



**Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ - Stufe II**  
**Lebensader Lendringsen Mitte**

**E r l ä u t e r u n g s b e r i c h t**

---

**Mut und Chance für Lendringsen Mitte**

Das Konzept „Lebensader Lendringser Mitte“ sieht grundlegend neue Definitionen des Stadtraums in punkto Nutzungsvielfalt, Kommunikation und Begrünung und deren klimatische Ausgleichswirkung durch integriertes Regenwassermanagement vor. Durch eine deutliche Verringerung der Verkehrsflächen zugunsten von Geh- und Aufenthaltsflächen, die Reduzierung der Angebote für den ruhenden Verkehr und die Implementation neuer Angebote insbesondere für den Radverkehr entsteht ein Nutzungsmix, der den heutigen Ansprüchen an den öffentlichen Raum gerecht wird. Gleichzeitig werden durch das Vegetationskonzept und den neuen Umgang mit dem Regenwasser klimarelevante Strukturen geschaffen, die sich auch positiv auf die Nutzungsqualität des Raumes auswirken. Insgesamt wird dadurch ein wesentlich breiteres Nutzerspektrum angesprochen.

**Einbindung in den Stadtteil**

Der Lendringser Platz bildet wieder das Herzstück des Stadtteils Lendringsen. Durch die Verknüpfung des Platzes mit dem Ausgang zur Kirche St. Josef im Nordosten, den beiden Fließgewässern Hönne und Bieberbach im Westen und mit dem neuen Sozialquartier an der Christuskirche sowie dem Industriemuseum Gut Rödinghausen im Süden ist er eingebunden in bestehende und in der Entwicklung befindliche Stadtstrukturen.

Seine Funktion als täglicher Treffpunkt, Kommunikations- und Informationsort, als wöchentlicher Marktplatz und als Ort für Feste und Veranstaltungen wie den „Lendringser Frühling“ wird dadurch gestärkt, so dass soziale Begegnung und wiedergewonnene ökologische Funktionen wieder im Mittelpunkt der Gestaltung des ehemaligen Verkehrsraums stehen.

Konzeptionelles Ziel ist eine gestalterische Einheit der beiden derzeit noch isoliert nebeneinander liegenden Räume „Platz“ und „Straße“.

**Neue Mobilität**

Vor dem Bau der Westtangente Ende der 1990er Jahre war die Lendringser Hauptstraße als Bundesstraße klassifiziert. Heute übernimmt sie - mit einer Belastung von ca. 8.000 Kfz am Tag - Sammel- und Erschließungsfunktionen. Der geplante Abschnitt besitzt eine Länge von rd. 400 Meter. Mit dem Bau des Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Fischkuhle wird er zukünftig an beiden Enden durch Kreisverkehre markiert.

Die Umgestaltung von Straßenraum und Platzbereich bietet dem Fußverkehr einen deutlichen Zugewinn an Bewegungsräumen. Durch die Aufwertung des zentral gelegenen Zugangs in Richtung Kirche St. Josef wird eine attraktive Anbindung der einwohnerstarken Wohnquartiere am Bieberberg geschaffen. Im südlichen Bereich des Lendringser Platzes entsteht eine hochwertige Verbindung zum Gut Rödinghausen, zu den Uferbereichen der Hönne und zum 600 Meter entfernten Bahnhof Lendringsen.

Die umliegenden Wohngebiete bieten insgesamt ein ausgezeichnetes Potenzial zur Entwicklung einer ressourcenschonenden Nahmobilität. Die Pkw-Stellplätze sollen konsequenterweise sowohl im Straßen- als auch im Platzbereich bereits im ersten Schritt deutlich vermindert werden. Das Konzept berücksichtigt dabei die fortlaufende Anpassung an ein reduziertes Parkraumangebot. Die Stellplätze werden im Sinne einer notwendigen Selektion monetär bewirtschaftet, die das Funktionieren der anliegenden Nutzungen im Blick behält. Die Etablierung von Carsharing-Systemen in Lendringesen soll durch die optionale Einrichtung entsprechender Stellplätze unterstützt werden. Für die Taxi-Plätze wird die Installation einer Lademöglichkeit berücksichtigt. Das Angebot barrierefreier Pkw-Abstellmöglichkeiten wird qualifiziert.

Maßgebend für die Planungen des Straßenraums ist der vorhandene Buslinien-Verkehr, der den Ortsteil Lendringesen an die Kernstadt Menden anbindet. Der Querschnitt der Fahrbahn reduziert sich daher im Vergleich zu heute um rd. 1,5 Meter auf sechs Meter.

Mit dem Umbau der Lendringser Hauptstraße zur Lendringser Allee erhalten die Buslinien eine neue Anordnung der Haltestellen. Neben einer günstigeren Erschließung von Wohn- und Freizeitbereichen erlaubt dies auch die bessere Nutzbarkeit des Lendringser Platzes beispielsweise für Veranstaltungen. Die vorhandene dynamische Fahrgastinformation wird in diesem Zuge weiter ausgebaut. Eine Integration der Regionalbahn-Daten ist vorgesehen.

Die Lendringser Allee ist Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes. Auf Grund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Um die Raumansprüche des Radverkehrs zu verdeutlichen, erhält die Fahrbahn eine farbliche Aufteilung.

Für einen optimalen Ausgleich der verschiedenen Ansprüche an den Straßenraum sorgt die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20).

Geplant ist ein differenziertes Angebot für den ruhenden Radverkehr. Die zentralen Anlagen am Mobilitätspavillon und den Haltestellen bieten insbesondere Sicherheit und Wetterschutz. Die dezentral im öffentlichen Raum angeordneten Abstellmöglichkeiten für Kunden und Besucher berücksichtigen die besonderen Anforderungen von Lastenrädern.

Durch den Aufbau eines Wegweisungssystems für den Fußverkehr sowie entsprechende Ergänzungen für den Radverkehr wird das Auffinden relevanter Ziele erleichtert.

Der zentrale Mobilitätspavillon auf dem Lendringser Platz bündelt Angebote und Informationen zu den verschiedenen Verkehrsträgern sowie ihren multimodalen Verknüpfungen. Aus der Existenz verschiedenster Flächennutzungen in der Umgebung resultiert ein breites Spektrum an Verkehrszwecken, das es zu berücksichtigen gilt. Abstellen, Laden, Leihen, Informieren und Buchen von Rädern, E-Bikes, Lastenrädern, E-Scootern sind entsprechende Aktivitäten im Umfeld des Pavillons. Öffentliche Toiletten, ein Kiosk, eine Paketstation und Servicräume für den Wochenmarkt ergänzen diese funktionelle Ausrichtung. Die Planung der Station soll auf Grundlage des „Handbuch Mobilstationen NRW“ beispielgebend für weitere Standorte im Mendener Stadtgebiet werden.

### **Digitaler Fortschritt**

Als digitaler Hotspot werden Platz und Allee Symbol für die zukunftsfähige Entwicklung des Raumes. An der Südwand des Mobilitätspavillons werden neben den oben genannten Informationen zur Mobilität auch aktuelle Informationen zur Funktionsweise des innovativen Regenwasserspeichersystems, zu Wetterdaten, Veranstaltungen und sonstigen stadtrelevanten Ereignissen vermittelt. Mit der neuen Beleuchtung innerhalb der Allee und auf der Platzfläche ist nicht nur eine öffentliche WLAN-Nutzung gewährleistet, die Beleuchtungskörper bieten u.a. auch Möglichkeiten der Stromversorgung für Elektromobile aller Art. Neue Mobilitätsangebote und digitale Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum verbinden sich so zu einem System.

## **Klimagerechte Begrünung**

Baumrigolen bilden einen wichtigen Baustein zur funktionalen Verknüpfung von Begrünung und Regenwassermanagement. Ihre klimatische Ausgleichsfunktionen durch Regenwasserspeicherung und -verdunstung bewirken eine positive Veränderung des Mikroklimas im Stadtraum. Neben einer Begrünung des Straßenraums aus stadtgestalterischen und ästhetischen Gründen führt die Wandlung der Hauptstraße mit 18, teils kranken Bäumen zur Allee mit 125 neuen Straßenbäumen auch zu einer Stärkung der ökologischen Funktion des Stadtraumes. Hinzu kommt eine deutliche Zunahme der unversiegelten Flächen (im Bestand 990 m<sup>2</sup> / in der Planung 2.840 m<sup>2</sup>), die zur Steigerung der Verdunstungsrate und Minderung von Hitzeextremen beiträgt. Durch die Regenwasserspeicherung innerhalb der Baumrigolen werden nicht nur die Regenwasserabflüsse vor allem bei Starkregen reduziert, es kann auch auf aufwändige und kostenintensive Bewässerungsmaßnahmen im Straßenraum verzichtet werden. Mit der Boulevard- oder Sumpfeiche (*Quercus palustris*) und dem Amberbaum (*Liquidambar styraciflua*) in Sorten werden anerkannt stadtklima-verträgliche Straßenbäume gewählt. Der Amberbaum ist darüber hinaus als Bienenweide bekannt. Die oben bereits erwähnten Entsiegelungsmaßnahmen lassen schließlich neue Vegetationsflächen entstehen, deren Bepflanzung ebenfalls insektenfreundlich ausgerichtet wird.

## **Partizipation, Flexibilität und privates Engagement**

Das Projekt ist bereits durch vorbereitende Beteiligungsformate im Rahmen des Integrierten kommunalen Entwicklungskonzeptes (IKEK-Menden) und konkretere Planungswerkstätten zum Lendringser Platz gut in der Öffentlichkeit verankert. Der auf Plan 3 abgebildete Zeitstrahl stellt die Beteiligungs-, Planungs- und Umsetzungsbausteine für den ersten Bauabschnitt dar. Im Rahmen der Projektrealisierung sind unterschiedliche Informationsformate wie regelmäßige Tage der offenen Baustelle, ein „Bergfest“ und schließlich der 1. Adventsmarkt auf dem Lendringser Platz geplant.

Unabhängig von einer Umsetzung der verschiedenen Bauabschnitte soll sich das Projekt aber auch durch einen modularen Aufbau an ändernde Rahmenbedingungen insbesondere im Bereich der Mobilität anpassen können. Mit einer mittel- bis langfristig angestrebten Reduzierung weiterer Flächen, vor allem für den ruhenden Verkehr, sollen sich bei Bedarf weitere Aufenthalts-, Spiel- und gastronomische Angebote einfügen können. Das Konzept stellt somit zwar ein Grundgerüst der Transformation dar, ist aber in vielen Teilbereichen so flexibel, dass weitere Entwicklungen aufgegriffen und implementiert werden können.

Privates Engagement soll schließlich vor allem auch vor der eigenen Haustür stattfinden. Das „Initiativband“ vor der Hausfassade bietet Platz für Fassadenbegrünung in Eigenregie, das Aufstellen einer Sitzbank oder von Blumenkübeln. Geschäftseigentümer bekommen hier die Möglichkeit sich in einem angemessenen Rahmen zu präsentieren. Durch das private Engagement soll das vielfältige Bild der „alten Hauptstraße“ mit seinen Vorbereichen wieder mit Leben gefüllt werden.