

HANSESTADT ATTENDORN

Innenstadtentwicklungskonzept



Verkehr & (Nah-)Mobilität



Wirtschaftsstandort Innenstadt



Städtebau, Stadtbild & Freiraum



Wohnen & Leben

Innenstadtentwicklungskonzept (Integriertes Handlungskonzept Innenstadt) für die Hansestadt Attendorf

Auftraggeber

Hansestadt Attendorf

Der Bürgermeister

Kölner Str. 12

57439 Attendorf

Bearbeitung

Planungsgruppe MWM

Dipl.-Ing. Bernd Niedermeier

Dipl.-Ing. (FH) Jan Siebenmorgen

Dipl.-Ing. Boris Foki

Lin-Leonardo Czerwinski, M.Sc.

Synke Mumme, M.Sc.

Kasia Bollig

Bianca Begner

Stadtverwaltung Attendorf

Hr. Carsten Graumann (Dezernent III, Baudezernent)

Fr. Kristin Meyer (Leitung, Stadtteilmanagement und Demographie)

Hr. Ludger Gabriel (Amtsleiter, GEBA Gebäudebewirtschaftung Attendorf)

Hr. Michael Koch (Amtsleiter, Tiefbauamt / Sachgebietsleiter Tiefbauverwaltung)

Hr. Uwe Waschke (Amtsleiter, Amt für Planung und Bauordnung)

Hr. Martin Plückerbaum (Umwelt- und Gewässerschutzbeauftragter)

Hr. Markus Hohmann (Vertretender Amtsleiter, Amt für Planung und Bauordnung)

Fr. Petra Müller (Amt für Planung und Bauordnung)

In enger Abstimmung und mit tatkräftiger Unterstützung durch

die verschiedenen Fachbereiche der Stadtverwaltung Attendorf

Wegen der besseren Lesbarkeit wird in dem folgenden Bericht nicht stets die weibliche und männliche Form einer Formulierung verwendet. Gleichwohl wird auf die Gleichberechtigung von Männern und Frauen hingewiesen und dementsprechend darauf, dass in den Fällen der Wiedergabe der männlichen Form auch die der weiblichen gemeint ist

VORWORT



Zwei Jahre eines intensiven Planungsprozesses liegen hinter uns. Erstmals wurde ein integriertes Innenstadtentwicklungskonzept für unsere Innenstadt erstellt, um diese zukunftsfähig und nachhaltig aufzustellen.

Unsere Innenstadt hat Charme und ein großes Potenzial, muss sich jedoch den aktuellen bautechnischen und gesellschaftlichen Herausforderungen stellen, damit Attendorf ein attraktives Mittelzentrum bleibt. Das Innenstadtentwicklungskonzept bietet mit der umfassenden Bestandsaufnahme, den Handlungsfeldern, Zielen und Maßnahmen eine wichtige Grundlage für die zukünftige Stadtentwicklung unserer Hansestadt. Wir befinden uns nun auf dem Weg zur „Innenstadt 2022“, einer Innenstadt, die zu unserem 800-jährigen Stadtjubiläum in einem neuen Glanz erstrahlen soll. Insgesamt sind dafür zahlreiche öffentliche Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 30 Millionen geplant. Durch diese öffentlichen Maßnahmen sollen zusätzlich private Investitionen angeregt werden

die unsere Innenstadt stärken und mit neuen Nutzungen beleben sollen.

Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger, Kommunalpolitiker sowie Fachbüros haben sich im Dialog miteinander in den Planungsprozess des Innenstadtentwicklungskonzeptes mit Expertisen, eigenen Ideen, Anregungen und Projekten eingebracht und das Konzept damit bereichert. Für dieses Engagement möchte ich mich herzlich bedanken. Dank ihrer Hilfe haben wir einen Meilenstein auf dem Weg zu einer attraktiven Innenstadt erreicht.

Der Planungsprozess wurde im Frühjahr 2014 mit dem Zitat von Willy Brandt begonnen:

„Der beste Weg, die Zukunft vorauszusagen, ist, sie zu gestalten.“

Mit diesem Zitat möchte ich nun auch in die Zukunft blicken: Ich freue mich auf die Umsetzung der zahlreichen gestalteten Maßnahmen und auf unsere lebendige Innenstadt im Jahre 2022. Alle Bürgerinnen und Bürger sowie Besucher sollen sich wohlfühlen und den Charme unserer Innenstadt in einem attraktiven öffentlichen Raum mit neuem Ambiente genießen können.

Ihr Bürgermeister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Pospischil'. The signature is fluid and cursive.

Christian Pospischil

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbemerkungen	7
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	7
1.2	Methodischer Ansatz und Vorgehensweise	9
2	Charakterisierung Stadt	12
2.1	Regionale und stadträumliche Einordnung	12
2.2	Siedlungsgeschichte und Historische Entwicklung	13
2.2.1	Zur Geschichte der Hansestadt Attendorf	13
2.2.2	Zur Entwicklung der Attendorner Altstadt	15
3	Analyse Demographie	16
3.1	Bevölkerungsentwicklung	16
3.2	Bevölkerungsstruktur	20
3.3	Berechnungsmodell Bevölkerungsprognose	21
3.4	Bevölkerungsprognose	21
3.5	Hansestadt Attendorf Demographie-Typ 4	23
4	Analyse Wirtschaft	26
4.1	Wirtschaftsstruktur	26
4.2	Beschäftigtenstruktur	27
4.3	Pendlerbeziehungen	28
4.4	Tourismus	29
5	Tangierende Planungen und Projekte	30
5.1	Regionale 2013: Naturerlebnisgebiet Bigge-/Listersee	30
5.2	Regionale 2013: Automotive Center Südwestfalen (acs)	31
5.3	LEADER – Programm zur Entwicklung der ländlichen Region	32
5.4	Klimaschutzteilkonzept	33
5.5	European Energy Award (eea) und Ökoprofit	35
6	Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	36
6.1	Stadtsanierung in Attendorf	37
7	Bestandsanalyse Innenstadt	39
7.1	Verkehr- und (Nah-) Mobilität	39
7.1.1	Verkehrsnetz/-führung	39
7.1.2	Ruhender Verkehr	42
7.1.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	43
7.2	Wirtschaftsstandort Innenstadt	44
7.2.1	Einzelhandel	44
7.2.2	Gastronomie	48
7.3	Städtebau, Stadtbild und Freiraumqualität	49
7.4	Wohnen und Leben	51

7.4.1	Wohnen.....	52
7.4.2	Soziale Infrastruktur	52
7.4.3	Freizeitwert	53
7.5	Mängel-Chancen-Profil Kernstadt.....	54
7.6	Übersicht Handlungsräume	55
8	Handlungsfelder, Leitideen, Leitziele.....	80
8.1	Begleitende Untersuchungen / Konzepte	82
8.1.1	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	82
8.1.2	Verkehrskonzept	84
8.1.3	Parkraumkonzept	87
8.2	Städtebauliche Ziele im Gesamtzusammenhang.....	89
8.3	Ausbauziele und -qualitäten im öffentlichen Raum	93
8.4	Städtebauliche Ziele in den einzelnen Handlungsräumen	94
8.4.1	HR 1: Westlicher Innenstadteingang	94
8.4.2	HR 2: Altstadteingang West Klosterplatz Rathausquartier	97
8.4.3	HR 3: Quartier Neumarkt.....	101
8.4.4	HR 4: Altstadteingang Süd Wassertor	103
8.4.5	HR 5: Quartier Tangel	106
8.4.6	HR 6: Altstadtkern Fußgängerzone Kirchplatz Markt	110
8.4.7	HR 7: Quartier Bieketurmstraße Feuerteich.....	114
8.4.8	HR 8: Altstadteingang Nord Ennester Straße	117
8.4.9	HR 9: Altstadteingang Ost Niederste Straße	120
8.4.10	HR 10: Östlicher Innenstadteingang Allee-Center Bahnhofsareal.....	124
8.4.11	HR 11: Innenstadt Ost Mehrgenerationenplatz.....	127
8.4.12	HR 12: Historische Wälle Nord-, Ost-, Süd- und Westwall.....	129
8.5	Querschnittsthemen und Querschnittsaufgaben.....	131
8.5.1	Barrierefreiheit.....	131
8.5.2	Beteiligung (Privater).....	132
8.5.3	Demographie	133
8.5.4	Digitale Infrastruktur	133
8.5.5	Inwertsetzung Stadthistorie	135
8.5.6	Klimaschutz.....	136
8.5.7	Lichtkonzept.....	136
9	Zusammenfassung.....	138

Anhang

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Luftbildaufnahme Innenstadt (Foto: M. Dietrich)	7
Abbildung 2:	Schüler gestalten mit	9
Abbildung 3:	Im Quartiersbüro wurden die Planungen vorgestellt.....	9
Abbildung 4:	Große Beteiligung bei der Auftaktveranstaltung (li.) und der Ideenwerkstatt.	10
Abbildung 5:	Vorstellung der Planungen bei der 2. Stadtkonferenz	10
Abbildung 6:	Bei der 3. Stadtkonferenz gaben viel Bürger Feedback zu den Planungen	11
Abbildung 7:	Arbeitsschritte Innenstadtentwicklungskonzept (eigene Darstellung)	11
Abbildung 8:	Lage im Raum, Basis: digitale Übersichtskarte NRW 1:250.000	12
Abbildung 9:	Stadtplan von 1784 (Hansestadt Attendorf)	15
Abbildung 10:	Stadtplan von 1883 (Hansestadt Attendorf)	15
Abbildung 11:	aktueller Katasterplan (Hansestadt Attendorf).....	15
Abbildung 12:	Einwohnerentwicklung in der Hansestadt Attendorf 1970 - 2013.....	17
Abbildung 13:	Natürliche Bevölkerungsbewegung 2000 – 2013.....	18
Abbildung 14:	Wanderungsbewegung 2000 – 2013	18
Abbildung 15:	Wanderungsbewegungen im Vergleich.....	19
Abbildung 16:	Relative Bevölkerungsveränderung im Vergleich.....	19
Abbildung 17:	Altersstruktur im Vergleich.....	20
Abbildung 18:	Ausländeranteil im Vergleich	21
Abbildung 19:	Prozentual prognostizierte Bevölkerungsveränderung nach Altersklassen	23
Abbildung 20:	Profil Demographietyp 4 (Bertelsmann Stiftung Juli 2012, S. 5).....	24
Abbildung 21:	Das Industriegebiet in Ennest	26
Abbildung 22:	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen	27
Abbildung 23:	Ein-/ Auspendler in der Hansestadt Attendorf zum 30.6.2008	28
Abbildung 24:	Ein-/Auspendler nach Quell-/Zielort zum 30.6.2008	29
Abbildung 25:	Entwicklung des Tourismus 2008-2013	29
Abbildung 26:	Luftbild mit Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (eigene Darstellung)	36
Abbildung 27:	Wohnumfeldverbesserung, Historischer Stadtkern Attendorf, 1984	37
Abbildung 28:	Das Verkehrsnetz im Innenstadtbereich Attendorns	40
Abbildung 29:	Die Ennester Straße	41
Abbildung 30:	Der Parkplatz Im Tangel.....	42
Abbildung 31:	Parkraumauslastung um 11.00 Uhr (Runge+Küchler, 2014)	42
Abbildung 32:	Nutzungskartierung Innenstadt (Ausschnitt).....	45
Abbildung 33:	Zwischennutzungen in leerstehenden Ladenlokalen	47
Abbildung 34:	Die einzige öffentliche Grünfläche in der Innenstadt.....	50
Abbildung 35:	Ausschnitt Stärken- u. Schwächenplan	54
Abbildung 36:	Handlungsräume im Untersuchungsgebiet	55
Abbildung 37:	Bestandsbilder HR 1 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	56
Abbildung 38:	Bestandsbilder HR 2 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	57
Abbildung 39:	Bestandsbilder HR 3 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	60
Abbildung 40:	Bestandsbilder HR 4 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	62
Abbildung 41:	Bestandsbilder HR 5 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	64
Abbildung 42:	Bestandsbilder HR 6 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	66
Abbildung 43:	Bestandsbilder HR 7 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	68
Abbildung 44:	Bestandsbilder HR 8 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	70
Abbildung 45:	Bestandsbilder HR 9 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	72
Abbildung 46:	Bestandsbilder HR 10 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	74
Abbildung 47:	Bestandsbilder HR 11 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	76
Abbildung 48:	Bestandsbilder HR 12 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan	78
Abbildung 49:	Potenzialflächen für eine großflächige Einzelhandelsentwicklung.....	82
Abbildung 50:	Kfz-Führung, Variante 4	85
Abbildung 51:	Abgrenzung gebührenpflichtiger und zeitbegrenzter Parkstände.....	87
Abbildung 52:	Potenzialflächen für die Erweiterung des Parkraumangebotes	88
Abbildung 53:	Plan Ausbauqualitäten.....	93

Abbildung 54:	Übersicht über die Handlungsräume in der Attendorner Innenstadt	94
Abbildung 55:	HR 1 Auszug Gestaltungskonzept	94
Abbildung 56:	HR 1 Auszug Maßnahmenplan	96
Abbildung 57:	HR 2 Auszug Gestaltungskonzept	97
Abbildung 58:	Bestandssituation Kloster- und Rathausplatz	99
Abbildung 59:	Mögliche Umgestaltung Kloster- und Rathausplatz	99
Abbildung 60:	HR 2 Auszug Maßnahmenplan	100
Abbildung 61:	HR 3 Auszug Gestaltungskonzept	101
Abbildung 62:	HR 3 Auszug Maßnahmenplan	102
Abbildung 63:	HR 4 Auszug Gestaltungskonzept	103
Abbildung 64:	HR 4 Auszug Maßnahmenplan	105
Abbildung 65:	HR 5 Auszug Gestaltungskonzept	106
Abbildung 66:	Bestandssituation Im Tangel	108
Abbildung 67:	Mögliche Umgestaltung Im Tangel	108
Abbildung 68:	HR 5 Auszug Maßnahmenplan	109
Abbildung 69:	HR 6 Auszug Gestaltungskonzept	110
Abbildung 70:	Bestandssituation Kirchplatz	112
Abbildung 71:	Mögliche Umgestaltung Kirchplatz	112
Abbildung 72:	HR 6 Auszug Maßnahmenplan	113
Abbildung 73:	HR 7 Auszug Gestaltungskonzept	114
Abbildung 74:	HR 7 Auszug Maßnahmenplan	116
Abbildung 75:	HR 8 Auszug Gestaltungskonzept	117
Abbildung 76:	HR 8 Auszug Maßnahmenplan	118
Abbildung 77:	Bestandssituation Ennester Straße (vor Provisorium)	119
Abbildung 78:	Mögliche Umgestaltung Ennester Straße	119
Abbildung 79:	HR 9 Auszug Gestaltungskonzept	120
Abbildung 80:	HR 9 Auszug Maßnahmenplan	122
Abbildung 81:	Bestandssituation Niederste Straße	123
Abbildung 82:	Mögliche Umgestaltung Niederste Straße	123
Abbildung 83:	HR 10 Auszug Gestaltungskonzept	124
Abbildung 84:	HR 10 Auszug Maßnahmenplan	126
Abbildung 85:	HR 11 Auszug Gestaltungskonzept	127
Abbildung 86:	HR 11 Auszug Maßnahmenplan	128
Abbildung 87:	HR 12 Auszug Gestaltungskonzept	129
Abbildung 88:	HR 12 Auszug Maßnahmenplan	130
Abbildung 89:	Marktläufer vereinfachen den Einkauf	131
Abbildung 90:	Straßenfrühstück (Foto: A. Leusmann)	132
Abbildung 91:	Fußmatte "Herzlich willkommen in Attendorf"	132
Abbildung 92:	Ein Coupon-Flyer für Attendorf	132
Abbildung 93:	Das Internetportal www.einkaufen-in-attendorf.de	133
Abbildung 94:	Übersichtskarte Freifunk-Router in Attendorf	134
Abbildung 95:	Gaslaternen-Freilichtmuseum Berlin (Bild: W. Dröpper)	135
Abbildung 96:	Stadt Rietberg, südlicher Altstadteingang	137

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Prognostizierte Bevölkerungsveränderung im Vergleich	22
Tabelle 2:	Prognostizierte Bevölkerungsveränderung in der Hansestadt Attendorf	22

1 VORBEMERKUNGEN

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Hansestadt Attendorn ist eine kleine Mittelstadt mit 24.762 Einwohnern¹. Sie ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Olpe im südlichen Sauerland. Die Stadt gilt als starker Wirtschaftsstandort, dessen Schwerpunkt im mittelständischen Gewerbe liegt.



Abbildung 1: Luftbildaufnahme Innenstadt (Foto: M. Dietrich)

In der Kernstadt, in der rund 14.000 Personen leben, konzentrieren sich Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie sowie öffentliche Einrichtungen, deren Spektrum von kulturellen Angeboten bis zu Verwaltungsdienstleistungen reicht.

Die direkt an der Innenstadt gelegene Tropfsteinhöhle Atta-Höhle sowie die Biggetalsperre sind überregional bekannt und touristische Dominanten des südlichen Sauerlandes. Ferner bietet Attendorn und seine Umgebung ein umfangreiches Angebot für den Wander- und Naturtourismus.

„Mit ihrem historischen Stadtgrundriss weist die Hansestadt Attendorn ein charakteristisches mittelalterliches Ortsbild mit Marktplatz, engen Straßen, dichter Bebauung und einer ablesbaren Gebietsumgrenzung (ehemalige Stadtmauer – Wallanlage) auf. Geprägt wird der Stadtkern durch die zentrale Anordnung des „Sauerländer Doms“ und des alten Rathauses mit dem Marktplatz innerhalb der ehemaligen Stadtmauer. Diese umgibt mit ihren vier ehemaligen Toren „Ennester Tor“, „Kölner Tor“, „Wasser Tor“ und „Niederstes Tor“ in ihrer historischen Funktion als Ring die Kernstadt.“²

Die Innenstadt von Attendorn sieht sich zahlreichen Herausforderungen gegenüber. Wie in vielen mittelalterlich geprägten Stadtkernen stellt der Konflikt zwischen möglichst guter Erreichbarkeit aller Nutzungen – auch mit dem PKW – und der Verbesserung von Stadtgestalt-/erlebbarkeit sowie Wohn- und Aufenthaltsqualität eine große Entwicklungshürde dar. Ausschlaggebend sind in diesem Zusammenhang der hohe Durchgangs-, und Parksuchverkehr in der Altstadt.

Weiterhin wurde der Strukturwandel im Einzelhandel und dessen Auswirkungen auf den Stadtkern als elementare Herausforderung identifiziert. Ausschlaggebend für diese Entwicklung sind sich ändernde Rahmenbedin-

¹ Einwohnerstatistik der Hansestadt Attendorn zum 30.06.2015

² Nähere Ausführungen siehe Kapitel 7.3 Städtebau, Stadtbild und Freiraumqualität

ca. 25.000 Einwohner

starker Wirtschaftsstandort

Kernstadt mit hoher Angebotsvielfalt

touristische Ziele in direkter Nähe

mittelalterlich geprägtes Stadtbild

Verkehrsproblematik

drohender Funktionsverlust

gungen, insbesondere ein verändertes Kaufverhalten. In der Innenstadt von Attendorn sind zunehmend leerstehende Geschäftslokale und ein Rückgang der Frequenz zu verzeichnen.

Teile der Innenstadt weisen städtebauliche Mängel auf, wirken unattraktiv und können zeitgemäßen Ansprüchen (insbesondere an Barrierefreiheit/Wohn- oder Aufenthaltsqualität) nicht mehr genügen.

In ihrer Gesamtheit verstärken sich die einzelnen Herausforderungen innerhalb der Altstadt untereinander und beeinträchtigen das „Erlebnis Stadt“.

Aufgrund des Bedeutungsgewinns für eine nachhaltige Stadtentwicklung, die verschiedene Querschnittsthemen in den letzten Jahren erfahren haben, wurde diesen, bei der Erarbeitung des Innenstadtentwicklungskonzeptes besondere Beachtung geschenkt. Exemplarisch seien hier genannt:

- Barrierefreiheit
- Beteiligung (Privater Akteure)
- Demographie
- Digitale Infrastruktur
- Klimaschutz

Der Raum, der von den beschriebenen Entwicklungen besonders betroffen ist, ist im Groben der Bereich der historischen Altstadt mit der östlichen Innenstadterweiterung bis zur Atta-Höhle.

Aufgabe einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Attendorn muss es sein, möglichst breit getragene Ziele zu entwickeln, das Handeln aller Akteure entsprechend auszurichten und mit möglichst effizientem Ressourceneinsatz eine Entwicklung zum gegenseitigen Nutzen (ob privater oder öffentlicher Akteur) in die Wege zu leiten.

Die oben genannten Aspekte lassen erkennen, dass die Innenstadt von Attendorn nur nachhaltig aufzuwerten ist, wenn es gelingt sektorale Betrachtungsweisen hinter sich zu lassen und ganzheitlich vorzugehen. D.h., dass alle Überlegungen und Planungsvorschläge unter Berücksichtigung der Vernetzung und gegenseitiger Beeinflussung verkehrlicher, städtebaulicher, wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Aspekte diskutiert und bewertet werden müssen. Um die verschiedenen Blickwinkel bereits im Bearbeitungsprozess unmittelbar berücksichtigen zu können, ist ein umfangreicher Beteiligungs- und Dialogprozess Kernbaustein der Planung. Das bedeutet, dass verschiedenste Kanäle, von großen Veranstaltungen bis zu Sprechstunden oder Informationsaustausch im Internet die verschiedensten Formate angeboten werden.

Mit dem Innenstadtentwicklungskonzept (IEK) werden Ziele und Maßnahmen zur Sicherung und Stärkung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen definiert und mit einem tragfähigen Kosten- und Finanzierungskonzept unterlegt. Ziel ist es also, die Planungsmaßnahmen zur Entwicklung der Attendorner Innenstadt zu bündeln, Realisierungswege planerisch sowie organisatorisch aufzuzeigen und Finanzierungswege zu eröffnen. Im Kern geht es darum, die Stadt handlungsfähig zu machen, getreu dem Motto: „Strukturwandel nicht erdulden, sondern gestalten“.

städtebauliche Missstände

Querschnittsthemen beachten

Betrachtungsraum

Aufgabenstellung

ganzheitliche Betrachtung

kooperative Planung

Realisierung sicherstellen

1.2 Methodischer Ansatz und Vorgehensweise

Die Erarbeitung des Innenstadtentwicklungskonzeptes ist in einen komplexen gesamtstrategischen Planungsprozess eingebunden. Neben der thematisch-fachlichen Ebene mit mehreren sektoralen Vertiefungen (z.B. Einzelhandel, Verkehr) spielt das Umfeld aus einer Vielzahl an Akteuren eine entscheidende Rolle. Durch Integration und Partizipation möglichst aller lokalen Akteure, von Vertretern der Politik, Verbänden und Vereinen, über Institutionen wie Kirche und Bildungseinrichtungen bis hin zu einzelnen Bürgern, wird der nötige Rückhalt, aber auch die nötige Leistungsfähigkeit generiert, um das Konzept erfolgreich umzusetzen. Die Hansestadt Attendorn priorisiert daher eine intensive Öffentlichkeitsinformation und –beteiligung und hat hierfür einen Leitgedanken definiert, der sich wie folgt darstellt:

Attendorn

das **+** entscheidet, das Mehr an Ideen,
das Mehr an Mut,
das Mehr, das ein Mensch bereit ist, für seine Stadt zu tun.

Für die Erstellung des Innenstadtentwicklungskonzeptes fanden zahlreiche öffentliche **Veranstaltungen** auf unterschiedlichen Ebenen (z.B. Ideenwerkstatt, Stadtkonferenzen) und zielgruppenspezifische Formate (z.B. Lenkungsgruppe, interfraktionelle Gespräche) statt. Außerdem wurden **Schülerprojekte** initiiert, um die jüngere Bevölkerung stärker in den Prozess zu integrieren.



Abbildung 2: Schüler gestalten mit

Darüber hinaus wurde eine übergreifende **Kommunikation**, die z.B. die Weitergabe von Resultaten an andere Verfahrensbeteiligte und auch Betroffene durch Multiplikatoren beinhaltet, umgesetzt. Während des Prozesses wurden unterschiedlichste Kanäle, wie Internet, Flyer oder lokale Presse genutzt, um die Bevölkerung umfangreich zu informieren. Es wurde ein temporäres **Quartiersbüro** in einem ungenutzten Ladenlokal eingerichtet und die Pläne dort ausgestellt sowie Sprechstunden angeboten. Weiterhin informiert ein monatlicher Newsletter über den Planungsprozess hinaus über Aktuelles aus der Innenstadtentwicklung (z.B. Baustelleninfo, Neueröffnungen, Aktionen).



Abbildung 3: Im Quartiersbüro wurden die Planungen vorgestellt

gesamtstrategischer
Planungsprozess

intensive Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung

Der Planungsprozess lässt sich grob in **3 Phasen** gliedern (vgl. auch Abbildung 7, Seite 11 sowie Terminübersicht, Anhang 1):

Phase 1 – Bestandsaufnahme und Analyse



Abbildung 4: Große Beteiligung bei der Auftaktveranstaltung (li.) und der Ideenwerkstatt.

Zu Beginn des Prozesses hat die Stadtverwaltung über die verschiedenen Fachbereiche hinweg die aus ihrer Sicht drängendsten Handlungsfelder und Problembereiche ermittelt und ein erstes Entwicklungskonzept erarbeitet. Zusammen mit der fachgutachterlichen Prüfung verschiedener Standorte für frequenzbringenden Einzelhandel, bildete dieses Konzept, die Grundlage für die ersten Beteiligungsschritte und wurde bei der **Auftaktveranstaltung** vorgestellt. Bei der **Ideenwerkstatt** konnten die Bürger ihre Ideen und Anregungen einbringen. Auf dieser Basis wurde die Planungsgruppe MWM im April 2014 beauftragt, den weiteren Planungsprozess mit zu begleiten. Im Rahmen der weiteren intensiven Arbeit und Abstimmung mit Schlüsselakteuren wurde eine thematische und räumliche Ausweitung der Konzeption vorgenommen und der Untersuchungsraum festgelegt.

Phase 2 – Strategieentwicklung



Abbildung 5: Vorstellung der Planungen bei der 2. Stadtkonferenz

Diese Phase war zunächst davon bestimmt, eine Mängel- und Chancenanalyse der verschiedenen Handlungsräume des Untersuchungsgebietes vorzunehmen und gemeinsam (Politik, Verwaltung, Bürgerschaft) getragene Entwicklungsziele zu formulieren. Die politisch beschlossenen Ziele bildeten u.a. das Fundament für das Verkehrs- sowie das Parkraumkonzept, sodass darauf aufbauend an einem integrierten Maßnahmenplan bestehend aus vielen Einzelmaßnahmen gearbeitet werden konnte. Die **2. Stadtkonferenz**, die an zwei Tagen den Bürgern Gelegenheit gab sich zu informieren und in einer Art Werkstatt zur Weiterentwicklung der Maßnahmenvorschläge beizutragen, bildete den Abschluss der 2. Arbeitsphase.

Phase 3 – Programmentwicklung



Abbildung 6: Bei der 3. Stadtkonferenz gaben viel Bürger Feedback zu den Planungen

Die dritte Phase war bestimmt von der fachlichen Konkretisierung der Maßnahmevorschläge und der Abstimmung eines tragfähigen Finanzierungs- und Umsetzungsfahrplans. Des Weiteren ging es um die Schaffung der formalen Voraussetzungen für die Konzeptumsetzung (u.a. Thema Sanierungsgebiet/-satzung) und um die Einholung der notwendigen politischen Beschlüsse. Bei der **3. Stadtkonferenz** wurde der Konzeptentwurf vorgestellt und Feedback eingeholt.

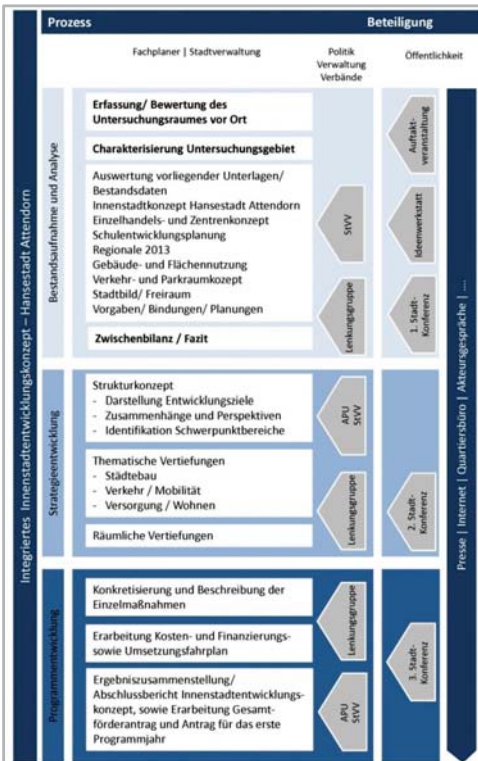


Abbildung 7: Arbeitsschritte Innenstadtkonzept (eigene Darstellung)

Prozessdiagramm

2 CHARAKTERISIERUNG STADT

2.1 Regionale und stadträumliche Einordnung



Abbildung 8: Lage im Raum, Basis: digitale Übersichtskarte NRW 1:250.000, Quelle: GEObasis.nrw (<http://www.tim-online.nrw.de>)

Die Hansestadt Attendorn umfasst 9.785 ha Gemeindefläche und liegt im südlichen Sauerland, im Kreis Olpe. Angrenzende Kommunen sind Meinerzhagen, Herscheid und Plettenberg (Märkischer Kreis) sowie Finnentrop, Lennestadt, Olpe und Drolshagen (Kreis Olpe).

Gemäß der zentralörtlichen Gliederung des Landesentwicklungsplanes NRW (LEP – Teil A) ist Attendorn als Mittelzentrum im ländlichen Raum eingeordnet und übernimmt neben der Versorgung für die eigene Wohnbevölkerung auch überörtliche Versorgungsfunktionen. Im Umkreis von 30 km liegen weitere 12 Mittelzentren. Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Siegen und Hagen.

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Oberbereich Siegen (November 2008) sind der gesamte Hauptort sowie die Ortschaften Neu-Listernohl und Ennest als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.³

Die Hansestadt Attendorn besitzt einen direkten Anschluss an das Bahnnetz (Regionalbahnlinie 92: Finnentrop – Olpe). Die nächsten Anschlussstellen an das Bundesautobahnnetz (A45, sog. „Sauerlandlinie“), Olpe und Meinerzhagen, liegen rund 15 bis 20 Kilometer westlich des Hauptortes. Über die L512 und A45 ist südlich die Stadt Siegen erreichbar, in nördlicher Richtung liegt in ca. 65 km Entfernung die Stadt Hagen (L539, A45 und

9.785 ha Gemeindefläche

Mittelzentrum

gute Bahn- und Autobahnanbindung

³ vgl. http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/r/regionalplan/siegen/rechtskraeftig/zeichnerische_darstellung/index.php

A46) und das Ruhrgebiet. Des Weiteren existiert über Olpe ein Anschluss an die A4 in Richtung Rheinland/Köln.

Naturräumlich liegt die Hansestadt, die neben dem Hauptort aus 56 Ortschaften und Dörfern besteht, inmitten des Naturparks Ebbegebirge im Biggetal und ist Teil einer reizvollen und waldreichen Mittelgebirgslandschaft des Ebbegebirges.

2.2 Siedlungsgeschichte und Historische Entwicklung

2.2.1 Zur Geschichte der Hansestadt Attendorn

Die Gründung der Hansestadt Attendorn liegt etwa zwischen 780 und 800 n.Chr. Die Stadt entwickelte sich aus einer dorffartigen Siedlung, die am Schnittpunkt zweier Fernverkehrsstraßen lag – der Heidenstraße von Köln nach Leipzig und einer Nord-Süd-Straße, als „Königsstraße“ bezeichnet. Neben diesem Straßenkreuzungspunkt waren auch die klimatischen und geographischen Bedingungen günstig für eine Orts- und Stadtentwicklung. Zur Regierungszeit Karls des Großen entstand im Ort eine Urfparrei die zugleich Ursprung der Christianisierung der Umgebung war.

1072 stiftet der Erzbischof Anno von Köln das Kloster Grafschaft, zur Ausstattung des Klosters gehörten eine Kirche und ein Hof in der Stadt Attendarra, heute Attendorn. Kirchenrechtlich nahm Attendorn als Hauptort eines Dekanats eine hervorragende Stellung ein.

Um 1200 erfolgte die Errichtung der Burg Schnellenberg. 1222 ließ Erzbischof Engelbert I. von Köln den Markt- und Grenzort mit Wällen, Gräben und Mauer umgeben und verlieh dem Ort die Stadtrechte.

Diese vorhergehenden Ereignisse und der Erwerb der Waldenburg um 1248 galten dem Ausbau der Machtposition und Sicherung politischer Interessen des Erzbistums Kölns im südlichen Westfalen.⁴

Die Blütezeit im 13. und 14. Jahrhundert verdankt Attendorn den neun Zünften, insbesondere den Woll- und Leinewebern, aber auch der politischen und kirchlichen Bedeutung der Stadt als Grenzfeste gegen die benachbarte Grafschaft Mark und als Dekanatssitz im alten Erzbistum Köln.

Die Stadt erlangte als Mitglied der Deutschen Hanse besonders im Bereich des Tuchhandels Bedeutung und Bekanntheit. Bereits um 1200 war Attendorn erzbischöfliche Münzstätte. Bemerkenswert sind die Münzprägungen im 13. und 14. Jahrhundert. Mittelalterliche Attendorner Münzen lassen sich von Brüssel bis nach Lubnice in Polen und bis zur Insel Gotland nachweisen. Der wachsende Wohlstand der Stadt führte im späten Mittelalter zu bedeutenden Stiftungen außer-, sowie innerhalb der Stadt.

reizvolle Landschaft
des Südsauerländer
Berglandes

Ausgangspunkt für
Christianisierung der
Region

Starke Bindung zum
Erzbistum Köln

800-jähriges Stadtjubi-
läum in 2022

Verflechtung im
mittelalterlichen Europa

⁴ nach Homepage Hansestadt Attendorn, Die Geschichte der Hansestadt Attendorn, <http://www.attendorn.de/Tourismus-Stadtinfo/Stadtinfo/Geschichte/index.php>

Ende des 15. Jahrhunderts fing Attendorns Wohlstand an zu schwinden. Eine Phase die bis zur Zeit Napoleons ihren tiefsten Stand erreicht und von der sich die Stadt erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts wieder erholt.

Das im Jahr 1515 gegründete Gymnasium war höchstwahrscheinlich Wirkungsstätte der bedeutsamen Humanisten Mulläus, Rivius und Daberkusius.

Schwere Stadtfeuer zerstörten die mittelalterliche Stadt (1613, 1623, 1656, 1710, 1737 und 1742), das letzte Großfeuer vernichtete 1783 zahlreiche Häuser, die Pfarrkirche, das Rathaus, die Klosterkirche und das Franziskanerkloster.

Neben zahlreichen Pestleiden (1464, 1597, 1598 und 1613) hatte die Stadt auch unter Kriegen, Schatzungen und Einquartierungen zu leiden: Limburger Erbfolgekriege (1280), Soester Fehde (1444-1449), Truchseß'schen Wirren (1583/84) und Dreißigjähriger Krieg (1618-1648).

Mit dem Bau der Biggetalbahn im Jahr 1874 verschaffte sich die Stadt einen wirtschaftlichen Aufschwung, der sich im Laufe der nachfolgenden Jahrzehnte verstärkte.

Im letzten Weltkrieg wurden große Teile Attendorns durch Bomben und einer großen Munitionsexplosion zerstört.

1969 wurden durch die Kommunale Neugliederung die Stadt Attendorf, „Attendorf-Land“ und „Helden“ zusammengelegt. Fortan gehören zum Stadtgebiet auch das Repetal mit dem Hauptort Helden sowie das Ihnetal mit dem Hauptort Neu-Listernohl, der Ersatzort für das im Rahmen des Biggetalsperrenbaus untergegangene Listernohl.⁵

Seit dem Jahr 2012 führt die Stadt Attendorf offiziell den Titel Hansestadt.

wirtschaftlicher Niedergang ab 16. Jhd.

viel mittelalterliche Substanz vernichtet

Aufschwung Ende des 19. Jhd.

Kommunale Neugliederung 1969

Titel „Hansestadt“

⁵ vgl. Hansestadt Attendorf (Hrsg.), Attendorf innovativ und liebenswert, Die Wirtschafts- und Neubürgerbroschüre der Hansestadt Attendorf, S. 38f

2.2.2 Zur Entwicklung der Attendorner Altstadt

Der historische Stadtgrundriss – entstanden im Jahre 1222 unter Erzbischof Engelbert I. von Köln mit dem Bau der Befestigungsanlagen – ist heute noch erkennbar.

Neben dem, annähernd im Zentrum stehenden „Sauerländer Dom“ (Pfarrkirche St. Johannes Baptist) mit romanischem Turm aus der Zeit um 1200 und dem gotischen Langhaus aus dem 14. Jahrhundert, prägen auch heute noch u.a. die Hospitalkirche aus dem 14. Jahrhundert, zwei Stadttürme und andere z.T. mittelalterliche Bauwerke das Gesicht der Stadt und sind Zeugnis der wechselvollen Geschichte Attendorns.⁶

In den abgebildeten Stadtplänen aus den Jahren 1784 und 1883 sind die Pfarrkirche, Alter Markt und das heutige Straßensystem – insbesondere Kölner Straße, Niederste Straße, Ennester Straße etc. deutlich erkennbar.

Der Befestigungsring aus Wall, Wassergraben und Stadtmauer ist heute noch in der Straßenführung als auch in der Straßenbenennung zu erkennen:

Westwall, Südwall, Nordwall bzw. Am Seewerngraben, Am Spindelsburggraben, Am Gerbergraben und Am kleinen Graben.

Reste der Befestigungsanlage sind mit Pulverturm und Bieketurm mit westlich vorgelagertem Stadtmauerrest heute noch erhalten und unter Denkmalschutz gestellt. Stadtmauerrest und Reste der Stadtbefestigung sind als Bodendenkmäler noch Am kleinen Graben, Am Seewerngraben, Kölner Tor /Südwall, Am Spindelsburggraben und Am Wassertor erhalten und entsprechend unter Schutz gestellt.



Abbildung 9: Stadtplan von 1784 (Hansestadt Attendorf)



Abbildung 11: aktueller Katasterplan (Hansestadt Attendorf)



ehem. bedeutende, befestigte Altstadt

Altstadtgrundriss überformt aber noch ablesbar

Reste mittelalterlicher Bausubstanz

⁶ vgl. <http://www.attendorf.de/stadtinfo/geschichte/entwicklung>

3 ANALYSE DEMOGRAPHIE

Die folgende Analyse zur Demographie der Hansestadt Attendorn basiert auf Daten des Landesbetriebs Information und Technik NRW (IT.NRW). Diese Daten weichen aufgrund der unterschiedlichen Verfahren zur Datenerhebung marginal von denen des Einwohnermeldeamtes der Hansestadt Attendorn ab.

Als Betrachtungszeitraum werden überwiegend die Jahre 2000 bis 2013 gewählt, um Entwicklungstendenzen identifizierbar zu machen und die Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Für einige Aspekte werden längere Zeitreihen herangezogen. Um ortsteilbezogene Aussagen zu tätigen, werden einzelne Indikatoren mit Daten des Einwohnermeldeamtes der Hansestadt Attendorn ergänzt. Als Stichtag liegt in diesem Fall der 30.06.2014 bzw. 31.12.2014 zu Grunde.

3.1 Bevölkerungsentwicklung

Seit der kommunalen Neugliederung und der damit verbunden Eingemeindung der umliegenden Dörfer im Jahr 1969 besteht die Hansestadt Attendorn aus insgesamt 56 Ortsteilen. Zum Stichtag 31.12.2014 verzeichnet die Hansestadt Attendorn insgesamt 24.715 Einwohner (EW), inkl. Haupt- und Nebenwohnsitz.⁷ Seit dem 01.01.2010 ist die Hansestadt Attendorn eine mittlere kreisangehörige Stadt und erfüllt im Gesamtgefüge der Gemeinden mittelzentrale Funktionen. Diese spiegeln sich besonders in der Bedeutung der Stadt als Arbeitsstandort und wichtiges Versorgungszentrum wider.⁸

Der Zentralort Attendorn mit 13.542 Einwohnern ist flächen- und einwohnerbezogen der größte Ortsteil, in welchem auch das Untersuchungsgebiet des Innenstadtentwicklungskonzeptes (IEK) liegt. Im Untersuchungsgebiet leben aktuell ca. 2.752 Einwohner (Stand 31.12.2014).⁹

Der Wirtschaftsstandort Attendorn ist traditionell durch das produzierende Gewerbe geprägt, wobei die eisen-, blech- und metallverarbeitende Industrie, die bedeutendste Stellung einnimmt. Infolge der Stahlkrise, die ihren Höhepunkt im Jahr 1966/67 erreichte, mussten zahlreiche Betriebe in Attendorn ihre Produktionsstätten aufgeben bzw. verkleinern. Infolge dieses Arbeitsplatzabbaus war die Bevölkerungsentwicklung in den Jahren 1974 bis 1984 rückläufig (Einwohnerverlust ca. 1.800 EW).

Datenbasis IT.NRW +
Hansestadt Attendorn

knapp 25.000 EW

Untersuchungsgebiet
Innenstadt: 2.750 EW

Bevölkerungsrückgang
in den 1970/ 80er
Jahren

⁷ Einwohnerstatistik der Hansestadt Attendorn zum 31.12.2014

⁸ <http://www.mik.nrw.de/presse-mediathek/aktuelle-meldungen/archiv/archiv-meldungen-im-detail/news/innenminister-wolf-attendorn-verl-und-xanten-werden-mittlere-kreisangehoerige-staedte.html>

⁹ Tabelle Untersuchungsgebiet, Quelle: Hansestadt Attendorn

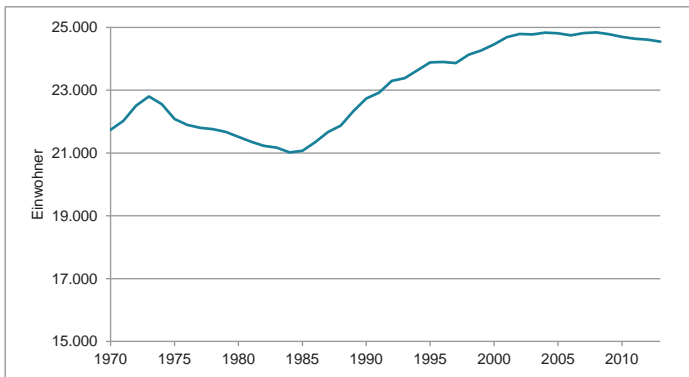


Abbildung 12: Einwohnerentwicklung in der Hansestadt Attendorn 1970 - 2013 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

In den folgenden Jahren konnte die Hansestadt Attendorn wieder ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichnen. Dies ist besonders auf die sukzessive Ausweisung von neuen Industrie- und Gewerbeflächen im Südwesten ("In der Stesse | 27,99 ha) und Nordosten ("Industriegebiet Ennest", "Industriegebiet Askay", "Auf dem Schilde" | insgesamt 107,99 ha) der Hansestadt seit den 60er Jahren und die darauf folgende Realisierung von neuen Wohngebieten zurückzuführen.¹⁰

Seit dem Jahr 2009 ist die Einwohnerentwicklung der Hansestadt Attendorn erneut kontinuierlich leicht rückläufig. Entsprechend der deutschlandweiten demographischen Entwicklung ist mit einer Stagnation bzw. einem weiteren Bevölkerungsrückgang zu rechnen.

Um eine differenzierte Beurteilung der Bevölkerungsentwicklung statistisch zu erlangen, werden im Folgenden die Daten zur natürlichen bzw. wanderungsbedingten Bevölkerungsentwicklung kurz dargestellt.

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist im Betrachtungszeitraum 2000 bis 2013 stark schwankend. Insgesamt lässt sich ein zunehmender Geburtenrückgang erkennen, von 269 Geburten im Jahr 2000 auf nur noch 190 im Jahr 2013. Was die Schwankungsbreite anbelangt verhält es sich mit den Sterbefällen ähnlich, allerdings ist hier eine Zunahme von 223 Sterbefällen im Jahr 2000 auf 245 im Jahr 2013 zu verzeichnen. Insgesamt weist die Hansestadt Attendorn jedoch einen negativen Saldo in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung auf, d.h. die Geburten gleichen die Sterbefälle auch über mehrere Betrachtungsjahre hinweg nicht mehr aus.

stetiges Wachstum in den letzten 20 Jahren

Zusammenhang mit wirtschaftlicher Entwicklung

seit 2009 Stagnation bzw. leichter Bevölkerungsrückgang

mehr Sterbefälle als Geburten

¹⁰ <http://www.attendorn.de/stadinfo/geschichte/entwicklung/>

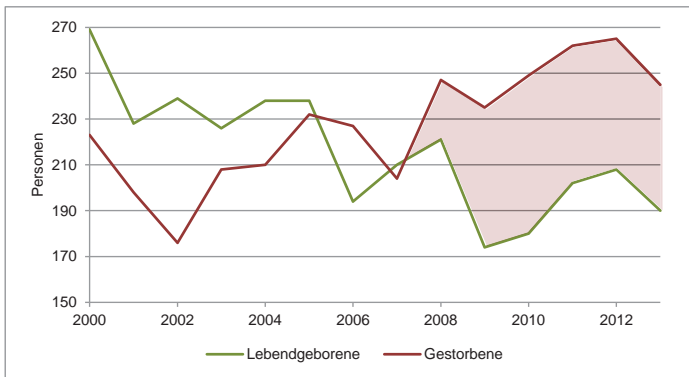


Abbildung 13: Natürliche Bevölkerungsbewegung 2000 – 2013 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

Neben der natürlichen Bevölkerungsentwicklung ist für eine vollständige Bewertung auch die räumliche Bevölkerungsbewegung zu betrachten. Auch hier zeigen sich, ähnlich der natürlichen Bevölkerungsentwicklung starke Ausschläge. Vor allem in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts ist noch ein deutlicher Zugezogenenüberschuss zu verzeichnen. Dieser Anstieg steht vor allem im Kontext der europäischen Wanderungsbewegungen. In den Folgejahren ist ein stetiger Wechsel zwischen positiven und negativen Wanderungssalden zu verzeichnen, jedoch nimmt die Mobilität der Personen in den Jahren merklich zu.

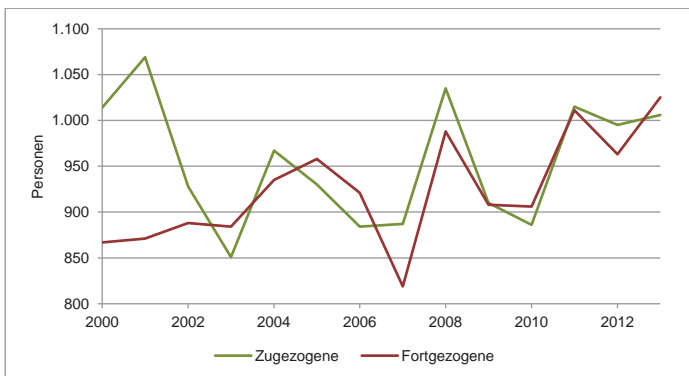


Abbildung 14: Wanderungsbewegung 2000 – 2013 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

Als Grund für die Wanderungsverluste ist vor allem die Bildungswanderung auszumachen, welche in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat und im Jahr 2012 bei 20,2 Personen je 1.000 Einwohner lag. Insgesamt zeigt sich jedoch, dass die Kommune besonders bei der Familienwanderung in den letzten Jahren leichte Gewinne verzeichnen konnte.

**Wanderungssaldo:
uneinheitliches Bild**

**Verluste durch Bil-
dungswanderung**

Wanderungsbewegung 2012 (in Pers. je 1.000 Einwohner)	Hansestadt Attendorf	Kreis Olpe	Nordrhein- Westfalen
Familienwanderung	3,2	0,2	1,8
Bildungswanderung	- 20,2	- 26,0	8,9
Wanderung zu Beginn der 2. Lebenshälfte	- 1,9	- 1,9	-0,9
Alterswanderung	- 0,4	- 0,4	- 1,5

Abbildung 15: Wanderungsbewegungen im Vergleich Nordrhein-Westfalen, Kr. Olpe & Hansestadt Attendorf 2012 (Bertelsmann Stiftung 2015, eigene Darstellung)

Die größten Zu- und Fortwanderungsströme im Jahr 2012 besitzt die Hansestadt Attendorf hauptsächlich zu den Nachbargemeinden und Städten. Zu folgenden drei Orten findet ein reger Bevölkerungswechsel statt, Finnentrop, Kreisstadt Olpe und Stadt Lennestadt. Den größten Bevölkerungszug hat Attendorf aus der Stadt Lennestadt, gefolgt von Plettenberg und Finnentrop, sowie der Stadt Hemer. Hohe Verluste verzeichnet die Stadt an die Kreisstadt Olpe sowie größere Städte wie Köln, Siegen und Dortmund, gefolgt von Städten wie Düsseldorf und Bonn.¹¹

Die relative Bevölkerungsentwicklung der Hansestadt Attendorf im Vergleich zu der auf Bezirks- und Landesebene zeigt ein deutlich positiveres Bild. Während die Hansestadt Attendorf im Betrachtungszeitraum 1970 bis 2013 einen Bevölkerungszuwachs von 8% bis 25 % verzeichnet, liegt der Bevölkerungszuwachs auf Bezirks- und Landesebene deutlich niedriger bzw. zum Teil im negativen Bereich (Regierungsbezirk Arnsberg).

Die stark positive Entwicklung seit 1985 beruht auf der bereits erwähnten progressiven Wirtschafts- und Siedlungspolitik der Hansestadt Attendorf.

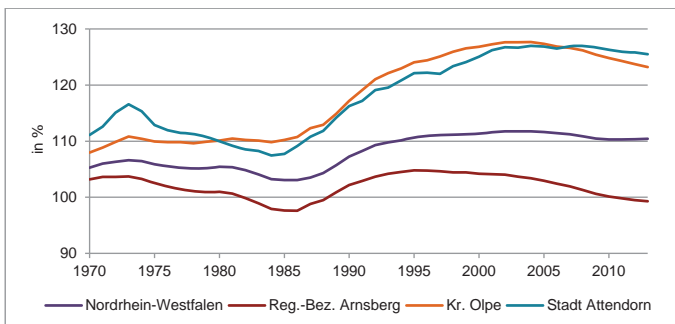


Abbildung 16: Relative Bevölkerungsveränderung im Vergleich Nordrhein-Westfalen, Reg.-Bez. Arnsberg, Kr. Olpe & Hansestadt Attendorf 1970 - 2013 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

¹¹ Kommunalprofil Attendorf, Stadt, it.nrw, Stand 28.03.2014

„Bevölkerungsaustausch“ mit Nachbarkommunen

Verluste an Großstädte

relativ gute Situation im Vergleich zu Bezirk und Land

3.2 Bevölkerungsstruktur

Neben der Bevölkerungsentwicklung spielt die Bevölkerungsstruktur eine zentrale Rolle für die städtebauliche Entwicklung einer Kommune. Besonders für eine zukünftige nutzerorientierte Entwicklung des Wohnungsmarktes und sozialer Infrastruktureinrichtungen sind Angaben zur Alters- und Ausländerstruktur wichtig.

Die Altersstruktur der Hansestadt Attendorf weicht deutlich, v.a. in den Altersklassen 6 - 18 Jahre, 40 - 50 Jahre, 65 - 80 Jahre und >80 Jahre von der Bezirks- und Landesebene ab. Die Altersklassen 6 - 18 Jahre und 40 - 50 Jahre sind in Attendorf deutlich stärker vertreten, als im Regierungsbezirk Arnsberg bzw. im Land Nordrhein-Westfalen. Wohingegen die prozentualen Werte für die Altersklassen 65 - 80 Jahre und >80 Jahre auf kommunaler Ebene deutlich niedriger sind, als auf Regierungsbezirks- und Landesebene.

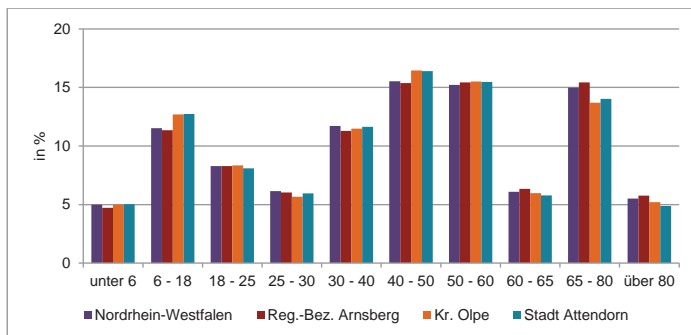


Abbildung 17: Altersstruktur im Vergleich Nordrhein-Westfalen, Reg.-Bez. Arnsberg, Kr. Olpe & Hansestadt Attendorf 31.12.2013 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

Attendorf weist insgesamt eine jüngere Altersstruktur als der Regierungsbezirk und das Land auf, was eine positive Ausgangslage für die zukünftige Entwicklung darstellt.

Das Durchschnittsalter der Einwohner im Untersuchungsgebiet liegt bei 47 Lebensjahren.¹²

Auch der prozentuale Ausländeranteil in der Hansestadt Attendorf weicht mit 11,7 % von der Kreis- (8,3 %), Regierungsbezirks- (10,8 %) und Landesebene (10,5 %) ab. Die Bevölkerungsgruppen der Italiener und Türken stellen den größten Anteil an den Ausländern. Der vergleichsweise insgesamt leicht höhere Anteil lässt sich durch die Arbeitsplatzstruktur der lokalen Wirtschaft (starkes Segment produzierendes Gewerbe) erklären.

Der ausländische Einwohneranteil im Untersuchungsgebiet beträgt 18,3%, ihm gegenüber stehen 81,7% einheimisch deutscher Einwohneranteil.¹³

vergleichsweise junge Bevölkerung

erhöhter Ausländeranteil im Untersuchungsgebiet

¹² Gemäß Hansestadt Attendorf, 31.12.2014

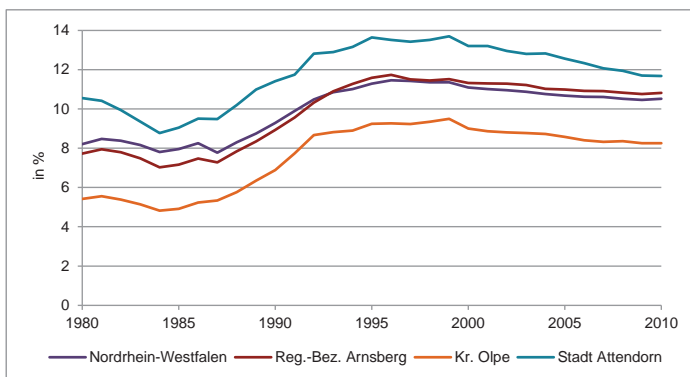


Abbildung 18: Ausländeranteil im Vergleich Nordrhein-Westfalen, Reg.-Bez. Arnsberg, Kr. Olpe & Hansestadt Attendorf 1980 - 2010 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

3.3 Berechnungsmodell Bevölkerungsprognose

Das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik in Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) erstellt für die einzelnen Kommunen innerhalb NRW Bevölkerungsprognosen, sogenannte Gemeindemodellrechnungen zur Abschätzung der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung. Das Berechnungsverfahren stützt sich auf eine nach Altersjahren und Geschlecht gegliederte Basisbevölkerung zum Stichtag 01.01.2011 mit altersspezifischen Geburten- und Sterbewahrscheinlichkeit sowie Annahmen zum zukünftigen Wanderungssaldo bis zum Jahr 2030. Die Geburten und Sterbefälle sowie die Zu- und Fortzüge aus der Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen in NRW 2011 bis 2030 dienen als Grundlage für die Bewegungsdaten. Die aus dieser Vorausberechnung hervorgehenden jährlichen Komponenten auf Ebene der Kreise für den Zeitraum 2011 bis 2030 werden in einem Top-Down-Verfahren auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden verteilt. Da dieses Top-Down-Verfahren wenig Rücksicht auf lokale Besonderheiten nimmt und damit nicht unumstritten ist, hat die Hansestadt Attendorf eine eigene Studie zur Bevölkerungsentwicklung bei dem Anbieter "Institut für statistische Prognosen – demosim" in Auftrag gegeben, die vergleichend heranzuziehen ist.

3.4 Bevölkerungsprognose

Die aktuelle Prognose von IT.NRW basiert auf der Bevölkerungsfortschreibung vom 01.01.2011 (24.693 Einwohner) und reicht bis ins Jahr 2030.

Demnach wird sich der bereits abzeichnende Bevölkerungsrückgang in NRW in den nächsten Jahren weiter verstärken. Mit einem Verlust von ca.

Datenbasis IT.NRW +
Hansestadt Attendorf

zusätzliche Studie von
„demosim“

¹³ Gemäß Hansestadt Attendorf, 31.12.2014

650.000 Einwohner (-3,7 %) schrumpft das Land bis 2030 zunächst mäßig. Für die Hansestadt Attendorf wird in demselben Zeitraum jedoch ein deutlich spürbarer Rückgang von -8,9 % erwartet. Dies entspricht in etwa dem Trend auf Kreis- und Regierungsbezirksebene.

Bevölkerungsentwicklung 2011 - 2030	Hansestadt Attendorf	Kreis Olpe	Reg.-Bez. Arnsberg	Nordrhein-Westfalen
Einwohner 2011	24.693	138.961	3.658.011	17.845.154
Prognostizierte Einwohner 2030	22.499	125.978	3.328.728	17.190.292
Veränderung gegenüber 2011 in %	- 8,9 %	- 9,3 %	- 9,0 %	- 3,7 %

Tabelle 1: Prognostizierte Bevölkerungsveränderung im Vergleich Nordrhein-Westfalen, Reg.-Bez. Arnsberg, Kr. Olpe & Hansestadt Attendorf (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

Die aktuelle Vorausberechnungen für die Hansestadt Attendorf des Privat-anbieters "Institut für statistische Prognosen – demosim" hingegen zeigt bis 2030 lediglich einen Bevölkerungsrückgang um -5,8%. Diese Prognose basiert auf den Daten des Zensus der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder aus dem Jahre 2011.

Im Vergleich zum Kreis Olpe (- 9,24%) und dem Regierungsbezirk Arnsberg (- 11,2 %) verliert die Hansestadt nach dieser Prognose, die auf lokale Besonderheiten und Planungsabsichten eingeht, also deutlich weniger Einwohner.

Bevölkerungsentwicklung 2013 - 2030	Hansestadt Attendorf	Kreis Olpe	Reg.-Bez. Arnsberg ¹⁴
Einwohner 2013	24.373	135.027	1.383.563
Prognostizierte Einwohner 2030	22.962 ¹⁵	122.557	1.229.224
Veränderung gegenüber 2013 in %	- 5,8 %	- 9,24 %	- 11,2 %

Tabelle 2: Prognostizierte Bevölkerungsveränderung in der Hansestadt Attendorf (demosim 2015, eigene Darstellung)

In beiden Fällen ist der Rückgang mit einem deutlich negativen Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und einem leicht negativen Wanderungssaldo zu begründen.

Die differenzierte Betrachtung der Bevölkerungsprognose nach Altersklassen (IT.NRW) in der Hansestadt Attendorf zeigt einen prägnanten Anstieg der über 65-Jährigen. Auf der anderen Seite schrumpft der Bevölkerungsanteil der unter 18 bzw. 18 - 25-Jährigen merklich, entsprechend des allgemeinen deutschlandweiten demographischen Trends. Auch die Bevölke-

¹⁴ entspricht Reg.-Bez. Arnsberg ohne Kreis Unna

¹⁵ Institut für statistische Prognosen - demosim

IT.NRW:
Bevölkerungsrückgang bis 2030 entspricht dem im Regierungsbezirk

demosim:
deutlich positivere Entwicklung als auf Kreis-/ Bezirksebene

Ursachen und damit Herausforderungen in beiden Fällen identisch

rungsgruppe der 25 - 40-Jährigen verzeichnen zukünftig einen Rückgang. Die Altersklasse der 40 - 65-jährigen kann in den nächsten Jahren einen leichten Zuwachs verzeichnen, der jedoch ab 2017 zugunsten der höheren Altersklassen kippt.

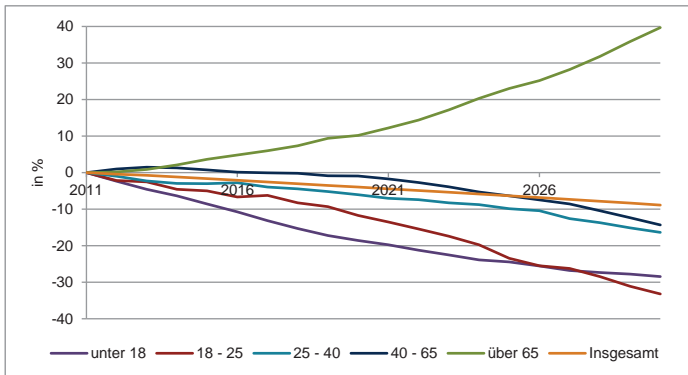


Abbildung 19: Prozentual prognostizierte Bevölkerungsveränderung nach Altersklassen in der Hansestadt Attendorn 2011 - 2030 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

Leichte Schrumpfung und merkliche Alterung der Bevölkerung werden zu neuen Herausforderungen für die Hansestadt Attendorn führen, besonders in der Anpassung der sozialen Infrastruktur, der Versorgungs- und Mobilitätsinfrastruktur oder dem Wohnraumbestand. Neue Angebote für Ältere müssen geschaffen, jedoch gleichzeitig die Bedürfnisse der jungen Bevölkerung und von Familien nicht außer Acht gelassen werden, um sich für die Zukunft aufzustellen.

Kernthemen:
Schrumpfung und
Alterung

3.5 Hansestadt Attendorn Demographie-Typ 4

Die bis hierhin vorgenommene Analyse stützt eine, entsprechend dem Wegweiser Kommune der Bertelsmannstiftung vorgenommene Einordnung der Hansestadt Attendorn in den Demographie-Typ 4 „Stabile Kommune im weiteren Umland größerer Zentren“¹⁶. Dieser Typ ist grob mit folgenden Parametern gekennzeichnet:

- kleinere Städte und Gemeinden im erweiterten Umland großer und mittelgroßer Städte
- ausschließlich in Westdeutschland und im Verdichtungsraum Berlin
- stabile Einwohnerentwicklung und vergleichsweise junge Bevölkerung
- hohe Kaufkraft und geringe Einkommensarmut
- geringe Bedeutung als Arbeitsstandort
→ nicht auf die Hansestadt Attendorn zutreffend

Kategorisierung als
Demographie-Typ 4

¹⁶ www.wegweiser-kommune.de (Bertelsmann Stiftung Juli 2012)

- gute Finanzsituation der öffentlichen Haushalte¹⁷

Die folgende Charakterisierung dieses Demographie-Typs trifft weitestgehend auf Attendorf zu:

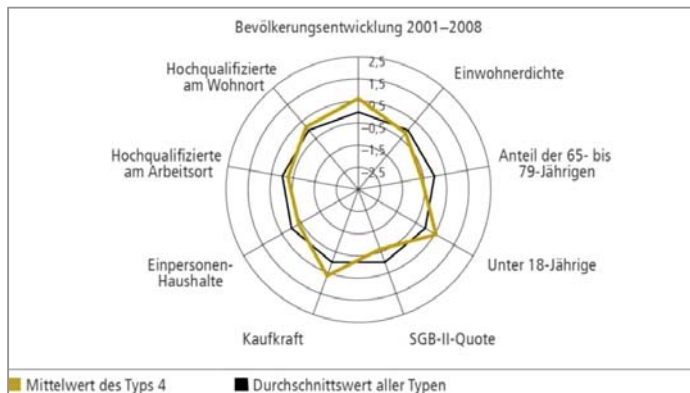


Abbildung 20: Profil Demographietyp 4 (Bertelsmann Stiftung Juli 2012, S. 5)

Die aktuelle demographische Ausgangssituation der Kommunen des Typs 4 ist durch eine junge Bevölkerungsstruktur und noch positive Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet. Aus sozioökonomischer Sicht verfügen diese Kommunen über eine vergleichsweise hohe Kaufkraft und gute kommunale Finanzsituation mit eher niedrigen Sozialausgaben und geringer Verschuldung.

- Die größte Herausforderung besteht bei einer solchen Ausgangslage darin, sich durch die aktuellen Zahlen nicht in trügerischer Sicherheit zu wiegen. Die Sensibilisierung für die demographische Umkehr und ein konsequentes Entwicklungsmonitoring sollten möglichst frühzeitig erfolgen, um zeitnahe Anpassungsmaßnahmen ergreifen und den vorhandenen hohen Standard sichern zu können – denn langfristig werden auch in diesen Kommunen der Wohnungsmarkt und Infrastrukturangebote unter Druck geraten.
- Die für Verdichtungsräume geringe Einwohnerdichte trägt zwar zu einer guten Wohn- und Wohnumfeldqualität bei, birgt aber bei schrumpfender Bevölkerung erhebliche Folgekosten- und auch Nachnutzungsrisiken.
- Eine große Herausforderung für diese Städte und Gemeinden besteht darin, einerseits den Charakter als relativ wenig verdichtete Wohnstandorte zu erhalten und andererseits eine Schwächung der Ortszentren und hohe Folgekosten durch weitere Außenentwicklung zu vermeiden.
- Im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Pflege sowie Beruf und Familie sollten diese Kommunen ihre familiären und nachbarschaftli-

gute Ausgangslage nutzen

Innen- vor Außenentwicklung

zivilgesellschaftliches Potenzial nutzen

¹⁷ www.wegweiser-kommune.de (Bertelsmann Stiftung Juli 2012, S. 1)

chen Strukturen aktiv als Stärke sichern und nutzen. Ähnliches gilt im Hinblick auf die Bildungs- und Familienpolitik. Auch hier sollte das große zivilgesellschaftliche Potenzial der ländlich geprägten Kommunen (Vereine etc.) offensiv genutzt werden.

- Oft sind die einzelnen Kommunen zu klein, um allein regionale Akzente zu setzen. Eine verstärkte Kooperation auf Kreisebene und mit den Zentren ist deshalb zunehmend wichtig. Dabei wird es angesichts der Erreichbarkeitsverhältnisse weniger um enge Stadt-Umland-Kooperationen gehen als vielmehr um die regionale Zusammenarbeit auf Kreisebene oder innerhalb bestehender großräumiger Kooperationen (viele Kommunen gehören zur Gebietskulisse von Metropolregionen).
- Bei allen Maßnahmen sollten diese Kommunen die – bei ihrer Größe und Stabilität – guten Chancen für eine breite Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger umfassend nutzen.

Bereits die grobe Einordnung Attendorns, was die zu vermutende demographische Entwicklung angeht, gibt wichtige Hinweise auf die Herausforderungen, mit denen sich auch das Innenstadtentwicklungskonzept auseinandersetzen hat. Diese reichen von der breiten Einbindung der Öffentlichkeit (Stichwort „Bürgerbeteiligung“), über die die Stärkung des ehrenamtlichen Engagements bis hin zur Stärkung der Innenentwicklung und Anpassung von Raumangeboten (z.B. für soziokulturelle Einrichtungen) an geänderte Bedarfe.

Interkommunale Kooperation

Bürgerbeteiligung

Schlussfolgerungen für das IEK

4 ANALYSE WIRTSCHAFT

Die Analyse zur Wirtschaft der Hansestadt Attendorf wurde auf Grundlage von Daten des Landesbetriebs Information und Technik NRW (IT.NRW), der Bundesagentur für Arbeit, sowie auf Basis von ergänzenden Angaben der Stadt erstellt. Ähnlich wie im Kapitel Demographie wurden auch hier überwiegend die Jahre 2000 bis 2013 aus Gründen der Datenverfügbarkeit und Vergleichbarkeit gewählt.

4.1 Wirtschaftsstruktur

Die Hansestadt Attendorf ist eine der wirtschaftsstärksten Kommunen in Südwestfalen. Die Wirtschaft wird vor allem vom produzierenden Gewerbe geprägt. Hierbei sind mittelständische, inhabergeführte Traditionsunternehmen der eisen-, blech-, und metallverarbeitenden Industrie, insbesondere Armaturenhersteller und Automobilzulieferer, von besonderer Bedeutung. Die lange Tradition der Betriebe bewirkt eine starke Standortbindung und somit eine stabile Unternehmensstruktur.

Die verkehrsräumliche Erschließung ist insgesamt nicht als optimal für die Neuansiedlung von Unternehmen einzuordnen. Eine Autobahnanbindung an die A45 besteht über das ca. 20 km westlich liegende Meinerzhagen und über das ca. 15 km südlich liegende Olpe. Des Weiteren existiert über Olpe ein Anschluss an die A4. Trotz dieser verkehrlichen Hindernisse, hat sich die Kommune bemüht, den Bedürfnissen von Unternehmen immer wieder Rechnung zu tragen. Es bestehen große, gut strukturierte Gewerbe- und Industriegebiete mit einer Gesamtgröße von ca. 210 ha. Zudem bietet das geplante Industriegebiet „Fernholte“ mit ca. 34 ha und direkter Lage an der L539 weitere Entwicklungspotenziale. Durch diese Vorsorge kann auch in Zukunft der Unternehmens- und Arbeitsplatzstandort Attendorf stabilisiert und weiter ausgebaut werden.



Abbildung 21: Das Industriegebiet in Ennest

Innovative unternehmerische Ansätze wurden u.a. im Rahmen der Regionale 2013 (vgl. auch Kapitel 5.2) durch die Ansiedlung des „Automotive Center Südwestfalen“ (acs) in Attendorf umgesetzt.¹⁸ Das acs ist ein Forschungs- und Entwicklungszentrum für automobilen Leichtbau und ein Gemeinschaftsunternehmen der Automobilzulieferindustrie,

¹⁸ vgl. Hansestadt Attendorf (Hrsg.), Attendorf innovativ und liebenswert, Die Wirtschafts- und Neubürgerbroschüre der Hansestadt Attendorf, S. 4ff

Datenbasis IT.NRW,
Agentur für Arbeit +
Hansestadt Attendorf

hohe Standortbindung
der lokalen Betriebe

Attendorf setzt weiter
auf Industrie

Flächenpotenzial auch
für Umsiedlungen

Regionale 2013:
Automotive Center
Südwestfalen (acs)

verschiedener Hochschulen, des Kreises Olpe und der Hansestadt Attendorf.¹⁹

4.2 Beschäftigtenstruktur

Die Hansestadt Attendorf ist aktuell als gesunder Wirtschaftsstandort zu bezeichnen, der allerdings sehr stark durch den Sektor des produzierenden Gewerbes geprägt ist. 2013 waren insgesamt 12.571 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Attendorf angemeldet. Hiervon arbeiten 67,6 % im produzierenden Gewerbe, dies liegt deutlich über der Kreis- (57,0 %), Regierungsbezirks- (35,2 %) und Landesebene (29,0 %).

Handel, Gastgewerbe und Verkehr mit ca. 12,0 % (Kreis Olpe - 13,5 | Regierungsbezirk Arnsberg - 21,8 % | Nordrhein-Westfalen - 22,7 %), sowie der Dienstleistungssektor mit ca. 20,3 % (Kreis Olpe - 29,0 | Regierungsbezirk Arnsberg - 42,7 % | Nordrhein-Westfalen - 47,8 %) der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sind hingegen deutlich unterrepräsentiert.

Der Wirtschaftszweig Land- und Forstwirtschaft weist im Vergleich zur Kreis-, Regierungsbezirks- und Landesebene eine noch geringere Bedeutung auf.

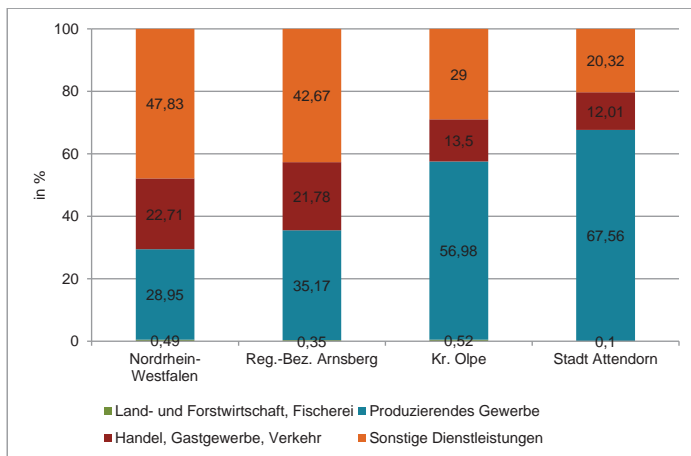


Abbildung 22: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen im Vergleich Nordrhein-Westfalen, Reg.-Bez. Arnsberg, Kr. Olpe & Hansestadt Attendorf 2013 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

Gegenüber dem Jahr 2008 konnten die Bereiche produzierendes Gewerbe (+2,0 %), Handel, Gastgewerbe und Verkehr (+9,9 %) und Dienstleistungen (+8,4 %) einen Zuwachs an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten bis zum Jahr 2013 verzeichnen. Nur im Bereich der Land- und Forstwirtschaft

über 2/3 der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe

seit 2008 Zuwachs an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten

¹⁹ <http://www.autocluster.nrw.de/index.php?id=436>

schaft ist ein Verlust (-53,56 %) zu verzeichnen, was jedoch, bei dem in absoluten Zahlen geringen Verlust von 15 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, statistisch kaum Auswirkungen zeitigt.²⁰

4.3 Pendlerbeziehungen

Die große Bedeutung des Produktionsstandortes Attendorn spiegelt sich auch im positiven Pendlersaldo von 3.449 Personen wider. Die Unternehmen beschäftigen außer den Mitarbeitern, die in Attendorn wohnhaft sind, eine Vielzahl an Arbeitskräften aus dem Umland, was die Anzahl von 7.925 Berufseinpendlern (2008) deutlich macht.

Bei den Ausbildungspendlern ergibt sich ein leicht abweichendes Bild von den Berufspendlern. Insgesamt pendeln mehr Personen zu Ausbildungszwecken aus Attendorn aus (1.211 Personen), als einpendeln (1.058). Neben einem Berufskolleg des Kreises Olpe unterstützt auch die Lehrwerkstatt Attendorn (LEWA), die als überbetriebliche Ausbildungsinstitution für die Metallbranche eine wichtige Aufgabe erfüllt, die berufliche Bildung in Attendorn. Die Akademie Biggensee ergänzt das Bildungsangebot um Erwachsenen- und Fortbildungen.

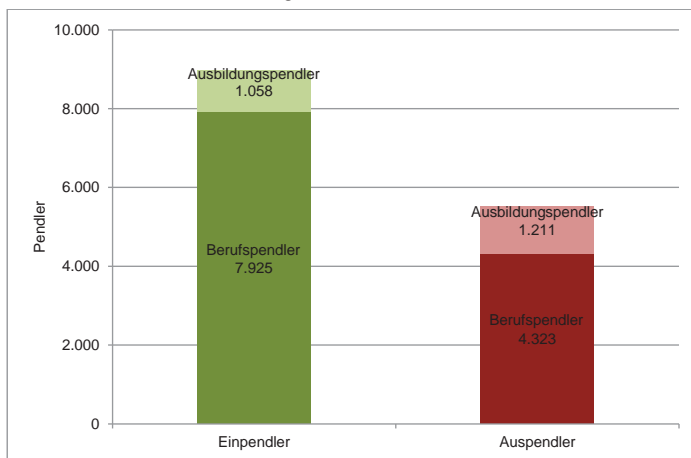


Abbildung 23: Ein-/Auspender in der Hansestadt Attendorn zum 30.6.2008 (IT.NRW 2015, eigene Darstellung)

Besonders viele Einpendler kommen aus den direkt angrenzenden Nachbarkommunen Finnentrop, Lennestadt und Olpe. Diese Personen-Gruppe gilt es als Chance für die Stadtentwicklung zu nutzen, sei es bei der Wertschöpfung (Abschöpfung der Kaufkraft) oder bei der Bindung an den Wohnstandort Attendorn.

²⁰ vgl. IT.NRW 2015, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) nach Wirtschaftsbereichen 2008 und 2013

positiver Pendlersaldo

Einpendler als Potenzial für Stadtentwicklung nutzen

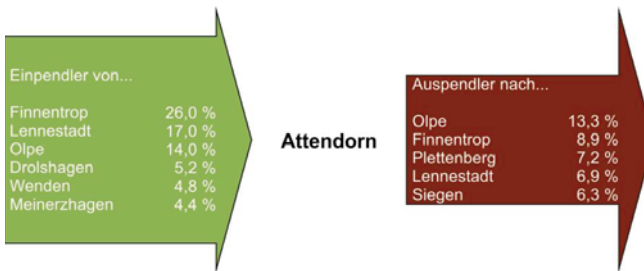


Abbildung 24: Ein-/Auspender nach Quell-/Zielort zum 30.6.2008 (IT.NRW 2015, eigene Darstellung)

4.4 Tourismus

Die Hansestadt Attendorf ist ein wachsender und attraktiver Tourismusstandort im Südsauerland. Allein die Tropfsteinhöhle „Atta-Höhle“ verzeichnet jährlich mehr als 200.000 Besucher. Im Jahre 2012 eröffnete zudem das „Hansehotel“ in direkter Nähe zur Innenstadt und trägt zur Steigerung der Übernachtungszahlen bei. Diese Potenziale gilt es für die Stadtentwicklung und insbesondere den Handel zu nutzen.

Tourismus als Potenzial für Stadtentwicklung nutzen

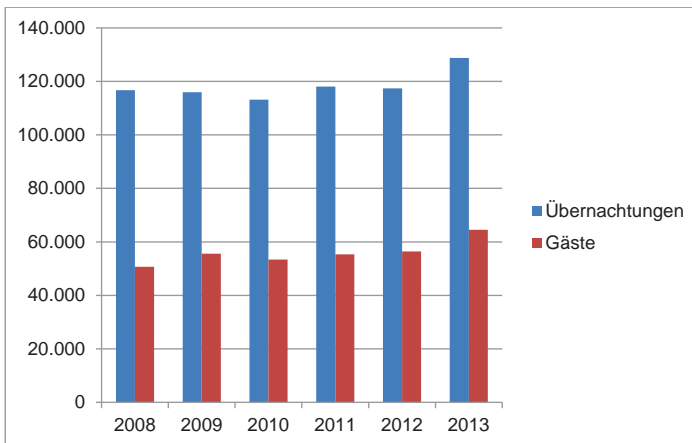


Abbildung 25: Entwicklung des Tourismus 2008-2013 (IT.NRW 2014, eigene Darstellung)

5 TANGIERENDE PLANUNGEN UND PROJEKTE

5.1 Regionale 2013: Naturerlebnisgebiet Bigge-/Listersee

Die Regionale ist ein Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, das im Turnus von drei Jahren einer ausgewählten Region die Möglichkeit bietet, sich zu präsentieren. Die erst 2007 gegründete Region Südwestfalen deckt die Gebiete der Kreise Olpe, Siegen-Wittgenstein, Märkischer Kreis, Hochsauerlandkreis und des Kreises Soest ab und konnte auf Anhieb mit ihrer Bewerbung überzeugen. Sie ist Ausrichter der Regionale für das Jahr 2013.



Die Regionale 2013 ermöglicht den fünf südwestfälischen Kreisen Ideen, Projekte und Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Hinter diesem Projekt steht der innovative Gedanke, viele Einzelmaßnahmen innerhalb eines strategischen Gesamtkonzeptes zur Attraktivitätssteigerung des einmaligen Natur- und Landschaftsraumes rund um die Bigge- und Listertalperre, die das Bild Südwestfalens entscheidend mitprägt, als Gemeinschaftsprojekt von vier Kommunen und zwei Landkreisen umsetzen zu wollen.

Die Projektidee wurde unter Federführung des Kreises Olpe entwickelt. An der Ausarbeitung ist neben der Hansestadt Attendorn, der Stadt Drolshagen und der Kreisstadt Olpe auch die Stadt Meinerzhagen als Anrainer des Lister-/Biggesees beteiligt. In die Planungen sind darüber hinaus auch der Märkische Kreis und der Ruhrverband eingebunden.

Das Landschaftsarchitekturbüro „WGF“ aus Nürnberg hat im Auftrag der vier beteiligten Kommunen ein Gesamtkonzept mit vielen unterschiedlichen Maßnahmen-Vorschlägen zur Aufwertung des Gebietes rund um Bigge- und Listersee erarbeitet. Das Gesamtkonzept umfasste mehr als 50 innovative Einzelmaßnahmen, die den Natur- und Landschaftsraum rund um die beiden Seen attraktiver gestalten sollen. Im Verlauf des weiteren Qualifizierungsprozesses wurde erkennbar, dass nicht alle 52 aufgelisteten Maßnahmen-Vorschläge zu realisieren sein würden. Der weitere Qualifizierungsprozess sah daher eine Maßnahmen-Priorisierung und eine Konzentration auf tatsächlich finanzierbare und umsetzbare Maßnahmen vor.

Im Zuge dessen wurde in 2010/ 2011 durch das Büro „WGF Landschaft“ aus Nürnberg gemeinsam mit den vier am Projekt beteiligten Kommunen ein „Interkommunales integriertes Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept zur Vitalisierung der Region Biggesees-Listersee“ mit den „Säulen“ Städtebau, Tourismus, ÖPNV und Natur und Landschaft erarbeitet.

Insgesamt umfassen die vorgeschlagenen Maßnahmen ein Investitionsvolumen von rund 10,6 Mio. Euro (darin nicht enthalten sind vom Landesbetrieb Straßen NRW geplante Maßnahmen, z.B. der Bau eines Radweges zwischen Schnüttgenhof und der Brücke nach Kalberschnacke entlang der Listertalperre). Finanzielle Förderungen wurden über die entsprechenden Programme zum kommunalen Radwegebau, zur Städtebauförderung (Pro-

Regionale 2013

Gemeinschaftsprojekt zur Attraktivierung des Raums um Bigge- und Listersee

zunächst über 50 Einzelmaßnahmen

Kombination aus Städtebau-/Radwegebau-/Tourismus- und Naturschutzförderung

gramm „Kleinere Städte und Gemeinden“), zur Tourismusförderung und zum Naturschutz (FÖNA – Förderrichtlinie Naturschutz) beantragt.²¹

Die Verbesserung der Ausschöpfung des touristischen Potenzials spielt auch im Umgriff des Innenstadtentwicklungskonzeptes eine wichtige Rolle. So sollen die Ansätze des Projektes „Naturerlebnisgebiet Bigge-/Listersee“ aufgegriffen und mit den „urbanen“ Angeboten in der Innenstadt sowie der Atta-Höhle verzahnt werden. Unter anderem gilt es hierzu das Bahnhofsumfeld aufzuwerten, am Bahnhaltepunkt entsprechend zu informieren, Wegeverbindungen (z.B. die Achse Atta-Höhle – Altstadt) zu attraktivieren und die Aufenthaltsqualität im Zentrum für Besucher und Gäste zu stärken.

5.2 Regionale 2013: Automotive Center Südwestfalen (acs)

Die Entstehung des Vorhabens „Gemeinschaftsunternehmen acs“ ist der Weitsicht der Gesellschafter und der Vorgabe der Zukunftsthemen durch die wissenschaftlichen Institute der Hochschulen sowie der administrativen Unterstützung der regionalen Körperschaften geschuldet.



Das acs wurde gegründet, um neuen Herausforderungen zu begegnen und sich als einer der führenden Projektpartner der gesamten Automobilindustrie für wirtschaftliche und innovative Forschung und Entwicklung zu etablieren. Der Fokus des Kompetenzzentrums liegt dabei auf der Entwicklung serienreifer Lösungen und maßgeschneiderter Anwendungen.²²

Bezogen auf das Innenstadtentwicklungskonzept ist es von enormer Bedeutung, dass sich die Region und speziell Attendorf weiterhin als führender Gewerbe- und Produktionsstandort behaupten kann. Mit dem acs ist ein wichtiger Baustein auch räumlich in Attendorf verankert. Im Zeitalter der Wissensgesellschaft und eines zunehmenden Wettbewerbs um die besten Köpfe gewinnen neben den Arbeits- und Forschungsbedingungen im Betrieb, die weichen Faktoren des Standortes (u.a. Wohnen, Einkaufen, Soziale Infrastruktur, Kultur- und Freizeitangebote) immer mehr an Bedeutung. Dies gilt es im Innenstadtentwicklungskonzept zu berücksichtigen.

Faktor Tourismus für Innenstadtentwicklung nutzen

Potenzial „Kompetenz im Automobilsektor“

Maßgeschneiderte Lösungen für die Automobilindustrie

Im Wettbewerb um die „besten Köpfe“ bestehen

²¹ Quellen: <http://biggeseelistersee.com/ueberblick/>
<http://regionale.suedwestfalen.com/die-regionale/ueber-uns.html>
<http://meinerzhagen.de/Projekt-Naturerlebnisgebiet-Biggeseelistersee.414.0.html>
²² Quelle: <http://www.acs-innovations.de/index.php?id=1>

5.3 LEADER – Programm zur Entwicklung der ländlichen Region

Mit dem Programm LEADER fördert die Europäische Union regionale und lokale Projekte, damit sich ländliche Gemeinden auf wirtschaftlichem, kulturellem und sozialem Gebiet positiv weiterentwickeln. Ein wesentlicher Grundsatz der Arbeit mit LEADER ist die Beteiligung aller maßgeblichen Akteure und die Verbesserung von regionalen Kooperationen.²³



Schwerpunkt: ländliche Ortslagen

Die Region „BiggeLand – Echt.Zukunft.“ mit den vier Kommunen Attendorn, Drolshagen, Olpe und Wenden ist in das LEADER-Förderprogramm für die Periode 2014 - 2020 aufgenommen worden (Bekanntmachung durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft und Verbraucherschutz am 21. Mai 2015).

Die Region wurde als eine von 28 ländlichen Regionen in Nordrhein-Westfalen auserwählt, eine Förderung im Rahmen des LEADER-Förderprogramms zu erhalten. Damit hat sich das „BiggeLand“ unter weiteren 43 Teilnehmern durchgesetzt.

Das Finanzierungskonzept ist so aufgebaut, dass getrennt zu jedem der fünf Handlungsfelder die darunter fallenden Maßnahmenplanungen mit den für sie geschätzten Kosten berücksichtigt werden. Das Finanzierungskonzept ist somit schlüssig und entsprechend der in den Handlungsfeldern gebildeten Maßnahmenschwerpunkte aufgebaut. Es wird davon ausgegangen, dass der Region für die Umsetzung des im Entwicklungskonzept vorgestellten Leader-Ansatzes in den Jahren 2014-2020 Fördermittel aus LEADER (ELER, Land NRW) von insgesamt 2,7 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden.

Neben der Förderung über LEADER werden bei der zukünftigen Projektentwicklung ergänzende Förderschwerpunkte (z.B. Dorfentwicklung) und Förderprogramme (z.B. ELER-Mainstream, EFRE, ESF) auf alternative oder begleitende Finanzierungsmöglichkeiten durch die LAG überprüft und bedarfsweise eingesetzt.

Sondierung ergänzender Förderprogramme

Das Leitmotto der Entwicklungsstrategie lautet:

„BiggeLand – Echt.Zukunft., da wir gemeinsam einen qualitativen Wohn- und Lebensraum schaffen, einen erlebbaren Landschaftsraum entwickeln, einen Wirtschaftsraum mit Perspektiven bieten und uns für einen nachhaltigen Lebensraum einsetzen.“

Unter diesem Leitmotto wurden verschiedene Entwicklungsstrategien und Projekte versammelt, die Handlungsfeldern zugeordnet sind. Nachfolgend seien zwei Beispiele genannt, die zeigen, wo das Regionale Entwicklungs-

²³Quelle:http://www.umwelt.nrw.de/landwirtschaft/nrw_programm/nrw_programm_2007_2013/leader/index.php

konzept und das Innenstadtentwicklungskonzept gleiche Strategien verfolgen und sich in den Projektüberlegungen ergänzen:

Attraktiver Wohn- und Lebensraum (Versorgung, Mobilität, Wohnqualität):

Leerstehende Gebäuden im Ort, für die es kurzfristig keine Nachnutzung gibt, werden bis zu einer offiziellen Folgenutzung durch geeignete Maßnahmen aufgewertet, z.B. durch Dekoration, Kunst oder Informationsangebote. Bei Leerstandobjekten, die absehbar nicht wieder genutzt werden, werden mögliche Einrichtungen der Dorfgemeinschaft angestrebt, z.B. Büro einer Bürgerfreiwilligenzentrale, Bürgerhaus oder Bürgerkneipe als Ersatz für geschlossene Gaststätten.

Im Rahmen des Innenstadtentwicklungskonzeptes ist beispielsweise die Weiterentwicklung des kommunalen Leerstandsmanagements sowie eine entsprechende zukünftige Bespielung der Schlüsselimmobilie „Alte Post“ vorgesehen.

Leader-Handlungsziel 2: Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs einschl. medizinischer Versorgung ist bedarfsgerecht organisiert und wohnortnah erreichbar. In den Orten sind bedarfsorientiert Wohnangebote für junge Menschen, Familien und Senioren eingerichtet. Eine barrierefreie Wohnqualität wird berücksichtigt.

Organisation eines Webkaufhauses mit Lieferservice und Online Einkaufszettel durch insbes. örtlichen Einzelhandel, Direktvermarkter, Handwerker, etc.. Kunden können im regionalen Onlineshop die gewünschten Produkte wie gewohnt vor Ort kaufen und auf Wunsch nach Hause liefern lassen.

5.4 Klimaschutzteilkonzept

Das Klimaschutzteilkonzept – Klimaschutz in eigenen Liegenschaften – der Hansestadt Attendorf, fertiggestellt im Jahr 2013, wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert.

Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept ermittelt und beschreibt Energie- und Emissionsreduktionspotenziale in den öffentlichen Liegenschaften der Hansestadt Attendorf. Im Jahr 2011 hatte die Hansestadt Attendorf Energiekosten in Höhe von ca. 870.000 Euro zu tragen. Zwar hat die Stadt in der Vergangenheit bereits einiges in die Sanierung der kommunalen Gebäude investiert. Dieser Prozess sollte allerdings fortgeführt werden um weitere Kosten zu sparen und die Vorbildfunktion der Stadt gegenüber den Bürgern zu stärken.

Für die vorliegende Analyse wurden 51 Liegenschaften des kommunalen Gebäudebestandes mit einer Brutto-Grundfläche von ca. 73.000 m² berücksichtigt. Acht Gebäude wurden in den letzten Jahren saniert, die ande-

Leerstände reaktivieren

Regionales Webkaufhaus

Konzentration auf kommunale Liegenschaften



Kommunales Klimaschutzteilkonzept

Klimaschutz in eigenen Liegenschaften

Hansestadt Attendorf



ren 43 wurden bei Begehungen detaillierter untersucht. Die Nutzung der Gebäude ist vielfältig, sie umfasst Schulen, Gebäude der öffentlichen Bereitstellung (Feuerwehren und Bauhof), Sportbauten (Turn- und Sporthallen, Mehrzweckhallen), Wohngebäude und einige wenige Gebäude sonstiger Nutzung (Gewerbebetrieb, Friedhofsgebäude, Rathaus, Stadthalle).

Im Untersuchungsgebiet des Innenstadtentwicklungskonzeptes bzw. das Untersuchungsgebiet tangierend liegen folgende städtische Objekte:

- Am Zollstock 12 (Gewerbebetrieb), Am Zollstock 12
- Bahnhof (ehem.) Attendorn, Am Zollstock 17/19
- Feuerwehrgerätehaus Attendorn, St. Ursula-Straße 5
- Gem. Grundschule Attandarra, Standort Südwall 68
- Gem. Grundschule Attandarra, Standort Am Stürzenberg 2
- Hohler Weg 1 (ehem. Amtsgericht), Hohler Weg 1
- Kath. Sonnenschule, Westwall 44
- Speckschule, Nordwall 29
- Rathaus, Kölner Straße 12
- Rivius-Gymnasium, Westwall 48
- Stadthalle, Breslauer Straße 40
- Südsauerlandmuseum, Alter Markt 1

In dem Konzept nicht aufgeführt ist das „Jobcenter“ (Hansastraße 25), da dieses Gebäude erst nach Konzeptfertigstellung errichtet wurde.

Die Hansestadt Attendorn hat bereits erfolgreich vielfältige Anstrengungen unternommen, um den Gebäudebestand energetisch zu modernisieren. Dennoch besteht ein Einsparpotenzial von etwa 2.800 MWh Wärme und 850 MWh Strom pro Jahr. Eine Nutzung dieses Potenzials könnte jährlichen Einsparungen von ca. 1.000 Tonnen CO₂ und ungefähr 390.000 Euro mit sich bringen. Bauliche Maßnahmen (Dämmung, Erneuerung alter Heizkessel), Motivation zu energiebewussterem Nutzerverhalten sowie eine Gebäudemanagement-Software (CAFM), die ein integriertes Energiecontrolling erlaubt, können der Hansestadt Attendorn helfen das noch bestehende Einsparpotenzial zu realisieren.

Während sich das Klimaschutzteilkonzept auf kommunale Liegenschaften konzentriert, soll im Rahmen der Umsetzung des Innenstadtentwicklungskonzeptes die Ansprache privater Akteure verstärkt werden. Mit einer ganzheitlichen Beratung der Immobilieneigentümer aber auch durch entsprechende Vorgaben bei Entwicklungsprojekten (z.B. Wettbewerbsverfahren) sollen neben den Themen „Stadttaufwertung“ und „Barrierefreiheit“ auch Themen wie „Energieeinsparung bzw. -optimierung“ befördert werden.

Rund 12 Objekte im Untersuchungsgebiet

Hohes Einsparpotenzial

Ansprache privater Akteure im Rahmen der Innenstadtentwicklung

5.5 European Energy Award (eea) und Ökoprofit

Mit Beschluss vom 06.05.2015 wurde der Bürgermeister der Hansestadt durch die Stadtverordnetenversammlung legitimiert, sich beim European Energy Award zu bewerben. Ausgehend von der Durchführung einer Ist-Analyse über die Erstellung eines Arbeitsprogramms geht es im konkreten, um die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten. Mit der Zielerfüllung und Gesamtbewertung qualifiziert sich die teilnehmende Kommune auf einem Weg, der zu einer externen Auditierung und bei entsprechender Qualität zur Zuerkennung des European Energy Award führt.



**Wettbewerbsteilnahme
european energy award**



Weiterhin wird sich die Hansestadt bei „Ökoprofit“ (Ökologisches Projekt Für Integrierte Umwelt-Technik) beteiligen. Bei Ökoprofit handelt sich um ein Kooperationsprojekt, das zwischen Kommune und der lokalen Wirtschaft unter Beteiligung eines externen Büros mit dem Ziel der Betriebskostensenkung unter gleichzeitiger Schonung der natürlichen Ressourcen (u.a. Wasser und Energie) durchgeführt wird. Die Teilnahmemöglichkeit richtet sich nicht nur an produzierende Betriebe insbesondere des Mittelstandes, sondern auch an Dienstleister, Handwerker etc.

Wesentlicher Teil des Projektes sind gemeinsame, durch einen externen Dienstleister geführte Themenworkshops für die teilnehmenden Betriebe sowie Vorortberatungen in den Betrieben. Ziel ist es, die Beteiligten in einen Entwicklungsprozess zu führen, in dem über die Kenntnisnahme des eigenen energetischen „Fußabdrucks“ Kreativität bei der Entwicklung spezifischer, auf den jeweiligen Betrieb zugeschnittener Lösungsansätze entwickelt wird. Ressourcenschutz über Ökoprofit hat stets auch die Einsparung von Kosten zum Ziel, so dass sich gefundene Lösungen finanziell oft in relativ kurzen Zeiträumen amortisieren können.

Wesentlicher Teil des Projektes sind gemeinsame, durch einen externen Dienstleister geführte Themenworkshops für die teilnehmenden Betriebe sowie Vorortberatungen in den Betrieben. Ziel ist es, die Beteiligten in einen Entwicklungsprozess zu führen, in dem über die Kenntnisnahme des eigenen energetischen „Fußabdrucks“ Kreativität bei der Entwicklung spezifischer, auf den jeweiligen Betrieb zugeschnittener Lösungsansätze entwickelt wird. Ressourcenschutz über Ökoprofit hat stets auch die Einsparung von Kosten zum Ziel, so dass sich gefundene Lösungen finanziell oft in relativ kurzen Zeiträumen amortisieren können.

**Ressourcenschutz
durch Ökoprofit**

6 LAGE UND ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet wurde auf Basis der städtebaulichen Problemlagen (vgl. Kap. 1.1) festgelegt. Es umfasst den historischen Stadtkern (Bereich innerhalb der Wälle) mit seinem engeren Verflechtungsraum sowie die östliche Stadterweiterung (mit Bahnhof und Allee-Center) bis zur Atta-Höhle und damit eine Fläche von rund 47 ha.

Im zentralen Innenstadtbereich werden besonders die Einkaufsstraßen Kölner Straße, Ennester Straße, Niederste Straße, Alter Markt und Wasserstraße betrachtet. Westlich angrenzend erstreckt sich das Untersuchungsgebiet bis an die Hansastrasse bzw. L697. Im nördlichen Bereich dient der Nordwall mit seiner angrenzenden Bebauung als Raumkante. In östlicher Richtung erstreckt sich das Untersuchungsgebiet über den Bereich des Allee-Centers und des Hanse Hotels bis zur Atta-Höhle. Im Süden wird der Untersuchungsraum grob durch die Bahngleise bzw. die Straße Am Zollstock eingefasst.



Abbildung 26: Luftbild mit Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (eigene Darstellung)

Untersuchungsgebiet
IEK ca. 47 ha

6.1 Stadtsanierung in Attendorf

Die Sanierungsmaßnahmen in Attendorf begannen bereits frühzeitig Ende 1970 ausgehend vom Brand in der Firma M. Kutsch, mit dem Ankauf des im historischen Stadtkern gelegenen Betriebsgeländes dieser Metallwarenfabrik. Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Attendorf „Westlicher Stadtkern“ wurde am 21.05.1973 bzw. 29.01.1974 vom Rat der Hansestadt Attendorf beschlossen und am 16.02.1974 rechtsverbindlich.

Eine der prägendsten Maßnahmen war die Aussiedlung der Metallwarenfabrik M. Kutsch im Oktober 1972, die zwischen der Bieketurmstraße und Am Schuldernhof seit 1828 im Stadtkern ansässig war. Das frühere Gelände Kutsch wurde 1982 an die Kath. Kirchengemeinde zur Errichtung eines Altenheims übertragen. Um so Senioren auch in dieser Lebensphase im Zentrum der Stadt integrieren zu können. Die Straßen, Wege und Plätze im Sanierungsgebiet wurden in Verbindung mit einem Gestaltungsrahmenplan neugestaltet und darüber hinaus alte Bausubstanzen modernisiert. Weitere nennenswerte Einzelmaßnahmen waren die Wiederherstellung der alten Rathausfassade und der Ausbau des Feuerteichplatzes als Parkplatz.

Aufgrund der eingeschränkten Fördermittel des Landes wurde im Jahre 1982 das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet für den südlichen Teil aufgehoben und die Gebietskulisse entsprechend reduziert. Angedachte Maßnahmen, wie die Bereiche Neumarkt, Kölner Straße, Teilbereich Seewerngraben bis Süd-/ Westwall, Schemperstraße, Glockengasse, Im Sackhof, Im Tangel konnten bis heute nicht umgesetzt werden.

Im Jahre 1984 folgten Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung auf Grundlage des Stadterneuerungsprogramms im historischen Stadtkern Attendorfs, welches die Neugestaltung der Straßen, Wege und Plätze bis zum Jahre 1998 fortführte. So wurde die Fußgängerzone weitergeführt und u.a. die Wälle umgestaltet. Zur Sicherung und Entwicklung der Gestaltqualität der Gebäude im historischen Stadtkern wurde darüber hinaus eine „Gestaltungssatzung Altstadt“ im Jahre 1985 verabschiedet. Übergeordnete Ziele des damaligen Programms waren eine fußgängerorientierte Umgestaltung von Plätzen und Freiflächen und eine Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich. Es sollten qualitative hochwertige Aufenthalts- und Platzsituationen geschaffen werden, die durch Anpflanzungsmaßnahmen er-



störendes Gewerbe macht Platz für Entwicklung

Altstadt im Bereich Rathaus und Erlöserkirche wird repariert

nur Teile der Altstadt Gegenstand von Fördermaßnahmen in der Vergangenheit

Zielsetzungen aus den 1980er Jahren sind heute noch tragfähig

gänzt wurden. Hierbei sollte besonders die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen beachtet werden.

Der östliche Bereich der Innenstadt wurde mit Begründung einer 1. und 2. Nachtragsatzung zur Satzung der Hansestadt Attendorf über die Festlegung des Sanierungsgebietes „Stadtkern Attendorf“ im Jahre 2002 in die Innenstadtentwicklung einbezogen. Durch die Insolvenz der Firma Isphording hatte die AIG mbH (Gesellschaft der Sparkasse ALK und der Verwaltungsvermögensgesellschaft mbH, 100%-ige Tochter der Stadt Attendorf) den Betrieb im Wege der Zwangsvollstreckung erworben. Und auch die Verlagerung des Industrieunternehmens GEDIA schuf Entwicklungspotenzial. In den Jahren 1999 bis 2001 wurden die Abbrucharbeiten einschließlich der Beseitigung der Altlasten auf dem Grundstück abgeschlossen. Mit den Bauarbeiten des Allee-Centers und den weiteren Handelsbetrieben wurde nach Durchführung eines Wettbewerbs und Schaffung von Planungsrecht in 2002 und 2003 begonnen. Durch die neuen Nutzungen wurde die östliche Innenstadt erheblich gestärkt.

Die Realisierung der letzten Maßnahmen aus dem Wohnumfeldverbesserungsprogramm liegt knapp zwei Jahrzehnte zurück, allerdings ist die Maßnahme noch nicht formal abgewickelt. Aus diesem Grunde ist die Stadt, parallel zur Erarbeitung des Innenstadtentwicklungskonzeptes dabei, die alte Maßnahme abzuschließen und die neue Maßnahme sanierungsrechtlich vorzubereiten.

Mit Verlagerung eines Schrotthandels konnte die neue Zufahrtstraße Am Zollstock zur Entlastung der Finnentropfer Straße errichtet werden und gewerbliche Nutzungen auf den angrenzenden Flächen angesiedelt werden.

Im Jahre 2011 wurde schließlich die Nordumgehung zur Entlastung des Kernstadtbereiches von Attendorf fertiggestellt. Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen wurden umgesetzt, so wurden verschiedene Kreisverkehre gebaut und die Einbahnstraßenregelung der Ennester Straße und ein Teil der Niederste Straße in 2014 probeweise für ein Jahr umgesetzt. Letzteres mit dem Ziel, die hohe Verkehrsbelastung zu reduzieren und den öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität zu stärken.

Die Hansestadt Attendorf hat im Jahre 2013 damit begonnen, die Entwicklung der Attendorfer Innenstadt in einem integrierten Konzept zusammenzufassen. Ziel ist es, die Innenstadt in Hinblick auf wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr und Parken, städtebauliche sowie soziale Aspekte ganzheitlich und nachhaltig zu entwickeln.

**Allee-Center stärkt
östliche Innenstadt**

**Verkehrsenkende
Maßnahmen als sektoraler Baustein**

**Integriertes Konzept
für die Innenstadt wird
auf den Weg gebracht**

7 BESTANDSANALYSE INNENSTADT

Wie in Kapitel 6.1 erwähnt, hat sich ein Team aus verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung bereits im Jahr 2013 Gedanken zu einer nachhaltigen Entwicklung der Innenstadt gemacht und einen ersten Konzeptentwurf erarbeitet. Hierbei standen insbesondere die Kernthemen „Parken und Verkehr“, „Einzelhandel“ und „Grün- und Freiflächen“ im Fokus der Betrachtung. In diesem frühen Stadium wurden bereits externe Gutachter hinzugezogen. Diese Vorgehensweise hatte zum Vorteil, dass frühzeitig Erhebungen vorlagen, welche im Zuge der Erarbeitung des integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes herangezogen werden konnten. Die Ergebnisse der Erhebung werden im Folgenden vorgestellt. In einem ersten Schritt wird hierbei der gesamte Untersuchungsraum Innenstadt betrachtet und einzelne Analyseergebnisse im innerstädtischen Kontext wiedergeben. In einem zweiten Analyseschritt erfolgte eine kleinteiligere Betrachtung auf Quartiersebene. Um eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten, wurden die einzelnen Analyseergebnisse den im Nachhinein entwickelten vier Handlungsfeldern des Innenstadtentwicklungskonzeptes zugeordnet.



7.1 Verkehr- und (Nah-) Mobilität

Im Handlungsfeld „Verkehr- und (Nah-) Mobilität“ wurde das Ingenieurbüro „Runge+Küchler“ aus Düsseldorf mit der Erarbeitung von Konzepten in den Bereichen Parken und Verkehr beauftragt. Aufgrund der Komplexität des Themas wurden das/die Verkehrsnetz/-führung und das Parken (ruhender Verkehr) getrennt voneinander analysiert. Die Ergebnisse der jeweiligen Konzepte können im Anhang 9 und Anhang 10 eingesehen werden.

7.1.1 Verkehrsnetz/-führung

Der überörtliche Verkehr (insbesondere Schwerlastverkehr) wird über ausgebauten Ortsumgehungsstraßen - Südumgehung und Nordumgehung - um die Innenstadt herum geleitet. Diese Straßen verhindern, dass übergeordneter Schwerlastverkehr durch die Innenstadt fließt. Allerdings findet sich Schwerlastverkehr aus dem Bereich Plettenberg in Richtung Olpe sowie in Gegenrichtung innerorts auf der „Windhauser Straße“, „Hansastraße“, „Kölner Straße“, tangiert dadurch mittelbar den Kernbereich der Stadt.

4 Handlungsfelder

Umgehungsstraßen
leiten übergeordneten
Schwerlastverkehr

Innerstädtisch wird der Verkehr auf einen äußeren Ringstraßenverkehr, bestehend aus „Hansastraße“, „Kölner Straße“, „Am Zollstock“, „Bahnhofstraße“, „Niederste Straße“, „Ennester Straße“, „Windhauser Straße“, geführt. Der Verkehr fließt - auch in Stoßzeiten - überwiegend störungsfrei, nennenswerte Staus sind eher die Ausnahme.

Die Verkehrsströme des inneren Kernstadtbereichs werden durchgängig bei überwiegend guter Durchlässigkeit von den einen „Ring“ bildenden Straßen „Am Seewerngraben“, „Bieketurmstraße“ wieder „Am Seewerngraben“, „Breite Straße“, „Am Spindelsburggraben“, „Hofstatt“, „Niederste Straße“, „Ennester Straße“ aufgenommen.

Der „Innenstadtring“ ist über die Zubringerstraßen „Windhauser Straße“ mit der Nordumgehung und „Kölner Straße“, „Am Wassertor“, „Finnentropfer Straße“ und „Am Zollstock“ mit der Südumgehung verbunden. Ebenfalls vom Innenstadtring aus erfolgt die Anbindung der außerhalb der Innenstadt gelegenen Wohngebiete und zwar über die Straßen „Kampstraße“, „Hoher Weg“, „Kehlberg“, „Grafweg“ und „Ennester Weg“.



Abbildung 28: Das Verkehrsnetz im Innenstadtbereich Attendorns (Quelle: Runge + Küchler, Düsseldorf)

Zu Beginn der Untersuchung wurde von dem Büro Runge+Küchler ein Verkehrsberechnungsmodell für die Attendorner Innenstadt aufgestellt. Hierdurch kann das vorhandene Verkehrsgeschehen aber auch die Auswirkungen von Planungsmaßnahmen abgebildet werden.

Zentrales Ergebnis der Verkehrsanalyse ist, dass innerhalb der Innenstadt aber auch im sensiblen Kernbereich der Altstadt (innerhalb der Wälle) mit nahezu 25 % ein erheblicher Durchgangsverkehr besteht. Hierbei wird derjenige Kfz-Verkehr definiert, der weder Quelle oder Ziel im Bezugsraum hat. Der hohe Durchgangsverkehr hat dabei negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität innerhalb der Attendorner Innenstadt. Neben den Emis-

Ringstraße

Innenstadtring

Verkehrsberechnungsmodell aufgestellt

Hoher Durchgangsverkehr in der Innenstadt

sionen von Lärm und Schadstoffen wird insbesondere auch der Fußgängerverkehr erheblich beeinträchtigt.

Probeweise Änderung der Verkehrsführung

Im Juli 2014 wurde von der Hansestadt Attendorn ein wesentlicher Baustein des Innenstadtverkehrskonzeptes provisorisch umgesetzt: Der Straßenzug Niederste Straße - Ennester Straße wurde vom Knotenpunkt Im Sackhof/Glockengasse auf Höhe der Alten Post bis zur Einmündung Am kleinen Graben zur Ein-Richtungsstraße in Fahrtrichtung Ennester Tor auf Probe eingerichtet und die Fußgängerbereiche provisorisch verbreitert.

Innerhalb eines Jahres werden nunmehr Erfahrungen mit dieser Verkehrsregelung gesammelt. Kontinuierliche Verkehrszählungen mit einem automatischen Zählgerät der Hansestadt Attendorn und umfassende Querschnitts- und Knotenstromzählungen durch das Büro Runge+Küchler im

September und Dezember 2014 haben eine Entlastungswirkung von rund 50 % (ca. 5.000 Kfz) gegenüber dem früheren Zwei-Richtungsverkehr mit ca. 10..000 Kfz feststellen können. Allerdings haben sich auch Verkehrsverlagerungen durch die Einbahnstraßenregelung gezeigt. Auf der Hansastrasse, der Kölner Straße und der Straße Am Zollstock haben die Kfz-Verkehrsmengen teilweise zugenommen. Am Knotenpunkt Am Zollstock/Wasserstraße wurde eine deutliche Zunahme der Knotenbelastung festgestellt.

Die positiven Auswirkungen der Einbahnstraßenregelung in der Ennester Straße (weniger Kfz-Verkehr, weniger Lärm, breitere Gehwegbereiche, leichtere Überquerbarkeit der schmalen Fahrbahn) haben zu Vorstellungen geführt, möglichst kurzfristig die Einbahnstraßenregelung in der Niederste Straße bis zum Knotenpunkt mit dem Nord- und Ostwall auszudehnen. Auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (Anhang 9) wurde die Beibehaltung und Ausweitung der Einbahnstraße abgeschätzt und als Maßnahme in das Innenstadtentwicklungskonzept aufgenommen.

Probeweise Einbahnstraßenregelung

Positive Auswirkungen



Abbildung 29: Die Ennester Straße vor (li.) und nach Einrichtung der provisorischen Einbahnstraße

7.1.2 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr stehen sowohl bewirtschaftete als auch kostenfreie Parkplätze in der Innenstadt zur Verfügung. Große Parkplätze sind der „Feuerteich“, das Parkhaus „Hansastraße“, der Parkplatz „Klosterplatz/Rathaus“, „Im Tangel“ sowie am Bahnhof und „Allee-Center“. Ergänzt wird das Angebot durch verschiedene kleinere Parkplätze. Das Parken ist zudem in nahezu allen Straßen der Innenstadt mit einzelnen Ausnahmen, z.B. in der „Ennester- und Niederste Straße“, möglich.

Bereits frühzeitig wurde sich mit dem Parkverhalten der Attendorner Bürger als auch einzelner Besuchergruppen auseinandergesetzt. Anfang 2014 hatte das Büro Runge+Küchler das Parkverhalten analysiert. Die zentralen Ergebnisse werden im Folgenden kurz dargestellt.

Innerhalb der Wälle stehen fast 600 bewirtschaftete Parkstände und öffentlich zugängliche Stellplätze zur Verfügung. Nahezu jede Freifläche in der Innenstadt wird als Parkplatz genutzt. Die am häufigsten frequentierten Parkplätze sind der „Neu-



Abbildung 30: Der Parkplatz Im Tangel

markt“, der „Klosterplatz“, die Parkstände um den „Schüldernhof“ und „Kirchplatz“ sowie „Im Tangel“. Hierbei versuchen die Attendorner möglichst zielgenau zu parken, Fußwege zu minimieren und (Park-)Kosten zu vermeiden.

Die Anwohner der Innenstadt haben die Möglichkeit, einen Anwohnerparkausweis zu erwerben und innerhalb der Innenstadt die zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkplätze zu nutzen. Für den Untersuchungszeitraum wurde festgestellt, dass in der Nacht rund 200 Anwohner dieses Angebot nutzen und auf den Straßen innerhalb der Wälle parken. Tagsüber reduziert sich diese Anzahl auf rund 100 Anwohner-Pkw, die gleichzeitig innerhalb der Wälle parken.

Zudem parken gleichzeitig 150 Beschäftigte innerhalb der Wälle. Diese Parkplätze werden im Mittel für sechs Stunden belegt und stehen dadurch keinem Besucher der Innenstadt mehr zur Verfügung. Der Zeitpunkt der maximalen

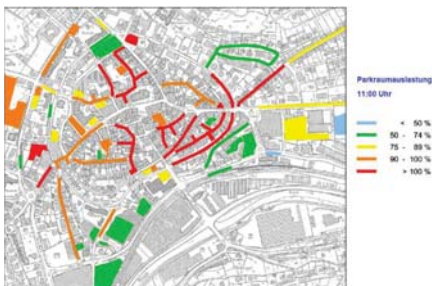


Abbildung 31: Parkraumauslastung um 11.00 Uhr (Runge+Küchler, 2014)

Parkraumauslastung liegt mit 90 % um 11.00 Uhr.

Zu dieser Zeit ist auch der „vagabundierende Parksuchverkehr“ deutlich spürbar, der kostenlose Parkstände sucht. Auf dem kostenpflichtigen Parkplatz „Feuerteich“ stehen zur gleichen Zeit 40 Parkstände leer.

Große Parkplatzanlagen vorhanden

Erarbeitung Parkraumkonzept

600 Parkplätze innerhalb der Wälle

Hoher Anteil an Dauerparkern

Starker Parksuchverkehr

7.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Überregional ist die Hansestadt Attendorn durch den Bahnhof an das Schienennetz der Deutschen Bahn angebunden. Von hier sind die Kreisstadt Olpe und die Gemeinde Finnentrop in regelmäßigen Abständen zu erreichen. Durch ein Umsteigen am Bahnhof Finnentrop besteht die Möglichkeit, auch zu weiter entfernten Zielen wie bspw. Siegen, Hagen und Essen zu gelangen.

Der innerstädtische Personennahverkehr hat aufgrund des Schulstandortes in der Innenstadt eine große Bedeutung. Der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) sowie die Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG) sorgen hierbei für die Anbindung der umliegenden Attendorner Dörfer mit der Kernstadt sowie der Anbindung der umliegenden Gemeinden. Da sich der Linienverkehr sehr stark an den Schulbeginn- und Endzeiten orientiert, ist die Taktung weniger stark ausgeprägt als in Ballungsgebieten.

Schnittstelle des ÖPNV ist der am Bahnhof liegende ZOB (zentraler Omnibusbahnhof). Der ZOB wurde im Jahr 2013 querungsfrei in Richtung Bahnhof verlagert und barrierefrei bzw. behindertengerecht ausgebaut.

Insgesamt spielt der ÖPNV in Attendorn eher eine untergeordnete Rolle. Auch bedarfsorientierte Angebote wie Anruf-Sammel-Taxi oder ein Bürgerbus sind nicht vorhanden. Anstrengungen ein Bürgerbusprojekt in Attendorn zu realisieren sind bereits in den Jahren 1998 und 2006 gescheitert. Im Zuge der demographischen Entwicklungen wird in letzter Zeit erneut über ein Bürgerbusprojekt bzw. Bürgertaxi nachgedacht. Der Bürgerbus ist dabei als Ergänzung des Ortsverkehrs in den Bereichen gedacht, wo der herkömmliche Linienverkehr nicht wirtschaftlich fährt. Er soll als Ergänzung des Ortsverkehrs zu bestimmten Zeiten, zur Taktverdichtung und als Zubringer in Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage eingesetzt werden. Im Rahmen des Projektes LEADER (vgl. Kapitel 5.3) wird das Thema Bürgerbus erneut aufgegriffen.

Weiterhin versucht die Hansestadt einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Stadtgebiet zu leisten. In den nächsten Jahren ist es beabsichtigt, alle Bushaltestellen im Stadtgebiet behindertengerecht zu gestalten. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Ausstattung der Haltestellen mit Noppen- und Rillenpflaster sowie Buskapsteinen. Einige Bushaltestellen werden zudem mit Warthallen ausgestattet. Ziel ist es, gerade älteren und jungen Menschen einen vereinfachten Einstieg in den Bus zu ermöglichen. Ein weiteres Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen sicher zum Einstiegspunkt zu geleiten.

Im Jahr 2014 wurde der Umbau von 14 Bushaltestellen, die über das gesamte Stadtgebiet Attendorns verteilt waren, umgesetzt. Aktuell werden weitere 29 Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut. Auch die Planungen für das Jahr 2016 sind in Bearbeitung. Hier wird es voraussichtlich zu einem Umbau von 11 weiteren Bushaltestellen kommen. Der Abschluss des ambitionierte Ziels, alle sich im Attendorner Stadtgebiet befindlichen Bushaltestellen behindertengerecht und barrierefrei auszubauen, ist für das

Überregionale Anbindung SPNV

Personennahverkehr hat hohe Bedeutung

ZOB als Schnittstelle

Bürgerbus-Projekt als Ergänzung angedacht

Behindertengerechter und barrierefreier Umbau Bushaltestellen

Jahr 2022 vorgesehen. Die Finanzierung der Umbaumaßnahmen werden zu 90% von dem „Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL)“ gefördert. Dieser fördert seit dem 1. Januar 2008 Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur. Die restlichen 10 % der Umbaukosten werden durch die Hansestadt getragen.

Förderung durch NWL

FAZIT VERKEHR UND (NAH-) MOBILITÄT

+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Dezentrale Anordnung der Parkplätze rundum die historische Innenstadt ermöglicht kurze fußläufige Erreichbarkeit des Altstadt • Gute überregionale verkehrliche Anbindung • In der Innenstadt gibt es kein Parkraumdefizit • Anbindung durch Bahnhof und ZOB • Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Durchgangsverkehr • Starker Parksuchverkehr in der Kernstadt • Parkraummanagementproblem • Zentrumsnahe Entwicklungsflächen durch parkende PKW blockiert • Geringe Bedeutung des ÖPNV

Fazit

7.2 Wirtschaftsstandort Innenstadt

7.2.1 Einzelhandel

Der Einzelhandel ist einer der wichtigsten Faktoren einer Innenstadt. Diesen in der Innenstadt zu halten und zu sichern, muss vorrangiges Ziel einer städtischen Entwicklungspolitik sein. Bundesweit ist ein Strukturwandel im Handel festzustellen, der insbesondere die Innenstädte betrifft. Seit Ende der 1990er Jahre sind es vor allem die discountorientierten Betriebe, die auf den Markt drängen. So entstanden und entstehen noch großflächige Einzelhandelsstandorte außerhalb der gewachsenen Zentren. Letztere verlieren dadurch an ökonomischer Bedeutung und büßen dabei nicht selten einen Großteil ihrer Attraktivität und Vitalität ein.

Strukturwandel im Einzelhandel

Zum Themenfeld „Einzelhandel“ ist 2014 ein aktualisiertes Einzelhandels- und Zentrenkonzept von der Hansestadt veröffentlicht worden, welches von der „Stadt- und Regionalplanung | Dr. Jansen GmbH, Köln“ erarbeitet worden ist.

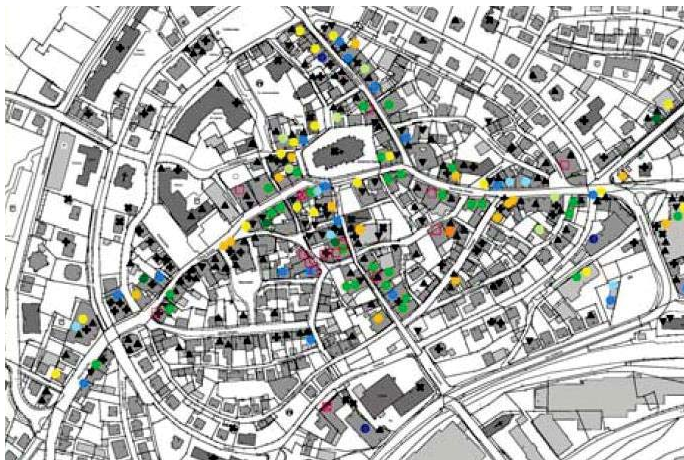
Fortschreibung Einzelhandelskonzept

Im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts wurde zunächst die gegenwärtige Situation des Einzelhandels untersucht. Ziel der Analyse war es, grundsätzliche Empfehlungen für die weitere Einzelhandelsentwicklung

Hansestadt Attendorf

Integriertes Innenstadtentwicklungskonzept

ableiten zu können. Im Folgenden wird eine Zusammenfassung der Ergebnisse, in der Ursprungsfassung verfasst durch das Kölner Büro Stadt- und Regionalplanung | Dr. Jansen GmbH, insbesondere für den Zentralort Attendorn (Untersuchungsgebiet) dargestellt:



„Die Einzelhandelsangebote in der Hansestadt Attendorn konzentrieren sich auf die Attendorner Kernstadt. Hier befinden sich insgesamt, 140 Einzelhandelsbetriebe; dies entspricht einem Anteil von ca. 86 % der im Stadtgebiet ansässigen Betriebe. Mit einer Verkaufsfläche von ca. 30.250 qm halten diese Einzelhandelsbetriebe ca. 87 % des gesamtstädtischen Verkaufsflächenbestands; der Umsatzanteil liegt mit ca. 102,2 Mio. EUR bei ca. 86 %. Der größte Teil der Betriebe befindet sich innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Hauptzentrum.“²⁴

In Attendorn orientiert sich das vorhandene Angebot an Geschäften an den ehemaligen Durchgangsstraßen Kölner Straße, Wasserstraße sowie Ennester- und Niederste Straße. Der Wegfall der ehemals auch in der Kernstadt sehr stark vertretenen Handwerksangebote zur Deckung der **haustahlnahen Dienstleistungen** führte zu einer Vergrößerung und räumlichen Konzentration für den Einzelhandel. Darin eingefunden haben sich auch Dienstleister (z. B. Friseur und Versicherungen, aber auch Arztpraxen). Der Attendorner Einzelhandel ist geprägt von inhabergeführten Geschäften von denen sich einige durch ihre Fachkompetenz hervorheben. Filialisten gibt es in mittelgroßen Ladenlokalen. Das „Allee-Center“ im Osten der Stadt ist das einzige Einkaufszentrum in der Hansestadt. Hier ist eine gute und nahe Anbindung gelungen.

30.250 qm Verkaufsfläche

Hoher Anteil inhabergeführter Geschäfte

²⁴ Aktualisierung der wesentlichen Bausteine des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Oktober 2014, S. 18

Die Hansestadt Attendorn ist gemäß der zentralörtlichen Gliederung des Landesentwicklungsplanes NRW (LEP - Teil A) als Mittelzentrum im ländlichen Raum eingeordnet und übernimmt neben der Versorgung für die eigene Wohnbevölkerung auch überregionale Versorgungsfunktionen. Im Umkreis von 30 km liegen weitere 12 Mittelzentren, welche mit Attendorn mehr oder weniger ausgeprägt im Wettbewerb stehen. Im direkten Wettbewerb steht Attendorn zu den Mittelzentren Lennestadt und Olpe sowie den Oberzentren Köln, Siegen, Dortmund und Lüdenscheid.

Die Versorgungsfunktionen des Attendorner Einzelhandels beziehen sich aufgrund der Siedlungsstruktur in der Region, den Verkehrsverbindungen und der Wettbewerbssituation auf das Gebiet der Stadt und die Nachbargemeinde Finnentrop. Bei einer Einwohnerzahl von ca. 41.600 im Einzugsgebiet ergibt sich ein Kaufkraftpotential von ca. 226,5 Mio. Das Kaufkraftpotential im Stadtgebiet Attendorn liegt bei einer Einwohnerzahl von rund 24.500 Einwohnern bei circa 139,1 Mio. EUR. In Relation zur Gesamtumsatzstätigkeit (118,5 Mio. EUR) des Attendorner Einzelhandels begründet dieses Kaufkraftpotential eine Zentralität von rund 85,5. Damit ergibt sich eine für ein Mittelzentrum durchschnittliche Ausstrahlungskraft des Attendorner Einzelhandels.

Von dem einzelhandelsrelevanten Kaufkraftpotential in der Hansestadt Attendorn (ca. 139,1 Mio. EUR) werden durch den ansässigen Einzelhandel aktuell ca. 73 % mit einheimischen Kunden gebunden (ca. 101,6 Mio. EUR). Mit auswärtigen Kunden wird ein Umsatzanteil von ca. 14 % (16,9 Mio. EUR) erzielt. Der Kaufkraftabfluss aus Attendorn bewegt sich über alle Branchen in einer Größenordnung von ca. 37,4 Mio. EUR (ca. 27 % der in der Hansestadt Attendorn vorliegenden Kaufkraft).

Die Entwicklung des Attendorner Einzelhandels verlief seit der Vorlage des Vorläuferkonzepts im Jahr 2009 leicht rückläufig. Die Verkaufsfläche und die Betriebszahl sank in diesem Zeitraum um circa 7 %, der Umsatz in der Gesamtstadt um ca. 2,5 %.²⁵

Zum Zeitpunkt der Erhebung im März 2014, konnten 14 Leerstände im Erdgeschoss gezählt werden (Leerstandsquote von 6%)²⁶. Diese Anzahl konnte geringfügig und z.T. übergangsweise durch Zwischennutzungen reduziert werden. Es zeigt sich jedoch, dass eine nachhaltige Lösung erforderlich ist, da viele neue Betreiber nur für kurze Zeit ihr Geschäft betreiben haben. Die Gründe für leerstehende Ladenlokale sind vielschichtig, im Ergebnis sind sie meist aber durch die zunehmend schwierigere wirtschaftliche Lage des klassischen Einzelhandels, des stark zunehmenden Internethandels, der Nachfolgeproblematik sowie durch auffällig hohe Mieten bedingt. Auch dringend erforderliche Sanierungen werden aus Kostengründen aufgestaut. Weiterhin sind Nachfragen von Einzelhändlern mit Ansprü-

Mittelzentrum

Starker Wettbewerb mit umliegenden Gemeinden

Einzugsgebiet attendorn Finnentrop At- und

Kaufkraftabfluss

Rückläufige Entwicklung

14 Leerstände

Geringfügige Flächenpotentiale im Bestand

²⁵ Aktualisierung der wesentlichen Bausteine des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Oktober 2014, S. 72f

²⁶ Aktualisierung der wesentlichen Bausteine des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Oktober 2014, S. 44

chen an rechteckige Flächen von mind. 400 qm aufgrund der historischen Grundstückssituationen in Attendorf nur schwer zu erfüllen.

Leerstandflächenmanagement

Viele ansiedlungswillige Unternehmen suchen im Rahmen der Standortanalyse den Kontakt zur Stadtverwaltung, um geeignete Flächen bzw. Ladenlokale ausfindig zu machen. Aufgrund der Tatsache, dass die Stadt vermehrt vermittelnd tätig wurde, wird seit 2013 von der Stadtverwaltung ein aktives Leerstandflächenmanagement betrieben. Zum einen sollen mit diesem Instrument bestehende Leerflächen beseitigt, zum anderen sich abzeichnende Geschäftsaufgaben lückenlos in eine nachfolgende Nutzung überführt werden. Zusätzlich wird die Möglichkeit geboten, die freiwerdende oder bereits leerstehende Geschäftsimmoblie unentgeltlich in die digitale Leerstandbörse auf der Homepage der Hansestadt (www.attendorf.de/einzelhandel/leerstandsboerse) einzustellen. Neben dem persönlichen Gespräch, bietet dies den Vorteil, dass sich potentielle Interessenten einen guten Überblick über die Details der vorhandenen freistehenden Geschäftsräume verschaffen können.



Abbildung 33: Zwischennutzungen in leerstehenden Ladenlokalen: Ausstellung (li.) und das temporäre Quartiersbüro

Zudem ist man bemüht, leerstehende Ladenlokale mit Übergangsnutzungen zu belegen. Hier werden u.a. Ausstellungen durchgeführt, Waren präsentiert aber auch das Quartiersbüro, welches im Zuge des Innenstadtentwicklungskonzeptes angeboten wurde, wurde in einem leerstehenden Ladenlokal untergebracht. Ziel ist es, die Schaufensterflächen der zentralen Einkaufsbereiche zu beleben und nicht brach fallen zu lassen.

Passanten- und Händlerbefragung

Um die Innenstadt auch zukünftig konkurrenzfähig zu machen, führt die Stadt regelmäßig Passantenbefragungen durch. Im Mai 2014 hat die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Werbegemeinschaft Attendorf e.V. individuelle Befragungen mittels eines leifadengestützten Fragebogens in der Innenstadt durchgeführt. Dabei standen die Themen Branchenmix, Onlinepräsentation der eigenen Waren, Kernöffnungszeiten, geplante Investitionen, Umsatzentwicklung, Marketingaktivitäten und Anregungen zum Innenstadtentwicklungskonzept im Fokus der Gespräche.

Leerstandsbörse eingerichtet

Übergangsnutzungen koordiniert

Regelmäßige Passanten- und Händlerbefragungen

Insgesamt nahmen 43 Einzelhändler (Rücklaufquote 37,4%) an der Händlerbefragung teil. Kernthemen, die für das Innenstadtentwicklungskonzept relevant sind, stellten sich wie folgt dar:

- Aufwertung der Innenstadt: Spielplätze/-geräte, einheitliche Sitzbänke, Begrünung und Bepflanzung
- Parkplatzsituation verbessern und Parkraumangebot erweitern
- Sortimentsmix stärken und neue Geschäfte akquirieren

Wochenmarkt

Der Wochenmarkt findet mittwochs und samstags statt und trägt an diesen Tagen wesentlich zur Belebung der Innenstadt bei. Um den Wochenmarkt auch zukünftig attraktiv zu halten, wurde ein Marketingkonzept zur Aufwertung und Stärkung des Wochenmarktes entwickelt, welches in diesem Jahr umgesetzt wurde. Die Marktläufer, die die Einkäufe kostenlos zu den Parkplätzen bringen, sind ein wesentlicher Baustein, um insbesondere der älteren Bevölkerung und Familien den Einkauf auf dem Wochenmarkt zu erleichtern. Außerdem wurde ein Logo entwickelt und beispielsweise einheitliche Einkaufstüten angeschafft. Darüber hinaus stärken Aktionen und eine aktive Akquise von neuen Markthändlern den Wochenmarkt stärken.



Marketingkonzept
Wochenmarkt

7.2.2 Gastronomie

Die Gastronomie ist ein weiterer Nutzungsfaktor in der Innenstadt, der wesentlich zur Belebung beiträgt. Im Hauptzentrum Innenstadt befinden sich 33 Cafés, Gaststätten, Imbiss und Restaurants²⁷. Insbesondere im Bereich der Fußgängerzone zeigt sich ein rückläufiger Besatz an Gastronomie. Gleichzeitig ist ein leichter Rückgang an Betrieben zu verzeichnen, der sich durch leerstehende Gasträume abzeichnet.

Rückgang gastronomischer Nutzungen im Kernbereich

²⁷ Erhebung und Zusammenstellung der Daten durch Hansestadt Attendorn 2014

FAZIT WIRTSCHAFTSSTANDORT INNENSTADT

+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Inhabergeführte Geschäftsbetriebe garantieren Qualität und mindern die Austauschbarkeit • Händlerbefragung und Leerstandflächenmanagement zeigen erste Erfolge • Potential für weitere Entwicklungsbereiche 	<ul style="list-style-type: none"> • Die hohe Kaufkraft wird nicht in einem zufriedenstellenden Maß gebunden und fließt in großen Teilen in andere Einkaufsstandorte ab • Einzelhandel entwickelt sich tendenziell rückläufig (Nachfolgeproblematik, hohe Mieten) • Häufung von Leerständen • Größere Einzelhandelsfläche ab 400 qm stehen nicht zur Verfügung • Gastronomie entwickelt sich leicht rückläufig und vorhandene Potenziale werden nicht genutzt

7.3 Städtebau, Stadtbild und Freiraumqualität

Die heutige Bebauungsstruktur der Attendorner Innenstadt, aber insbesondere der historischen Altstadt ist durch einen fast 800-jährigen Entwicklungsprozess geprägt, der sich immer noch in den vorhandenen Grundstückszuschnitten ablesen lässt. Mit ihrem historischen Stadtgrundriss weist die Hansestadt Attendorn ein charakteristisches mittelalterliches Ortsbild mit Marktplatz, engen Straßen, dichter Bebauung und einer ablesbaren Gebietsumgrenzung (ehemalige Stadtmauer - Wallanlage) auf. Geprägt wird der Stadtkern durch die zentrale Anordnung des Sauerländer Doms und des alten Rathauses mit dem Marktplatz innerhalb der ehemaligen Stadtmauer. Diese umgibt mit ihren vier ehemaligen Toren "Ennester Tor", "Kölner Tor", "Wasser Tor" und "Niederstes Tor" in ihrer historischen Funktion als Ring die Kernstadt.

Charakteristisch für die Attendorner Altstadt sind die bestehende Blockrandbebauung sowie der Wechsel zwischen eng bebauten 2-3 geschossigen Straßenschluchten und einzelnen Straßenaufweitungen. Die so entstandenen Stadträume wirken sehr abwechslungsreich und stellen in ihrer Gesamtheit den mittelalterlichen Stadtgrundriss dar. Typisch für den Altstadtkern ist hierbei die Aneinanderreihung sehr schmaler Grundstücke, die überwiegend von vorne erschlossen werden und sich im Besitz von privaten Eigentümern bzw. Eigentümergemeinschaften befinden. Zur Wahrung des historischen Charakters, der künstlerischen Eigenheiten sowie der städtebaulichen Bedeutung der Gebäude, Straßen und Plätzen im historischen Stadtkern, wurde für den Altstadtbereich der Hansestadt Attendorn

Fazit

Kleingliedrige bebauungs- / Grundstücksstruktur

Historische Altstadt

Mittelalterlicher Stadtgrundriss

im Jahr 1985 eine Gestaltungssatzung beschlossen. Als passives Instrument dient die Satzung dazu, negativen Entwicklungen auf das Ensemble Altstadt entgegenzuwirken.

Grün- und Freiraumstrukturen haben für die Innenstadt eine entscheidende Bedeutung. Neben den öffentlichen Plätzen als vorrangige Orte der Begegnung bieten die Grünräume die Möglichkeit, sich außerhalb der Gebäude aufzuhalten. Sie dienen der Naherholung, der Freizeitnutzung und haben eine nicht unbedeutende ökologische und klimatische Funktion.

Wie dargestellt fehlt es historisch bedingt in der Innenstadt an Raum für Grün- und Freiflächen. Gärten in Form von Nutzgärten sind außerhalb der Promenaden / Wälle angelegt worden, innerhalb sind größere Grünflächen, auch private, kaum vorhanden. Größere Privatgärten gibt es bei den villenartigen Gebäuden angrenzend an den Wällen. Grünstrukturen gibt es nahezu nur in Form von Hochgrün, das mit klein bemessenen Baumscheiben oder schmalen Grünstreifen mit deckendem Grün unterlegt wird.

Viele Grundstücke der Innenstadt sind bis zu 100 % überbaut, so dass insbesondere den Gebäuden entlang der Fußgängerzone keine privaten Freiflächen zur Verfügung stehen. Auch in den Obergeschossen sind aufgrund der häufig sehr beengten baulichen Situation meist keine Balkone vorhanden, so dass die Bewohner dieser Häuser für einen Aufenthalt im Freien den öffentlichen Raum in Anspruch nehmen müssen.

Vor diesem Hintergrund kommt dem Umgang mit den wenigen zur Verfügung stehenden Freiflächen in der Innenstadt eine besondere Bedeutung zu. Ihre Gestaltung hat wesentlichen Einfluss darauf, ob eine Stadtmitte als interessantes, lebendiges und lebenswertes Zentrum für alle Bevölkerungsschichten und Besuchergruppen wahrgenommen wird. Hier entscheidet sich, ob über die reinen Arbeits-, Versorgungs- und Wohnfunktionen hinausgehend auch Aufenthaltsqualitäten geboten werden können, die geeignet sind, die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt zu fördern, Raum für Begegnungen zu schaffen und Besucher dazu animiert wiederzukommen. Doch nicht nur das Fehlen an öffentlich zugänglichen Freibereichen wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt aus. Bei den im Jahre 1984 begonnenen Wohnumfeldverbesserungen wurde sehr viel Wert auf die Ästhetik, auf das historische Erscheinungsbild der Kernstadt gelegt. Um dies zu gewährleisten wurde im gesamten Innenstadtbereich ganzheitlich Kleinpflaster verlegt. Eine barrierefreie Ausgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen war zur damaligen Zeit keine Planungsmaxime. Mittlerweile spielt dieser Belang ein wesentliches Merkmal nachhaltigen Städ-



Abbildung 34: Die einzige öffentliche Grünfläche in der Innenstadt

**Gestaltungssatzung
Altstadt**

**Kein Raum für Grün- /
Freiflächen**

dichte Bebauung

**Fehlende Aufenthalts-
qualität**

**Barrierefreier Raum
und Laufkomfort ein-
geschränkt vorhanden**

tebaus. Aufgrund zahlreicher vorhandener karitativer Alten,- und Behindereinrichtungen im Innenstadtgebiet (vgl. Kapitel 7.4.2) und in Hinblick auf den demographischen Wandel ist eine barrierefreie Gestaltung der Umgebung, für eine Teilnahme am öffentlichen Leben von hoher Wichtigkeit. Doch nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen stellt sich das Kleinpflaster als Hürde, als Barriere dar, es geht auch um die Verbesserung des Laufkomforts für alle Besucher der Innenstadt.

Bereits im Jahr 2014 wurde eine Fläche entlang der „Finnentropfer Straße“ entwickelt und soll in Verbindung mit der südlich gelegenen noch freien Fläche eine Entwicklungsfläche in der östlichen Innenstadt darstellen. Hier in Nähe zum „Hanse Hotel“ bzw. zu Einkaufsbereichen ist auf ca. 3.000 m² ein Bereich entstehen, der als Ruhefläche, aber auch als Spiel- und Bewegungsfläche entwickelt wurde. Mit der Ausbildung als innenstadtnahe Multifunktionsfläche wird ein bisher nicht gegebenes Potenzial genutzt und ein neuer Freizeitwert im Innenstadtbereich angeboten.

FAZIT STÄDTEBAU, STADTBILD UND FREIRAUMQUALITÄT

+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Historisches Altstadtflair durch mittelalterlichen Stadtgrundriss • Kleinteilige, abwechslungsreiche Grüngestaltung möglich • Kurze Wege zu den unterschiedlichen infrastrukturellen Einrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge räumliche Platzverhältnisse • fehlende Frei- und Grünflächen • mangelnde und teils unattraktive Begrünung bzw. Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum • Barrierefreiheit in der Innenstadt kaum gegeben

7.4 Wohnen und Leben

Die Innenstadt ist geprägt durch die Vielfältigkeit ihrer Funktionen und die Heterogenität der Nutzungen. Je breiter das Nutzungsspektrum des Stadtzentrums, je mehr Möglichkeiten Einwohnern und Besuchern geboten werden, desto attraktiver gestaltet sich die Innenstadt als Lebensraum. Im Folgenden werden die Themen Wohnen, soziale Infrastruktur und Freizeitwert aufgrund ihrer besonderen Bedeutung detaillierter betrachtet.

Mehrgenerationenplatz

Fazit

Attraktivität durch breites Nutzungsspektrum

7.4.1 Wohnen

Der Trend der Reurbanisierung ist auch in der Innenstadt von Attendorn festzustellen. Dies zeichnet sich insbesondere durch eine erhöhte Wohnraumnachfrage in der Innenstadt ab.

In den letzten Jahren wurden immer wieder vereinzelt Baulücken durch private Investoren geschlossen und zusätzlicher Wohnraum in der Innenstadt angeboten. Immobilien, die in die Jahre gekommen sind und am Markt nicht mehr nachgefragt wurden, wurden abgerissen und durch Neubauten mit zeitgemäßen Grundrissen und einer meist barrierefreien vertikalen Erschließung ersetzt.

Aufgrund der in Kapitel 7.3 beschriebenen engen Grundstückssituation muss davon ausgegangen werden, dass der Zustand und der Zuschnitt der bestehenden Bausubstanz langfristig gesehen, zu Problemen führen wird. Historisch bedingt haben die Ladeninhaber üblicherweise in den Obergeschossen direkt über der Gewerbefläche gewohnt. Da diese Raumaufteilung von Einzelhändlern nicht mehr nachgefragt wird, werden entweder die Wohnungen im Obergeschoss nicht mehr genutzt oder als Lagerflächen umfunktioniert. In der Attendorner Kernstadt lassen sich vielerorts unattraktive, nicht zeitgemäße und somit nicht marktgängige Wohnungen sowie architektonische, bauliche Missstände u.a. an Fassaden finden. Es ist zu befürchten, dass die Funktion "Wohnen in der Innenstadt" in Bestandsgebäuden an Bedeutung verlieren wird.

7.4.2 Soziale Infrastruktur

Im Kern der Attendorner Altstadt befindet sich das "Seniorenhaus St. Liborius" mit der "Caritas-Station Attendorn". Hier werden von der einfachen und gezielten Beratung, Mittagstisch, Essen auf Rädern, offene Angebote, ein kleines Kulturprogramm, über einfachste Haushaltshilfen, einen Tagestreff, ambulante-, Kurzzeit- und voll stationäre Pflege bis hin zu Camino, dem Caritas Hospizdienst angeboten. Ein zusätzliches Angebot der Caritas stellen die „focus-Wohnhäuser“ am Nordwall dar. Hierbei handelt es sich um innerstädtisch integrierte Wohngruppen für Menschen mit geistiger und / oder körperlicher Behinderung.

Ergänzt wird das Versorgungsangebot durch unterschiedliche Ärzte, welche sich ebenfalls im Altstadtzentrum angesiedelt haben. In den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten hat sich um den Kernstadtbereich eine Art "Infrastrukturring" gebildet. Hier befindet sich auch der wichtigste Schwerpunkt des gut funktionierenden Gesundheitswesens - die Attendorner HELIOS Klinik.

Ebenfalls befindet sich in diesem "Infrastrukturring" und somit direkt im Nahbereich der Kernstadt, ein breit gefächertes Angebot an Bildungsmöglichkeiten. Hier ergänzen das Rivius-Gymnasium, das St.-Ursula-Gymnasium und das Internat Collegium Bernadinum die flächendeckend eingerichteten Grundschulen und Kindergärten des Stadtgebiets. Erweitert

Trend zur Reurbanisierung

Hohe Bautätigkeit durch private Investoren

Sicherung der Wohnfunktion

Notwendigkeit altersgerechten Wohnraums

Hohes Versorgungsangebot an karitativen Einrichtungen

Infrastrukturring

wird das Bildungsangebot der Innenstadt durch die sich südlich befindliche Lehrwerkstatt Attendorn (LEWA).

7.4.3 Freizeitwert

Der Freizeitwert bzw. das kulturelle Angebot der Attendorner Innenstadt ist auf wenige Angebote beschränkt. Neben dem Museum, dem Schwimmbad und den zuvor beschriebenen Mehrgenerationenplatz gibt es kaum ergänzende Angebote. Besonders in den Abendstunden gibt es neben der vorhandenen Gastronomie keine Alternativen. In den vergangenen Jahren wurde versucht, durch die Stadtverwaltung (Amt für Stadtmarketing und Tourismus) in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren auf diesen Engpass mit zusätzlichen Veranstaltungen zu reagieren. Das Kinder- und Gauklerfest, der Frühlingsmarkt, die HanseNacht, das Stadtfest, der Martini-Markt und ein Weihnachtsmarkt wurden erfolgreich etabliert und sorgen für Abwechslung. Auch wenn diese Attraktionen von der Attendorner Bevölkerung sehr gut nachgefragt werden, hat eine im März 2015 durchgeführte Onlinebefragung der Attendorner das Freizeit und Kulturangebot der Stadt, auf einer Skala von 0-10, jedoch lediglich mit 4,5 bewertet.

Defizit an Freizeit- / Kulturangeboten

FAZIT WOHNEN UND LEBEN

Fazit

+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Innerstädtisches Wohnen gewinnt wieder an Bedeutung • Steigerung des Wohnraumangebotes durch private Investoren • Hohes Angebot an ärztlicher Versorgung • Alle relevanten Bildungseinrichtungen sind vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Unzureichendes Wohnraumangebot hinsichtlich zeitgemäßer Wohnansprüche • Mangel an kulturellen Einrichtungen und Freizeitangeboten

7.5 Mängel-Chancen-Profil Kernstadt

Die Hansestadt Attendorf bietet sowohl seinen Bewohnern als auch Besuchern eine gute Infrastruktur. Als Einkaufsstandort wird sie von der einheitlichen Bevölkerung lediglich untergeordnet wahrgenommen. Die städtebauliche räumliche Struktur aus historisch bedingten kleinteiligen Parzellen und Gebäuden macht maßgeblich Attendorns Innenstadtcharakter aus. Attendorns Innenstadt ist neben ihrer Funktion als Versorgungs- und Verwaltungszentrum ebenso Lebens- und Wohnraum.

Neben diesen Standortfaktoren existieren im Untersuchungsraum jedoch auch erhebliche funktionale und strukturelle Schwächen und Defizite, die eine nachhaltige Entwicklung der Attendorfer Innenstadt empfindlich stören.



Im Stärken- und Schwächenprofil wird anhand der vorangestellten gesamtinnerstädtischen Bestandsanalyse mit einer einfachen Symbolsprache ein Überblick über die im Untersuchungsraum ermittelten städtebaulichen Defizite und Potenziale aufgezeigt (vgl. Anhang 4)

Aus der räumlichen Verteilung der Symbole lassen sich Schwerpunktbereiche abbilden, die auch im Hinblick auf eine städtebauliche Lösung näher zu betrachten sind. Die so abgegrenzten, sogenannten Handlungsräume werden nachfolgend näher charakterisiert.

Gute Infrastruktur

Erhebliche Funktionale und strukturelle Schwächen

Schwerpunktbereiche aus Stärken- und Schwächenprofil

7.6 Übersicht Handlungsräume

In Rahmen der Verortung der ermittelten Defizite und Potenziale in der Attendorner Innenstadt wurde der Ausbildung von möglichst homogenen Quartieren (Handlungsräumen), hinsichtlich ihrer Problemstellung und funktionalen Vernetzung, ein hoher Stellenwert eingeräumt. 12 Handlungsräume wurden auf diese Weise identifiziert:

12 Handlungsräume

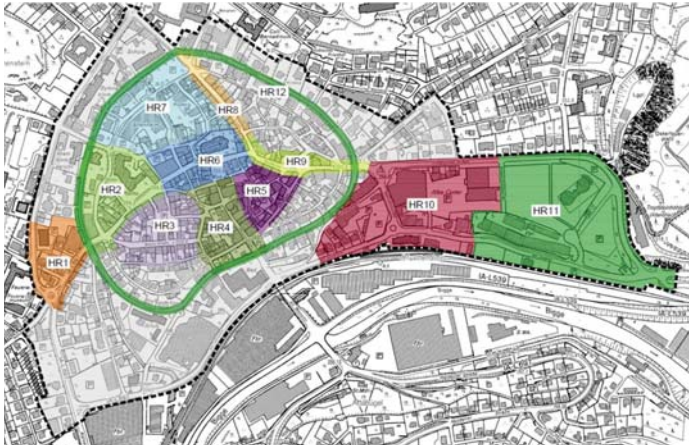


Abbildung 36: Handlungsräume im Untersuchungsgebiet

Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Handlungsräume näher (1-12) vorgestellt. Auf die Darstellung der Lage und einiger örtlicher Eindrücke, die Charakter und Mängel des Raums transportieren sollen, folgen eine kurze Beschreibung, der Ausschnitt aus dem Stärken- und Schwächenprofil und eine Bewertung der Bereiche (Mängel, Chancen). Die Aussagen in den einzelnen Bereichen wurden im Nachhinein über eine Farbkodierung den primären Handlungsfeldern zugeordnet.

Die Zuordnung der Handlungsfelder (HF):

- ◆ Verkehr- und (Nah-)Mobilität
- ◆ Wirtschaftsstandort Innenstadt
- ◆ Städtebau, Stadtbild und Freiraumqualität
- ◆ Wohnen und Leben

HR 1 Westlicher Innenstadtzugang



Abbildung 37: Bestandsbilder HR 1 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Im Gesamtgefüge der Attendorner Innenstadt bildet der HR1 ein zentrales Verbindungselement zwischen der historischen Altstadt und den angrenzenden Umgehungsstraßen Kölner Straße und Hansastraße. Aufgrund der sich darstellenden Ausprägung des Straßenraumes ist diese Funktion jedoch nicht ablesbar. Die Kombination aus breiter Verkehrsfläche mit angrenzenden Parkmöglichkeiten sowie einer fehlenden Wegweisung verleitet den Verkehrsteilnehmer dazu, die Umgehungsstraßen zu verlassen und somit erhebliche Verkehrsbelastungen (u.a. Parksuchverkehr) in diesem Übergangsbereich zu verursachen. Durch die fehlende Differenzierung in der Straßenraumgestaltung wird die funktionale Anbindung an die Altstadt geschwächt und die städtebauliche Funktion als Eingangsbereich in die Kernstadt nicht wahrgenommen. Im Schnittpunkt zwischen Kölner Straße und Wallanlage (Bereich Feldkirmes), im direkten Übergangsbereich zur historischen Altstadt, wird die nicht ablesbare Funktion des Raumes durch einen Mix an unterschiedlichen Bodenbelägen noch verstärkt. Eine klare Gliederung der einzelnen Verkehrsräume ist auch hier nicht ablesbar.

Bindeglied zwischen Umgehungsstraße und Altstadt

Hohe Verkehrsbelastung

Keine klare Gliederung des Raumes

HF

Mängel

- ◆ kein erkennbarer Innenstadteingang
- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (z. B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)
- ◆◆ fehlende Differenzierung in der Straßenraumgestaltung (Ausbaugüte/Querschnitt des Einmündungsbereiches Kölner Straße – Auf der Feldkirmes)

Mängel

HF

Mängel

- ◆ hohes Verkehrsaufkommen (u. a. Parksuchverkehr)
- ◆◆ geschwächte funktionale Anbindung an die Altstadt
- ◆◆ mindergenutzte Flächen

HF

Chancen

- ◆ bedeutender Innenstadtzugang aus Richtung Olpe/Meinerzhagen
- ◆ innenstadtnahes Parkraumangebot
- ◆ unmittelbare Nähe zur Altstadt
- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr (Parkraum)
- ◆ vorhandene Dienstleistungs-/ Einzelhandelsnutzungen
- ◆ hohe Frequenz an Schülern (Kundenpotenzial)
- ◆◆◆ Flächenpotenzial in Altstadtnähe

Chancen

HR 2 Altstadteingang West/Kölner Straße/Klosterplatz/Rathausquartier

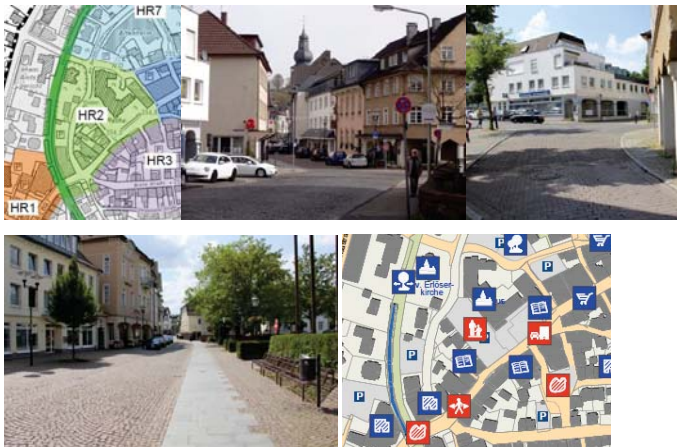


Abbildung 38: Bestandsbilder HR 2 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Der Altstadteingang West kennzeichnet den Übergang zwischen dem Westlichen Innenstadteingang (HR 1) und der Fußgängerzone. Er erstreckt sich vom Kölner Tor bis östlich des Rathausvorplatzes. Nördlich wird er durch die angrenzenden Nutzungen der Straße „Am Seewerngraben“ sowie die evangelische Kirche begrenzt. Das Quartier ist funktional von den zentralen Dienstleistungseinrichtungen der Hansestadt geprägt. Neben dem Rathaus der Hansestadt befinden sich hier die Hauptstelle der Sparkasse sowie mehrere Ärzte und weitere Dienstleister. Im Kern wird das Quartier durch den Klosterplatz sowie den Rathausvorplatz bestimmt. Diese zentralen Parkieranlagen in der Altstadt sind auf Grund ihrer guten Lage stark frequentiert, woraus ein hohes Verkehrsaufkommen im sensiblen Bereich der Kernstadt resultiert. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist dieser Bereich durch Fahrzeuge dominiert und bietet nur geringfügige Qualitäten für den Fußgänger.

Trotz der hohen Anzahl an- und abfahrender Pkw hat sich vor der Bäckerei „König“ und der Eisdielen „La Perla“ Außengastronomie etabliert. Durch die dortige Fußgängerzone werden diese Nutzungen gut frequentiert. Aufgrund der Dominanz des Parkens im weiteren Verlauf der Kölner Straße kann diese Fußgängerfrequenz jedoch nicht aufgegriffen und weitergeführt werden. Eine notwendige Verbindungsfunktion der einzelnen Nutzungen östlich und westlich der zentralen Parkplatzeinheiten bleibt aus und führt zu einem merklichen Verlust der Aufenthaltsqualität im Quartier. Die städtebauliche Funktion als Eingangsbereich in die Kernstadt wird durch den hohen Parksuchverkehr nicht wahrgenommen. Dies führt zu einer immer stärkeren Abnahme der fußläufigen Frequentierung und somit zu einer Verödung des Quartieres. Stadthistorisch betrachtet finden sich in diesem Quartier markante Gebäudestrukturen die durch die starke Dominanz der Pkw nicht wahrgenommen werden. Das Ensemble im Bereich Klosterplatz aus Rathaus, Gründerzeitvillen und der evangelischen Kirche rückt vollständig in den Hintergrund und wird seiner kulturhistorischen Bedeutung nicht gerecht.

Beginn Fußgängerzone

Zentrale Dienstleister

Hoher Parksuchverkehr

Abnahme Fußgänger

HF

Mängel

- ◆ Altstadteingang mit Wallring schwer ablesbar
- ◆ kulturhistorische Bedeutung nicht wahrnehmbar
- ◆ Verinselung der Teilbereiche Kölner Straße/ Klosterplatz/Rathausvorplatz (kein ganzheitlicher Raumeindruck)
- ◆◆ Klosterplatz von Parkplatznutzung dominiert
- ◆ wichtige Eingänge (z. B. Rathaus, Tourist-Information) wenig repräsentativ
- ◆◆ z. T. unansehnliches Fassaden-/ Stadtbild, Gestaltungsdefizite

Mängel

(z. B. Werbeanlagen, Schaufensterfronten)

- ◆ Rückzug der Handelsnutzung, Entwicklung hin zu weniger frequentierten Nutzungen
- ◆ hohes Verkehrsaufkommen (u.a. Parksuchverkehr)
- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (z. B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)
- ◆◆ eingeschränkte Wohn- und Aufenthaltsqualität

HF

Chancen

- ◆ Zeugnisse der Stadtgeschichte (u. a. historische Strukturen/Gebäude) vorhanden
- ◆ platzartige Freiflächen
- ◆ große frequenzbringende Einrichtungen (u. a. Rathaus, Hauptgebäude Sparkasse)
- ◆ unmittelbare Nähe zur Fußgängerzone
- ◆ vorhandene Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote
- ◆ mehrere medizinische Einrichtungen (Ärztstandort)
- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr (Parkraum)
- ◆ zentrumsnahes Parkraumangebot
- ◆ zentrumsnahes Wohnangebot

Chancen

HR 3 Quartier Neumarkt



Abbildung 39: Bestandsbilder HR 3 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Der Bereich Neumarkt stellt sich als zentrales Wohnquartier im Süden der Kernstadt dar. Der Begriff Neumarkt umschreibt einen zentralen Parkplatz, der über die „Breite Straße“ erschlossen wird. Er liegt im rückwärtigen Bereich der Fußgängerzone „Kölner Straße“. Aufgrund zahlreicher Zufahrten zu einzelnen privaten Stellplätzen ist der Neumarkt stark belastet und zergliedert. Unterstrichen wird dieses Bild durch die umliegenden, sich zu anderen Straßenräumen hin orientierenden Fassaden. Es handelt sich um einen hochverdichteter Blockinnenbereich mit z.T. unansehnlichen Fassaden, der lediglich einen Hinterhofcharakter besitzt. Die gestalterische Einbindung in umliegende Altstadtbereiche ist nicht gegeben. Verstärkt wird dieser Eindruck durch abgängige Oberflächen (Flickenteppich), welche die Substanzschwäche dieses Bereiches weiter unterstreicht. Ergänzt wird dieser Eindruck durch nicht eingebundene Standorte eines vorhandenen Glascontainers, einer Packstation und einer öffentlichen Toilettenanlage. Auch in diesem zentralen Wohnquartier der Altstadt dominiert das Parken. Das Angebot zentrumsnahen Parkraumes verursacht erhebliche Parksuchverkehre in einem Bereich, der für den Aufenthalt seiner Bewohner prädestiniert ist. Die Verkehrsbelastung wird durch die unmittelbar angrenzenden Parkplätze Klosterplatz und Rathausvorplatz (HR 2) erheblich verstärkt. Durch die direkte Nähe der zentralen Parkplatzeinheiten entsteht eine Art „vagabundierender Parksuchverkehr“ (vgl. Runge+Küchler) der die betroffenen und umliegenden Bereiche erheblich belastet und förmlich zu einer Zerschneidung der angrenzenden Fußgängerachse Kölner Straße / Kölner Tor führt. Neben der funktionalen Schwächung dieses Quartieres steht ebenfalls die geschwächte und in die Jahre gekommene Substanz im Vordergrund und unterstreicht den Handlungsdruck im Quartier Neumarkt.

Zentrales Wohnquartier

Verdichteter Blockinnenbereich

Strukturelle Mängel

Funktionale Schwächung

HR 4 Altstadtteingang Süd/Quartier Wassertor



Abbildung 40: Bestandsbilder HR 4 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Der Handlungsraum 4 umfasst den Bereich zwischen Wassertor und Alter Markt sowie die östlich angrenzenden Wohn- und Geschäftshäuser. Das Quartier bildet den südlichen Altstadtteingang, welcher durch die fehlende städtebauliche Betonung kaum wahrgenommen wird. Geprägt wird dieser Bereich durch die Wasserstraße, eine der vier zentralen Einkaufsbereiche der Kernstadt. In den vergangenen Jahren ist ein immer stärkerer Rückzug der Handelsnutzungen wahrzunehmen. Viele Ladenlokale stehen leer was einen verstärkten Trading-Down-Effekt befürchten lässt. Erhöht wird das negative Erscheinungsbild durch z.T. unansehnliche Fassaden und eine prägnante Baulücke. Funktional ist die Wasserstraße in die Jahre gekommen und kann nicht mehr den Ansprüchen an eine zeitgemäße Fußgängerzone gerecht werden. Gerade die Barrierefreiheit, die in einer alternden Bevölkerung immer wichtiger wird, ist durch das vorhandene Kleinpflaster nicht gegeben.

Südlicher Altstadtteingang

Rückzug Handelsnutzung

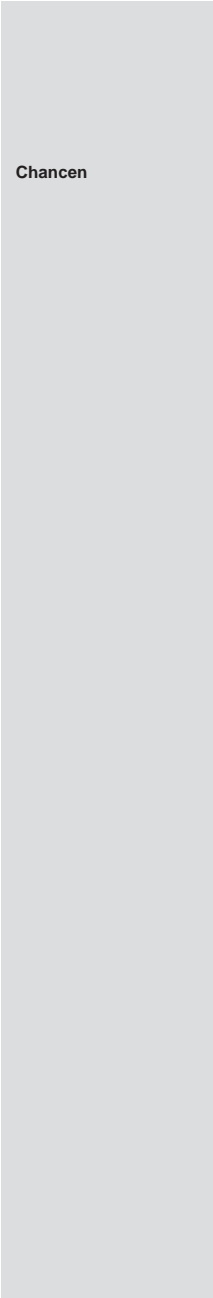
HF	Mängel
◆	Altstadteingang mit Wallring schwer ablesbar
◆◆	z. T. unansehnliches Fassaden-/ Stadtbild
◆	fehlende (Grün-) Gestaltungsqualität
◆	vorhandene Baulücken
◆◆	Häufung von Leerständen, Rückzug der Handelsnutzung
◆◆	z. T. eingeschränkte Wohnqualität

Mängel

- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (z. B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)

HF	Chancen
----	----------------

- ◆ Zeugnisse der Stadtgeschichte (u. a. historische Strukturen/Gebäude) vorhanden
- ◆ etablierte Fußgängerzone
- ◆◆◆ innerstädtische Freifläche
- ◆ Charme des Gassensystems (Altstadtcharakter)
- ◆ etablierter Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort
- ◆ gute (Kunden-)Frequenz
- ◆ zentrumsnahes Wohnangebot
- ◆ Kulturangebote (Südsauerland-museum, Straßenlaternenmuseum)
- ◆◆◆ Verbindungssachse zwischen Biggese-Altstadt
- ◆ zentrumsnahes Parkraumangebot



HR 5 Quartier Tangel



Abbildung 41: Bestandsbilder HR 5 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Ähnlich dem Neumarkt stellt sich das Quartier Tangel als „Wunde“ im historischen Altstadtgrundriss dar. Die fehlende funktionale Einbindung in die umliegenden Bereiche der Altstadt sowie die Orientierung der rückwärtigen unansehnlichen Fassaden der umliegenden Wohngebäude hin zum Tangel verstärken zusätzlich das Bild des Hinterhofcharakters. Die umliegenden Handelsnutzungen der Wasserstraße, das Museum (historisches Rathaus) sowie der Alter Markt (Marktplatz) konnten keine positiven Synergien auf dem Tangel erzeugen. In diesem hochversiegelten Blockinnenbereich fehlen stadtstrukturelle Raumkanten die den vorhandenen Platz gliedern und eine notwendige Kleinteiligkeit erzeugen. Abgängige Oberflächen (Flickenteppich) zeugen von einer strukturellen Substanzschwächung dieses Bereiches. Vor Jahren wurde auf dem Tangel ein provisorischer Parkplatz angelegt, welcher aufgrund seiner zentralen Lage von Besuchern und der Attendorner Bevölkerung sehr gut angenommen wird. Konsequenz ist ein sehr starker Parksuchverkehr und ein hohes Verkehrsaufkommen inmitten des sensiblen Kernbereiches der Altstadt.

Zentraler Parkplatz

Hinterhofcharakter

Fehlende funktionale Einbindung

Starker Parksuchverkehr

HF

Mängel

- ◆ Maßstabsbruch: „Wunde“ im Altstadtgrundriss im Bereich Im Tangel
- ◆ vorhandene Baulücken
- ◆ Fehlende gestalterische Einbindung in umliegende Altstadtbereiche (z. B. Alter Markt/Museumsbereich)

Mängel

- ◆ Hochversiegelter Blockinnenbereich
- ◆ Abgängige Oberflächen/„Flickenteppich“
- ◆ Fehlende (Grün-) Gestaltungsqualität
- ◆◆ unansehnliches Fassaden-/ Stadtbild/Hinterhofcharakter (z. T. starke Gestaltungsdefizite)
- ◆ Zergliederter Platzbereich, u.a. durch zahlreiche private Zufahrten
- ◆◆ Fläche von Parkplatznutzung dominiert
- ◆ starker Parksuchverkehr
- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (z.B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)
- ◆ mangelhafte Fußwegevernetzung

HF	Chancen
----	----------------

- ◆◆◆ große innerstädtische Freiflächen
- ◆◆ innerstädtische Freiflächen
- ◆ Zeugnisse der Stadtgeschichte (u.a. historische Strukturen/Gebäude) im Umfeld vorhanden
- ◆ unmittelbare Nähe zur Fußgängerzone
- ◆ zentrumsnahes Parkraumangebot
- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr (Parkraum)
- ◆◆ Hochwertige Nutzungen (Südsauerlandmuseum, Alter Markt) im direkten Umfeld
- ◆ vorhandenes Gastronomieangebot
- ◆ direkte Verbindung zur Fußgängerzone

Chancen

HR 6 Altstadt kern / Fußgängerzone / Kirchplatz / Markt



Abbildung 42: Bestandbilder HR 6 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Der Handlungsraum 6 umschreibt im Wesentlichen den zentralen Bereich der Fußgängerzone mit dem stadthistorisch bedeutsamen Ensemble „Sauerländerdom“ – „Alter Markt“ – Museum. Der „Sauerländerdom“ liegt im Mittelpunkt der Fußgängerachse zwischen Rathaus und „Allee-Center“. Er liegt leicht erhöht und ist von der Fußgängerzone lediglich über eine breite Treppenanlage zu erreichen. Südlich des Kirchplatzes befindet sich direkt angrenzend der Marktplatz. Mit den um den Marktplatz gruppierten Bauten gehört er zu den prägnantesten städtebaulichen Ensembles in der Hansestadt. Hier befindet sich unter anderem das als Museum genutzte historische Rathaus. Der „Sauerländerdom“ und das alte Rathaus geben dem Platz eine eigene Identität. Als Schnittpunkt der drei Fußgängerbereiche sowie den angrenzenden gastronomischen Nutzungen ist der Marktplatz lebendiger Mittelpunkt der Stadt. Die Erhöhung des Kirchplatzes sorgt dafür, dass die Fußgängerzone zwar unmittelbar an ihm vorbeiführt, aber nur wenig Fußgänger den Kirchplatz nutzen. Es entsteht eine Verinselung der funktional notwendig zusammenhängenden Teilbereiche „Kirchplatz“, Fußgängerzone und „Alter Markt“. Ergänzt wird dieser Eindruck durch ein in die Jahre gekommenes unattraktives Stadtmobiliar. Die Defizite im Hinblick auf eine komfortable Begehbarkeit (Oberfläche) und Erreichbarkeit (Barrierefreiheit) der umliegenden Nutzungen sind auch hier in weiten Teilen sichtbar. Die vorhandenen Ausstattungsdefizite ermöglichen den Bewohnern bzw. Besuchern der Kernstadt keinen Verbleib und somit ein „Erleben“ des Attendorner Altstadtflairs. Verstärkt wird dieser Eindruck durch die vereinzelt Parkplätze im Bereich „Dom Carree“. Aufgrund der zentralen Lage fahren viele Personen diesen Parkplatz an und erzeugen erheblichen Parksuchverkehr im Mittelpunkt der Altstadt.

Kernbereich Fußgängerzone

Prägendes städtebauliches Ensemble

Verinselung

Parksuchverkehr

HR 7 Quartier Bieketurmstraße / Feuerteich



Abbildung 43: Bestandsbilder HR 7 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Das Quartier Bieketurmstraße wird im Osten durch die Ennester Straße, im Süden durch den Kirchplatz und im Westen durch das Rathausumfeld definiert und findet seine nördliche Abgrenzung durch den Westwall. Das Bieketurmquartier ist ein etablierter Wohnstandort und Standort für wohnungsnahe Dienstleistungen. Zentrale Einrichtung des Quartiers ist das Caritas-Seniorenzentrum St. Liborius. Der im Süden befindliche kleine Freibereich ermöglicht es den Bewohnern in diesem stark verdichteten Umfeld die Zeit im Freien zu verbringen. Angrenzend an diese Nutzung befindet sich die derzeit einzig vorhandene öffentlich zugängliche und nutzbare Grünfläche in der Innenstadt. Durch bauliche Barrieren, in Form einer Mauer und einer Tiefgaragenzufahrt, voneinander getrennt, können die vorhandenen Grünbereiche nur geringfügig genutzt werden. Eine weitere Begrenzung des Grünbereiches erfolgt durch die südlich gelegene Straße „Schüldernhof“. Insgesamt stellt sich das Bieketurmquartier durch seinen Baumbestand als sehr grün dar. Ebenfalls lassen sich hier Zeugnisse der Stadtgeschichte wiederfinden. Das Quartier beherbergt mit dem „Feuerteich“ die größte Parkplatzanlage innerhalb der Altstadt. Die vorhandenen 80 Parkplätze sind aber aufgrund der monetären Bewirtschaftung (übriger Innenstadtbereich kostenlose Angebote oder Parkscheibenregelung) nur selten ausgelastet. Die Besucher der Altstadt parken lieber in den angrenzenden Straßenräumen, was zu einer erheblichen Verkehrsbelastung durch Parksuchverkehre in diesem Quartier führt. Besonders für die Kinder der nördlich des Quartiers angrenzenden „Sonnenschule“ bzw. des Rivius Gymnasiums sowie für die Bewohner des Seniorenzentrums stellt das sehr hohe Verkehrsaufkommen ein nicht zu vernachlässigendes Gefahrenpotential dar.

Durchgrüntes Quartier

Standort Caritas

Zentrale Parkplatzanlage

Hohe Verkehrsbelastung

HF	Mängel
----	--------

- ◆◆ hohes Verkehrsaufkommen (belastet sensible Einrichtungen, z. B. Seniorenzentrum, nahegelegene Grundschule und Umfeld)
- ◆ unsichere/ungeordnete Verkehrssituation durch „Hol-Bring-Verkehre“ (u. a. Bereich Westwall)
- ◆ starker Parksuchverkehr im ganzen Quartier
- ◆ schlechte Auslastung der bewirtschafteten Parkplatzanlage Feuerteich
- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (z.B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)
- ◆ Fehlende Einbindung der öffentlich zugänglichen Grünanlage des Seniorenzentrums (bauliche Barrieren)

HF	Chancen
----	---------

- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr (Parkraum)
- ◆ großes Parkplatzangebot Feuerteich
- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr (Parkraum)
- ◆◆ etablierter Standort für Wohnen und wohnungsnaher Dienstleistungen
- ◆ hoher Grünanteil
- ◆ Zeugnisse der Stadtgeschichte (u.a. historische Strukturen/Gebäude) vorhanden

Mängel

Chancen

HR 8 Altstadteingang Nord / Ennester Straße



Abbildung 44: Bestandsbilder HR 8 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Der nördliche Altstadteingang mit der angrenzenden Ennester Straße bildet den Schwerpunkt des Handlungsraumes 8. Ähnlich der anderen Altstadteingänge sind auch hier die Übergänge fließend und der Eingangsbereich zur Altstadt mit der historischen Wallanlage kaum erkennbar. Verstärkt wird der Eindruck durch den Durchgangstraßencharakter der Ennester Straße. Diese rein technisch-funktionale, im Zweirichtungsverkehr ausgebildete Gestaltung des Straßenraumes sorgte für ein erhebliches Verkehrsaufkommen mit erhöhten Geschwindigkeiten. Hieraus resultierte der sehr schmale Fußgängerbereich und damit geringe Bewegungsräume vor den Geschäften. Ebenfalls negativ wirken sich das Fehlen jeglicher Grüngestaltung sowie der hohe Verkehrslärm auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraum aus.

Bereits im Zuge der Erarbeitung des IEK wurde auf diese Problematik reagiert und eine provisorische Einbahnstraßenregelung (in Richtung Windhausen) vom Rat der Hansestadt Attendorf beschlossen. Dieses Provisorium, welches ebenfalls teilweise in der Niedersten Straße (Handlungsraum 9) umgesetzt wurde, hat zu einer Halbierung des Verkehrsaufkommens (ca. 10.000 Kfz/Tag – 5.000 Kfz/Tag) und zu einer stärkeren Belebung der Fußgängerbereiche geführt. Ebenfalls provisorisch angelegte Grünstrukturen tragen zu einer geringfügigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Durch die weiterhin vorhandene Dominanz der Pkw im Straßenraum konnte immer noch kein Innenstadtcharakter in diesem wichtigen Geschäftsbereich erzeugt werden. Die vorhandene Straße mit dem (weiterhin) hohen Verkehrsaufkommen wirkt als Barriere zwischen den angrenzenden Ladenlokalen. Durch die Ausbildung im Trennsystem ist eine barrierefreie Überquerung nur im Bereich der Lichtsignalanlagen möglich.

Einkaufsstraße

**Hoher Durchgangs-
verkehr**

**Fehlende Aufenthalts-
qualität**

Verstärkt wird das unattraktive Bild durch erhebliche Gestaltungsdefizite und ein unansehnliches Fassadenbild. Die Ennester Straße bildet mit ihrem umliegenden Geschäftsbestand einen zentralen Einkaufsbereich der Attendorner Kernstadt. Durch die Ausbildung des vorhandenen Straßenraumes wird dieser Eindruck nicht unterstützt und es wird zusehends schwieriger leerstehende Ladenlokale mit einer Folgenutzung zu belegen.

Leerstände

HF	Mängel
----	--------

- ◆◆ Durchgangsstraßen-, kein Innenstadtcharakter
- ◆ rein technisch-funktionale Gestaltung des Straßenraumes
- ◆◆ enge Gehwege, Unsicherheitsgefühl bei Passanten
- ◆ kein Raum für Sondernutzungen
- ◆◆ hohes Verkehrsaufkommen
- ◆ eingeschränkte Wohnqualität
- ◆ fehlende Aufenthalts- und (Grün-) Gestaltungsqualität
- ◆ z. T. unansehnliches Fassadenbild, Gestaltungsdefizite
- ◆ Altstadteingang mit Wallring schwer ablesbar
- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (z. B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)

Mängel

HF	Chancen
----	---------

- ◆ etablierter Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort
- ◆ vorhandene Angebotsvielfalt
- ◆ zentrumsnahes Wohnangebot
- ◆ einzelne prägende Gebäude
- ◆ Zeugnisse der Stadtgeschichte (u. a. historische Strukturen/Gebäude) vorhanden
- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr

Chancen

HR 9 Altstadtteingang Ost / Niederste Straße



Abbildung 45: Bestandsbilder HR 9 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Rein funktional betrachtet bilden die zuvor beschriebene Ennester Straße (HR 8) mit der Niederste Straße eine Einheit und stellen zusammen die Durchgangsstraße der Kernstadt dar. Im Kreuzungsbereich „Hotel zur Post“, im Übergang zum westlich gelegenen Marktplatz, wurde diese zusammenhängende Funktion getrennt und ein neuer Handlungsraum gebildet. Somit umschreibt der Handlungsraum 9 den Straßenraum der Niederste Straße bis zum östlich gelegenen Kreisverkehr vor dem Allee-Center. Diese Trennung ist erforderlich, da der Niederste Straße neben der rein verkehrlichen Funktion (mit den im HR 8 beschriebenen Mängeln) auch eine zentrale fußläufige Funktion als Verbindungsachse zwischen Allee-Center und Alter Markt zukommt. Diese zentrale fußläufige Verbindungsachse kollidiert mit der starken Dominanz der Pkw, weshalb ihr Potential nicht genutzt werden kann. Entlang der Niederste Straße gibt es immer wieder kleinere Rücksprünge der Gebäude, die es erlauben gestalterisch eingebunden zu werden. Die sich hieraus ergebenden Platzsituationen können als Trittsteine zwischen Allee-Center und Alter Markt in die Verbindungsfunktion mit einbezogen werden. Derzeit ist dies nicht möglich, da die in den Gebäuden untergebrachten Nutzungen die sich ergebende Freiflächen als Stellplatzflächen in Anspruch nehmen. Als prägendes Gebäude im Straßenraum, mittig im nördlichen Bereich der Straße gelegen, ist die „Alte Post“ zu nennen. Auch dieses gestalterisch repräsentative Baudenkmal ist kaum wahrnehmbar, da der Vorplatz als Stellplatz genutzt wird. Vorhandene Leerstände sind in diesem zentralen Verbindungsraum sehr dominant und der Versuch einer Neuvermietung stellt sich als außerordentlich schwierig dar. Ähnlich wie bei allen Altstadtteingängen verläuft der Übergangsbereich der Verkehrsräume fließend und die historische Struktur ist nicht erkennbar.

Einkaufsstraße mit Verbindungsfunktion

Hohe Verkehrsbelastung

Standort „Alte Post“

Leerstände

HF

Mängel

- ◆◆ monotone Verkehrsachse, kein Innenstadtcharakter
- ◆◆◆ vorhandene Rücksprünge/ kleine Platzsituationen von „Blech“ (parkende PKW) dominiert
- ◆ z. T. kein Raum für Sondernutzungen
- ◆ fehlende Aufenthalts- und (Grün-) Gestaltungsqualität
- ◆ z. T. unansehnliches Fassadenbild, Gestaltungsdefizite
- ◆◆ Funktion als Verbindungsachse zwischen Atta Höhle – Allee-Center – Fußgängerzone stark eingeschränkt
- ◆ Altstadteingang mit Wallring schwer ablesbar
- ◆◆ hohe Verkehrsbelastung
- ◆ eingeschränkte Wohnqualität
- ◆◆ dominante Leerstände
- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (z.B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)

HF

Chancen

- ◆◆ abwechslungsreicher Straßenraum (Vor- und Rücksprünge von Gebäuden, Platzsituationen)
- ◆◆◆ Alte Post als prägendes Gebäude mit Flächenpotenzial
- ◆◆ zentrale Verbindungsachse zwischen Atta Höhle – Allee-Center – Altstadt
- ◆ Zeugnisse der Stadtgeschichte (u.a. historische Strukturen/Gebäude) vorhanden
- ◆ zentrumsnahes Wohnangebot
- ◆ etablierter Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort
- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr

Mängel

Chancen

HR 10 Östlicher Innenstadtzugang / Allee-Center und Bahnhofsareal



Abbildung 46: Bestandsbilder HR 10 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Der Attendorner Bahnhof, der ZOB und der Einzelhandelsstandort „Allee-Center“ bilden den Rahmen des Handlungsraumes 10. Kernbereich des HR 10 bildet das im Jahr 2004 errichtete südlich der Fintentroper Straße liegende Allee-Center. Das Allee-Center hat sich neben dem Bereich Alter Markt als Einzelhandelsschwerpunkt der Attendorner Innenstadt etabliert. Ladenlokale, die sich um einen zentralen Parkplatz gruppieren ergänzen die Angebotsvielfalt Attendorns. Aufgrund guter Zugänglichkeit und vorhandener Parkmöglichkeiten wird das Allee-Center stark frequentiert. Im östlichen Bereich des Centers befindet sich im Übergang zur Niederste Straße (HR 9) ein Kreisverkehr sowie die Bahnhofsstraße, welche im Zweirichtungsverkehr, getrennt durch Heckenbepflanzungen, geführt wird. Die Bahnhofsstraße und der Kreisverkehrsplatz wirken als Barriere und Unterbrechung der notwendigen Verbindungsfunktion zwischen Allee-Center und Altstadt. Diese Barriere in Kombination mit der unattraktiven Straßenraumgestaltung der Niederste Straße führt dazu, dass ein Großteil der Besucher des Allee-Centers nicht weiter in die Altstadt geführt wird. Notwendige und erwünschte Synergien der beiden Einzelhandelsschwerpunkte können somit nicht generiert werden.

Der süd-westlich gelegene Bereich zwischen Bahnhof, Busbahnhof und Parkplatzanlage wirkt durch das Fehlen von relevanten Raumkanten städtebaulich mindergenutzt und ungeordnet. Dieses Bild wird aufgrund der unregelmäßigen Gebäudehöhe im östlichen Bereich der Bahnhofsstraße verstärkt. Insgesamt wirkt das Umfeld des Bahnhofes wenig repräsentativ, eher als Randlage, als funktionaler Appendix der Kernstadt und nicht als Eingangsbereich einer zum Aufenthalt einladenden Innenstadt.

Standort ÖPNV / SPNV

Zentraler Standort Einzelhandel

Städtebaulich untergenutzt

HF **Mängel**

- ◆◆◆ Unterbrechung der Verbindungssachse Altstadt – Allee-Center durch Kreisverkehr und Bahnhofstraße
- ◆◆◆ mindergenutzte z.T. ungeordnete Fläche im Bereich Bahnhofstraße
- ◆ fehlende Raumkanten im Bereich Bahnhofstraße/Am Zollstock
- ◆ nicht innenstadtrelevante Nutzungen (Industrieproduktion) beeinträchtigen Entwicklungsmöglichkeiten
- ◆◆ Mangelhafte Wegweisung (z.B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigsten Zielen im Zentrum)

HF **Chancen**

- ◆ etablierter Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort
- ◆ hohe Kundenfrequenz durch großflächige Angebote
- ◆◆◆ großes Flächenpotenzial in Altstadtnähe (Bereich Bahnhofstraße)
- ◆◆◆ vorhandenes Flächenpotenzial
- ◆ direkte Erreichbarkeit für motorisierten Verkehr (Parkraum)
- ◆ innenstadtnahes Parkplatzangebot

Mängel

Chancen

HR 11 Innenstadt Ost / Mehrgenerationenplatz



Abbildung 47: Bestandsbilder HR 11 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Der Handlungsraum 11 wird nördlich durch die Finnentropfer Straße, im Osten durch die Attahöhle, südlich durch die Straße am Zollstock und im Westen durch das Allee-Center begrenzt. In den vergangenen Jahren hat sich dieser Bereich bereits gut entwickelt. Allerdings sind von der industriellen Vergangenheit noch einzelne Standorte übrig. Das Hansehotel wurde im Jahr 2013 eröffnet und ergänzt mit 230 Betten den Tourismusstandort Attendorf. Direkt angrenzend an den HR 11 befindet sich östlich der touristische Schwerpunkt der Stadt – die Attahöhle. Viele Bemühungen, Besucher der Attahöhle als potentielle Kunden für die Altstadt zu gewinnen, sind gescheitert. Seit Anfang 2014 gibt es den Mehrgenerationenplatz südlich der Finnentropfer Straße, welcher neben der einladenden alleeartigen Gestaltung des Straßenraumes den Besucher in die Kernstadt leiten soll. Diese funktionale Verknüpfung der Attahöhle mit der Kernstadt ist aber aufgrund der beschriebenen Probleme im angrenzenden HR 10 und HR 9 lückenhaft und somit unvollständig. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten im Handlungsraum 11 werden durch die immer noch in Teilen vorhandenen Industrienutzungen beeinträchtigt. Diese Anlagen schwächen die sich derzeit entwickelnde positiven Funktionen immens und tragen zu keiner nachhaltigen Verbesserung bei.

Innerstädtischer Entwicklungsbereich

Mehrgenerationenplatz

Industrielle Nutzung

HR 12 Historische Wälle / Nord-, Ost-, Süd- und Westwall



Abbildung 48: Bestandsbilder HR 12 und Auszug Stärken- u. Schwächenplan

Aufgrund des funktionalen Zusammenhanges der einzelnen Wallbereiche untereinander, wurden diese in einem eigenständigen Handlungsraum zusammengeführt. Durch die historisch bedingte dichte Bebauungsstruktur fehlt es im Stadtkern an größeren Gärten und Grünflächen. Die ehemaligen Wallanlagen, jetzt verkehrsberuhigte Wohnstraßen, weisen eine zusammenhängende Grünstruktur auf und bilden gemeinsam das grüne Rückgrat der Altstadt. Wie bereits im Vorfeld beschrieben, schneidet der Wallring in den Bereichen der Altstadteingänge vorhandene Verkehrsflächen. Dieses Aufeinandertreffen von Aufenthaltsfläche und Verkehrsfläche ist gestalterisch nicht voneinander getrennt und verschmilzt förmlich durch die bituminöse Ausgestaltung beider Bereiche und ist somit nicht wahrnehmbar. Die vorhandene Oberflächengestaltung ist mittlerweile in die Jahre gekommen und weist vieler Orts funktionale Schwächen auf. Durch unpassendes bzw. nicht vorhandenes Sitzmobiliar, einzelner Gestaltungsdefizite in den Grünstrukturen und z.T. hohes Verkehrsaufkommen wird die Aufenthaltsqualität zunehmend gemindert. Für die Bewohner der Altstadt, insbesondere für ältere Personen sollen die Wälle eine innerstädtische Erholungsfunktion sowie fußläufige Verteilfunktion gewährleisten, die in der aktuellen Situation nur schwierig zu realisieren ist.

Erholungsraum Kernstadt

Wenig Aufenthaltsqualität

HF **Mängel**

- ◆ Wallring an den Altstadtteingängen schwer ablesbar
- ◆ Oberflächenbeschaffenheit und Stadtmobiliar z. T. unpassend
- ◆ z. T. fehlende Aufenthaltsqualität
- ◆ z. T. Gestaltungsdefizite in Grünstrukturen
- ◆◆ mangelhafte Wegweisung (zu fußläufigen Zielen)
- ◆ viele Erschließungen/Zufahrten
- ◆ z. T. hohes Verkehrsaufkommen
- ◆ Element Wasser nicht erlebbar

Mängel

HF **Chancen**

- ◆ prägende Grünstrukturen vorhanden
- ◆ Zeugnisse der Stadtgeschichte (u.a. historische Strukturen/Gebäude) vorhanden
- ◆ z. T. alter, prägender Baumbestand
- ◆ kleinteilige Grünstrukturen vorhanden
- ◆◆ große Bedeutung als innerstädtischer Erholungsraum

Chancen

HF **Chancen (Fortsetzung)**

- ◆ viele prägende Gebäudestrukturen (Villen)
- ◆ vorhandene Bezüge zu Wasser

8 HANDLUNGSFELDER, LEITIDEEN, LEITZIELE

Basierend auf der Bestandanalyse wurden vier Handlungsfelder identifiziert, in denen die, für die Entwicklung der Attendorner Innenstadt wichtige Themen zusammengefasst wurden:



4 Handlungsfelder

Neben der fachlich-technischen Ebene ist für die Verankerung von Stadtentwicklungszielen in der Bevölkerung immer auch die Ansprache der emotionalen Ebene erforderlich. Hierfür wurden für die Handlungsfelder plakative ‚Slogans‘, sog. Leitideen entwickelt, die in einfachen Worten die Vision ‚Hansestadt Attendorf 2030‘ beschreiben:



Plakative Leitideen sprechen emotionale Ebene an

Die Leitziele konkretisieren die Leitideen im Sinne von Strategien und machen diese fachplanerisch operationalisierbar. Hinzu kommen wichtige Querschnittsthemen die alle Handlungsfelder berühren und bei der konkretisierenden Ziel- und Maßnahmenentwicklung mitzudenken sind:

Verkehr und (Nah-) Mobilität

- Reduzierung der Verkehrsbelastung innerhalb der Wälle
- Neuordnung/Ergänzung des Parkraumangebotes
- Stärkung von ÖPNV, Radfahren, und Fußgängern

Wirtschaftsstandort Innenstadt

- Weiterentwicklung von Branchenmix und Servicequalität
- Verbesserung von Kundenfrequenz und Kundenbindung
- Nutzung von neu gewonnen Freiflächen

Städtebau, Stadtbild und Freiraumqualität

- Inwertsetzung der Stadthistorie
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Aufwertung des Stadtbildes

Wohnen und Leben

- Ausbildung eines differenzierten Wohnraumangebotes
- Verbesserung der innerstädtischen Wohnqualität
- Bedarfsgerechte Anpassung der sozialen Infrastruktur
- Weiterentwicklung des Kultur-/ Freizeitangeb.

Leitziele konkretisieren Leitideen

Die in den vier Handlungsfeldern dargestellten Leitziele bilden den strategischen Überbau des Innenstadtentwicklungskonzeptes. Im Rahmen der Erarbeitung der Konzeption wurde schnell klar, dass neben der räumlichen Vertiefung der städtebaulichen Zielsetzungen zusätzlich thematische Vertiefungen in den Bereichen Einzelhandel sowie fließender und ruhender Verkehr notwendig sind um fundierte Grundlagen für die politische Entscheidungsfindung zur Verfügung stellen zu können.

8.1 Begleitende Untersuchungen / Konzepte

Wie bereits in der Bestandsanalyse beschrieben, wurde zur Klärung wichtiger Sachverhalte, ohne die die Realisierbarkeit der städtebaulichen Zielsetzungen in Frage stehen würde, parallel zur Erarbeitung des Innenstadtentwicklungskonzeptes drei sektorale Konzepte

- Einzelhandels- und Zentrenkonzept
- Verkehrskonzept
- Parkraumkonzept

erstellt bzw. fortgeschrieben. Die konzeptionellen Kernaussagen werden in den nachfolgenden Kapiteln kurz zusammengefasst.

8.1.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Kernaufgabe der Aktualisierung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Hansestadt Attendorn - Aktualisierung der wesentlichen Bausteine des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, Köln, 2014) war die Prüfung und Bewertung von insgesamt 12 Standorten der Kernstadt im Hinblick auf ihre Eignung für Einzelhandelsnutzungen und ihren möglichen Beitrag zur Stärkung des Attendorner Einzelhandelsgefüges.

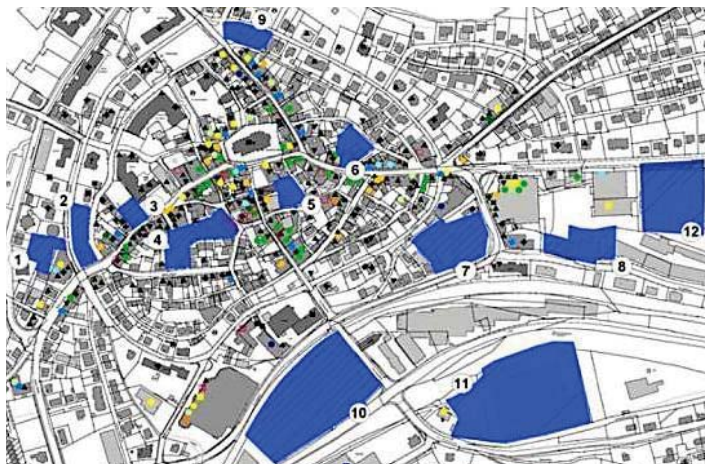


Abbildung 49 Potenzialflächen für eine großflächige Einzelhandelsentwicklung (Ausschnitt) Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH 2014, S.56

Hierbei erhielten die drei Standorte „Alte Post“ (6), „Im Tangel“ (5) und „Bahnhofstraße/Am Zollstock“ (7) die höchste Priorität für die zukünftige Innenstadtentwicklung und wurden genauer untersucht, wobei sich die Standorte „Alte Post“ und „Bahnhofstraße/ Am Zollstock“ für eine zügige und großflächige Einzelhandelsansiedlung empfahlen. Der Standort „Im Tangel“ sollte hingegen im Zusammenhang mit einem, zu einer Fußgängerachse ausgerichteten Grundstück entwickelt werden.

Sektorale Gutachten
als Grundlage

Prüfung von Potenzial-
flächen für Handel

3 Standorte im Fokus

Die Aussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes wurden der Erarbeitung des Innenstadtentwicklungskonzeptes zugrunde gelegt. Für die prioritären Standorte „Im Tangel“ und „Bahnhofstraße/Am Zollstock“ werden die dort beschriebenen Ziele weiter verfolgt. Dies gilt aber nicht für den Standort „Alte Post“, hier kristallisierte sich im Laufe der Projektbearbeitung heraus, dass eine kulturelle und/oder gastronomische Nutzung (mit Strahlkraft ins Umfeld) als die städtebaulich erstrebenswertere Variante anzusehen ist. Denn das Bestandsgebäude bietet sich nicht für großteiligen Einzelhandel an und kleinteiliger Einzelhandel ist aufgrund vorhandener Strukturen nicht zu empfehlen. Zur Sicherung etwaiger Entwicklungsmöglichkeiten in diesem zentralen Bereich der Innenstadt, wurde das Objekt kürzlich von der Hansestadt erworben. Zudem soll eine Revitalisierung der Bestandsimmobilie im Bereich des Prüfstandortes 1 (Ziegelofenweg) für Einzelhandelsnutzungen forciert werden.

Weiterführende Informationen hinsichtlich der zukünftigen Steuerung des Einzelhandels in der Hansestadt Attendorn, u.a. die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs, finden sich im Anhang 11: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Hansestadt Attendorn - Aktualisierung der wesentlichen Bausteine des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, Köln, 2014.

Neben der Erschließung neuer Einzelhandelsflächen wird es zukünftig immer wichtiger, den Bestand weiterzuentwickeln und auch hier zeitgemäße Flächenpotentiale anzubieten. Erst durch die Weiterentwicklung einzelner Bestandsimmobilien kann ein Fortbestehen vorhandener Geschäftslagen generiert und die Attraktivität der Kernstadt gesichert werden. Hinsichtlich dieser Überlegungen wird eine stärkere Zusammenarbeit der Eigentümer der Geschäftshäuser angestrebt, die eine bauliche Flexibilisierung zum Ziel hat. Eine Zusammenlegung oft kleiner Einheiten zu größeren marktgängigen Ladengrößen wäre ebenso denkbar und der Zukunft förderlich, wie die passagenartige, interessante räumliche Zusammenlegung kleinerer Geschäfte. Einzelne Baumaßnahmen können so einen großen Mehrwert bringen und das Einkaufen in der Hansestadt nachhaltig attraktiveren und stärken.

Alternative Nutzungsüberlegungen für Standort Alte Post

Schwerpunkte Bestandsentwicklung und Zusammenarbeit Privater

8.1.2 Verkehrskonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsanalyse wurde im Juli 2014 ein wesentlicher Baustein des Innenstadtverkehrskonzeptes provisorisch umgesetzt: Der Straßenzug Niederste Straße – Ennester Straße wurde vom Knotenpunkt Im Sackhof/Glockengasse bis zur Einmündung Am kleinen Graben zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ennester Tor.

Die positiven Auswirkungen der Einbahnstraßenregelung in der Ennester Straße (weniger Kfz-Verkehr, weniger Lärm, breitere Gehwegbereiche, leichtere Überquerbarkeit der schmaleren Fahrbahn) haben zu Vorstellungen geführt, möglichst kurzfristig die Einbahnstraßenregelung in der Niederste Straße bis zum Knotenpunkt mit dem Nord- und Ostwall auszudehnen.

Die Auswirkungsuntersuchung hierzu erfolgte zweistufig:

- als Sofortmaßnahme ohne begleitende Maßnahmen, noch vor Umsetzung des Parkraumkonzeptes,
- als mittelfristige Maßnahme, nachdem das Parkdeck am Feuerteich errichtet worden ist und die wesentlichen Maßnahmen des Parkraumkonzeptes umgesetzt worden sind.

In den nachfolgenden Variantenuntersuchungen wurden in zwei Varianten zusätzliche Verkehrsführungsmaßnahmen insbesondere innerhalb der Wälle untersucht, die zum Ziel haben, die Verkehrsbelastungen auf den empfindlichen Innenstadtstraßen zu reduzieren.

Nach Auswertung und Abwägung der Ergebnisse gilt die Variante 4 als Vorzugsvariante. Aus diesem Grunde werden nachfolgend die entsprechenden Empfehlungen des Planungsbüros Runge+Küchler in geraffter Form dargestellt:

Die Einführung der Ein-Richtungsstraßenregelung in der Niederste Straße ab der Knotenpunkte Nord- und Ostwall ist kurzfristig umsetzbar. Die Analyse der Verkehrsströme und die Verkehrsumlegungsberechnungen zeigen, dass der vormals befürchtete Mehrverkehr im Bereich der Hofestadt und Am Gerbergraben nicht auftreten wird. Durch die Einbahnstraße wird einerseits Durchgangsverkehr, der über die Straße Hofestadt in Richtung Grafweg/Finnentropfer Straße fließt, verhindert. Andererseits wird der ausfahrende Kfz-Verkehr aus dem Bereich Tangel/Im Sackhof, der sein Ziel im nordöstlichen Stadtgebiet hat, auf die Wasserstraße geführt. Für die Wasserstraße tritt spürbarer Mehrverkehr auf, der jedoch abwickelbar bleibt.

Obwohl der Straßenzug Niederste Straße - Ennester Straße auch zukünftiger Bestandteil des Hauptstraßennetzes und des Parkrings der Innenstadt von Attendorn sein wird, besteht ein erhebliches straßenräumliches Aufwertungspotenzial. Durch die Ein-Richtungsstraßenregelung entfällt Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr, der den Seitenräumen und dem Fußgängerverkehr zugeschlagen werden kann. Die Überquerung der Fahrbahn wird sicherer und einfacher. Vorstellbar ist eine grundsätzlich geänderte Straßenraumgestaltung mit einer „weichen Trennung“ der Verkehrsarten, barrierefrei und einer verringerten Fahrgeschwindigkeit. Die Straßenver-

Provisorischer Ein-
richtungsverkehr En-
nester Straße

Auswirkungen im
Straßennetz sind ver-
tretbar

Neuregelung schafft
Gestaltungspielraum

kehrordnung hat für einen solcherart städtebaulich dimensionierten Straßenraum die Regelung des „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ eingeführt.

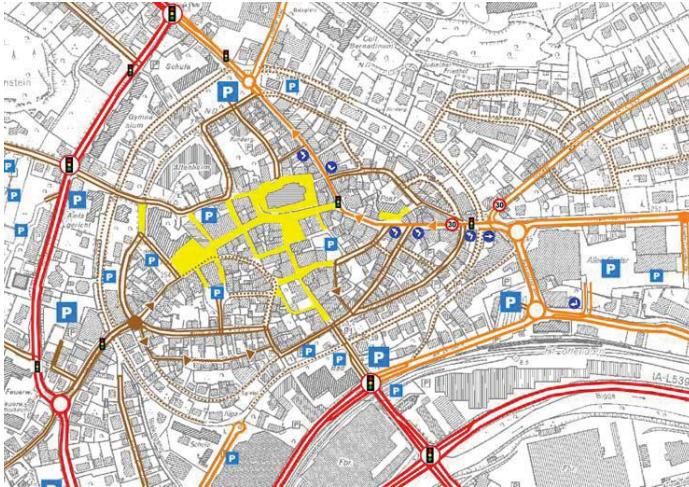


Abbildung 50: Kfz-Führung, Variante 4 Quelle: Runge + Küchler, 2015

Folgende weitere Maßnahmen sind zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes vom dem Planungsbüro Runge + Küchler, Düsseldorf empfohlen worden:

- Abbindung der Truchseßgasse von der Straße Schülternhof, um die Fußgängerbeziehung vom Feuerteich zum Kirchplatz aufzuwerten.
- Abbindung der Glockengasse von der Niederste Straße, um an der alten Post einen Platz mit Aufenthaltsqualitäten entwickeln zu können.
- Unterbrechung der Straße Am Seewerngraben zwischen Hohler Weg und Klosterplatz, um die Durchfahrtsverbindung über die Straße Am Seewerngraben zu verhindern und Kfz-Verkehr aus dem westlichen Innenstadtbereich nachhaltig zu verlagern.
- Unterbrechung der Durchfahrtsverbindungen zwischen dem Neumarkt und der Kölner Straße bzw. dem Klosterplatz zur Erschwerung des Parksuchverkehrs.
- Abbindung der Straße Auf der Feldkirmes vom Südwall. Vom verminderten Verkehrsraum profitieren der Südwall und der Bereich des Kölner Tores.

Reduzierung von
Parksuchverkehr in
der Altstadt

Die Entlastung der Innenstadtstraßen führt zu Mehrbelastungen im Hauptstraßennetz, insbesondere für die Hansastrasse, die Kölner Straße und die Straße Am Zollstock. Einzelmaßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit sind die Verlängerung der Linksabbiegespur in der Windhauser Straße zur Hansastrasse, dem Hohler Weg in die Hansastrasse, der Straße Am Zollstock in die Wasserstraße und in der Kölner Straße zur Straße Am Zollstock. Des Weiteren ist die signaltechnische Optimierung der lichtzeichengesteuerten Knotenpunkte zu untersuchen, im Hinblick auf eine vergrößerte Verkehrsmengenabhängigkeit und die Möglichkeit der Koordination benachbarter Knotenpunktsteuerungen.

Eine Verlängerung der Anselm-Dingerkus-Straße bis zur Straße Am Zollstock ist kurzfristig aufgrund fehlender Grundstücksverfügbarkeit nicht möglich. Verkehrlich ist die Schaffung dieser Straßenverbindung auch nicht notwendig, da das vorhandene Straßennetz ausreichend leistungsfähig ist. Für einen ungehinderten Fußgängerübergang (ungestört vom querenden Kfz-Verkehr) zwischen Allee-Center und Niederste Straße ist diese Straßenverlängerung jedoch erforderlich, um den verlagerten Kfz-Verkehr der Bahnhofstraße, die zum Fußgängerbereich würde, aufzunehmen.²⁸

Für weiterführende Informationen, vgl. Anhang 9: „Verkehrsuntersuchung Innenstadt Attendorn, Runge + Küchler, Juni 2015.

Flankierende Maßnahmen notwendig

²⁸ vgl. Planungsbüro Runge + Küchler, Verkehrsuntersuchung Innenstadt Attendorn, Düsseldorf, 2015, S. 31

8.1.3 Parkraumkonzept

Die in Kapitel 7.1.2 beschriebene Parkraumanalyse war Grundlage für die weiteren Ausarbeitungen zum Thema Parken. Das Fundament der vom Fachbüro Runge + Küchler erarbeiteten Parkraumkonzeption bilden 8 Leitsätze auf die sich die Akteure in Attendorf verständigten:

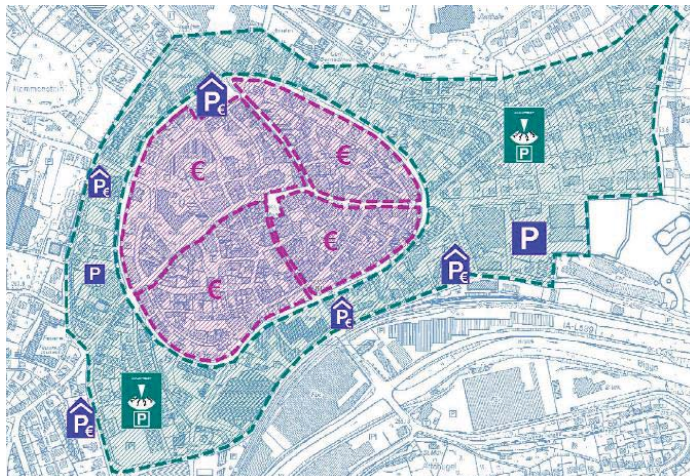


Abbildung 51: Abgrenzung gebührenpflichtiger und zeitbegrenzter Parkstände (Planungsbüro Runge + Küchler 2015, S.4)

- 1. Innerhalb der Wälle werden zukünftig nur noch kostenpflichtige Parkstände in Kombination mit einer räumlich gesteuerten Bewohnerparkberechtigung vorgehalten.*
- 2. Außerhalb der Wälle gilt in den Straßenräumen der Innenstadt zunächst eine Parkscheibenregelung. Sollte bei der Umsetzung des Parkraumkonzeptes eine unverträgliche Zunahme des ruhenden Verkehrs in diesen Straßen festzustellen sein, wird auch hier nur noch kostenpflichtiges Parken erlaubt.*
- 3. Gebühren, die für das Parken erhoben werden, müssen außerhalb der Wälle deutlich günstiger als innerhalb der Wälle sein.*
- 4. Außerhalb der Wälle werden Parkplätze für das Dauerparken vorgesehen. Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, Teile des Parkplatzes „Feuerteich“ für Dauerparker bereit zu stellen.*
- 5. Beschäftigtenparken findet außerhalb der Wälle statt. Es sind ausreichend Parkplätze in zumutbarer Entfernung zum Stadtkern anzubieten.*

8 Leitsätze zum Parken in Attendorf

Gegenüber dem Bestand sind zusätzlich mindestens 150 Parkstände für Dauerparker zu schaffen.

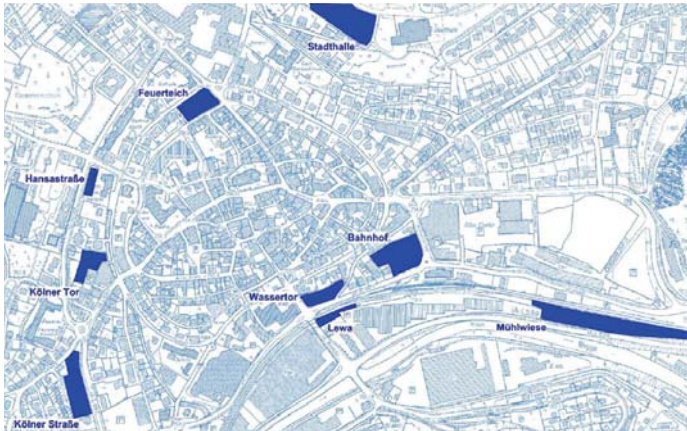


Abbildung 52: Potenziellflächen für die Erweiterung des Parkraumangebotes außerhalb der Wälle (Planungsbüro Runge + Küchler 2015, S.7)

6. Innerhalb der Wälle ist das Parkraumangebot entsprechend zu verringern, da die Umwandlung von Langzeit- in Kurzzeitparkplätze prinzipiell Mehrverkehr erzeugt. Die Belastung der Straßen innerhalb der Innenstadt vom Parksuchverkehr soll durch das Parkraumkonzept reduziert werden.

7. Das Parkraumkonzept wird mit einer wirksamen Kontrolle und Ahndung von Verstößen gegen die Parkregelung verknüpft.

8. Die Fußwegeachsen von zentralen Parkplatzanlagen in die Innenstadt sind aufzuwerten.

Die weiteren Bausteine des Parkraumkonzeptes beschäftigen sich mit der konkreten Analyse der Benutzergruppen, des Parkstände- und Stellflächensystems (Kurz, Mittel- und Langzeitparker), der Stellplatz(verlagerungs-)standorte, sowie mit Empfehlungen zu einem Parkleit- und Managementsystem. Schlussendlich wird ein Umsetzungsfahrplan skizziert, der auf einer engen Verzahnung mit dem Innenstadtentwicklungskonzept basiert und im Laufe des weiteren Prozesses laufend fortzuschreiben und anzupassen ist.

Entsprechende Informationen finden sich im Anhang 10, Parkraumkonzept Innenstadt der Hansestadt Attendorf, Runge + Küchler, Mai 2015.

eng verzahnte Umsetzung aufgrund vieler Abhängigkeiten

8.2 Städtebauliche Ziele im Gesamtzusammenhang

Das Gestaltungs- und Strukturkonzept stellt die Planungsabsichten im Gesamtzusammenhang des Untersuchungsraumes dar. In der Plansprache benutzt es dazu einen Mix aus abstrahierter, symbolhafter Darstellung und, für Schwerpunktbereiche, entwurfsplanerischer Vertiefung. Nachfolgend finden sich eine Kurzbeschreibung der Legende sowie eine Zielbeschreibung im Gesamtzusammenhang:

Aus dem Plankonzept geht hervor, wo besondere städtebauliche Impulse, z.B. durch innenstadtgerechte Neuordnung von Baublöcken, durch Neubau oder Sanierung von Gebäuden und/oder die Ertüchtigung für neue Nutzungen (z.B. im Handels- oder Kultur-/Gastro-

nomiebereich), gesetzt werden sollen.

Es drückt aus, wo vorhandene Grünzüge und Anlagen zu stärken und neue einzurichten sind. Die Differenzierung reicht dabei von der symbolhaften Andeutung von wichtigen Wegebeziehungen (Pfeile), die es bei der Umsetzungsplanung zu berücksichtigen gilt, bis hin zur Kennzeichnung besonders gegliederter, hochwertig ausgestatteter Frei- und Aufenthaltsflächen. Auch eine generationengerechte Ausstattung dieser Räume wurde hierbei mitgedacht.

In direktem Zusammenhang mit den o.g. Überlegungen steht die zukünftige Gestaltung von Straßen- und Platzsituationen. Das Konzept zeigt mit einer groben Kategorisierung auf, welcher Ausbauqualität zukünftig angestrebt wird. Daraus lässt sich durchaus ablesen, welchen Charakter der jeweilige Stadtraum erhalten soll – das Spektrum reicht z.B. von einer Fußgängerzone bis zu einer Geschäftsstraße mit Verbindungsfunktion für den motorisierten Verkehr. Zusätzlich werden wichtige städtebauliche Ziele, wie z.B. eine verstärkte Gliederung von monotonen Achsen oder die Betonung von Stadteingängen im Plan dargestellt.

Gebäude- und Flächennutzung	
	Wohn-/ Geschäftsgebäude (Neubau/ Ertüchtigung Bestand)
	Wohngebäude (Neubau/ Ertüchtigung Bestand)
	Kultur-/ Gemeinbedarfseinrichtung
	Gewerbe-/ Dienstleistungsbetriebe (nicht störend)
	Kulturangebot (Stärkung)

Grünbereich/ Freiraum	
	öffentliche Grünanlage (Neubau + Ergänzung)
	Grünflächen/ Freiraumelemente
	Hecken-/ Grünelemente
	Sitzelemente
	straßenbegleitende Grünelemente
	Aufenthaltsqualität/ Gastronomie
	Stärkung stadt-/ freiräumliche Beziehungen
	Ergänzung Fußwegeverbindungen
	Aufwertung Wallring
	Naherholung/ Spielangebot (Neuanlage/ Ergänzung)

Straßen- und Platzgestaltung	
<i>ganzheitliche Aufwertung</i>	
	Fahrbereich (bituminös, ggf. nachbehandelt/ beschichtet)
	Fahrbereich (bituminös, nachbehandelt/ beschichtet - Betonung von Querbeziehungen)
	Aufenthalts-/ Mischverkehrsbereiche (Pflasterbauweise)
	Fußgängerzone (Ergänzung Ausstattung, Verbesserung Laufkomfort)
<i>begleitende Maßnahmen</i>	
	Insenierung/ Betonung Stadteingang
	Insenierung/ Betonung Altstadteingang
<i>punktueller bzw. nachgelagerte Anpassung</i>	
	Erschließung (verkehrsberuhigter Bereich)
	Anliegerstraße
	Fußwege (Aufwertung)

Die enge Verzahnung aller sektoriellen Teilkonzepte kommt insbesondere im Gestaltungs- und Strukturkonzept zum Ausdruck. Die entsprechend der städtebaulichen Ziele entwickelten verkehrlichen Lösungen werden auch hier dargestellt. Neben der Neuregelung von Fahrbeziehungen (zur Verminderung der Verkehrsbelastung in der Altstadt) betrifft dies v.a. die Neuordnung des ruhenden Verkehrs mit der Reduzierung von Parkraum innerhalb und der Erweiterung von Parkraum außerhalb der Wälle.

Verkehr	
	Fußgängerzone
	Einbahnstraße
	Sackgasse
	Verkehrsführung in Prüfung
	Bushaltestelle
Parken	
	öffentl. Parkplatzanlage
	Parkhaus/-deck
	nutzerspezifisches/ temporäres Parken
	Parkstände im Straßenraum
	Erschließung Parkhausdeck (Rampe)

Kern der städtebaulichen Zielsetzungen ist es, die historische Altstadt in ihrer städtebaulichen Qualität und Funktionsvielfalt zu stärken und hierzu insbesondere die östlich und westlich angrenzenden Innenstadtbereiche aufgrund ihrer Potenziale einzubeziehen. Im Westen liegt dabei der Fokus auf kleinteiligen Verbesserungen/ Ergänzungen während im Osten die städtebauliche Weiterentwicklung des Gesamtareals (bis zur Atta-Höhle) und die Verbesserung der Anbindung an die Altstadt im Mittelpunkt stehen. Im Norden sowie im Süden ergeben sich aufgrund des vorhandenen baulichen Bestandes wenige Spielräume für sinnvolle Erweiterungen und Eingriffe.

Das Strukturkonzept zeigt auf, wie durch die Neuanlage und Verlagerung von Parkplätzen in Bereiche außerhalb der Wälle, Freiräume zur Entwicklung neuer Qualitäten im historischen Stadtkern geschaffen werden können. Dabei rücken die vier Innenstadteingänge („Tore“) in den Fokus, was die Ergänzung von Kundenparkplätzen betrifft. Die Anlage von Parkständen für Dauerparker in zumutbarer Entfernung zur Innenstadt ist aber ein ebenso gewichtiger Bestandteil der Strategie. Insgesamt ist darauf zu achten, dass die so gewonnenen Freiflächen im Stadtzentrum aufgrund der vielen verschiedenen und sich z.T. überlagernden Ansprüche auch für alle Bevölkerungs- und Besuchergruppen in gleichwertigem Maße nutzbar sind. Aufgrund der zuvor beschriebenen geringen Möglichkeiten an Freiflächen, muss nicht jede Fläche alle Anforderungen gleichwertig erfüllen. Ziel ist es, einen Mix an unterschiedlichen Qualitäten und Aufenthaltsfunktionen zu entwickeln und umzusetzen. So ergeben sich bandartige Strukturen mit jeweils verschiedenen Schwerpunkten für die eine oder andere Nutzung. Durch dieses bandartige Konzept wird es ermöglicht, auch in der stark verdichteten Innenstadt Attendorns die Aufenthaltsqualität für alle Bevölkerungsschichten und Besuchergruppen zu erhöhen.

Durch die Minderung der Verkehrsbelastung innerhalb der Wälle ergeben sich Möglichkeiten zur Aufwertung der öffentlichen Räume. Ziel der Aufwertungsmaßnahmen ist es, je nach Quartier, die Funktion als Geschäfts-

Stärkung der Altstadt unter Einbeziehung der östl. und westl. Potenzialbereiche

Freiräume durch Verlagerung von Parkplätzen und Reduzierung der Verkehrsbelastung

Qualitätsvolle, differenziert entwickelte Straßen und Plätze

Dienstleistungs- und Kulturbereich oder auch die Wohnfunktion zu stärken und die Historie in Wert zu setzen.

Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Hauptgeschäftsbereich um die Kölner Straße, die Wasserstraße sowie die Niederste und die Ennester Straße. Gravierende positive Veränderungen ergeben sich hierbei insbesondere für die Ennester Straße, die nun im Einbahnverkehr geführt wird, aber auch für die Niederste Straße, deren Charakter sich hin zu einer Verbindungssachse zwischen Allee-Center und Altstadt, mit Flair und Aufenthaltsqualität, grundlegend ändern soll.

Ganzheitliche Umgestaltungsmaßnahmen sollen u.a. die Platzsituationen Kloster-/ Rathausplatz, Kirchplatz und Alter Markt sowie Tangel und Vorplatz Alte Post neu in Wert setzen und zu Aushängeschildern für Attendorf machen. So werden z.B. die Parkstände am Klosterplatz deutlich reduziert, vom Rathausplatz gänzlich entfernt und die Bereiche repräsentativ aber dennoch multifunktional (z.B. beispielbares Bodenrelief das Historie in Wert setzt) gestaltet. Auch der Kirchplatz soll mit einer Freitreppe völlig neu inszeniert und in allen weiteren Bereichen der Hauptwegebeziehungen soll insbesondere eine Verbesserung von Barrierefreiheit und Ausstattung (u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung) erreicht werden.

Durch eine sinnvolle städtebauliche Neuordnung und die Umstrukturierung/Sanierung des Gebäudebestandes bzw. den Neubau von Wohn- und Geschäftsgebäuden sollen gezielt Baublöcke, wie der westliche Innenstadteingang oder die Bereiche Neumarkt – Wasserstraße – Tangel, entwickelt und in ihrer Funktionalität gestärkt werden. Insbesondere am Neumarkt oder im Tangel lässt sich von einer Schließung von Wunden im Stadtgrundriss sprechen.

Eine besondere Rolle im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung spielt die östliche Innenstadt mit dem Allee-Center und der Atta-Höhle. Dieser bereits heute hochfrequentierte Bereich soll auf einer übergeordneten (regionalen) Ebene durch die Ergänzung von fehlenden Einzelhandelssortimenten und Unterhaltungsangeboten auf der Altstadtseite der Bahnhofstraße sowie im Bereich des Allee-Centers und durch die Verbesserung der strukturellen Anbindung der Atta-Höhle (Verlagerung störender Gewerbebetriebe) weiter zur Verbesserung der Stahlkraft des Gesamtstandorts Attendorf beitragen. Damit sich daraus auch positive Effekte für die anderen Stadtbereiche ergeben sind die Verminderung der Trennwirkung der Bahnhofstraße (Neubau Anselm-Dingerkus-Straße) und die Steigerung der Attraktivität der Laufbeziehungen und Wegeachsen (insbesondere Niederste Straße) angedacht.

Unter dem Gesichtspunkt demographischer Entwicklungen ist dem Erhalt der Wohnfunktion in der Innenstadt erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Es ist davon auszugehen, dass weitere altengerechte Wohnformen am Wohnungsmarkt platziert werden und sich die Bewohnerstruktur verändern wird. Dies bedeutet, dass notwendige Voraussetzungen für altengerechtes Wohnen in der Innenstadt stärker berücksichtigt werden müssen. Dazu zählt neben der Versorgungsfunktion, der Barrierefreiheit und Sicherheit auch

**Funktionale Stärkung
der Hauptgeschäftsbereiche**

**Herausarbeitung der
lokalen Besonderheiten
und Inwertsetzung
der Historie**

**Verbesserung der
Barrierefreiheit**

**Neuordnung und
Entwicklung von Baublöcken**

**Weiterentwicklung der
östlichen Innenstadt
und Verbesserung der
Anbindung an die
Altstadt**

Erhalt der Wohnfunktion

die Attraktivität des öffentlichen Raumes z.B. mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten.

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

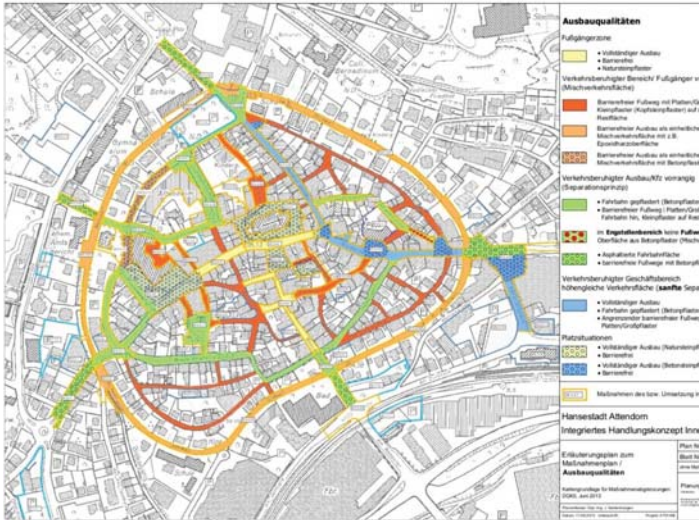
Denn auch für Menschen, die in der Innenstadt arbeiten und ihre Pausen hier verbringen stellt das Vorhandensein einzelner Grünbereiche eine willkommene Abwechslung dar. Nicht kommerzielle Ruhebereiche für Pausen sind derzeit kaum vorhanden.

Letztendlich erhofft sich die Hansestadt Attendorf mit dem Innenstadtentwicklungskonzept zusätzliches, umfangreiches privates Investment auszulösen, die Hauptgeschäftsbereiche nachhaltig zu entwickeln und die Wohnfunktion in der Altstadt, gerade auch im Hinblick auf den demographischen Wandel, langfristig zu stärken.

**Familienfreundliche
Innenstadtgestaltung**

**Nichtkommerzielle
Ruhebereiche schaffen**

8.3 Ausbauziele und -qualitäten im öffentlichen Raum



Über sämtlichen Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum steht das Ziel, die Erfahrungs- und Erlebbarkeit der Innen- sowie der Altstadt durch einheitliche, aufeinander abgestimmte Gestaltungslinien zu verbessern.

Um von vornherein das Risiko von Brüchen im Stadtbild, von ungelösten Übergangsbereichen auf Bestandsflächen und sich selbst genügenden Gestaltungsansätzen auszuschließen, wurde das Thema Ausbauqualitäten, v.a. für den engeren Zentrumsbereich, intensiv diskutiert und ausgearbeitet.

Ergebnis ist ein Plan, der, auch über Handlungsraum- und Bauabschnittsgrenzen hinweg, aufzeigt, mit welchen Mitteln die städtebaulichen Ziele in den öffentlichen Straßen- und Platzräumen zu erreichen sind.

Dabei wird differenziert, ob ein gesamtflächiger Ausbau notwendig ist, oder ob auch durch einen Teilausbau (z.B. nur Nebenanlagen) Ziele, wie verbesserte Leitfunktion und Barrierefreiheit verwirklicht werden können. Auch wird die, gemäß ihrer städtebaulichen Bedeutung, gestaffelte Wertigkeit von Straßen- und Plätzen sowie die zugrunde gelegte verkehrsrechtliche Anordnung erkennbar.

Zusammen mit dem Gestaltungs- und Strukturkonzept bildet der Plan „Ausbauqualitäten“ die Grundlage für die vertiefende Beschreibung der Ziele und Maßnahmen in den einzelnen Handlungsräumen sowie für die Ermittlung von tragfähigen Kostenansätzen für die Maßnahmen im öffentlichen Raum.

Einheitlichkeit schafft Mehrwert

Handlungsraumübergreifende Betrachtung

Staffelung nach stadträumlicher Bedeutung

Grundlage für Ziel-/Maßnahmenbeschreibung und Kostermittlung

8.4 Städtebauliche Ziele in den einzelnen Handlungsräumen



Abbildung 54: Übersicht über die Handlungsräume in der Attendorfer Innenstadt

8.4.1 HR 1: Westlicher Innenstadteingang

Der HR1 soll in Zukunft die Besucher der Innenstadt willkommen heißen, Lust auf die Altstadt machen und dazu klar die zunehmende Wertigkeit des Stadtraums in Richtung Altstadt zum Ausdruck bringen.

Kernaussage + Anspruch: „Der Westliche Eingang in die Innenstadt“

Um diesem Anspruch gerecht zu werden gilt es, den Straßenraum der Kölner Straße, ab dem Knoten Hansastrasse, in Richtung Altstadt aufzuwerten. Hierzu sind die Verkehrsbeziehungen neu zu organisieren, u.a. soll durch die Abbindung der Straße an der Feldkirme eine Betonung der historischen Wallanlage und Inszenierung des Wassers in der Stadt (Biekegang) ermöglicht werden. Auch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs spielt in dem Bereich eine wichtige Rolle. So sollen, im Sinne des Parkraumkonzeptes, das attraktiven Kundenparkraum an allen vier



Toren zur Altstadt vorsieht, der Parkplatz am Ziegelofenweg nur noch Kunden zur Verfügung gestellt und Dauerparker in den Bereich südlich des KVP Kölner Straße/Hansastrasse ausgelagert werden. Grundsätzlich sollen die fußläufige Anbindung gestärkt und innenstadtrelevante (Handels-)Nutzungen wieder angesiedelt werden, um den urbanen, innerstädtischen Charakter zu stärken.

Umgestaltung und Aufwertung der Kölner Str. vom KVP in Richtung Altstadt

Schaffung von attraktivem Kundenparkraum

HF	Ziele
◆	Gestaltung eines Innenstadteinganges
◆◆	Verbesserung der Orientierung
◆◆	Verbesserung der fußläufigen Vernetzung/Altstadtanbindung
◆◆	Differenzierung der Straßenraumgestaltung
◆	Verkehrslenkung zum Schutz der sensiblen Altstadtbereiche
◆	Ergänzung innenstadtrelevanten Parkraumes
◆◆	Aufwertung der Fußgängerachse Kölner Straße
◆	Steigerung der (Kunden-)Frequenz

HF	Unterziele
◆◆	Umgestaltung der Kölner Straße im Bereich zwischen Kreisverkehr und Altstadt (Gestaltungseinheit mit HR10 Innenstadteingang Ost)
◆	Installation eines Parkeitsystems
◆	Verkehrsberuhigung durch Ausbau und Anordnungen
◆◆	(Bauliche) Neuausrichtung/ Öffnung von Schlüsselimmobilien/nutzungen in Richtung Kölner Straße
◆	Ansiedlung eines Magnetbetriebes (Bereiche HR1 – HR3)

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 1 insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 1.1.1 Parkraum für Dauerparker/Kunden Kölner Straße - (Neuanlage und Parkhaus in 3 Teilschritten)
- M 1.1.2 Parkraum für Kunden/Besucher Kölner Tor (Umgestaltung)
- M 3.4.1 Innenstadteingang West, Kölner Straße (Aufwertung)
- M 3.4.2 Südwall mit Abbindung "Auf der Feldkirmes" (Umgestaltung)
- M 6.2.7 Bereich Kölner Straße / Westwall (Nutzungsanpassung/Umgestaltung Bestandsgebäude)



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen: vgl. Anhang 12)

8.4.2 HR 2: Altstadt eingang West | Klosterplatz | Rathausquartier

Der HR2 soll in Zukunft seine weitgehend altstadtgerechte Bebauung und die vielen historisch bedeutsamen Strukturen und Fragmente wesentlich besser zur Geltung bringen und damit in seiner Funktion als lebendiger Stadtraum aber auch wichtigster Identifikationspunkt in der westlichen Altstadt weiter entwickelt werden.

Kernaussage + Anspruch: „Das repräsentative Quartier“

Um dem Anspruch gerecht zu werden gilt es, das Quartier als zentrales Dienstleistungsquartier zu stärken, unnötige Verkehre zu unterbinden und so die markanten Gebäudestrukturen, wie z.B. Rathaus, Gründerzeitvillen und evangelische Kirche in einen, dem historischen Kontext gerecht werden und gleichzeitig einladenden Freiraum einzubetten. D.h. der Rathausvorplatz soll gänzlich vom motorisierten Verkehr befreit werden, indem die Zufahrtsmöglichkeiten vom Neumarkt (im Süden angrenzend) gekappt werden. Dadurch entsteht der nötige Spielraum, die derzeitige Zergliederung des Raumes (u.a. Hecken- und Heckenelemente zur Abschirmung des ruhenden



Verkehrs) aufzuheben sowie die im Osten angrenzende Fußgängerzone zu verlängern und in einem attraktiven Platzensemble münden zu lassen. Die Gestaltung des Rathausvorplatzes geht dabei insbesondere auf die Historie als ehem. Standort einer Klosterkirche ein, nutzt diesen Kontext aber nicht allein historisierend sondern will auch einen erleb- und beispielbaren Stadtraum schaffen, der alle Nutzergruppen u.a. zum Verweilen einlädt. In Gemeinschaft mit dem Klosterplatz, der durch ein Zurückdrängen der Parkplätze auf die Hälfte der ehemals beanspruchten Fläche (Parkplätze für besondere Nutzergruppen), den Grünzug des Westwalls an die zentrale Innenstadtachse heranführt und dem denkmalwerten Seitenportal des Rathauses sowie der evangelischen Kirche nun ein entsprechendes Umfeld bietet, entsteht ein besonders reizvoller Raum in der Altstadt. Unterstützt wird diese Maßnahme durch das Abbinden der Straße „Am Seewerngraben“ gem. den Ergebnissen des Verkehrskonzeptes. Neben dem Entzerren der verkehrlichen Situation im Altstadtbereich, wird die trennende Funktion des Straßenraumes aufgehoben und die fußläufige Verbindung zusätzlich betont.

Markante Gebäudestrukturen herausarbeiten

Reduzierung der Verkehrsbelastung

Gestaltung als einheitliches Platzensemble unter besonderer Betonung der Historie

Fortführung der Laufbeziehung von der Fußgängerzone in die westliche Innenstadt

Im Zusammenspiel mit den Maßnahmen zur Verbesserung des Geschäftsbesatzes sowie den Maßnahmen in den Anschlussbereichen wird das Quartier dazu beitragen die Kunden- und Besucherfrequenz in der westlichen Innenstadt deutlich zu steigern.

HF	Ziele
◆	Gestaltung eines Innenstadteinganges
◆◆	Verbesserung der Orientierung
◆◆	Verbesserung der fußläufigen Vernetzung/Altstadtanbindung
◆◆	Differenzierung der Straßenraumgestaltung
◆	Verkehrslenkung zum Schutz der sensiblen Altstadtbereiche
◆	Ergänzung innenstadtrelevanten Parkraumes
◆◆	Aufwertung der Fußgängerachse Kölner Straße
◆	Steigerung der (Kunden-)Frequenz

Ziele

HF	Unterziele
◆	Umgestaltung des Knotens Kölner Straße/Wälle (Altstadteingang)
◆	Inszenierung eines Altstadteinganges in Korrespondenz zu den drei weiteren Toren (HR 4,8, 9)
◆	besondere Betonung des ehemaligen Klosters und der historischen Rathausfassade
◆	Öffnung des Kloster- und Rathausvorplatzes unter Einbeziehung der Kölner Straße
◆	Einbindung der Erlöser-Kirche (u. a. Sichtachse, Platzgestaltung)
◆◆	Aufwertung von Schaufensterfronten/Eingängen
◆	Erarbeitung eines Freiraum-/Licht-konzepts (Gestaltungskanon Altstadt)
◆	Sicherung bzw. Neuansiedlung von Gastronomie, Handel und (Gesundheits-)Dienstleistungen im höherwertigen Segment
◆	Ansiedlung eines Magnetbetriebes (Bereiche HR1 – HR3)
◆	Neuordnung des Parkraumes und der An- und Abfahrtsmöglichkeiten
◆	Installation eines Parkleitsystems
◆◆	Schaffung von Aufenthaltsräumen

Unterziele



Abbildung 58: Bestandssituation Kloster- und Rathausplatz



Abbildung 59: Mögliche Umgestaltung Kloster- und Rathausplatz

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 2 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 3.4.3 Altstadtengang West, Kölner Straße (mit Schnittpunkt Biekegang / Wälle) (Umgestaltung)
- M 3.4.4 Kloster- und Rathausplatz (Umgestaltung)
- M 3.4.12 Schüldernhof (Aufwertung/Anpassung Gestaltung) (in Verbindung mit M 1.1.5)
- M 3.4.14 Vorplatz Ev. Kirche (Aufwertung / Einbindung Umfeld)
- M 3.4.16 Innenhof Rathaus (Aufwertung)
- M 6.2.6 Bereich Kölner Straße/Am Seewerngraben (Nutzungsanpassung/Umgestaltung Bestandsgebäude)



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)

8.4.3 HR 3: Quartier Neumarkt

Der namensgebende Platz im HR3 soll in Zukunft nicht mehr als Wunde im Stadtgrundriss wahrgenommen werden sondern als neu gegliederter, multifunktionaler Platz vor allem den unmittelbar umgebenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen zugutekommen.

Kernaussage + Anspruch: „Das lebendige Wohnquartier“

Um eine weitere funktionale Schwächung des Quartiers zu verhindern gilt es, die Verkehrsbelastung zu vermindern und v.a. (auch durch die angrenzenden Quartiere) „vagabundierenden“ Parksuchverkehr zu unterbinden. Durch Kappung dieser beliebten „Suchschleifen“ können die Bereiche dem Anwohnerparken zurückgegeben, gleichzeitig neue Freiraumqualitäten erschlossen und damit die Wohnfunktion gestärkt werden. Insbesondere gilt es, den Platzbereich wieder in das Gesamtgefüge der Altstadt einzubetten. Dazu gehören Aspekte, wie die Wiederherstellung der Maßstäblichkeit durch Gliederung des Raums (baulich und durch Grünkanten), das „Aufräumen“ des Platzes (u.a. neue Containerstandorte), die Beseitigung des „Oberflächen-Flickenteppichs“ sowie eine die Verbesserung des, dem Platz zugewandten Fassadenbildes.



Parksuchverkehr unterbinden

Stärkung Wohnquartier und Anwohnerparken

Platzgestaltung und Herstellung von Raumkanten

HF	Ziele
◆	Fassung von Straßen- und Platzraum/ Raumkanten
◆◆◆	Zuordnung einer Funktion im Gesamtgefüge der Innenstadt
◆◆	Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Umgestaltung des Neumarktes
◆	Aufwertung des Stadtbildes
◆◆	Stärkung der Wohnqualität im südlichen Bereich
◆	Reduzierung der Verkehrsbelastung
◆◆	Verbesserung der Orientierung

Ziele

8.4.4 HR 4: Altstadt eingang Süd | Wassertor

Der HR4 soll auch in Zukunft als attraktiver Einzelhandelsstandort wahrgenommen werden. Neben der Stärkung des Handelsbesatzes spielen dabei die Herausarbeitung der besonderen Altstadtatmosphäre und die Verbesserung der Freiraumqualität wichtige Rollen.

Kernaussage + Anspruch: „Einkaufen mit Altstadtflair“

Um dem Anspruch gerecht zu werden, gilt es zum einen, den südlichen Altstadteingang städtebaulich zu betonen, Baulücken zu schließen sowie Sichtachsen und prägende Stadtelemente besonders zu betonen. Zum anderen kommt der Bekämpfung von Leerständen (City- und Leerstandmanagement) und der Ergänzung von marktkonformen Verkaufsflächen eine hohe Bedeutung zu (z.B. Erweiterung Drogeriemarkt in



Richtung Tangel aber mit Orientierung Wasserstraße). Nicht zuletzt soll durch eine altstadtgerechte Umgestaltung des öffentlichen Raums die Barrierefreiheit und, u.a. durch entsprechendes Stadtmobiliar, die Verweilqualität verbessert werden. In den Nebenlagen (Gassensystem der Altstadt) geht es insbesondere um eine Stärkung der Wohnfunktion, um eine Verbesserung des Stadtbildes und um eine Attraktivierung des Fußwegenetzes.

Um die Erreichbarkeit für Kunden und Besucher zu verbessern und den Altstadtbereich zu entlasten, soll, unmittelbar südlich des HR 4 und des Ostwalls, ein entsprechendes Parkraumangebot geschaffen werden. Ergänzt werden sollen diese Entlastungsbemühungen noch durch ein Stellplatzangebot für Dauerparker südlich der Straße Am Zollstock, im Bereich der Firma LEWA.

Betonung des Altstadteingangs

Aktivierung von Leerständen/ Schließung von Baulücken

Zeitgemäße aber altstadtgerechte, barrierefreie Gestaltung

Ergänzung attraktiven Kundenparkraums

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 4 insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 3.4.9 FGZ Wasserstr. (Ausbau zur Aufwertung / Verbesserung Barrierefreiheit)
- M 3.4.29 Altstadteneingang Süd (Umgestaltung)
- M 6.2.1 Bereich Wasserstraße/Im Tangel (Um- und Erweiterungsneubau)
- M 6.2.2 Bereich Wasserstraße/Breite Techt (Neuordnung/-bau Wohn- und Geschäftshäuser)
- M 6.2.4 Bereich mittlere Wasserstraße (Neubau Wohn- und Geschäftshäuser)
- M 6.2.9 Bereich Wasserstraße/Am Gerbergraben (Neubau Wohngebäude)

Maßnahmen



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)

8.4.5 HR 5: Quartier Tangel

Der HR 5 soll in Zukunft als wertvoller Bestandteil der Altstadt und nicht mehr als Wunde ebendieser wahrgenommen werden. Dabei geht es um nichts weniger als um eine grundsätzliche funktionale Neuordnung und städtebauliche Neugliederung des Quartiers.

Kernaussage + Anspruch: „Kultur und Gastronomie inmitten der Altstadt“

Um dem Anspruch gerecht zu werden, gilt es, die reine Parkplatz- und Hinterhofnutzung durch eine gliedernde, zeitgemäße aber altstadtgerechte Bebauung sowie entsprechende wertige Freiraumgestaltung zu ersetzen. Vorstellbar wäre ein Gebäude, das die Formensprache des Südsauerlandmuseums zeitgemäß interpretiert und auf der Nordseite, der dem Alter Markt zugewandten Seite, einen vergleichbar zum Alter Markt dimensionier-



ten, multifunktionalen Platz begrenzt. Die Multifunktionalität drückt sich darin aus, dass die übrigen Parkplätze nur noch nutzerspezifisch angeboten werden. Zudem bietet der sehr zentral gelegene Platz die Möglichkeit, für einzelne Events (z.B. Open-Air-Kino), Erweiterung des Marktes oder sonstigen Ereignisse Raum zu liefern, um das kulturelle Angebot in der Kernstadt zu erhöhen.

Ergänzt durch die Schließung einer Baulücke an der Straße Im Sackhof könnte so von einer Reparatur des Altstadtgrundrisses (soweit möglich) gesprochen werden. Auch im Quartier Tangel spielen private Investitionen, v.a. in Gebäudeneu- und Umbauten zur Nutzungsergänzung und Aufwertung der abgängigen Fassaden eine wesentliche Rolle. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass mit der Bereitstellung eines für Kunst und Kultur nutzbaren Platzbereichs, der Schaffung attraktiver Straßenräume, die u.a. Entfaltungsmöglichkeiten für die angrenzende Gastronomie bieten, sowie der Stärkung der fußläufigen Vernetzung und Wohnfunktion im südlichen Quartier, die Grundvoraussetzungen für eine ganzheitliche Beseitigung der städtebaulichen Missstände in diesem Bereich und eine langfristige positive Entwicklung des Quartiers geschaffen werden können.

Parkplatznutzung einschränken

Bauliche Neugliederung des Platzes

Multifunktionaler Platz als Ergänzung zum Alter Markt

Stadtbildpflege: Baulückenschließung, Aufwertung von privaten Fassaden und Hofbereichen



Abbildung 66: Bestandssituation Im Tangel



Abbildung 67: Mögliche Umgestaltung Im Tangel

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 5 folgende Maßnahmen vorgesehen:

M 3.4.10 Im Tangel (Umgestaltung)

M 3.4.26 Im Sackhof (Aufwertung)

M 6.2.1 Bereich Wasserstraße/Im Tangel (Um- und Erweiterungsneubau Einzelhandel)

M 6.2.8 Bereich Im Sackhof (Schließung Baulücke)



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)

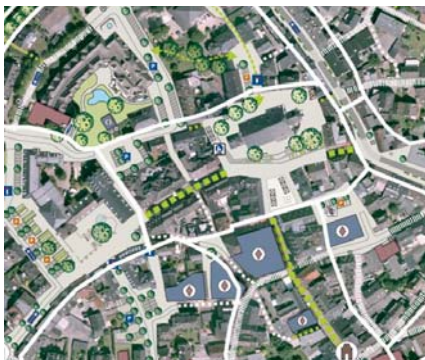
8.4.6 HR 6: Altstadt kern | Fußgängerzone | Kirchplatz | Markt

Der HR6 beherbergt das stadthistorisch bedeutsame Ensemble „Sauerländer Dom“ – Alter Markt – Südsauerlandmuseum, welches zukünftig stadträumlich besser verknüpft und damit für Einheimische sowie für Besucher und Gäste attraktiver werden soll.

Kernaussage + Anspruch: „Das pulsierende Zentrum der Altstadt“

Um dies zu erreichen, soll das „Inseldasein“ des erhöht liegenden Kirchplatzes überwunden werden.

Im Rahmen der Gestaltung soll der Höhenunterschied nicht als Nachteil, sondern als Spannung erzeugendes Element positiv genutzt werden. Dies soll durch Rückbau der trennenden Mauereinfassung und Anlage einer mit Sitzstufen, Grün- und Wasserelementen ausgestatteten Freitreppenanlage erreicht werden. Durch komfortabel begehbare Oberflächen (Barrierefreiheit), ergän-



zendes Stadtmobiliar sowie ein Freiraum- und Lichtkonzept, in Kombination mit einem Fontänenfeld im Bereich „Alter Markt“ wird die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone nachhaltig gestärkt. Letztendlich gehört dazu aber auch, den Parksuchverkehr im sensiblen Bereich nördlich der Kirche (Am Kirchplatz) zu unterbinden, indem die Truchseßgasse/Am Kirchplatz zur Sackgasse umgestaltet und gleichzeitig in ihrer fußläufigen Anbindungsfunktion für das Parkdeck Feuerteich gestärkt wird (vgl. auch HR7). Selbstverständlich ist auch in diesem zentralen Geschäftsbereich wieder privates Engagement gefordert um das Fassadenbild zu verbessern und die Attraktivität des Angebotes zu erhöhen.

Öffnung und Einbindung des Kirchplatzes

Verbesserung von Nutzbarkeit und Attraktivität für alle Bevölkerungsgruppen

Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit



Abbildung 70: Bestandssituation Kirchplatz



Abbildung 71: Mögliche Umgestaltung Kirchplatz

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 6 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 1.1.5 Parkplatz Schüldernhof (Neuordnung)
- M 3.4.5 Mittelabschnitt FGZ - Aufwertung/Verbesserung Barrierefreiheit
- M 3.4.6 Ostabschnitt FGZ - Aufwertung/Verbesserung Barrierefreiheit
- M 3.4.7 Kirchplatz (Umgestaltung/Öffnung)
- M 3.4.8 Alter Markt (Aufwertung/Multifunktionalität)
- M 3.4.17 Klostersgasse (Aufwertung)



(detaillierte Maßnahmenbeschreibung vgl. Anhang 12)

Maßnahmen

8.4.7 HR 7: Quartier Bieketurmstraße | Feuerteich

Der bestehende grüne Eindruck des HR7 soll in Zukunft für die Bewohner, aber auch die Besucher der Altstadt besser erleb- und nutzbar gemacht werden. Kernthemen sind demnach die Öffnung und Qualifizierung vorhandener Grünflächen und die Minderung der Verkehrsbelastung.

Kernaussage + Anspruch: „Das grüne Altstadtquartier“

Um diesem Anspruch gerecht zu werden gilt es, den Parksuchverkehr im Quartier zu minimieren. Neben der Neuorganisation von Fahrbeziehungen (z.B. Kappung der südl. Verbindung von Bieketurmstraße und Am Kirch-Kirchplatz) steht dabei insbesondere die Erweiterung des Parkplatzes Feuerteich für Anwohner und Beschäftigte sowie dessen Attraktivierung für



Kunden und Besucher im Fokus. In diesem Zusammenhang sind die fußläufigen Verbindungen zu den Hauptgeschäftsbereichen aufzuwerten, was mit einer Stärkung der öffentlichen Grünräume (z.B. „Grüne Finger vom Westwall in die Altstadt“) kombiniert werden soll. Ein besonderer Gewinn für das Quartier soll sich aus der Verzahnung von öffentlichen und privaten Grünräumen und teilweise Öffnung letztgenannter für die Allgemeinheit ergeben. So ist z.B. daran gedacht, den Freibereich des Caritas-Seniorenzentrums St. Liborius entsprechend zu gestalten und die heute vorhandene Abschirmung mit ihren Barrieren zum öffentlichen Raum zu entfernen sowie eine fußläufige Verbindung durch „Pastor’s Garten“ zu ermöglichen.

Reduzierung der Verkehrsbelastung

Erweiterung Parkplatz Feuerteich

Stärkung der öffentlichen Grünräume

Öffnung privater Grünbereiche (Caritas-Seniorenzentrum, Pastor’s Garten)

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 7 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 1.1.4 Parkraum für Kunden/Besucher/Dauerparkler Feuerteich (Neuanlage Parkhaus)
- M 3.4.13 Am Seewerngraben (Aufwertung/Anpassung Gestaltung)
- M 3.4.15 Grünanlage Seniorenheim (Aufwertung/Öffnung)
- M 3.4.18 Bieketurmstraße (Aufwertung)
- M 3.4.19 Pastor's Garten (Umgestaltung/Öffnung)
- M 3.4.20 Truchseßgasse (Aufwertung punktuell)
- M 3.4.21 Knoten Am Seewerngraben/ Bieketurmstr. (Aufwertung Anbindung)
- M 6.2.17 Seniorenzentrum (Erweiterung)



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)

8.4.8 HR 8: Altstadt eingang Nord | Ennester Straße

Der Kernbereich des HR8, die Ennester Straße mit dem nördlichen Altstadteingang, soll in Zukunft auch im öffentlichen Raum als innerstädtische Einkaufsstraße wahrgenommen werden. So sollen die derzeitigen Nachteile überwunden und eine Basis zur Stärkung des Geschäftsbesatzes gebildet werden.

Kernaussage + Anspruch: „Die vielseitige Einkaufsstraße“

Um diesem Anspruch gerecht zu werden gilt es, das Verkehrsaufkommen in dem engen Straßenquerschnitt deutlich zu reduzieren (durch provisorische Einbahnstraßenregelung bereits gelungen, vgl. auch Verkehrsuntersuchung Attendorf, Runge + Küchler, Juni 2015) und die Trennwirkung durch die Fahrbahn zu minimieren. Entsprechend sind ein höhengleicher Ausbau und die Ausweisung eines verkehrsberuhigten



verkehrsberuhigten Ge-

schäftsbereichs, i.S. des „shared space“ –Gedankens, vorgesehen. Dies ermöglicht eine Korrespondenz der Ladenlokale auf beiden Straßenseiten, schafft Raum für Sondernutzungen und komfortables Flanieren, ermöglicht es den Straßenraum in Gänge barrierefrei auszubilden (auch mit Kinderwagen oder Rollator) und erlaubt den Einsatz von Stadtmobiliar (wenn auch in begrenztem Umfang). Einen besonderen Abschnitt der Ennester Straße bildet der Bereich Ennester Tor mit dem Altstadteingang. Dieser soll wieder besonders betont und städtebaulich ablesbar, entsprechend der anderen „Stadttore“ gestaltet werden.

Reduzierung der Verkehrsbelastung/ von Verkehrsflächen

Deutlicher Raum- und Qualitätsgewinn

Betonung Altstadteingang

HF	Ziele
◆	Profilierung als Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort
◆ ◆ ◆	Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der fußläufigen Verbindungsfunktion
◆ ◆	Reduzierung der Verkehrsbelastung
◆	Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse
◆	Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
◆	Aufwertung des Stadtbildes
◆	Altstadteingang mit Wallring herausarbeiten
◆	Inszenierung der Stadtgeschichte/ von prägenden Gebäuden
◆ ◆	Verbesserung der Orientierung

HF	Unterziele
◆ ◆	Umgestaltung unter Beibehaltung der Verbindungsfunktion
◆ ◆	Schaffung von Raum/Flächen für Sondernutzungen
◆	Erarbeitung eines Freiraum-/ Lichtkonzepts (Gestaltungskanon Altstadt)
◆	Inszenierung eines Altstadteinganges in Korrespondenz zu den drei weiteren Toren (HR 2, 4, 9)
◆	Installation eines Parkleitsystems

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 8 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 3.4.22 Innenstadteingang Nord
Ennester Straße (Umgestaltung)
- M 3.4.23 Ennester Straße (Umgestaltung)

(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)



Ziele
Unterziele
Maßnahmen



Abbildung 77: Bestandssituation Ennester Straße (vor Provisorium)



Abbildung 78: Mögliche Umgestaltung Ennester Straße

8.4.9 HR 9: Altstadt eingang Ost | Niederste Straße

Die Niederste Straße, als Kernbereich des HR9, soll es in Zukunft Kunden und Besuchern ermöglichen, fußläufig, entlang einer attraktiven „Flaniermeile“ von der östlichen Innenstadt (insbesondere vom Allee-Center) in die Kernstadt mit der Fußgängerzone zu gelangen.

Kernaussage + Anspruch: „Die Verbindungsachse zwischen Fußgängerzone und Allee-Center“

Um diesem Anspruch gerecht zu werden gilt es, die Dominanz sowohl des fließenden Verkehrs im Straßenraum, als auch des ruhenden Verkehrs auf den wenigen kleinen Platzflächen, zu brechen. Hierzu ist vorgesehen, die für die Ennester Straße beschriebene Einbahnregelung in Richtung Windhauser Straße sowie die Straßenraumgestaltung auch auf



die Niederste Straße auszudehnen. So soll die Trennwirkung der Fahrbahn deutlich reduziert und der Raum für Fußgänger und Sondernutzungen der anliegenden Nutzungen erheblich erweitert werden. Die durch die Einbahnstraßenregelung neu gewonnen Flächen sollen als „Aktionsstreifen“ ausgebildet werden. Hier sind neben einzelnen Begrünungselementen, Sitzmöglichkeiten, Fahrradständern auch Spielpunkte und Kunstakzente vorstellbar, die die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöhen und zur notwendigen Verbindungsfunktion beitragen.

Ein weiteres wichtiges Potenzial zur Steigerung der Attraktivität dieses Straßenabschnittes stellen Gebäuderücksprünge dar, die kleine Platzsituationen ausbilden. Diese sollen in Zukunft für Aufenthalt und Außengastronomie sowie zur Gliederung der Straßenachse genutzt werden. Eine besondere Rolle in der Abfolge dieser Trittsteine spielen der Bereich der Alten Post und der Altstadt eingang Ost. Insbesondere das denkmalwerte, prägende Gebäude der Alten Post mit dem im Verhältnis relativ großen Vorplatz könnte durch eine adäquate, frequenzbringende Nutzung einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivierung des Straßenabschnittes leisten. Um sich die Entwicklungspotenziale des Denkmalgebäudes und der Freifläche zu sichern und Fehlentwicklungen entgegenwirken zu können, hat die Hansestadt Attendorf das Gebäude zwischenzeitlich erworben.

Verlängerung Bereich mit Einbahnstraßenregelung

Aktionsstreifen sorgen für Attraktivität

Platzsituationen als Trittsteine

Besondere Rolle des Bereichs Alte Post

HF	Ziele
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität: u.a. Nutzung der Platzsituationen (Abwechslung statt Monotonie)
	Aufwertung des Stadtbildes
	Nutzung Alte Post als Frequenzbringer
	Umgestaltung/ Gliederung des Straßenraums als Bindeglied zwischen Atta Höhle – Allee-Center– Fußgängerzone
	Altstadteingang mit Wallring herausarbeiten
	Inszenierung der Stadtgeschichte/ von prägenden Gebäuden
	Reduzierung der Verkehrsbelastung
	Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse
	Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
	Impulse für Neuausrichtungen der Geschäftswelt
	Verbesserung der Orientierung
	Aufwertung wichtiger fußläufiger Verbindungen

HF	Unterziele
	Umgestaltung unter Beibehaltung der Verbindungsfunktion
	Platzgestaltungen (Trittsteine vom Allee-Center in die Altstadt)
	Schaffung von Raum/ Flächen für Sondernutzungen
	Erarbeitung eines Freiraum-/ Lichtkonzepts (Gestaltungskanon Altstadt)
	Inszenierung eines Altstadteinganges in Korrespondenz zu den drei weiteren Toren (HR 2, 4, 8)
	Leerstände beseitigen
	Installation eines Parkleitsystems

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 9 folgende Maßnahmen vorgesehen:

M 3.4.25 Niederste Straße (Umgestaltung)

M 4.3.1 Alte Post - Umbau (z.B. Barrierefreiheit) und Nutzungsanpassung



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)



Abbildung 81: Bestandssituation Niederste Straße



Abbildung 82: Mögliche Umgestaltung Niederste Straße

8.4.10 HR 10: Östlicher Innenstadteingang | Allee-Center | Bahnhofsareal

Der HR10 soll in Zukunft in seiner Gesamtheit als urbaner Raum bzw. Teil der Innenstadt wahrgenommen werden. Dazu gehört neben der Verbesserung der Verbindung zwischen den Einzelhandelsschwerpunkten Allee-Center und Fußgängerzone insbesondere die Entwicklung des Areals um den KVP Bahnhofstraße/Straße Am Zollstock (u.a. mit dem ehem. Bahnhof und dem ehem. ZOB-Gelände).

Kernaussage + Anspruch: „Ankommenskultur für die Innenstadt“

Um diesem Anspruch gerecht zu werden gilt es, das Gelände des ehem. Zentralen Omnibusbahnhofs (derzeit Parkplatzfläche) in Verbindung mit den angrenzenden Arealen mit einem urbanen Nutzungsmix, allerdings mit klarem Handelsschwerpunkt, zu entwickeln. Hier können Sortimente untergebracht werden, die gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept in Attendorf fehlen und für welche die Entwicklungsstandorte in der Altstadt nicht funktionieren. Für diesen Neuordnungsbereich ist die Durchführung eines städtebaulich qualifizierenden Planverfahrens vorgesehen (z.B. Städtebaulicher Wettbewerb, Gutachterverfahren, Investorenwettbewerb). Um die Verzahnung von Altstadt und östlicher Innenstadt im Gesamten zu verbessern, soll die Bahnhofstraße ihre Verkehrsbedeutung weitgehend verlieren und zu einer Innenstadtstraße ohne Barrieren mit guter Querbarkeit umgebaut werden. Nördlicher Schwerpunkt dieser Maßnahme soll die Umgestaltung des Allee-Center-Vorplatzes sowie des Knotenpunktes Niederste Straße/Bahnhofstraße sein, sodass ein attraktiver Anschluss der geplanten „Flaniermeile“ Niederste Straße möglich wird. Grundvoraussetzung für die Maßnahmen, welche die Bahnhofstraße betreffen, ist der Bau einer Entlastungsspanne, der sog. Anselm-Dingerkus-Straße im Osten des Allee-Centers, als neue Verbindung zwischen der Finnentroper Straße und der Straße am Zollstock.



Städtebauliche Entwicklung mit urbaner Qualität

Ansiedlung fehlender Sortimente und Entertainmentangebote

Städtebaulicher Wettbewerb oder ähnliches Verfahren zur Qualitätssicherung

Verbesserung Anbindung Allee-Center und Bahnhof

Voraussetzung: neue Nord-Süd-Spanne

HF	Ziele	Ziele
	<ul style="list-style-type: none"> ◆◆◆ Verringerung der Trennwirkung der Bahnhofstraße ◆◆ Verbesserung der Verknüpfung von Allee-Center und Altstadt ◆◆◆ Profilierung des Quartiers als Bindeglied zwischen Altstadt, Allee-Center und (Kultur-)Bahnhof mit ZOB ◆ Fassung von Straßen- und Platzräumen/ Ausbildung Raumkanten ◆◆◆ Standortverlegung der Industrienutzung (HR 10, 11) ◆◆ Verbesserung der Orientierung ◆ innenstadtrelevante Parkraumergänzung (Bereich Bahnhofstraße/Am Zollstock) 	
HF	Unterziele	Unterziele
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umbau des Kreisverkehrsplatzes am Niederste Tor und Integration des Vorplatzes Allee-Center in den Straßenraum ◆ Rückbau der Bahnhofstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich ◆◆◆◆ Ansiedlung komplementärer Nutzungen ◆◆ Definition von Räumen durch ergänzende Bebauung oder neue Grünstrukturen ◆ Erarbeitung Freiraum-/Lichtkonzept ◆◆◆ Nutzung Flächenpotenzial zur Stärkung von Einzelhandelsstandort ◆ Installation eines Parkleitsystems 	

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 10 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 3.1.1 Anselm-Dingerkus-Straße/Am Zollstock (Grunderwerb und Freilegung der Grundstücke)
- M 3.4.36 Finnentroper Straße/Bahnhofstraße und Vorplatz Allee-Center/Bahnhofstraße (Umgestaltung)
- M 3.4.37 Finnentroper Straße Mitte (Aufwertung Nordseite Abschn. A)
- M 3.4.38 Querung/Vernetzung Wohngebiet Färberstraße
- M 1.1.09 Anselm-Dingerkus-Straße (Neubau)
- M 3.4.40 Fußwegeverbindungen Innenstadt Ost (Sicherung/Ausbau)
- M 6.2.13 Bereich Bahnhofstraße/Am Zollstock West (Neuordnung/Neubau Geschäfts-/Dienstleistungskomplex)
- M 6.2.14 Bereich Bahnhofstraße/Am Zollstock Ost (Umgestaltung/Aufstockung Bestandsgebäude oder Neubau)
- M 6.2.15 Bereich Anselm-Dingerkus-Straße/Am Zollstock (Neuordnung/Neubau Dienstleistungs-/Wohngebäude)
- M 6.2.19 Bahnhofsgebäude/-umfeld

Maßnahmen



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)

8.4.11 HR 11:Innenstadt Ost | Mehrgenerationenplatz

Der HR11 ist auf dem Weg, sich als Freizeit- und Dienstleistungsquartier zu etablieren. Diese Entwicklung soll weiter forciert und es soll versucht werden, mehr direkte Synergien mit den westlich angrenzenden Quartieren der Innenstadt (und insbesondere der Altstadt) zu erzielen.

Kernaussage + Anspruch: „Das Quartier mit Freizeit und Erholungswert“

Um diesem Anspruch gerecht zu werden gilt es, die Atta-Höhle, den touristischen Schwerpunkt der Stadt, stärker in der Innenstadt zu verankern. D.h. bereits das städtebauliche Umfeld der Höhle sollte signalisieren, dass sich der Besucher in direkter Nähe zur Kernstadt befindet und nicht an einem isolierten touristischen Standort. Neben



der Verbesserung der fußläufigen Anbindung (vgl.

auch HR9 und HR10) mit einer abwechslungsreichen Gestaltung entlang der Finnentroper Straße, z.B. als Themenweg, mit Stationen, gehört dazu auch die Verlagerung störender Industrienutzung und eine den genannten Zielen entsprechende bauliche Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung von Grün- und Naherholungsaspekten (Anknüpfungspunkte Mehrgenerationenpark, Hansehotel). Südlich des Mehrgenerationenplatzes ist im Konzept eine Entwicklungsfläche für mögliche Ansiedlung von Freizeiteinrichtungen vorgesehen.

Touristischen Schwerpunkt Atta-Höhle besser nutzen

Verbesserung der fußläufigen Anbindung

Verlagerung störender Gewerbes

Stärkung der Freizeit- und Erholungsaspekte

HF	Ziele
◆◆	Verbesserung der Verknüpfung von Atta-Höhe und Innenstadt
◆◆	Erweiterung des Freizeitangebotes
◆◆◆	Standortverlegung der Industrienutzung (HR 10, 11)
◆	Schaffung neuer Verkehrsachse zwischen Finnentroper Straße und Straße Am Zollstock (Verbesserung der Verkehrslenkung und Erschließungssituation)
◆	innenstadtrelevante Parkraumergänzung
◆◆	Verbesserung der Orientierung

Ziele

HF	Unterziele
◆ ◆	Verbesserung der fußläufigen Verbindung von Atta-Höhle und Innenstadt
◆	Erarbeitung Freiraum-/Lichtkonzept
◆ ◆	weitere Stärkung der Naherholungsfunktion (Mehrgenerationenplatz)
◆ ◆ ◆	Nutzung Flächenpotenzial zur Stärkung von Einzelhandels- und Tourismusstandort
◆	Installation eines Parkleitsystems

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 11 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 3.1.1 Anselm-Dingerkus-Straße/Am Zollstock (Grunderwerb und Freilegung der Grundstücke)
- M 3.4.39 Finnentropfer Straße Mitte/Ost (Aufwertung Nordseite Abschnitt B)
- M 1.1.09 Anselm-Dingerkus-Straße (Neubau)
- M 3.4.40 Fußwegeverbindungen Innenstadt Ost (Sicherung/Ausbau)
- M 6.2.15 Bereich Anselm-Dingerkus-Straße/Am Zollstock (Neuordnung/Neubau Dienstleistungs-/Wohngebäude)
- M 6.2.16 Parkplatz Attahöhle (Umgestaltung)
- M 6.2.18 Generationenpark (Erweiterung und Ergänzung durch "Indoorangebot")



(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)

Unterziele

Maßnahmen

8.4.12 HR 12: Historische Wälle | Nord-, Ost-, Süd- und Westwall

Der HR12 soll in Zukunft seine Funktion als Grün- und Naherholungsraum noch besser erfüllen und als Teil des historischen Stadtgrundrisses deutlicher wahrnehmbar sein.

Kernaussage + Anspruch: „Das grüne Rückgrat der Altstadt“

Hierbei gilt es, die Freiraumqualität der verkehrsberuhigten Wallstraßen selbst und der angrenzenden Grünräume weiter zu verbessern. Dazu gehört eine eigenständige, weniger versiegelt anmutende, barrierefreie Oberflächengestaltung, entsprechendes Stadtmobilien, wobei Sitzgelegenheiten für ältere Nutzergruppen besondere Bedeutung beizumessen



ist sowie die Umsetzung eines an die Örtlichkeit angepassten Grün- und Lichtkonzeptes, das Sichtachsen freistellt, Angsträume nimmt und Besonderheiten betont. Damit sich alle Zielgruppen der Wälle arrangieren können, ist unnötiger motorisierter Verkehr (z.B. nicht Anwohnern zuzuordnender motorisierter Verkehr) in Zukunft zu vermeiden. Besonderes Augenmerk ist auf die Schnittstellen der Wälle mit den Eingangsachsen in die historische Altstadt zu legen. In diesen Bereichen soll künftig das Element „Wallring“ auch über die Verkehrsflächen der Stadtachsen hinweg gestaltet und wahrnehmbar sein (Oberflächen-/Grün-/Lichtgestaltung, ggf. ergänzt durch künstliche vertikale Elemente).

Herausarbeitung des grünen Charakters

Verbesserung von Nutzbarkeit und Naherholungsfunktion

Besondere Gestaltung der Schnittstellen mit den Stadtachsen

HF	Ziele
◆	Profilierung des Wallringes an Altstadeingängen
◆	Inszenierung der Stadtgeschichte/ von prägenden Strukturen
◆	Verbesserung von Erscheinungsbild und Aufenthaltsqualität (Oberflächen, Stadtmobilien, Begrünung)
◆◆	Verbesserung der Verflechtung mit innerstädtischem Fußwegenetz

Ziele

HF	Ziele
----	-------

- ◆◆ Verbesserung der Orientierung
- ◆ Reduzierung der Verkehrsbelastung/ Vermeidung von nicht qualifiziertem Verkehr
- ◆ Weiterentwicklung der Gebäudestrukturen als Standortqualität
- ◆ Element Wasser betonen

HF	Unterziele
----	------------

- ◆ Erarbeitung Freiraum-/ Lichtkonzept (Gestaltungskanon Altstadt)

Neben der Berücksichtigung von Querschnittsaufgaben und -themen (vgl. Kap. 8.5) sind im HR 12 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- M 3.4.27 Nordwall (Aufwertung)
- M 3.4.28 Ostwall (Aufwertung)
- M 3.4.30 Südwall (Aufwertung)
- M 3.4.31 Westwall (Aufwertung)
- M 3.4.33 Westwall Teilabschnitt (Aufwertung)

(detaillierte Maßnahmenbeschreibungen vgl. Anhang 12)



Unterziele

Maßnahmen

8.5 Querschnittsthemen und Querschnittsaufgaben

Viele Themen der Stadtentwicklung sind Querschnittsthemen, d.h. sie besitzen einen handlungsfeld- sowie handlungsraumübergreifenden Charakter. Aus diesem Grunde sind die sogenannten Querschnittsthemen bzw. -aufgaben bei der Ziel- und Maßnahmenentwicklung in den einzelnen Handlungsräumen mitzudenken, wurden aber in Kapitel 8.4 nicht immer explizit dargestellt, um eine Konzentration auf die besonderen Aspekte der jeweiligen Handlungsräume zu ermöglichen. Die nachfolgende Grafik gibt einen Überblick über gewichtige handlungsfeldübergreifenden Querschnittsthemen:



7 Querschnittsthemen

8.5.1 Barrierefreiheit

Wenn das Wort Barrierefreiheit fällt, wird gemeinhin an mobilitätseingeschränkte Personen, meist Rollstuhlfahrer und entsprechende Maßnahmen wie Rampen und Aufzüge gedacht. Der genannte Personenkreis stellt zwar eine wichtige Gruppe dar, aber es gilt beim Thema Barrierefreiheit auch die Bedürfnisse von Seh- und Hörgeschädigten oder sonstig in ihren Fähigkeiten eingeschränkten Personen zu beachten. Baulich spielt das Thema Barrierefreiheit eine wichtige Rolle im Innenstadtentwicklungskonzept. Unmittelbar ist es Auslöser oder wichtiger Aspekt im Rahmen vieler Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (Veränderung von Oberflächen in Straßen-/ Platzräumen), bei der stufenlosen Gestaltung von (Geschäfts-)Eingängen oder bei der Installation von Leitsystemen. Mittelbar kommt es über die Berücksichtigung von zentralen PKW-Stellplätzen für besondere Nutzergruppen (z.B. Senioren, Patienten, mobilitätseingeschränkte Personen), im Rahmen von Hol- und Bringdiensten (von Geschäften) oder durch private



Abbildung 89: Marktläufer vereinfachen den Einkauf

Barrierefreiheit umfassend betrachten

Gestaltung des öffentlichen Raums

Flankierende Maßnahmen

Investitionen in barrierefreie Immobilien in den Handlungsräumen zum Tragen.

8.5.2 Beteiligung (Privater)

Das vorliegende Konzept hätte ohne die umfangreiche Beteiligung der lokalen Akteure in Attendorn (vgl. Kapitel 1.2) nicht das Qualitätsniveau erreicht, dass nun erlangt wurde. D.h. über die Beteiligungsformate wurden Ideen eingespielt aber auch Meinungsbilder eingeholt, die im Prozess der Konzeptentwicklung wichtig waren, um die fachplanerischen Überlegungen zu „erden“, zu vervollständigen und ggf. auch Richtungskorrekturen vorzunehmen. Die frühzeitige Etablierung einer, mit zwei Personen besetzten Stabsstelle Stadtteilmanagement und Demographie, welche neben Projektmanagementaufgaben im Umsetzungsprozess insbesondere die Kom-

munikation mit den verschiedenen Akteursgruppen (Bürger, Immobilieneigentümer, Gewerbetreibende etc.) bündelt, hat sich als für den Prozess elementarer Schritt erwiesen. Nur so konnte die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung hergestellt und bereits parallel zur Konzepterstellung privates Engagement generiert werden. Beispiele hierfür sind das temporäre Quartiersbüro in einem Leerstand und die Schaufenster-Offensive (siehe Kap. 7.2.1), das Attendorner Webkaufhaus, Marketing-Aktionen wie beispielsweise der Coupon-Flyer (Idee aus der Ideenwerkstatt), die einheitlich Fußmatte oder das Straßenfrühstück und viele weitere Projekte in enger Zusammenarbeit mit den Innenstadthändlern und insbesondere der Werbegemeinschaft Attendorn e.V.. Aufgrund des großen Potenzials der Gewerbetreibenden in der Innenstadt, soll im Rahmen des Innenstadtentwicklungskonzeptes ein Verfügungsfonds eingerichtet werden, um weitere Marketingaktionen zu fördern und Anreize zur Teilnahme zu schaffen. Die gemeinsame Standortvermarktung steht dabei besonders im Fokus, um den Wirtschaftsstandort Innenstadt für Neugründer interessant zu gestalten, die vorhandenen Stärken zu stärken und positive Impulse zu setzen.



Abbildung 92: Ein Coupon-Flyer für Attendorn



Abbildung 91: Fußmatte "Herzlich willkommen in Attendorn"



Beteiligung qualifiziert Planung

Stabsstelle Stadtteilmanagement und Demographie

Konzeptionsbegleitende Gemeinschaftsaktionen

Verfügungsfonds schafft kurze Reaktionszeit

Darüber hinaus ist die Gründung von Interessens- und Standortgemeinschaften anzuregen, um die Flächen und Immobilien in der Innenstadt nachhaltig zu entwickeln. Die Zusammenlegung von Ladenlokalen zur Schaffung von größeren Verkaufsflächen könnte dabei ein Lösungsansatz sein.

Standortgemeinschaften für nachhaltige Entwicklung

8.5.3 Demographie

Was die demographische Entwicklung und insbesondere den zu erwartenden zukünftigen Bevölkerungsrückgang angeht, ist die Hansestadt im Vergleich zum Umland zwar gut aufgestellt, kann sich aber voraussichtlich von der insgesamt negativen Entwicklung nicht abkoppeln. Neben den bereits genannten Aspekten gilt bei der Ausgestaltung der Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum die Tauglichkeit für alle Nutzergruppen im Auge zu behalten und Gemeinbedarfseinrichtungen bzw. Wohnfolgeeinrichtungen möglichst flexibel nutzbar anzulegen. Ziel des Innenstadtentwicklungskonzeptes ist es im Innenstadtbereich attraktiven Wohnraum für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen anbieten zu können. Dazu gehören neben der Modernisierung und Instandsetzung privaten Wohnraums (vgl. u.a. M 2.3.2 /M 4.2.2) auch der Neubau von barrierefreien Wohn- und Geschäftshäusern sowie die Minderung der Verkehrsbelastung bzw. Steigerung der Freiraumqualität für die Bewohner.

Anpassung von Wohnraum und Wohnfolgeinfrastruktur

8.5.4 Digitale Infrastruktur

Die Stadtentwicklung muss sich verändernden Lebensgewohnheiten Rechnung tragen. Ein Thema, das unsere Lebenswelt in den letzten Jahren beeinflusst hat wie kein zweites ist das Internet und digitale Medien. Die notwendige digitale Infrastruktur in wettbewerbsfähiger Kapazität auch in der Innenstadt vorzuhalten ist ein Ziel, um den Wirtschafts- und Wohnstandort Innenstadt attraktiv zu erhalten. Dies schließt wiederum auch den kreativen Umgang mit den neuen Medien ein, aus dem eine wichtige zweite Wertschöpfungssäule, z.B. für die stationäre Geschäftswelt, erwachsen kann. Attendorn hat im Zusammenspiel von stationären Geschäften und Internethandel eine Vorreiterrolle übernommen und das Portal www.einkaufen-in-attendorn.de ins Leben gerufen. Darüber hinaus hat die Werbegemeinschaft Attendorn

Sich rasant verändernde Lebenswirklichkeit



Internetportal „einkaufen-in-attendorn“ bereits online

e.V. die Einrichtung eines öffentlichen W-LAN in der Innenstadt initiiert und mit dem Freifunk-Konzept umgesetzt. Insgesamt wurden bisher 44 Router²⁹ im Untersuchungsgebiet des IEK eingerichtet.



Abbildung 94: Übersichtskarte Freifunk-Router in Attendorf (Quelle: www.freifunk-biggesee.de)

Als Reaktion auf den Strukturwandel im Einzelhandel und wichtige Säule für den Erhalt des stationären Einzelhandels in der Innenstadt, wurde als Ergänzung der Plattform www.einkaufen-in-attendorf.de zudem das Projekt „Attendorner Webkaufhaus“ ins Leben gerufen. Aus nahezu allen Branchen werden Einzelhändler ihre Produkte ab Herbst online verkaufen. Von Arzneimitteln, Bekleidung, Schmuck, Büchern, Geschenkartikeln, Haushaltswaren, Wohnaccessoires, Kosmetik- und Pflegeartikeln bis hin zu Feinkost, Möbeln und Elektroartikeln wollen sich Händler mit ihren Produkten an dem Projekt beteiligen. Darüber hinaus beteiligen sich auch Gastronomen und Dienstleister. Und auch die Hansestadt Attendorf wird sich mit touristischen Produkten und Merchandise-Artikeln beteiligen. Der Ausbau dieses Angebotes und die Verknüpfung mit weiteren Anbietern ist stetige Aufgabe im Rahmen der Integrativen Stadtentwicklung und damit auch im Innenstadtentwicklungskonzept abgebildet.

Die Besonderheit ist nicht der Aufbau eines Online-Shops, sondern der lokale Bezug, alle Angebote der Attendorner Innenstadt auch virtuell anzubieten. Kombiniert mit der Lieferung der Waren bis nach Hause werden so gleichzeitig auch Aspekte aus den Themenfeldern Mobilität und Demographie (Wie kann ich im Alter bzw. als mobilitätseingeschränkte Person weiterhin in Attendorf einkaufen?) abgedeckt.

Freifunk in der Innenstadt etabliert

Stetige Weiterentwicklung des Online-Angebotes

Demographieaspekt

²⁹ <http://www.freifunk-biggesee.de/karte/>, Stand: 21.08.2015

8.5.5 Inwertsetzung Stadthistorie

Aus der fast 800-jährigen Stadtgeschichte finden sich an vielen Stellen in Attendorn noch Relikte und Gebäude, die Zeugnis über die wechselvolle Vergangenheit der Hansestadt ablegen. Im Rahmen von Führungen des Heimatvereins können sie auf einem Altstadtrundgang besucht werden.

Als weicher Standortfaktor ist die Inwertsetzung der Stadthistorie ein wichtiger Aspekt, um Personen an die Stadt zu binden und eine unvergleichbare Atmosphäre zu erzeugen. Auf den vielen Bürgerveranstaltungen wurde das Thema gerne diskutiert und für sehr wichtig erachtet. Neben den im Konzept beabsichtigten Maßnahmen, wie der Inszenierung der historischen Altstadeingänge oder dem Bodenrelief der ehemaligen Klosterkirche, ist es vorgesehen, das Element Licht zu nutzen, um die historische Stadtstruktur bzw. elementare Gebäude zu illuminieren.

Aufbauend hierauf ist es angedacht, einen „Historischer Stadtrundgang“ anzubieten. Die vier Eingangstore der Stadt, die durch Stelen oder ähnliche Maßnahmen wieder im Stadtbild kenntlich gemacht werden, sind jeweils der Startpunkt. An diesen Toren werden Übersichtstafeln angebracht, die auf alle wichtigen Gebäuden im Stadtgebiet hinweisen. An den bedeutendsten Gebäuden sind Infotafeln angebracht, die über die Geschichte dieser Gebäude informieren und durch eine einheitlich gestaltete und verlässliche Wegweisung auf die nächstgelegene Sehenswürdigkeit hinweisen. Ein weiterer Baustein ist die Aufwertung und Erweiterung des Straßenlaternenmuseums in der Wasserstraße.

Durch diese Maßnahmen könnte ein Ausbau des bestehenden Altstadtrundganges stattfinden, der es den auswärtigen Besuchern der Stadt ermöglicht, auch ohne Führung die Sehenswürdigkeiten der Innenstadt in einer bestimmten Reihenfolge zu besuchen. Neben der Beschilderung sollen auch neue Medien (z.B. QR-Codes) eingesetzt. Besuchern und Einheimischen könnte auf diese Weise die Geschichte der Stadt anschaulich näher gebracht werden. Weiterhin wird der Besucher dazu eingeladen sich länger in der Innenstadt aufzuhalten, sie kennenzulernen und auf dem Rundweg, die ein oder andere gastronomische Einrichtung zu nutzen.

Für die Gestaltung der Altstadeingänge ist für Ende 2015 ein Wettbewerb oder ein Gestaltungsworkshop mit der Bevölkerung angedacht.

Viele Zeugnisse der Stadtgeschichte vorhanden

Weicher Standortfaktor

Historischer Stadtrundgang



Aufenthaltsdauer verlängern

Bürger gestalten mit

8.5.6 Klimaschutz

Seit dem Jahr 2011 wird die städtische Beleuchtungsanlage an Hauptverkehrs-, Haupterschließungs-, Sammel- und Anliegerstraßen von Hochdruckquecksilberdampf Lampen sukzessive durch den Einsatz von LED-Technik umgerüstet. Durch diesen Leuchtmittelwechsel lassen sich bis zu 50 % des Stromverbrauches und somit der CO²-Ausstoß verringern.

Neue, energiesparende Beleuchtungstechnik stellt aber nur einen kleinen Teilaspekt des Themas Klimaschutz dar. Einen weiteren ist die Hansestadt Attendorf mit dem Klimaschutzteilkonzept „Klimaschutz in eigenen Liegenschaften“ (vgl. Kapitel 5.4) angegangen. Durch die Beteiligung an den Programmen Ökoprotit und dem European Energy Award (vgl. Kapitel 5.5) erhofft man sich weitere Impulse und Anregungen zu bekommen, um den Aspekt Klimaschutz ganzheitlich zu betrachten. Im Innenstadtentwicklungskonzept wirkt der Gedanke des Klimaschutzes in alle Handlungsfelder. Dies kommt dadurch zum Ausdruck, dass viele der in den vorigen Kapiteln beschriebenen Ziele und Maßnahmen darauf abzielen, eine kompakte, Nutzungsdurchmischte Stadt weiterzuentwickeln (Wirtschafts-/Wohn-/Lebensstandort, vgl. u.a. M 2.3.7 und M 2.3.8) oder den nichtmotorisierten Verkehr in der Innenstadt zu fördern (Mobilität/Freiraumqualität). Dies bedeutet, dass z.B. die Ergänzung von fehlenden Angeboten und Sortimenten, die Anpassung von innerstädtischem Wohnraum an künftige Bedarfe oder die Attraktivierung vorhandener und Schaffung neuer fußläufiger Wegebeziehungen besondere Beachtung finden. (vgl. auch Kapitel 8.4).

Zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs wurde bereits Anfang 2015 ein Fahrradkonzept für die Innenstadt erarbeitet. Neben Themen wie zusätzliche Abstellmöglichkeiten stand insbesondere die E-Mobilität im Vordergrund. Die Elektromobilität ist in den letzten Jahren rasant gewachsen, gerade im Bereich der E-Bikes und Pedelecs. Diese Art der Fortbewegung ist besonders in hügeligeren Regionen wie dem „Sauerland“ sehr beliebt. Die E-Bikes und Pedelecs sind nicht nur ein Hilfsmittel für Benutzer mit eingeschränkter oder wiederherzustellender Bewegungsfähigkeit, sondern werden auch von denjenigen akzeptiert, welche gerne weitere Touren mit weniger Anstrengung unternehmen möchten. Die E-Mobilität ist folglich ein Themenfeld der Stadtentwicklung, dessen wachsende Beliebtheit berücksichtigt werden muss. Aus diesem Grund wurde eine Ladestation für Akkus von E-Bikes und Pedelecs in der Touristkinformation am Rathaus eingerichtet. Weitere Standorte im Bereich „Südsauerlandmuseum“ und der „Alten Post“ werden derzeit auf Realisierung hin geprüft. Neben städtischen Ladestationen wurden auch Gastronomiebetriebe und einzelne Händler, die auch z.T. E-Bikes verleihen, in das Konzept integriert. Ziel ist es, ein flächendeckendes Angebot an Ladestationen in der Innenstadt zu bekommen.

8.5.7 Lichtkonzept

Wenn man über den Faktor Licht in der Stadt spricht, beschränkt sich die Sichtweise nicht mehr nur auf funktionale Aspekte, wie auf eine, Si-

Energiesparende Beleuchtung

Klimaschutzteilkonzept

Kompakte, nutzungsmischte Stadt

Klimaschutz und Mobilität

cherheitsaspekten genügende, flächige Ausleuchtung. Durch neue (auch energiesparende) Techniken lässt sich Licht ganz gezielt einsetzen, um Atmosphäre zu erzeugen, Stadtstrukturen erlebbar zu machen und einzelne (stadthistorisch) bedeutsame Objekte hervorzuheben. In diesem Zusammenhang kann dann auch von neuer Beleuchtungsqualität gesprochen werden. Zusammen mit einem Gestaltungs- und Freiraumkonzept (vgl. auch Kapitel 8.3 sowie M 2.3.4) bildet ein Lichtkonzept (vgl. M 2.3.5) die, auch handlungsraumübergreifende Grundlage für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen im öffentlichen Raum.

Neben den vorgestellten baulichen Handlungsschwerpunkten gilt es insbesondere ein neues Flair, eine neue Wohlgefühlqualität in der Kernstadt zu erzeugen. Unter diesen Gesichtspunkten soll ein Konzept erarbeitet werden, welches die Kernstadt in einem neuen Licht erscheinen lässt. Ziel ist es, den ganzheitlichen Planungsansatz weiterzuentwickeln und ein schlüssiges, für die Hansestadt Attendorf individuelles Beleuchtungskonzept zu erarbeiten.

Angedachte Schwerpunktthemen des Lichtkonzeptes sind:

- Beleuchtung städtebaulich prägender Gebäude (Nah- und Fernwirkung)
- Bspw.: Rathaus, evangelische Kirche, Sauerländer Dom, Alte Post etc.
- Inszenierung der historischen Stadtstruktur bzw. der historischen Gebäude
- Nächtliche Aufwertung der Innenstadt
- Ausleuchtung zentraler Plätze
- Bspw.: Klosterplatz, Rathausvorplatz, Alte Post, Im Tangel, Kirchplatz etc.
- Betonung der Haupteingangsstraßen in die Innenstadt
- Illumination der Eingangsportale sowie zentraler Verbindungsachsen in der Innenstadt
- Passende Beleuchtung des Wallringes
- Inszenierung von Grünstrukturen/Stadtbäumen



Abbildung 96: Stadt Rietberg, südlicher Altstadteingang

Neues Nachtgesicht schafft Atmosphäre

Lichtkonzept Innenstadt als Grundlage

9 ZUSAMMENFASSUNG

Die Hansestadt Attendorn ist eine kleine Mittelstadt mit 24.762 Einwohnern. In der Kernstadt, in der rund 14.000 Personen leben, konzentrieren sich Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie sowie öffentliche Einrichtungen. Der Strukturwandel im Einzelhandel, eine zunehmende Verkehrsbelastung, der demographische Wandel sowie strukturelle und funktional verbundene Defizite des Stadtgrundrisses führen zu städtebaulichen Missständen, die sich u.a. folgendermaßen äußern:

- Zunahme an Leerständen, v.a. von Geschäftslokalen
- Funktionsverluste, z.B. Abbröckeln der tradierten Haupteinkaufslagen, u.a. im Bereich des westlichen Innenstadteinganges
- Sanierungs- und Investitionsstau im Bereich von Geschäfts- und Wohnimmobilien in der Innenstadt
- Hohe Verkehrsbelastung in der Innenstadt, Verkehrsführung und Verkehrsraumgestaltung zugunsten des motorisierten Verkehrs
- Parksuchverkehre stören sensible Quartiere der Altstadt
- Mangelhafte Wohn- und Freiraumqualität
- Fehlende Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität in zentralen Innenstadtlagen (u.a. Stadthistorie wenig in Wert gesetzt)
- Wunden im Stadtgrundriss: z.B. fehlende bauliche Strukturierung „Im Tangel“ oder Hinterhofcharakter am „Neumarkt“ (Entwicklungsblockade durch derzeitige Parkplatznutzung)
- Mangelhafte Verzahnung der östlichen Innenstadt (Allee-Center und Atta-Höhle) mit der Altstadt
- Fehl- oder Mindergenutzte Bereiche (städtebauliche Neuordnungsbereiche) mit zentraler Bedeutung: Bereich ehem. ZOB/Bahnhof sowie derzeitiger Industriestandort zwischen Bahnhof und Atta-Höhle
- Fehlende Barrierefreiheit bzw. Laufkomfort in der gesamten Innenstadt

Das in einem breit angelegten Beteiligungsprozess erarbeitete und abgestimmte Integrierte Innenstadtentwicklungskonzept Attendorn skizziert eine Gesamtperspektive für eine nachhaltige Entwicklung des Zentrums der Hansestadt. Ziel ist es, durch die entwickelten Maßnahmen den Funktions- und Strukturschwächen in der Innenstadt entgegenzuwirken und das Zentrum als Versorgungs-, Arbeits-, Kultur- und Wohnstandort zu profilieren.

Das Integrierte Innenstadtentwicklungskonzept baut dabei auf einer Reihe von sektoralen Analysen und Untersuchungen auf, die entscheidende Bausteine, gerade im Hinblick auf die Umsetzbarkeit, geliefert haben. Besonders zu erwähnen sind hier das Einzelhandels- und Zentrenkonzept sowie das Verkehrs- und Parkraumkonzept.

Verschiedene Herausforderungen für die Innenstadt

Gesamtperspektive für nachhaltige Entwicklung des Zentrums

Die Vielschichtigkeit der Problemlagen erfordert eine ganzheitliche Vorgehensweise, die neben den Hauptfunktionen in den vier Handlungsfeldern Verkehr und (Nah-)Mobilität, Wirtschaftsstandort Innenstadt, Städtebau, Stadtbild und Freiraumqualität sowie Wohnen und Leben auch Querschnittsthemen wie z.B. Barrierefreiheit, Beteiligung (Privater Akteure), digitale Infrastruktur und Klimaschutz in den Blick nimmt. Folgende Prämissen werden mit dem Konzept verfolgt:

- Stärkung der historischen Altstadt in ihrer städtebaulichen Qualität und Funktionsvielfalt
- Reparatur des Stadtgrundrisses und Inwertsetzung der Historie zur Förderung der Identifikation (Innenwirkung) und Imagepflege (Außenwirkung)
- Engere Verzahnung der Altstadt insbesondere mit den östlich und westlich angrenzenden Innenstadtbereichen aufgrund ihrer Potenziale (u.a. ergänzende Sortimente/große Handelsflächen, Tourismus)
- Neuordnung der Verkehre zur Minderung der Verkehrsbelastung in und Funktionsstärkung von sensiblen Bereichen, u.a. Veränderung der Verkehrsführung in der Ennester Straße vom Zwei- zum Einrichtungsverkehr und Unterbindung von Parksuchverkehr durch Kapung von Verkehrsbeziehungen
- Schaffung von Freiräumen zur Entwicklung neuer Qualitäten im historischen Stadtkern durch Neuanlage und Verlagerung von Parkplätzen in Bereiche außerhalb der Wälle
- Verbesserung der Orientierung sowie der Anbindung der ausgebauten bzw. neuen Parkplatzanlagen an die Altstadt bzw. die Hauptgeschäftsbereiche (u.a. barrierefreier Ausbau der Wegebeziehungen)
- Entwicklung eines Mixes an unterschiedlichen Freiräumen und Aufenthaltsfunktionen mit jeweils verschiedenen Schwerpunkten für die verschiedenen Nutzergruppen (insbesondere Kunden und Bewohner)
- Städtebauliche Neuordnung und Umstrukturierung/ Sanierung des Gebäudebestandes bzw. Neubau von Wohn- und Geschäftsgebäuden zur gezielten Entwicklung und Funktionsstärkung von Baublöcken, wie der westliche Innenstadteingang oder die Bereiche Neumarkt – Wasserstraße – Tangel
- Ganzheitliche Umgestaltungsmaßnahmen (z.T. in Kooperation mit Dritten), u.a. der Platzsituationen Kloster-/Rathausplatz, Kirchplatz und Alter Markt sowie Tangel
- Stärkung der Hauptgeschäftslagen in der Fußgängerzone durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Stadtmobiliar, Bepflanzung, Beleuchtung) und insbesondere der Barrierefreiheit
- Motivation und Unterstützung Privater durch Information (z.B. Gestaltungseifaden, Beratungsangebote) und Förderung sinnvoller

Querschnittsthemen im Blick

Zielsetzungen des Konzeptes

Maßnahmen (Haus- und Hofprogramm, Modernisierung-/ Standortaufwertung)

- Schaffung einer breiten Akzeptanzbasis durch Transparenz und echte Mitwirkungsmöglichkeiten, u.a. Fortsetzung der Stadtkonferenzen, Internetplattform, Informationsflyer und -plakate

Im Hinblick auf eine realistische Umsetzungsperspektive wurden die genannten Punkte mit konkreten Maßnahmen unterlegt. Diese sind soweit definiert, dass eine tragfähiges Kostengerüst aufgestellt und ein realistischer Umsetzungsfahrplan (Anlage 8) entwickelt werden konnte. Das Finanzierungskonzept ist zwar mit der mittelfristigen Finanzplanung der Kommune abgestimmt, allerdings ist die Stadt zur Umsetzung der umfangreichen Gesamtmaßnahme auf Unterstützung durch Bund und Land angewiesen.

Zusammen mit den intensiven politischen Beratungen, der vielfältigen Öffentlichkeitsbeteiligung liegt damit ein abgestimmtes und breit getragenes Zukunftsprogramm für die Attendorner Innenstadt vor, das nun konsequent umgesetzt werden muss.

Förderung notwendig für die Realisierung der Maßnahmen

Zukunftsprogramm für die Attendorner Innenstadt

HANSESTADT ATTENDORN

Innenstadtentwicklungskonzept

www.attendor-n-innenstadt2022.de

PLANUNGSGRUPPE MWM
Städtebau | Verkehrsplanung

Attendor 