ steht der Stadt Sendenhorst ein vollumfängliches Konzept zur integrierten und umfassenden Attraktivierung der Innenstadt zur Verfügung. Das Konzept ist in drei Umsetzungsschritte gegliedert, die die umfassenden Maßnahmen des Handlungskonzepts inhaltlich und räumlich sinnvoll bündeln, um eine synergetische Realisierung in drei Teilschritten zu ermöglichen.

In diesem Sinne wurde bis 2015 als erstes der Umsetzungsschritt I, das Geschäftszentrum der Stadt betreffend, realisiert. Ziel dieses Umsetzungsschritts I war die grundlegende Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Geschäftsstraßen rund um die Pfarrkirche St. Martin, die Attraktivierung des Rathausplatzes sowie die Anlage einzelner Angebote wie Spielplatz, Infosystem etc. Als Besonderheit ist zu bemerken, dass Umsetzungsschritt I bewusst keine flächigen Umbauten beinhaltete, sondern stattdessen auf eine kleinteilige bestandsorientierte Weiterentwicklung setzte.

Im direkten Anschluss soll nun der Umsetzungsschritt II, die Attraktivierung der Wegeverbindungen, planerisch ausformuliert, vom Rat der Stadt beschlossen und ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung im Bereich Städtebauförderung gestellt werden.

Der im „Handlungskonzept Innenstadt Sendenhorst“ ebenfalls bereits als Ziel benannte Umsetzungsschritt III, wird zeitlich versetzt erst nach einer Realisierung der Ortsumgehungen und der daraus resultierenden Herausnahme der den Stadtkern teilenden Landesstraßen angegangen werden.

Die Einwohner der Stadt Sendenhorst haben sich in vielfältigen partizipativen Prozessen an der Erarbeitung des Handlungskonzepts beteiligt. Dieses Engagement und der Enthusiasmus der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen die an den Workshops und Begehungen teilgenommen haben gezeigt, dass die Identifikation der Sendenhorster Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt sehr hoch ist. Die Umgestaltung und Weiterentwicklung ist ein großes Anliegen der Bevölkerung und eine zeitnahe Umsetzung der weiteren Entwicklungen ein wichtiger Schritt für die gesamte Stadt Sendenhorst.

9. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Maßnahmegebiet, Abb.: Lp+b.....	7
Abb. 2	Die Bank für Sendenhorst , Quelle: Stadt Sendenhorst.....	10
Abb. 3	Jugendbank, Foto: Lp+b	11
Abb. 4	Brunnen und Fahrradabstellanlagen im Bereich des Rathausplatzes (im Hintergrund: Modell eines Stadttores zur 700- Jahrfeier der Stadt Sendenhorst), Foto: Lp+b.....	12
Abb. 5	Brunnen, neues Mobiliar und barrierefreier Eingang Stadtparkasse im Bereich des Rathausplatzes, Foto: Lp+b	13
Abb. 6	Gesamtansicht Rathausplatz mit neuen Oberflächenbelägen, Brunne und Sitzelementen, Foto: Lp+b	14
Abb. 7	Bücherschrank und rotes Sofa, Foto: Lp+b.....	15
Abb. 8	Spielhaus und Sitzdecks, Foto: Lp+b.....	16
Abb. 9	Gasse am Kommunalforum, Foto: Lp+b	16
Abb. 10	Sendenhorst im Kontext der umgebenden Infrastrukturen und Gemeinden, Abb.: Lp+b.....	17
Abb. 11	Karte Untersuchungsgebiet, Abb.: Lp+b	18
Abb. 12	Karte zur Verortung der Umsetzungsschritte, Abb.: Lp+b	19
Abb. 13	Lage St. Josef-Stift, Abb.: Lp+b	21
Abb. 14	Ortsdurchfahrt/Weststraße (Aufnahme Sonntags), Foto: Lp+b.....	22
Abb. 15	Promenade (Westpromenade), Foto: Lp+b	23
Abb. 16	Enge Verbindungsgasse, Liebesgasse, Foto: Lp+b	24
Abb. 17	Historisches Fachwerkhhaus/ ehemaliges „Schleckerhaus“ (1980er Jahre) in direkter Nachbarschaft, Foto: Lp+b	25
Abb. 18	Prägende Grünstrukturen der Stadt Sendenhorst, Abb. Lp+b	26
Abb. 21	Park des St. Josef-Stifts, Foto: St. Josef-Stift	28
Abb. 22	Ausschnitt Bereich Innenstadt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Sendenhorst (2014), Abb.: Stadt Sendenhorst.....	29
Abb. 23	Ausschnitt Bebauungsplan Nr.45 Nordgrabenquartier; Abb.: Stadt Sendenhorst.....	30
Abb. 24	Themenrouten und Promenade, Abb.: Lp+b	32
Abb. 25	Bürgerinnen und Bürgerworkshop, Foto: Lp+b	34
Abb. 26	Begehung der Promenadenräume im Bereich der Querung der Ortsdurchfahrt Oststraße, Foto: Lp+b	35
Abb. 27	Charaktere und Ablesbarkeit, Abb.: Lp+b	36
Abb. 28	Städtebauliche Zusammenhänge, Abb.: Lp+b.....	39
Abb. 29	Freiräume im Untersuchungsgebiet, Abb.: Lp+b.....	41
Abb. 30	Bouleanlage	42
Abb. 31	Gemeinschaftsgärten im Bereich der Westpromenade.....	42
Abb. 32	Jüdischer Friedhof.....	43

Abb. 33	Parkplatz im Bereich der Overbergstraße	43
Abb. 34	Spielplatz Grimmstraße an der Promenade im Süden des Untersuchungsraums	44
Abb. 35	Spielplatz.....	45
Abb. 36	Haus Siekmann, Foto: Lp+b.....	46
Abb. 37	Vorhof Forum Schleiten	46
Abb. 38	Orientierungsmöglichkeiten, Abb.: Lp+b	47
Abb. 39	Übergang Bereich Schleiten/ Overbergstraße	48
Abb. 40	Promenade im Bereich Schluse	48
Abb. 41	Verbindungsraum Ortsdurchfahrt, Übergang Richtung Süden	49
Abb. 42	Fröbelstraße (rechts des Fachwerkgebäudes) und Promenadeneingang (links des Fachwerkgebäudes).....	49
Abb. 43	Unterbrechung der Promenade im Bereich Nordstraße/ Gartenstraße Blickrichtung Osten	50
Abb. 44	Querung Weststraße / Ortsdurchfahrt, Blickrichtung Norden.....	50
Abb. 45	Straße als räumliche Zäsur im Bereich der Innenstadt, Abb.: Lp+b	53
Abb. 46	Handlungskonzept Umsetzungsschritt II, Abb.: Lp+b.....	55
Abb. 47	Promenade mit zwei Charakteren, Abb.: Lp+b.....	58
Abb. 48	Orientierungsschwerpunkte, Abb.: Lp+b	60
Abb. 49	Bodendenkmäler und Freiräume an der Promenade und den Routen, Abb.: Lp+b.....	61
Abb. 50	Beleuchtungskonzept, Abb.: Lp+b	62
Abb. 51	Vorstellung der Planungen vor Ort, Foto Lp+b	63
Abb. 52	Musikkapelle im Rahmenprogramm, Foto Lp+b	64
Abb. 53	Vorstellung am Generationenraum Grimmstraße, Foto Lp+b.....	64
Abb. 54	Gesamtkonzept Promenade, Abb.: Lp+b	65
Abb. 55	Variante 1: Klinker , Abb.: Lp+b	67
Abb. 56	Variante 2: Betonstein, Abb.: Lp+b	68
Abb. 57	Variante 3: Schwellen, Abb.: Lp+b	68
Abb. 58	Variante 4: homogene Pflasterung, Abb.: Lp+b.....	69
Abb. 59	Übergang Gartenstraße, Abb.: Lp+b	70
Abb. 60	Übergang Osttor, Abb.: Lp+b	71
Abb. 61	Signaturstele Variante 1, Abb.: Lp+b	73
Abb. 62	Signaturstele Variante 2, Abb.: Lp+b	74
Abb. 63	Signaturstele Variante 3, Abb.: Lp+b	75
Abb. 64	Lichtkonzept Variante 1, Abb.: Lp+b	78
Abb. 65	Lichtkonzept Variante 2, Abb.: Lp+b	78
Abb. 66	Lichtkonzept Variante 3, Abb.: Lp+b.....	79
Abb. 67	Variante 1, Abb.: Lp+b.....	80

Abb. 68	Variante 2, Abb.: Lp+b	81
Abb. 69	Variante 3, Abb.: Lp+b	82
Abb. 70	Routen Gesamtübersicht; Abb.: Lp+b	84
Abb. 71	Bodenintarsien Routen, oben links soziale Route, oben rechts schnelle Route, unten links grüne Route, unten rechts stadthistorische Routen	85
Abb. 72	Liebesgasse Gesamtschau, Abb.: Lp+b	86
Abb. 73	Liebesgasse südlicher Teil, Abb.: Lp+b	87
Abb. 74	Liebesgasse – Straßenquerung Kühl, Abb.: Lp+b	87
Abb. 75	Umlaufsperr „Liebesgasse“, Abb.: Lp+b	88
Abb. 76	Beispiel Bemusterung Kunstinstallation Liebesgasse: Relief Gedichte und Spiegel, Foto: Lp+b	88
Abb. 77	Generationenraum Grimmstraße, Abb.: Lp+b	89
Abb. 78	Themenbereich Dornröschen, Abb.: Lp+b	90
Abb. 79	Themenbereich Der Wolf und die sieben Geißlein, Abb.: Lp+b	91
Abb. 80	Themenbereich Rapunzel, Abb.: Lp+b	92
Abb. 81	Generationenraum Grimmstraße, Planungsänderung, Abb.: Lp+b	94
Abb. 82	Abschnitt Dornröschen, Planungsänderung, Abb.: Lp+b	94
Abb. 83	Abschnitt „Der Wolf und die sieben Geißlein“, Planungsänderung, Abb.: Lp+b	95
Abb. 84	Rapunzel, Planungsänderung, Abb.: Lp+b	96
Abb. 85	Promenade Gesamtkonzept, Abb.: Lp+b	98
Abb. 86	Maßnahmen Nordenpromenade, Abb.: Lp+b	100
Abb. 87	Maßnahmen Westpromenade, Abb.: Lp+b	101
Abb. 88	Maßnahmen Südenpromenade, Abb.: Lp+b	102
Abb. 89	Maßnahmen Ostpromenade, Abb.: Lp+b	103
Abb. 90	Pollerbeleuchtung Grünanlage Promenade	104
Abb. 91	Bankstandorte, Abb.: Lp+b	104
Abb. 92	Verbindungsräume übergreifende Maßnahmen, Abb.: Lp+b	106
Abb. 93	Signaturstele, Abb.: Lp+b	107
Abb. 94	Übergang Gartenstraße, Abb.: Lp+b	108
Abb. 95	Übergang Osttor, Abb.: Lp+b	109
Abb. 96	Generationenraum Grimmstraße, Abb.: Lp+b	112
Abb. 97	Routen Gesamtübersicht, Abb.: Lp+b	113
Abb. 98	Bodenintarsien Routen, oben links soziale Route, oben rechts schnelle Route, unten links grüne Route, unten rechts stadthistorische Route/ Generationen Route, Abb.: Lp+b	114
Abb. 99	Maßnahmen schnelle Route, Abb.: Lp+b	115
Abb. 100	Maßnahmen grüne Route, Abb.: Lp+b	117
Abb. 101	Maßnahmen stadthistorische Route, Abb.: Lp+b	118

Abb. 102	Liebesgasse Gesamtschau, Abb.: Lp+b	119
Abb. 103	Liebesgasse südlicher Teil, Abb.: Lp+b	120
Abb. 104	Liebesgasse – Straßenquerung Kühl, Abb.: Lp+b.....	120
Abb. 105	Umlaufsperre „Liebesgasse“, Abb.: Lp+b	121
Abb. 106	Beispiel Kunstinstallation Liebesgasse Foto: Lp+b	121
Abb. 107	Maßnahmen soziale Route, Abb.: Lp+b.....	122
Abb. 108	Maßnahmen Generationen Route , Abb.: Lp+b	123
Abb. 109	Querschnitt Gestaltungskonzept Umbau Ortsdurchfahrt im Bereich der Schulstraße, Abb.: Lp+b127	