



Mehrfachbeauftragung „Städtebaulicher Entwurf Achse Ostwall“

Fachbereich 3 | Stadtentwicklung
März 2025



A | Anlass des Verfahrens

Die Lüdinghauser Innenstadt weist eine erfreulich positive städtebauliche Dynamik auf. Mit ihrer Funktion als Einkaufs-, Arbeits- und Wohnort sowie als touristische Destination umfasst der Stadtkern zwischen Borg und Konrad-Adenauer-Straße eine vitale Funktionsmischung, mit der eine hohe Frequentierung und Nutzungsdichte einhergeht. Im Zusammenspiel von Altstadt, deren Ursprünge bis in das 11. Jahrhundert zurückreichen, und neuen Entwicklungen ist ein harmonischer Stadtraum entstanden, dessen recht vollständige Grundstruktur über einzelne Potenzialflächen stetig ergänzt und weiterentwickelt wird. Diese Potenzialflächen sind dabei aufgrund der Kompaktheit des Kerns und den etablierten Nutzungsstrukturen nur sehr vereinzelt verfügbar und entfalten damit einen umso größeren Wert für die Stadtentwicklung. Gleichzeitig macht diese Seltenheit der Flächenverfügbarkeit auch einen besonders sensiblen und gut hergeleiteten Umgang mit selbigen erforderlich.

In diesem Kontext führt die Stadt Lüdinghausen ein vertiefendes Planungsverfahren für ein Flächenareal in der östlichen Innenstadt durch, welches die Hauptachse der Altstadt in Richtung der östlichen Quartiere verlängert. Das Verfahren teilt sich dabei in zwei Phasen auf – einen Workshop zur Definition des grundsätzlichen Programms der Stadtentwicklung und eine anschließende Mehrfachbeauftragung zur Erstellung eines städtebaulichen Entwurfs. Dieser soll im Anschluss zu einem Rahmenplan weiterentwickelt werden, mit dem die hochbauliche Entwicklung der Grundstücke umgesetzt werden.

A_1 | Stadträumliche Ausgangslage – Achse mit hohem Potenzial

In räumlich-funktionaler Hinsicht bildet die Achse – zwischen namensgebenden Ostwall und der Konrad-Adenauer-Straße – bereits jetzt eine hoch frequentierte Fuß- und Radwegeverbindung und fungiert als Eingangstor zur Altstadt. Die Frequenz speist sich dabei aus mehreren Faktoren. So stellt die Achse als Transitraum die direkte Anbindung der östlichen Wohnquartiere dar und wird von den Anwohnenden als „Alltagsweg“ in die Stadt genutzt; gleichzeitig finden sich hier die zentralen Stellplatzanlagen für die Anfahrt bzw. den Besuch der Altstadt per MIV. Nicht zuletzt umfassen die angrenzenden Baukörper eine Reihe von großmaßstäblichen Einkaufs- und Bildungseinrichtungen wie die Ostwallschule, die Drei-Burgen-Arena und großflächige Nahversorger, die eine große Zahl gezielter Besuche bedingen. In der Summe bildet die Achse Ostwall damit einen belebten Stadtraum innerhalb der Abfolge „Altstadt – Bildung / Versorgung - Wohnen“, dem eine hohe Präsenz in der räumlichen Nutzung zukommt. Zudem ist die beschriebene Achse auch die einzige bestehende Verbindung der Räume, da in übrigen Bereichen aufgrund der Bestandsbebauung keine Durchlässigkeit besteht.

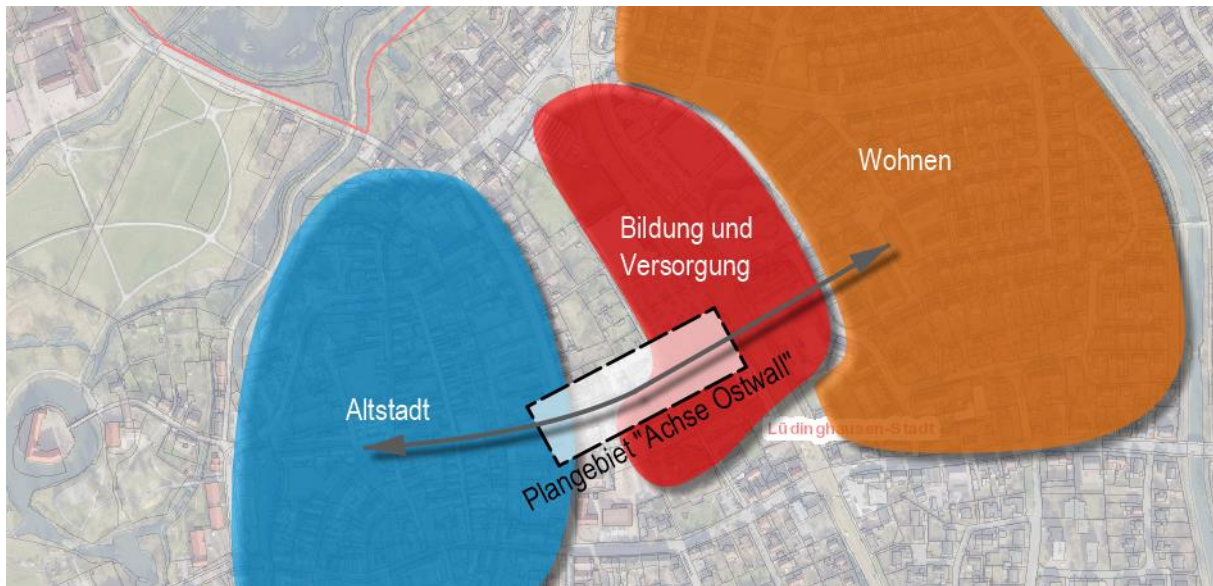


Abbildung 1: Strukturskizze "Räume und Funktionen"

Diesem (bereits jetzt) positiven „Grundzustand“ gegenüberzustellen ist die Tatsache, dass die begleitenden Flächen überwiegend noch auf eine Erstbebauung warten. Im Detail stellt sich die Achse, die durch die Janackerstiege zweigeteilt wird, als baulich nur wenig eingefasst dar.

Im westlichen Teil befindet sich die Ostwalschule mit ihrem markanten Baukörper; die gegenüberliegende nördliche Seite der Achse wird allerdings nur als temporärer Parkplatz genutzt. Die nördliche Ecklage im Übergang zum Ostwall (Nr. 1 in Abb. 2), der eine hohe städtebauliche Bedeutung zukommt, ist derzeit noch durch ein abgängiges Gebäude besetzt, das gegenwärtig abgerissen wird. Mit dem an das Grundstück grenzende temporären Parkplatz ist auch dieser Abschnitt der wichtigen Wegeachse untergenutzt. Damit kann das Areal „gegenüber“ der Ostwalschule als durchgängiges potenzielles Entwicklungsfeld mit einer Größe von etwa 2.600 m² verstanden werden. Der östliche Abschnitt umfasste ebenfalls ein großes potenzielles Baugrundstück mit rund 2.000 m² Fläche, welches bisher noch nicht entwickelt wurde. Somit steht insgesamt rund die Hälfte der an die Achse angrenzenden Flächen für eine konkrete Bebauung zur Verfügung.

Neben der Eignung für eine hochbauliche Erstentwicklung übernimmt das Areal auch eine zentrale Aufgabe als öffentlicher Raum und Wegeachse. Mit dem eingangs dargestellten Rad- und Fußverkehr zwischen Innenstadt, Schulen, Wohnen und Einkauf zeigt sich der öffentliche Raum hier präsent und hoch frequentiert. Dabei ist dessen Gestaltung im Bestand funktional angemessen – mit der Definition einer neuen städtebaulichen Struktur aber zu aktualisieren.



Abbildung 2: Bestandssituation mit unbebauten Potenzialflächen (weiß)

A_2 | Aufgabenstellung „Phase 0“ – kooperativer Workshop (09.12.2024)

Bisher ist noch grundsätzlich unklar, für welche Nutzungen und Funktionen diese hochwertigen Potenzialflächen im Einzelnen eingesetzt werden sollen. Daher sollen diese noch abstrakten räumlichen Potenziale nun mit einem städtebaulichen Programm strategisch unterlegt werden. Auf der Ebene der „Phase 0“ soll die Überschrift für das Areal formuliert und das Programm festgelegt werden, welches an diesem Ort den „richtigsten“ Beitrag zur Entwicklung der Lüdinghauser Innenstadt leisten kann.

Hierbei sollen vor allem die folgenden Fragen grundsätzlich geklärt werden:

- Welche funktionale Rolle kann der Raum als Baustein der erweiterten Innenstadt übernehmen, um eine nachhaltige und stabile Inwertsetzung der Lage herbeizuführen?
- Welche Nutzungskategorien können hier den größtmöglichen Beitrag für die Stadtentwicklung leisten?
- Wie kann die Querverbindung zwischen Ostwall und Konrad-Adenauer-Straße als öffentlicher Raum weiterentwickelt werden?
- Welche Belange sind in der Austarierung von überbaubaren Flächen und öffentlichen Räumen zu berücksichtigen?

Die Erarbeitung dieses Programms wurde im Rahmen eines kooperativen Workshops mit 5 Architekturbüros angegangen, die aufgrund ihres starken lokalen Bezugs und der Kenntnis der Lüdinghauser Stadtentwicklung vor ausgewählt wurden.

Im Einzelnen nahmen am Verfahren teil:

- Bergen-Rüdiger Architekten,
- Bohr-Heine Architekten,
- Hartig Meyer Wömpner Architekten,

- Huster Architekten (*terminlich bedingte Absage*)
- Röing gen. Nölke Architekten,
- Spital-Frenking + Schwarz Architekten / Stadtplaner.

Als inhaltlicher Impulsgeber nahm der Gestaltungsbeirat ebenfalls an diesem Format teil. Die inhaltliche und organisatorische Vorbereitung und Durchführung leistete die Stadtverwaltung.

A_3 | Impulsvorträge der Teilnehmer

Um zum Einstieg in die Thematik eine möglichst breite und vielschichtige Perspektive auf den Ort zu eröffnen, erläuterten die teilnehmenden Büros ihre Sicht auf das Areal anhand einer im Vorfeld erarbeiteten Strukturskizze. Dabei zeigten sich folgende Leitgedanken:

- **Bergen Rüdiger:** Die potenziellen Entwicklungsfelder östlich der Janackerstiege müssen aufgrund der relativen Entfernung zum Transitraum der Konrad-Adenauer-Straße mit einem deutlichen hochbaulichen „Zeichen“ besetzt werden, um das hier entstehende Stadttor für Passanten wie Besucher



greifbar werden zu lassen. Der Stadteingang selbst, der auf dem Grundstück nördlich der 3-Burgen-Arena zu verorten ist, sollte als Agora definiert werden. Hier ist ein öffentlicher Raum erforderlich, der sich nicht nur als freiräumliche Struktur darstellt, sondern einen nutzbaren Mehrwert entfaltet – z. B. in Form eines Spielfeldes mit Sitzmöbeln („Tribüne“).

In der Strukturierung der Achse Ostwall ist das Areal der Volksbank westlich des Ostwalls mitzudenken, da diese mit der Ecklage östlich der Straße einen Brückenschlag bildet. Der analoge Brückenschlag zu den östlichen Quartieren über die Konrad-Adenauer-Straße ist hingegen nur schwer denkbar, da die Achse eine recht starke verkehrliche Zäsur bildet und lediglich auf den anschließenden Parkplatz führt.

Generell ist für das Areal der Achse verdichtetes Parken vorzusehen, da die hohe Lagegunst eine dichte Ausnutzung der (Bau)Grundstücke erfordert. Im östlichen Auftakt an der Konrad-Adenauer-Straße könnte ein „Bus-Hub“ bzw. eine noch näher zu definierende Mobilitätsstation vorgesehen werden, die sich hier gut in die Laufwege und Frequenzen einfügen würde.

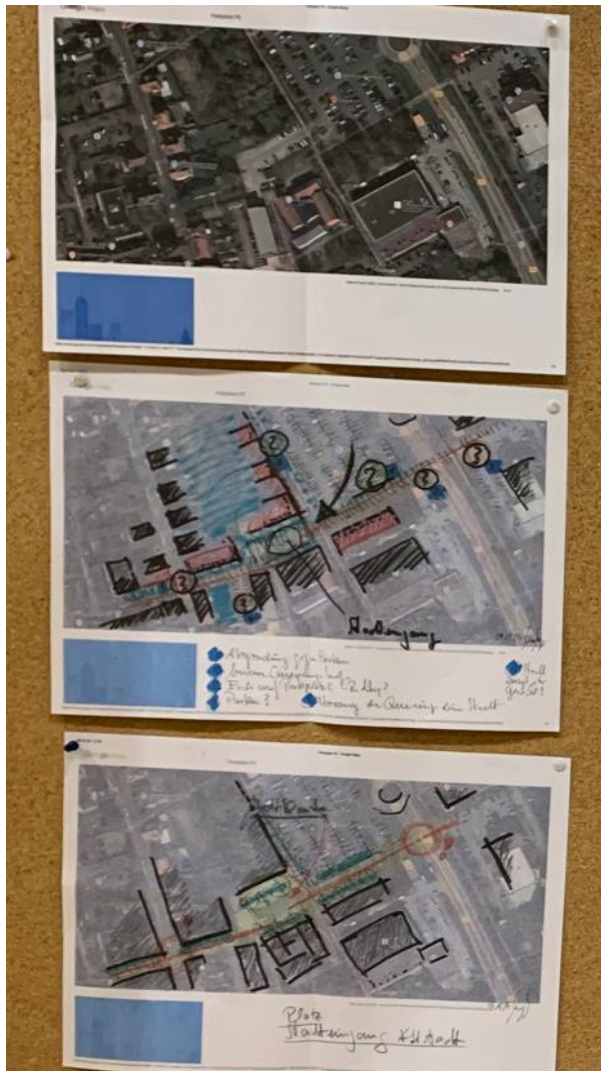
Die denkbaren Neubauten sollten in den Obergeschossen Wohnnutzungen bereitstellen. Die Erdgeschosszonen sollten als kleinteilige Gewerbeeinheiten z. B. für Praxen etc. gedacht werden, wobei auch ein großflächiger Versorger mit rund 1.500 m² eine sinnvolle Ergänzung der Lage darstellen würde.

- **Meyer:** Die Nutzung der Achse durch den Fuß- und Radverkehr sichert eine hohe Belebung des Areals. Diesen Verkehrsträgern bietet sie dabei allerdings derzeit kein einheitliches Erlebnis – die Struktur ist voller räumlicher Störungen. Die Flächen für die jeweiligen Verkehrsformen sollten entzerrt werden. Darüber hinaus gilt es die Querungen der Konrad-Adenauer-Straße (über den ALDI-Parkplatz) und dem Ostwall zu adressieren. Der öffentliche Raum ist dabei als eine Kette mehrerer Stadtplätze zu denken.

Die potenziellen neuen Entwicklungsfelder können die Ansicht der Stadt für den östlichen Besuchs- und Transitverkehr vervollständigen. Wichtig ist hierbei, auch ein klares bauliches Ende der Innenstadt zu definieren und hierfür entsprechende Gebäude auszubilden. Dabei ist darauf zu achten, dass ein attraktiver Weg Besucher in die Stadt hineinleitet und die Besucher dorthin lenkt. Ein durch Raumkanten eingefasster Platz vor dem Ostwall kann hierfür einen Orientierungspunkt ausbilden.

Innerhalb der Achse sollte keine offene Flanke entstehen, innerhalb derer dem Stadtraum die bauliche Einfassung fehlt. Daher sollten die sich zentral nördlich fortsetzenden Gartenflächen entlang der Janackerstiege einer innenstadttypischen Wohnbebauung zugeführt werden.

Im Hinblick auf das Nutzungskonzept der potenziellen Baukörper ist im Wesentlichen vom Wohnen auszugehen. Die Frage der Erdgeschosszone ist dabei schwierig zu beantworten, da für das Segment „Büro / Praxis“ bereits ein Überangebot in der Innenstadt besteht.



- **Bohr-Heine:** Mit ihrer Lage zwischen dem östlich gelegenen Versorgungszentrum entlang der Konrad-Adenauer-Straße und der Altstadt im Westen kommt dem Areal „Ostwall“ die hauptsächliche Aufgabe zu, die bestehenden Besucher in die Innenstadt hinein zu leiten.

Dies kann durch eine attraktive Mischung guter öffentlicher Räume mit Handels- und Gastronomieangeboten geschehen, die innerhalb der Flächen gut verbunden werden können.

Mit Blick auf die gesellschaftlich steigende Nachfrage entsteht (generell wie spezifisch in Lüdinghausen) ein steigender Bedarf an gesundheitsorientierten Angeboten. In Verbindung dieses Trends mit dem räumlich bereits erkennbaren Sportthema (3-Burgen-Arena) kann die Achse unter dem Leitbild des „Campus Bewegung“ entwickelt werden. Dies setzt vor allem auf kleine und flexibel nutzbare gewerbliche Einheiten in den EG-Zonen, die durch Anbieter aus den entsprechenden Segmenten wie Physio, Fitness, Medizin oder Vorsorge genutzt werden könnten.

In hochbaulicher Hinsicht stellt die 3-Burgen-Arena bereits eine prominente Landmarke des Stadteingangs dar, sodass neue Baukörper diese nicht verstellen bzw. verdecken sollte. Vielmehr kann das Areal der Arena erweitert werden, was nicht zwingend ein zusätzliches Bauvolumen umfassen muss, sondern auch im öffentlichen Raum realisiert werden kann (Möblierung und Gestaltung des Platzes).

In stadträumlicher Hinsicht ist die Verbindungsqualität des für die Altstadt bedeutenden „Zubringers“ weiter auszubauen und zu optimieren, um die Erreichbarkeit und Leitwirkung in den Stadtkern auszubauen. Hier ist auf die Bedürfnisse der modernen Verkehrsmittel wie z. B. des Lastenrads mit entsprechenden Wegebreiten und räumlichen Zonierungen zu reagieren.



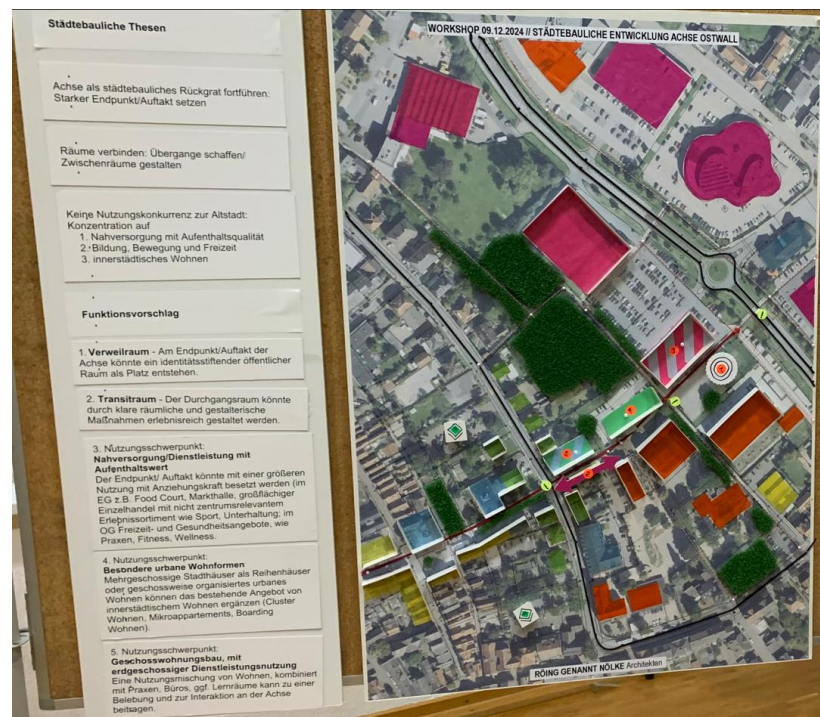
- **Röing gen. Nölke:** Für die räumliche Fassung des Areals ist vor allem die Ausbildung starker städtebaulicher Ecklagen zentral, die einen markanten Auftakt und Abschluss der Achse bilden. Das Plangebiet übernimmt dabei als einziges „Stadttor“ ohne Autoverkehr eine bedeutende Rolle als Zugang zur Altstadt und fungiert damit als Brücke zwischen dem Stadtkern und den umliegenden Quartieren. Mit der Gestaltung der Übergänge zur Straße am Ostwall, der Jannackerstiege und der Konrad-Adenauer-Straße soll die Weiterführung der bestehenden Achse vom Rathaus/ Burg Lüdinghausen nach Osten weiter aktiviert werden und einen Abschluss bzw. Auftakt im Bereich der Drei Burgen Arena finden.

Im funktionalen Grundsatz sollte das Areal nicht als Fortsetzung der Lauflage der Innenstadt bzw. der Fußgängerzone verstanden werden - es soll explizit keine Nutzungskonkurrenz zur Innenstadt entwickelt werden. Mögliche Handelsansiedlungen sollten maximal die Nahversorgung in den Blick nehmen und gleichzeitig einer hohen räumlichen Aufenthaltsqualität nicht entgegenstehen – auch die Idee eines foodcourts oder Marktplatzes bestehend aus mehreren kleinen Anbietern könnte hier tragen. Vielmehr sollten die Themen „Bildung, Bewegung und Freizeit“ fortgesetzt werden, für die mit der Ostwall-Grundschule, de, Elisabeth-Kindergarten und der Drei Burgen Arena im Bestand

bereits Anknüpfungspunkte vorhanden sind. Die Überschrift „Gesundheit“ ergänzt diesen Kanon um einen weiteren zukunftsfähigen Baustein. Neben diesem Programm, das vor allem in den Erdgeschosszonen zu sehen ist, soll der maßgebliche Anteil der neu entstehenden Nutzflächen dem innerstädtischen Wohnen zugeordnet werden - ggf. unter Ansiedlung von urbanen Wohnformen wie z.B. Cluster Wohnen, Mikroappartements und Boarding-Wohnungen. Die „Kulisse“ der Gärten der Janackerstiege bildet hierfür einen hochwertigen Rahmen.

Der Auftakt des Raumes sollte im Osten durch einen Platzbereich im Vorfeld der Der-Burgen-Arena gestaltet werden. Dieser neue Platzraum führt die Enfilade der Plätze der Altstadt weiter, bringt hierdurch Aufenthaltsqualität in die städtebauliche Achse und schafft gleichzeitig einen Raum zur Bewegung und zum Verweilen im Vorbereich der Drei Burgen Arena und der Ostwall Grundschule. In der Fortsetzung der freiräumlichen Achse wechseln dabei Aufenthalts- und Transiträume – je nach angrenzender Nutzung. Diese können durch erlebnisreiche Gestaltung Bewegung fördern und Aufenthaltsqualität schaffen, um ein Verweilen an diesem räumlichen

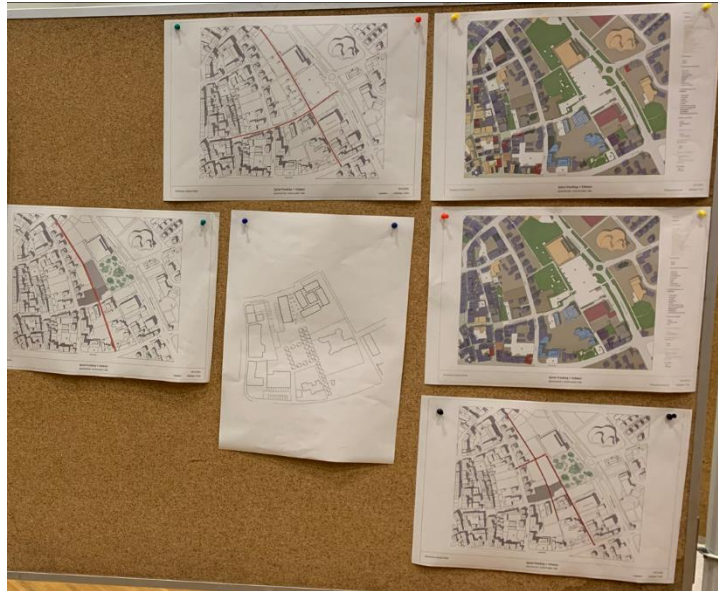
Verknüpfungsbereich zu stärken. Auch können die öffentlichen Räume gezielt dazu beitragen, dem Trend zum homeoffice einen Ort der Begegnung an die Seite zu stellen. Die erforderlichen Stellplatzflächen sollten verdichtet dargestellt werden, um hierfür nur möglichst wenig der Potenzialflächen in Anspruch zu nehmen.



- **Spital-Frenking:** Die städtebauliche Dichte des Areals wird durch zwei Pole geprägt: Während die „Perlenkette“ der Stadtvillen entlang des Ostwalls eine eher extensive Ausnutzung repräsentiert, prägen das Umfeld ansonsten großmaßstäbliche Bauten. Dies spricht für eine hohe bauliche Dichte bzw. Ausnutzung der Potenzialflächen entlang der Achse. Diesem Ansatz folgend sollte die Bebauung einer „Abschichtung“ des Volumens in Ost-West-Richtung folgen.

Als öffentlicher Raum findet die Achse derzeit ein abruptes Ende im Osten und stößt dort lediglich auf den wenig attraktiven Parkplatz des Discounters. Auch im westlichen Übergang entsteht kein klarer Bezug zwischen Ostwallschule und Altstadt. In diesem Kontext kann der Blick auf die dritte Wegeachse des Quartiers – neben dem eigentlichen Plangebiet und der Janackerstiege - gelenkt werden. Diese erstreckt sich im Nord-Süd-Verlauf in Teilen durch die Gärten der Janackerstiege und über den halböffentlichen Raum des Schulhofs – hier z. B. durch den Torbogen gekennzeichnet. Als Leitmotiv einer Entwicklung kann die Vervollständigung dieser Achse angegangen werden.

Der Auftakt des Raums an der Konrad-Adenauer-Straße sollte durch einen freiräumlichen und begrünten Platz markiert werden. Ein möglicher Ausbau der Versorgungsinfrastruktur durch einen großvolumigen Neubau sollte ebenfalls diesem östlichen Abschnitt der Achse zugeordnet werden.



A_4 | Reflexion und Sammlung – strategische Entwicklungsziele

Im Anschluss an die Vorstellungen wurden Beiträge im Plenum diskutiert. Folgende Punkte konnten dabei als gültige Zielsetzungen für die Entwicklung des Areals gemeinsam definiert werden:

Auftakt und Abschluss: Die Wichtigkeit eines klaren und deutlichen „Anfangs“ sowie eines „Endes“ der Achse ist räumlich zu betonen. Gemeint ist die Notwendigkeit, die Kräfte der Entwicklung auf einen bestimmten Bereich zu konzentrieren, der sich nicht beliebig in die angrenzenden Quartiere fortsetzt und dadurch zerfasert und an Gestaltungskraft und Deutlichkeit verliert. Der so (im positiven Sinne) begrenzte Entwicklungsbereich bedarf eines deutlichen Signets als Auftakt und als Abschluss. Ob dies hochbaulich oder eher freiräumlich ist, ist im weiteren Verfahren zu klären.

Öffentlicher Raum als Trittstein: Unstrittig ist die hohe Bedeutung der Flächen nördlich der 3-Burgen-Arena als Zugang zur Achse. Zur Erfüllung und Betonung dieser Funktion benötigt die Fläche einen starken Nutzungsansatz, der eine deutliche Leitwirkung entfaltet und Nutzer wie ein „Trichter“ in das weitere Gebiet führt. Hier kann die Leitidee eines stadträumlichen Foyers greifen, wobei sich die konkrete Nutzung z. B. aus dem Sport- oder Bildungsthema des Bestandes herleiten kann. Im weiteren Verlauf der Achse sind je nach Ausgestaltung des Entwurfs weitere Platzbereiche denkbar.

Innerstädtische Grünräume: Die zukünftige Rolle der Gärten im Bereich der Janackerstiege wurde aus verschiedenen Blickwinkeln thematisiert, ist jedoch im gegenwärtigen Verfahren nicht zwingend im Fokus der Entwicklung bzw. nicht der taktgebende Initiationspunkt für das eigentliche

Areal. Neben der Eignung als hochbauliche Potenzialfläche wird ebenso die Bedeutung des Erhalts als innerstädtischer Grünraum betont. Auch kommt dem Areal in seiner Nutzung als Garten am „inneren Rand“ im Verlauf der ehemaligen Stadtmauer eine gewisse historische Logik im Stadtgrundriss zu. Dieser Zuordnung folgend wäre ein Fortführen des hier angefangenen Grüngürtels in südlicher Richtung folgerichtig. Die Entwicklung einer zweiten Achse im Nord-Süd-Verlauf wird zwar als sinnvoll gliederndes Element, aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse als kaum umsetzbar angesehen.

Raumkante vs. Sichtachse: Im Kontext dieser Überlegungen stellt die Frage des „richtigen“ Maßes der Einfassung der Achse durch Baukörper die zentrale städtebauliche Aufgabe der Planung dar. Das Platzieren von Gebäuden kann hierbei in zwei Richtungen verstanden werden: Zum einen führt eine intensive und dicht getaktete Bebauung zu einer starken räumlichen Einfassung der Achse, zum anderen könnten wichtige freiräumliche Bezüge und Eingänge durch eine zu dichte Bebauung jedoch verdeckt werden. Exemplarisch zeigt sich dies am Umgang mit der Freifläche nördlich der 3-Burgen-Arena, mit deren potenzieller Bebauung die Sporthalle zwar ihre solitäre Stellung verlieren würde, zugleich aber eine abschließend eingefasste freiräumliche Achse entstünde.

Verdichtetes Parken und Umweltverbund: Mit der Konzentration der Versorgungs- und Bildungsangebote geht eine hohe Frequentierung des Areals einher, die sich unter anderem auch durch Ankünfte aus dem ÖPNV speist. Da sich im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße die Verlegung der bestehenden Bushaltestelle in Planung befindet, sollte dieses Teilprojekt in die Gestaltung der Achse integriert und im Zuge der (Neu)Gestaltung der öffentlichen Räume zu einer Mobilstation ausgeweitet werden. Hiermit kann die Frequentierung der Achse weiter forciert und gleichzeitig räumlich konfliktfrei integriert werden. Welche konkreten Elemente eine Mobilstation dort umfassen sollte, ist im weiteren Verfahren festzulegen.

Zentral für die bauliche Entwicklung des Areals ist die Bereitstellung eines ausreichenden Parkraumangebots. Dies sollte für die privaten Nutzungen auf den eigenen Grundstücksflächen erfolgen und bestenfalls auch ein öffentlich nutzbares Kompensationsangebot für den Wegfall der bisher vorhandenen Stellplatzanlagen umfassen. Gleichzeitig sollte diese Parkierung keinen unverhältnismäßigen Flächenanteil des Gebiets besetzen, da die Potenzialflächen zum einen begrenzt sind und das Parken keine stadträumlich wünschenswerte Qualität entfaltet. Stellplatzangebote müssen daher komprimiert umgesetzt werden. Auch sollte der durch den Fuß- und Radverkehr stark frequentierte öffentliche Raum möglichst nicht durch Fahrspuren für den MIV beeinträchtigt werden. Direkte Wege, Komfort und Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr sind hingegen prioritär in den Blick zu nehmen.

Funktionsschwerpunkt Wohnen: Die Nutzung der potenziellen Neubauten ist klar im Kontext des innerstädtischen Wohnens zu sehen. Die Erdgeschosszonen sind dabei aufgrund ihres halböffentlichen Charakters – der aus der Nähe und Verknüpfung mit dem öffentlichen Raum resultiert – für das Wohnen eher ungeeignet und sind als kleinteilige gewerbliche oder Büroflächen zu denken. Hier kann das Leitthema von Sport, Bewegung und Gesundheit verortet werden.

Der (zentrenrelevante) Einzelhandel ist für das Areal weitgehend auszuklammern, um die begrenzten Potenziale nicht aus der Kerninnenstadt bzw. der Fußgängerzone herauszuziehen und diese dadurch zu schwächen. Gleiches gilt für gastronomische Angebote. Lediglich ein Zubau der

Nahversorgung könnte bei einem deutlichen Bedarf fokussiert werden.

A_5 | Räumliche Anforderungen und städtebauliche Prinzipskizze

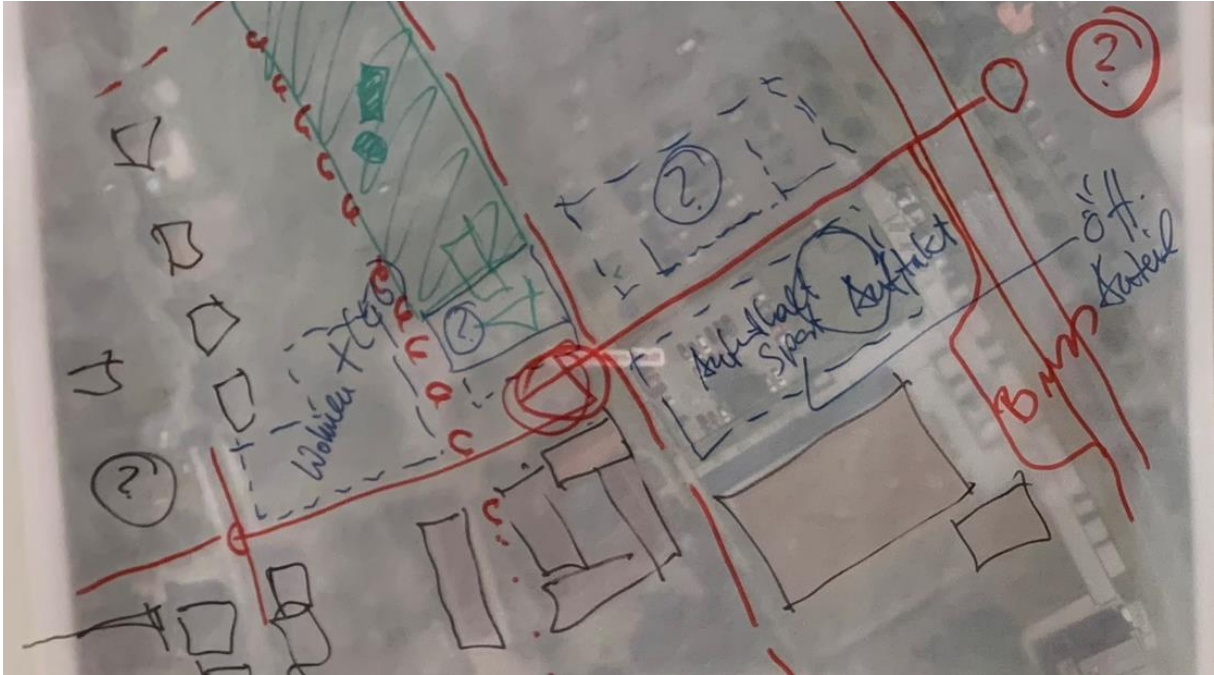
Die zuvor dargestellten Ziele lassen sich in einer städtebaulichen Prinzipskizze zusammenführen, die die wesentlichen Aspekte der Diskussion im Plangebiet verortet. Als Vorstufe einer städtebaulichen Rahmenplanung umfasst diese Skizze dabei eine maßstäbliche Unschärfe und zeigt Entwicklungen noch als Option auf. Diese Fragestellungen bzw. der Entscheidungsspielraum sind in der Erstellung eines konkreten Entwurfs umzusetzen.

Zentrale Elemente der Skizze sind:

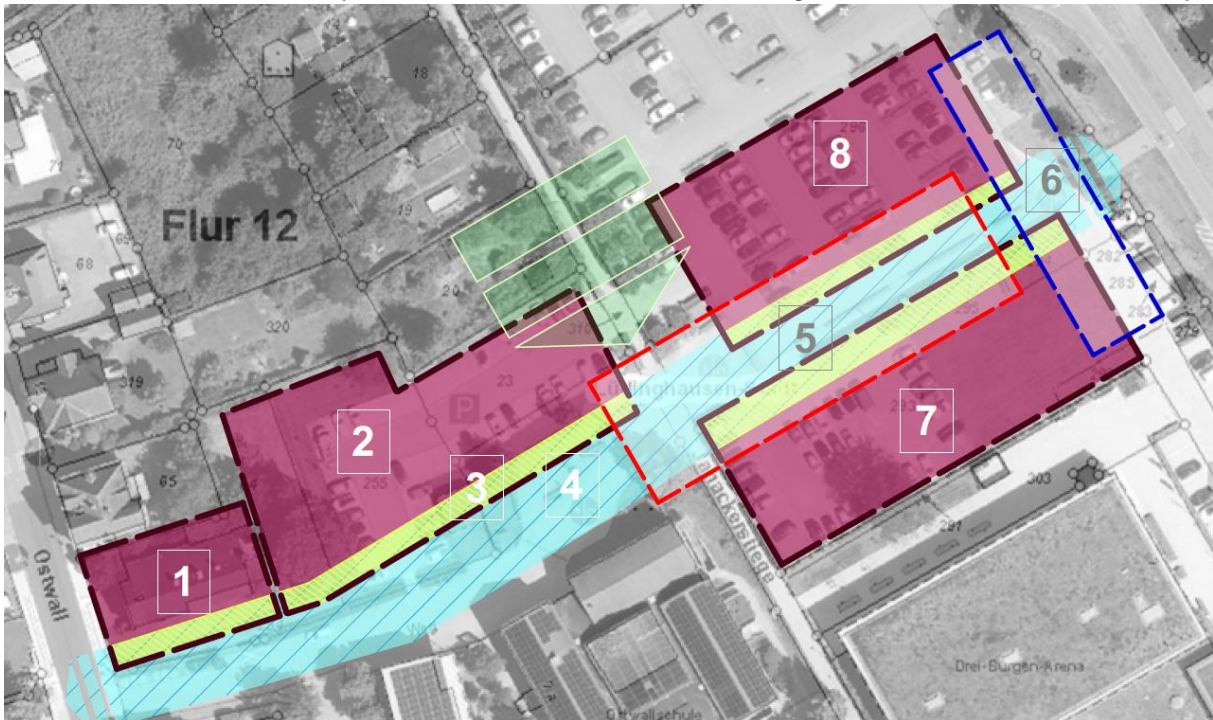
1. Entwicklungsfeld „Ostwall“: Die Errichtung einer (Ersatz)Bebauung an dieser Stelle scheint weitgehend gesetzt.
2. Entwicklungsfeld „P“: Für das zweite potenzielle Entwicklungsfeld im östlichen Verlauf der Achse ergeben sich verschiedene Optionen. Neben einer möglichen freiräumlichen Funktion (Stichwort „Grüngürtel als Fortsetzung der Gärten“) kann dieses einzeln oder auch mit dem ersten Entwicklungsfeld zusammenhängend entwickelt werden.
3. Übergangszone „öffentlich / privat“: In Abhängigkeit von den Belangen des öffentlichen Raums und des Fuß- und Radverkehrs ist eine geeignete Aufteilung und praktische Abgrenzung zwischen öffentlichen Raum, ggf. halböffentlicher Vorzone der Gebäude und privater Grundstücksfläche zu definieren.
4. Freiräumliche Achse: Die Funktion der Achse Ostwall wird im Wesentlichen durch die Frequentierung durch den Fuß- und Radverkehr definiert. Der mittig verlaufende öffentliche Raum schafft als maßgebliches gliederndes Element die „Bühne“ für die angrenzenden Neubauten und soll sowohl als störungsfreie Verkehrsfläche als auch als Interaktionsraum funktionieren. Der Kreuzung mit der Janackerstiege kommt dabei (auch) als geometrischer Mittelpunkt der Achse eine besondere Bedeutung zu. Der Gestaltung der Schnittstelle ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen, um einen erkennbaren Zusammenhang zwischen beiden Achsen zu schaffen.
5. Potenzieller Stadtplatz „Foyer“: In Ergänzung zur durchgängig zu entwickelnden Funktion der Achse stellt (mindestens) der östliche Eingang eine eigenständige Platzsituation dar. Hier ist eine funktional tiefergehende Gestaltung mit Aufenthaltsfunktion umzusetzen. Als attraktiver Auftakt der Achse soll der Platzbereich zum Betreten des Areals auffordern. Räumlicher Zuschnitt und Verortung sind mit den zwei im Folgenden dargestellten Entwicklungsfeldern abzustimmen.
6. Mobilstation: Der zuvor beschriebene öffentliche Raum grenzt an den Straßenraum der Konrad-Adenauer-Straße an, die im dortigen Bereich zukünftig einen neuen ÖPNV-Haltepunkt umfasst (Planung siehe Anhang). Daher sollen weitere Belange eines zukunftsfähigen Mobilitätsknotens als Tor zur Innenstadt umgesetzt werden. Unter dem Titel der Mobilstation kann der öffentliche Raum hier entsprechende Angebote aufnehmen.
7. Entwicklungsfeld „Arena“: Als eigenständiges Grundstück ist das Areal zwischen dem bestehenden Weg und der 3-Burgen-Arena für eine solitäre Bebauung in Abstimmung mit einer freiräumlichen Nutzung prädestiniert. Der genauen Platzierung und Ausformung des Gebäudekörpers kommt eine hohe Bedeutung zu, da hiermit ein Ensemble um die bisher

freistehende 3-Burgen-Arena entstehen kann.

8. Entwicklungsfeld „Eingang“: Eine Teilfläche der nördlich gelegenen Stellplatzanlage kann ebenfalls als weiteres optionales Entwicklungsfeld in Betracht gezogen werden. Die zuvor angeschnittene Frage der Ensemblebildung mit der 3-Burgen-Arena gewinnt mit dieser Option zusätzlich an Komplexität. Auch ein möglicher Entfall der öffentlichen Stellplätze ist in diesem Kontext zu thematisieren. Falls hier eine Bebauung vorgesehen ist, sollte eine ortsnahe Kompensation der Stellplätze erfolgen.



Gemeinsam erstellte Prinzipskizze als Vorstufe der Auswertung und Abschluss des Workshops



Prinzipskizze mit Nummerierung der Entwurfsthemen

B | Planungsaufgabe Mehrfachbeauftragung „Städtebaulicher Entwurf Achse Ostwall“

Die finale Ausformulierung der oben beschriebenen Prinzipskizze bzw. den dort konkret benannten Orten und Aufgaben stellt den Arbeitsauftrag der Mehrfachbeauftragung dar. Mit dem gemeinsamen Wissensstand des Teilnehmerfeldes des Workshops sollen die Architekten in eine zweite Phase der Bearbeitung einsteigen, an deren Ende ein Entwurf steht. Auf dessen Grundlage ist (nach Weiterentwicklung) die städtebauliche Struktur des Areals ausreichend definiert, um das erforderliche Planungsrecht zu schaffen, die Baugrundstücke zu entwickeln und die öffentlichen Räume baulich zu entwerfen.

B_1 | Aufgabenstellung

Im Rahmen der Mehrfachbeauftragung sind die Aussagen der Prinzipskizze, die bisher oft noch mehrere Möglichkeiten der Umsetzung offenhalten, konkret auszuformulieren und zeichnerisch zu verorten. Der „Städtebauliche Entwurf Achse Ostwall“ soll Aussagen zu folgenden Punkten umfassen:

- **Potenzielle Entwicklungsfelder (Punkt 1, 2, 7 und 8 der Skizze):** Zur Herleitung einer grundsätzlichen städtebaulichen Figur ist die hochbauliche Inanspruchnahme der potenziellen Entwicklungsfelder zu entscheiden.

Mit der Bezeichnung als Entwicklungsfelder soll dabei betont werden, dass eine maximale Bebauung der vorhandenen Fläche nicht zwingend vorgegeben ist. In der Abwägung ist auch ein Verzicht auf einzelne Baukörper denkbar, um freiräumliche oder andere städtebauliche Aspekte in den Vordergrund zu stellen. Die Entscheidung soll in einem Erläuterungstext kurz begründet werden.

Es soll untersucht werden, wie das Ziel einer belebten Ost-West-Achse in den historischen Stadtkern städtebaulich unterstützt werden kann. Dazu sind Aussagen zu Lage, Fußabdruck und Volumen der Gebäude erforderlich. Die Planaussagen sollen mindestens Aussagen zur Geschossigkeit, zur Höhe und zu den Dachformen der Gebäude umfassen.

Darüber hinaus sind einige grundsätzliche Aspekte des Erscheinungsbildes festzuhalten. Hier liegt ein besonderer Fokus auf der Materialität der Fassaden sowie Grundaussagen zur Gliederung der Fassaden in den Obergeschossen sowie der Erdgeschosszone. Dies soll durch eine exemplarische Schnittansicht der Fassadenfolge und eine exemplarische Detailansicht erfolgen.

Die Nutzung der Gebäude ist im städtebaulichen Entwurf nicht vertiefend über Grundrisse nachzuweisen. Es sollte jedoch geprüft werden, dass die Erschließung (einschl. Rettung) gesichert ist und Gebäudetiefe wie Orientierung die Anforderungen der Nutzungen – kleine gewerbliche Einheiten im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen – erfüllen.

Im Entwurf sollen die ggf. erforderlichen Vorflächen und Eingangssituationen der Gebäude

dargestellt und charakterisiert werden, sofern diese nicht pauschal dem öffentlichen Raum der Achse (siehe unten) zuzuordnen sind. Die für eine Bebauung vorgesehenen Grundstücke sollen im Plan ausparzelliert werden.

Für die Umsetzung einer auskömmlichen Stellplatzlösung sowie der zugehörigen Erschließung ist ein grundsätzlicher Ansatz aufzuzeigen. Der nachzuweisende Bedarf an privaten Stellplätzen ist auf den jeweiligen Baugrundstücken oder durch eine quartiersbezogene Lösung aufzuzeigen. Eine Kompensation der bisher vorhandenen öffentlichen Stellplätze, die in den Entwicklungsfeldern 1, 2 und 7 ggf. entfallen, ist optional wünschenswert.

Bei baulicher Inanspruchnahme des Entwicklungsfeldes Nr. 8 „Eingang“ sind demgegenüber zwingend Möglichkeiten zur Kompensation der dann entfallenden öffentlichen Stellplätze darzustellen – zusätzlich zum privat erforderlichen Bedarf. Diese Neuschaffung ist nicht zwingend auf selbigem Grundstück zu leisten, sondern kann auch an anderer funktional geeigneter Stelle im Gebiet erfolgen.

- Öffentlicher Raum der Achse (Punkt 3 und 4 der Skizze): Als zentrales gliederndes Element durchläuft die freiräumliche Achse das Plangebiet im Ost-West-Verlauf. Hierfür ist im Entwurf die Ausdehnung des öffentlichen Raums von den zukünftig privaten Grundstücksflächen abzugrenzen. Soweit eine ggf. vorzusehende Vorzone der Gebäude und ihrer Erdgeschossnutzungen nicht bereits in der Bearbeitung der vorgenannten Punkte definiert wurde, sollen hier Aussagen zur Zonierung und Charakteristik des Raumes zwischen öffentlich und privat getroffen werden.

Für die öffentliche Kernzone der Achse sollen die zentralen Anforderungen definiert und durch Aussagen zum Flächenbedarf bzw. der Aufteilung im Plan verortet werden – dies bezieht sich im Wesentlichen auf die Belange eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts mit besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs.

Freiraumplanerische Aussagen sollten sich auf grundsätzliche Themen konzentrieren: die Zonierung und Nutzung der Freiräume, die versiegelten und unversiegelten Flächen sowie Standorte und Art der Bepflanzung. Hieraus soll die spätere räumliche Struktur bzw. Gliederung und das funktionale Thema des öffentlichen Raums sowie die Maßnahmen zur Klimaanpassung grundsätzlich erkennbar sein.

Die Kreuzung der Achse mit der Janackerstiege soll in dieser Darstellung ebenfalls berücksichtigt werden.

- Potenzieller Stadtplatz „Foyer“ (Punkt 6 der Skizze): In Ergänzung zur Achse stellt der östliche Abschluss des Areals einen eigenständigen öffentlichen Raum dar, der später als Platzbereich ausgestaltet werden soll.

Soweit eine ggf. vorzusehende Vorzone der Gebäude und ihrer Erdgeschossnutzungen nicht bereits in der Bearbeitung der vorgenannten Punkte definiert wurde, sollen hier Aussagen zur Zonierung und Charakteristik des Raumes zwischen öffentlich und privat getroffen werden.

Neben der grundsätzlichen Definition der Dimensionierung des Platzes, die sich ggf. bereits durch die Besetzung der Entwicklungsfelder ergibt, soll der Entwurf eine funktionale Idee für die Nutzung des Platzes konzipieren. Dieses ausgewählte Thema soll mit den dafür erforderlichen Ausstattungselementen textlich dargestellt werden. Für die räumliche Darstellung im Plan ist eine schematische Verortung ausreichend, aus der die späteren Wegebeziehungen und eine grobe Zonierung der Fläche erkennbar werden.

- Mobilstation (Punkt 8 der Skizze): Für die geplante Mobilstation, die an den neu geplanten ÖPNV-Haltepunkt angeschlossen werden soll, sollen im Sinne eines „best-practice“ einige Vorschläge zu den erforderlichen Elementen gemacht werden. Darüber hinaus sollen diese Elemente im Entwurf skizzenhaft verortet werden, um deren strukturelle Verknüpfung mit dem öffentlichen Raum darzustellen.

Das zu bearbeitende Gebiet ist der folgenden Abbildung zu entnehmen:



B_2 | Beratung durch Landschaftsarchitekt*in

Neben den grundsätzlichen städtebaulichen Aspekten sowie einer Annäherung an den Hochbau umfasst die Wettbewerbsaufgabe auch Themen, die an der Schnittstelle des Städtebaus zur Landschaftsarchitektur angesiedelt sind. Dies betrifft insbesondere die Fragestellungen zum Stadtplatz „Foyer“ sowie zum öffentlichen Raum der Achse Ostwall.

Um hier zu zielgerichteten konzeptionellen Aussagen zu gelangen, wird die Beratung durch eine Landschaftsarchitekt*in empfohlen.

B_3 | Abgabeleistungen der Teilnehmer

Die Bearbeitung der oben genannten Aussagen soll über einen Erläuterungstext sowie einen Präsentationsplan im Format DIN A 0 erfolgen.

Der Präsentationsplan soll folgende Darstellungen umfassen (siehe Musterlayout unten):

- Entwurf des Gesamtareals im Maßstab 1:500
- Strukturplan Erschließung und Stellplatzlösung im Maßstab 1:500
- Skizzenhafte räumliche Darstellung (Ort konzeptionsabhängig, Perspektive aus Augenhöhe)
- Schnittansicht(en) Ost-West im Maßstab 1:500
- Vogelflug (Blickrichtung West) mit Darstellung der Baukörperfolge und des öffentlichen Raums mit seinen markanten Gestaltungs- und Grünelementen
- Beispielhafte Darstellung öffentlicher Raum „Foyer“ und Mobilstation
- Erläuterungstext (max. 2 Seiten DIN A 4)

Die Unterlagen sind als gedruckte Präsentationspläne DIN A 0 sowie digital als .pdf in druckfähiger Auflösung einzureichen.

Der Erläuterungstext kann wahlweise auch als eigene word-Datei eingereicht werden und auf dem Präsentationsplan nur verkürzt wiedergegeben werden.

Titel

Städtebauliche Einbindung
Erschließung und Stellplätze
M 1:1000

Vogelflug mit Blickrichtung West



Text oder weitere
erläuternde Darstellungen

Freie Aufteilung mit Schnittansicht(en) M 1:500
Räumlicher Skizze aus Fußgängerperspektive
sowie weiteren frei wählbaren Darstellungen oder Erläuterungen

Exemplarisches Layout des Präsentationsplans

C | Durchführung des Verfahrens

C_1 | Verfahrensart

Die Bearbeitung der Aufgabe wird als Mehrfachbeauftragung in Anlehnung an die RPW 2013 durchgeführt.

Da in der jetzigen frühen Phase der Konzeptfindung die spätere Errichtung der Hochbauten noch nicht näher zu definieren ist und diese erst in einer späteren Phase durch jetzt noch unbekannte Projektträger umgesetzt wird, ist aus der Bearbeitung des Entwurfs kein hochbauliches Auftragsversprechen ableitbar. Ein typischer Realisierungswettbewerb ist daher nicht umsetzbar.

Darüber hinaus kommt der direkten Auswahl von Teilnehmern mit lokalem Bezug ein hoher Stellenwert in diesen Verfahren zu. Auch diese politische Anforderung an das Verfahren ist mit einer Mehrfachbeauftragung gezielt umsetzbar.

Ausloberin des Verfahrens ist die Stadt Lüdinghausen. Alle Teilnehmenden erkennen die vorliegenden Regelungen als verbindliche Verfahrensgrundlage an.

C_2 | Teilnehmerfeld

Das Teilnehmerfeld ist für beide Verfahrensphasen identisch. Für den vorgeschalteten Workshop wurden sechs Architekturbüros mit Sitz in Lüdinghausen und hoher lokaler Expertise ausgewählt bzw. angefragt, die auch an der zweiten Phase der Bearbeitung – der Mehrfachbeauftragung – teilnehmen.

Im Einzelnen sind dies:

- Bergen-Rüdiger Architekten,
- Bohr-Heine Architekten,
- Hartig Meyer Wömpner Architekten,
- Huster Architekten,
- Röing gen. Nölke Architekten,
- Spital-Frenking + Schwarz Architekten / Stadtplaner.

C_3 | Empfehlung durch Jury

Das Ende des Verfahrens berät eine Jury über die eingereichten Arbeiten. Auch wenn keine Platzierung bzw. vollständige Rangfolge der Beiträge vorgesehen ist, soll hierdurch die Vorzugsvariante für die weitere Umsetzung identifiziert werden. Hierfür spricht die Jury eine Empfehlung aus. Auch sollen mit der Empfehlung Ansätze für die weitere Bearbeitung des Entwurfs zu einem verbindlichen Rahmenplan aufgezeigt werden.

Die Jury umfasst den folgenden stimmberechtigten Personenkreis:

- Ansgar Mertens *Bürgermeister*
- Alfred Focke *Vorsitzender Ausschuss für Bauen, Planen und Stadtentwicklung*
- Prof. Dr. Franz Pesch *Architekt BDA + Stadtplaner SRL / Mitglied Gestaltungsbeirat*
- Hiltrud Lintel *Landschaftsarchitektin AKNW / Mitglied Gestaltungsbeirat*
- Christoph Ellermann *Architekt BDA / Mitglied Gestaltungsbeirat*
- Eckard Scholz *Architekt BDA / Mitglied Gestaltungsbeirat*

Beratend nehmen folgende Personen teil:

- Armin Heitkamp *Fachbereichsleitung Finanzen*
- Ellen Trudwig *Fachbereichsleitung Stadtentwicklung*
- Daniel Ackermann *Fachbereichsleitung Hoch- und Tiefbau*
- Sebastian Otto *Leitung SG Planung*

C_4 | Beurteilungskriterien

Die Empfehlung der Jury für eine Vorzugsvariante orientiert sich an den folgenden Kriterien, wobei deren Reihenfolge keinen Einfluss auf deren Wertigkeit hat:

- Übergeordnete Grund-/Leitidee,
- Städtebauliche und stadträumliche Qualität,
- Qualität der Einbindung der neuen Bauvolumen in den städtischen Kontext,
- Integration von Fuß- und Radwegebeziehungen,
- Qualität des Erschließungs- und Stellplatzkonzepts für den MIV,
- Gestaltqualität der Gebäude / Weiterentwicklung des Ortsbildes sowie
- Qualität des Freiraumkonzepts inkl. Aussagen zur Klimanapassung.

C_4 | Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin weist explizit darauf hin, dass die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) bzw. vergleichbare Grundsätze und Richtlinien in der frei gestalteten Mehrfachbeauftragung keine Anwendung finden.

Die Stadt Lüdinghausen behält sich eine Weiterbeauftragung unter Beachtung des Vergaberechtes von einem oder mehreren der Büros vor. Aus der Teilnahme an der Mehrfachbeauftragung leitet sich für die Büros jedoch keinerlei Anspruch auf eine Weiterbeauftragung ab. Eine mögliche Weiterbeauftragung ist vor allem vom Ergebnis des Verfahrens und von der Empfehlung der Jury abhängig.

C_5 | Unterlagen

Die folgenden Plangrundlagen werden durch die Ausloberin zur Verfügung gestellt:

- Auslobung (pdf)
- Plangrundlage Kataster (dxf, dwg)
- Luftbild
- Schrägluftbilder
- Planung der Bushaltestelle „Konrad-Adenauer-Straße“

C_6 | Zeitplan

Durchführung des kooperativen Workshops 09.12.2024

Versand der Unterlagen / Verfahrensstart 07.03.2025

Aufgrund der umfangreichen gemeinsamen Vorarbeit in Gestalt des Workshops wird auf ein separates Auftaktkolloquium verzichtet. Sollten im Zuge der Bearbeitung Fragen auftreten, beantwortet die Stadt Lüdinghausen diese schriftlich für alle Teilnehmer.

Abgabe der Unterlagen 21.04.2025

Jurysitzung 28.04.2025

C_7 | Aufwandsentschädigung

Die Festlegung der Vergütung erfolgt anhand des Merkblatts 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg (Empfehlungen zum Städtebaulichen Entwurf).

Der zugrunde zu legende Arbeitsaufwand reduziert sich dabei aufgrund der gemeinsamen Vorüberlegungen des Workshops und der Tatsache, dass kein dezidiertes Nutzungskonzept gefordert ist.

Gleichzeitig ist Sonderleistung der skizzenhaften räumlichen Darstellung zusätzlich zu vergüten.

Für die vollständige Bearbeitung der Mehrfachbeauftragung erhält jeder Teilnehmer eine Vergütung in Höhe von 10.000 Euro sowie 2.000 Euro für die Sonderleistung (alle Zahlen netto inkl. aller Nebenkosten). Dies entspricht einer Bruttogesamtsumme von 14.280,00 Euro.

Mit der Aufwandsentschädigung sind auch die Honorare für Beraterleistungen weiterer beteiligter Fachplaner abgegolten, die durch die Teilnehmenden in die Planung eingebunden werden.

C_8 | Urheberrecht und Eigentum

Die eingereichten Beiträge gehen in das Eigentum des Auftraggebers über. Das Urheberrecht verbleibt, mit Ausnahme des Erstveröffentlichungsrechts des Auftraggebers, bei den Verfassern.

Die Stadt Lüdinghausen hat das Recht, die Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen, zu veröffentlichen und anderweitig weiterzuverwenden.

Die Namen der Verfasser werden in jedem der Fälle genannt.

Die Verfasser verpflichten sich, nach Beendigung des Verfahrens alle von der Ausloberin zur Verfügung gestellten Daten und Planunterlagen zu löschen bzw. zu vernichten.

C_ | Kontakt

Während des Verfahrens steht die Stadtverwaltung als Ausloberin für alle Fragen zur Verfügung.

ANSPRECHPARTNER

Sebastian Otto
Fachbereich 3 - Stadtentwicklung

Stadt Lüdinghausen
Borg 2
Rathaus-Neubau, 3. Obergeschoss, Raum 309
59348 Lüdinghausen

 [+49 2591 926-320](tel:+492591926320)
 [+49 2591 926-309](tel:+492591926309)
 S.Otto@Stadt-Luedinghausen.de