



**INTEGRIERTES  
STÄDTEBAULICHES  
ENTWICKLUNGSKONZEPT**

**QUARTIER  
SÜDLICHE  
ALTSTADT**

(Entwurf: 05.05.2021)

**HERAUSGEBER**

**STADT LIPPSTADT**

Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen

Ostwall 1

59555 Lippstadt

Lippstadt, Mai 2021

[www.lippstadt.de](http://www.lippstadt.de)



# INHALT

<b><u>1. EINLEITUNG UND HINTERGRUND</u></b>	<b><u>S.4</u></b>
1.1 Hintergrund	S.4
1.2 Planungsprozess und Beteiligung	S.6
<b><u>2. BESTANDSANALYSE</u></b>	<b><u>S.8</u></b>
2.1 Gesamtstädtische Einordnung und Gebietsabgrenzung	S.8
2.2 Planerische Rahmenbedingungen	S.16
2.3 Stadtschichten	S.26
2.3.1 Städtebauliche Struktur	S.26
2.3.2 Nutzungen	S.32
2.3.3 Mobilität	S.38
2.3.4 Grün-, Freiraum und Gewässer	S.44
2.4 Herleitung von Handlungsschwerpunkten	S.50
<b><u>3. LEITBILD, HANDLUNGSSCHWERPUNKTE UND ZIELE</u></b>	<b><u>S.54</u></b>
3.1 Leitbild: ‚QSA_IMPULSE DIE VERBINDEN!‘	S.55
3.2 Handlungsschwerpunkt A ‚Neue Entwicklungsimpulse im Quartier initiieren‘	S.56
3.3 Handlungsschwerpunkt B ‚Quartiersbestand stärken und aufwerten‘	S.58
3.4 Handlungsschwerpunkt C ‚Klimaneutrale Mobilität fördern‘	S.60
3.5 Handlungsschwerpunkt D ‚Grün- und Freiräume aufwerten, entwickeln und vernetzen‘	S.61
<b><u>4. MASSNAHMENKONZEPT</u></b>	<b><u>S.64</u></b>
4.1 Handlungsschwerpunkt A ‚Neue Entwicklungsimpulse im Quartier initiieren‘	S.66
4.2 Handlungsschwerpunkt B ‚Quartiersbestand stärken und aufwerten‘	S.78
4.3 Handlungsschwerpunkt C ‚Klimaneutrale Mobilität fördern‘	S.98
4.4 Handlungsschwerpunkt D ‚Grün- und Freiräume aufwerten, entwickeln und vernetzen‘	S.112
4.5 Zwischenfazit und Exkurs Regionale	S.128
<b><u>5. UMSETZUNG UND FINANZIERUNG</u></b>	<b><u>S.130</u></b>
5.1 Kosten- und Finanzierungsübersicht	S.130
5.2 Umsetzungsstrategie	S.130
5.3 Steuerung, Controlling und Verstetigung	S.131
<b><u>6. FAZIT</u></b>	<b><u>S.133</u></b>

## 1.0 EINLEITUNG UND HINTERGRUND

Die Stadt Lippstadt entwickelt im Herzen der Stadt das ‚QUARTIER SÜDLICHE ALTSTADT‘, kurz QSA. Der Bereich in Innenstadtrandlage ist derzeit geprägt durch städtebauliche und funktionale Missstände, die ihren Ausdruck insbesondere in der jahrelangen Brache des ehemaligen Güterbahnhof-Areals finden. Es gilt diese Missstände durch einen umfassenden Aufwertungsprozess zu beseitigen, damit das QSA seiner Funktion in der Altstadt zukünftig wieder gerecht werden kann und eine weitergehende Abwertung des Quartiersbereichs gestoppt wird.

In einem umfangreichen Analyse-, Beteiligungs- und Planungsprozess wurde daher in den letzten Jahren eine Perspektive für eine ganzheitliche und nachhaltige Entwicklung des Quartiers erarbeitet. Im Ergebnis dieses Prozesses liegt nun für das QSA dieses ‚Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept‘ (ISEK) vor, in dem als gebietsbezogenes Planungs- und Steuerungsinstrument der Stadterneuerung, die vorhandenen Handlungsbedarfe und Ziele für das ‚Quartier Südliche Altstadt‘ dargestellt, die geplanten Maßnahmen definiert sowie eine Umsetzungsperspektive für die Maßnahmen aufgezeigt werden.

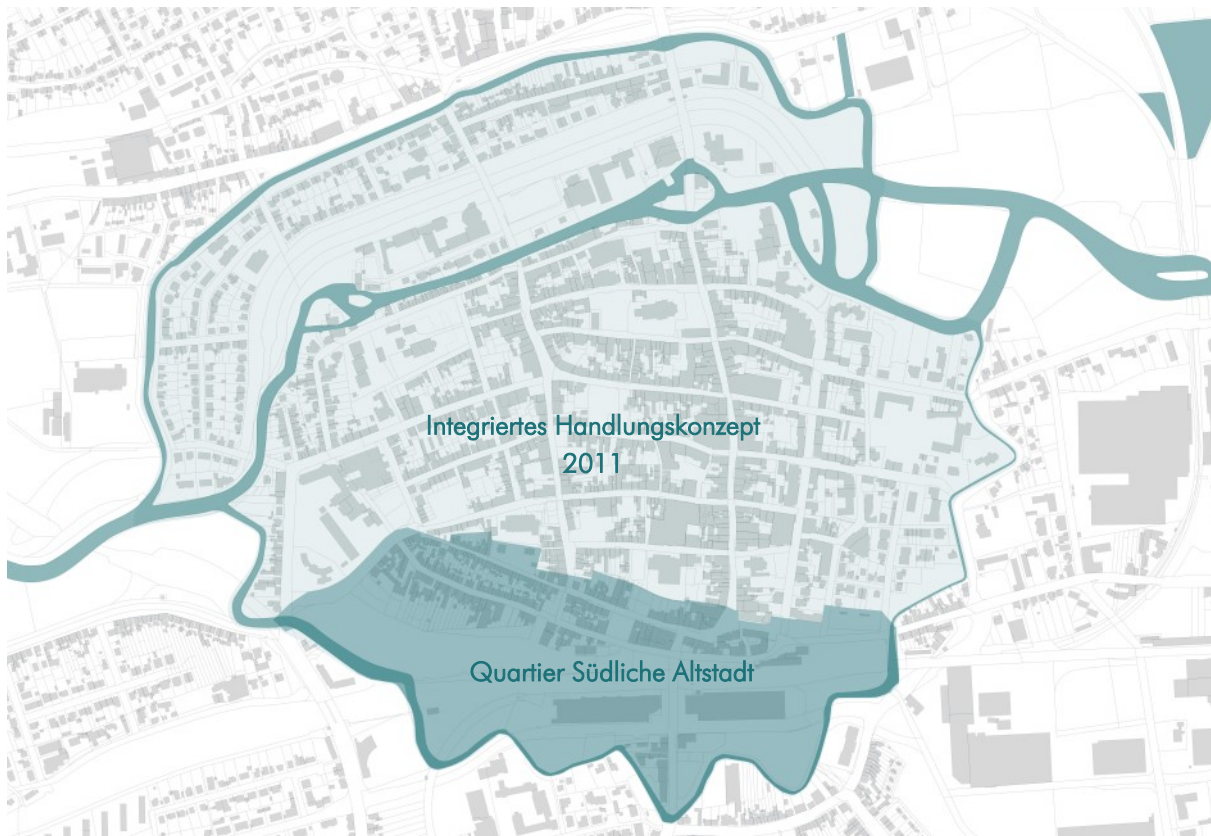
Durch die sukzessive Umsetzung der Maßnahmen des ISEK sollen die im QSA vorhandenen Missstände beseitigt und die angestrebte ganzheitliche Aufwertung des Quartiersbereiches erreicht werden. Der Planungshorizont reicht dabei ausgehend von einem Start der Umsetzung im Jahr 2022 bis in das Jahr 2030. Neben einer Entwicklung der Güterbahnhof-Brache und Maßnahmen zur Aufwertung und Attraktivierung der Bestandsstrukturen soll dabei weiterhin ein Fokus im Bereich der nach-

haltigen Mobilität sowie in die Weiterentwicklung der ‚grün-blauen‘ Infrastruktur gelegt werden. Als prägende Querschnittsaufgabe sollen dabei stets auch die Anforderungen einer klimagerechten Stadtentwicklung Berücksichtigung im Planungsprozess finden.

### 1.1 HINTERGRUND

Bereits im Rahmen der Erstellung des ‚Integrierten Handlungskonzeptes (IHK) Altstadt‘ im Jahr 2011 hat sich die Stadt Lippstadt mit zentralen Fragen der strategischen Innenstadtentwicklung beschäftigt. Die Zielvorstellungen fokussierten sich darauf, bestehende Qualitäten zu stärken und wünschenswerte Verbesserungen im Altstadtbereich zu realisieren, um so das Profil der Stadt nachhaltig zu schärfen. Insbesondere in den Bereichen ‚Grün und Blau‘ zeigten sich die bestehenden Qualitäten Lippstadts, die durch Projekte wie den Ausbau des Weges entlang der unter Denkmalschutz stehenden Südlichen Umflut, die Attraktivierung des Grünen Winkels durch die Schaffung von Sonnen- und Schatten-Liegen-Bereichen und die Restaurierung sowie den Einbau des historischen Zuppinger Wasserrades am exponierten Standort am Lipper-tor gestärkt wurden.

Verbesserungen der Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich ergaben sich vor allem auch aus Projekten im Bereich der Mobilität. Durch die Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten Mobilitätskonzeptes, das die gesamte historische Altstadt und zum Teil darüberhinausgehende Bereiche mit einbezog, wurden zahlreiche strukturelle Verbesserungen, insbesondere für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen erreicht. Zusätzlich konnte der motorisierte Verkehr, hier im Besonderen der LKW-Verkehr, durch gezielte Maßnahmen auf ein notwendiges Maß beschränkt werden.



*o.M. Begrenzung IHK und QSA*

Gleichzeitig ermöglichte der fußgänger\*innen- und radfahrer\*innenfreundliche Straßenausbau am Südertor sowie der barrierefreie Ausbau der Langen Straße Nord eine Aufwertung der öffentlichen Räume sowie eine Anbindung an den altstadtnahen Erholungsraum Grüner Winkel und andere angrenzende Grünbereiche und Wegeverbindungen. Außerdem wurden und werden die historischen Pfade der Altstadt, die eine schnelle Nord-Süd-Verbindung außerhalb der planmäßigen Hauptachsen darstellen und seit der Stadtgründung um das Jahr 1185 typisch für Lippstadt sind, Zug um Zug aufgewertet und dadurch im Stadtraum deutlicher erlebbar.

Auch die Neugestaltung des Innenhofes der Thomas-Valentin-Stadtbücherei als ein zentraler markanter Raum in der Altstadt konnte mit starker Impulswirkung für Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum in Lippstadt umgesetzt werden. Die mit Hilfe von Städtebaufördermitteln erfolgte Umsetzung der im IHK dargelegten Maßnahmen hat zu einer deutlichen Ver-

besserung von urbanen Mobilitätsstrukturen geführt, die Attraktivität der historischen Altstadt durch eine Aufwertung von Aufenthaltsqualität und Lebensumfeld gestärkt, aber auch wichtige Denkanstöße in Richtung zukünftiger und weiterer Herausforderungen gegeben. So wurden schon im IHK die Flächen der südlichen Altstadt als Quartiersbereich abgegrenzt und als der Stadtraum mit den größten strukturellen Defiziten, aber auch gleichzeitig den größten Potentialflächen innerhalb der Altstadt eingestuft. Als ursächlich für die Defizite wurden seinerzeit in vielerlei Hinsicht die Auswirkungen der Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofes identifiziert. Entsprechend wurde eine städtebauliche Entwicklung und Inwertsetzung der Fläche angestrebt.

Als Zielperspektive wurde insbesondere die Etablierung einer großflächigen Handelsnutzung mit zentrenrelevanten Sortimenten auf dem Güterbahnhof-Gelände, die Errichtung der Südertor-Unterführung sowie der Bau der Jakob-Koenen-Straße angestrebt. Zwar ist der

Unterführungsbau mittlerweile realisiert und in seiner Qualität und Funktion anerkannt, dennoch konnten weitere wesentlichen Bausteine im QSA nicht realisiert werden. Unabhängig davon, dass es sich bei der Ratsentscheidung gegen eine großflächige Einzelhandelsnutzung auf dem Güterbahnhofgelände im Jahr 2013 um eine bewusste Entscheidung zum Schutz und Erhalt des zentralen Versorgungsbereiches ‚Innenstadt‘ handelte, die auch im Nachhinein immer noch positiv zu bewerten ist, fehlte dem QSA hierdurch jedoch jahrelang eine klare Entwicklungsperspektive. Im Ergebnis haben sich die städtebaulichen Defizite in diesem Teil der Altstadt weiter verstärkt. Diese reichen von baulichen Missständen, über Leerstände, Funktionsverluste bis hin zu verkehrlichen Defiziten. Es lassen sich insgesamt erhebliche Trading Down Tendenzen im ‚Quartier Südliche Altstadt‘ erkennen. Die mit dem IHK Altstadt verfolgte Zielsetzung zur Verbesserung der Situation im QSA konnte somit nicht erreicht werden. Vielmehr haben sich die Abwertungsprozesse im Quartier fortgesetzt und verstärkt. Weiterhin hat die ursprüngliche Planung für das Güterbahnhofgelände samt Umfeld, welche das Quartier aufwerten sollte, seine Gültigkeit verloren. Es galt daher vor dem Hintergrund des weiterhin vorhandenen und verstärkten städtebaulichen Handlungsbedarf die Planung für das QSA auf Basis weitergehender Untersuchungen neu auszurichten.

## 1.2 PLANUNGSPROZESS UND BETEILIGUNG

Mit der Entscheidung des Rates gegen eine großflächige Einzelhandelsnutzung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs wurde rund um das ‚Quartier Südliche Altstadt‘ im Jahr 2013 ein neuer umfassender Planungs- und Beteiligungsprozess begonnen, der auf den Erkenntnissen des IHK Altstadt aufbaut

und letztlich in der Erstellung des ISEK für das QSA mündet. Dafür wurden weitere Teilbereiche der Altstadt mit städtebaulich-funktionalem Bezug zum ursprünglichen Bereich der südlichen Altstadt, wie er im IHK Altstadt abgegrenzt war, einbezogen. Dies sichert eine dem städtebaulichen Handlungserfordernis, möglichen Synergien und einer sinnhaften Umsetzung der Maßnahmen angemessenen Abgrenzung des Untersuchungs- und Maßnahmenbereichs. Der Fokus der Planung lag dabei neben der Perspektive für die Güterbahnhof-Brache auf bestandsstärkenden Maßnahmen sowie in der Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Freiraumstrukturen im QSA. Beispielhaft kann hier auf den Planungsprozess rund um die Entwicklung des Güterbahnhofes (Machbarkeitsstudie 2015, städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb 2019, Städtebaulicher Rahmenplan 2020), aber auch auf diverse Teilprojekte (z.B. Machbarkeitsstudie ‚Busbahnhof und Park & Ride-Anlage‘, Freiraumplanung ‚Südertorpark‘ (West/Schulhof) sowie übergeordnete bzw. sektorale Planungskonzepte mit Bedeutung für das QSA (z.B. Integriertes Mobilitätskonzeptes für die Altstadt, Verkehrsentwicklungsplan ‚Klimafreundliche Mobilität‘) verwiesen werden.

Die Planungsschritte wurden dabei stets durch die Einbindung der Öffentlichkeit begleitet, um jeweils eine Rückkopplung zu den Bürger\*innen zu erhalten und die Planung zielgerichtet und auf Basis eines breiten Konsens weiterzuentwickeln. So haben im Rahmen des Planungsprozesses für das QSA verschiedene Formate der Bürger\*innenbeteiligung stattgefunden (u.a. Impulsbeteiligung am Tag der Städtebauförderung 2015, Bürger\*innen- und Anlieger\*innengespräche 2017, Bürger\*innendialog 2017, Ausstellung Wettbewerbsergebnis 2019).



Tag der Städtebauförderung 2015



Tag der Städtebauförderung 2015



Bürgerdialog QSA 2017



Wettbewerbsausstellung 2019

Weiterhin wurden auch im Rahmen der übergeordneten bzw. sektoralen Konzepte sowie Teilprojekten umfassende Beteiligungsschritte durchgeführt. Hier kann insbesondere auf die Erstellung des ‚Integrierten Mobilitätskonzeptes‘ für die Altstadt, aber auch den ‚Verkehrsentwicklungsplan - Klimafreundliche Mobilität‘ verwiesen werden. Die Erkenntnisse dieses umfangreichen Beteiligungsprozesses sind in die Erstellung des Entwurfes des ‚Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes‘ sowie aller weiteren Planungen mit Bezug zum QSA direkt eingeflossen.

Gerne hätten alle Beteiligten auch an dieser Stelle den bisher durchgeführten Bürger\*innendialog in einem Format fortgesetzt, welches den direkten Kontakt und Austausch mit den Planungsinteressierten ermöglicht. Leider ist dies derzeit vor dem Hintergrund der pandemischen Lage ausgelöst durch das Corona-Virus nicht möglich. Nichtsdestotrotz wird der Bürger\*innendialog auf Basis des Entwurfes des ISEK im Mai/Juni 2021 als Online-Beteiligung weitergeführt.

Im vorliegenden ISEK werden die Ergebnisse der zuvor skizzierten Planungs- und Beteiligungsprozesse vor dem Hintergrund einer umfassenden Bestandsanalyse und der hieraus abgeleiteten Zielsetzungen für das QSA integriert, überprüft und weiterqualifiziert. So führt das ISEK die vorliegenden Erkenntnisse, Konzepte und Ideen von der Analyse über die Maßnahmenentwicklung bis hin zur aufgezeigten Umsetzungsperspektive in einem Planungsdokument zusammen, welches letztlich in den nächsten Jahren als Richtschnur sowie Steuerungs- und Controlling-Instrument der gesamten Entwicklung des QSA dient.

## 2.0 BESTANDSANALYSE

Die Bestandsanalyse ist das Fundament der inhaltlichen Erarbeitung des ISEK für das QSA. Erst durch die Erfassung der heutigen Bestandssituation können die Handlungserfordernisse im Untersuchungsraum definiert und die sich hieraus abgeleiteten Ziele und Maßnahmen fokussiert (weiter-)entwickelt werden. Bevor jedoch eine detaillierte Beschäftigung mit den städtebaulichen Strukturen im QSA erfolgen kann, muss zunächst die Funktion des Quartiers im gesamtstädtischen Kontext erläutert sowie die planerischen Rahmenbedingungen für die Quartiersentwicklung dargelegt werden.

Erst im nächsten Schritt wird das komplexe Wirkungsgefüge, welches in der Summe das QSA darstellt, entschichtet und analysiert. Im Zuge dieser sektoralen Untersuchung erfolgt eine Beschreibung der heutigen Ist-Situation im Hinblick auf die städtebaulichen Strukturen, Nutzungen, Mobilität sowie auf Grün-, Freiräume und Gewässer im QSA. Dabei wird in jedem Untersuchungsfeld auch der Bereich Klimaschutz- und Klimaanpassung als Querschnittsthema mit betrachtet. Die Bestandserfassung wird abschließend durch je einen Resilienz-Check ergänzt. An dieser Stelle geht die Analyse über die Bestandsbeschreibung und -bewertung hinaus und versucht anhand des Szenarios, dass sich das QSA ohne steuernden planerischen Eingriff von außen weiterentwickelt, zu prognostizieren, wie widerstandsfähig sich die Strukturen im QSA gegenüber aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Stadtentwicklung darstellen.

Im letzten Schritt werden die zentralen Ergebnisse in einer SWOT-Analyse zusammengeführt, um hieraus Handlungsfelder für die Entwicklung des QSA abzuleiten.

## 2.1 GESAMTSTÄDTISCHE EINORDNUNG UND GEBIETSABGRENZUNG

### RÄUMLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Lippstadt liegt als Mittelzentrum im Regierungsbezirk Arnsberg und am nördlichen Rand des Kreises Soest, an der direkten Grenze zum Kreis Warendorf. Westlich der Stadt beginnt etwa 60 Kilometer entfernt die Metropolregion Rhein-Ruhr. Im Norden grenzt das Münsterland, im Nordosten die Region Ostwestfalen-Lippe und südlich befindet sich die Region Sauerland. Lippstadt gehört außerdem zur Regiopolegion Paderborn.



*o.M. Räumliche Einordnung*

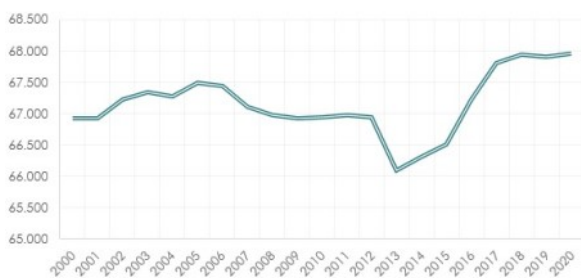
Die Stadt ist über die B55 sowohl an die A2 (Oberhausen – Hannover), als auch an die A44 (Aachen – Kassel) angebunden. Das Oberzentrum Paderborn ist mit dem Zug in 15 Minuten und das Oberzentrum Dortmund in einer Stunde zu erreichen.

Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von 11.368 ha mit einer Höhenlage von ca. 79 m ü. NN, wobei es von einer flachen Topografie geprägt wird. Im Vergleich zu anderen Gemeinden des Kreises Soest ist Lippstadt aufgrund höherer Anteile von Siedlungs- und Verkehrsfläche insbesondere in der Kernstadt urban geprägt. Die weiteren Ortsteile weisen ländliche Strukturen auf. Insgesamt wird ein Großteil der Stadtfläche mit etwa 58,2 % landwirtschaftlich genutzt.



## EINWOHNERENTWICKLUNG UND SOZIALSTRUKTUR

In Lippstadt leben 67.952 Einwohner\*innen (IT.NRW 2020, Stand 31.12.2019). Die Stadt zählt somit zu dem Typus ‚Große Mittelstadt‘ und ist die bevölkerungsreichste Stadt des gesamten Kreises Soest. Die Bevölkerung ist seit 1989 um etwa 6.500 Einwohner\*innen gewachsen. Laut der jüngsten Prognose von IT.NRW wird die Bevölkerungszahl Lippstadts bis 2035 auf 69.600 Menschen ansteigen. Die Bevölkerungsgruppe der über 65-jährigen wird sich bis 2040 um 6.000 Einwohner\*innen vergrößern. Alle anderen Altersgruppen nehmen in ihren Anteilen ab oder bleiben konstant.



Einwohnerentwicklung  
zum 01.01. des Jahres

Damit übertrifft die neue Bevölkerungsprognose das im Wohnbauflächenbedarfsbericht der Stadt Lippstadt aus dem Jahr 2017 zugrundegelegte Szenario, in dem bis 2030 bereits Bedarfe von ca. 2.000 neuen Wohneinheiten ermittelt wurden. Seit Jahren steigende Bauland, Immobilien- und Mietpreise bestätigen diese enorme und derzeit weiter wachsende Nachfrage. Die Nachfrage liegt dabei sowohl im Einfamilienhaussegment, aber auch im Geschosswohnungsbau verschiedenster Ausprägung. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist von einer wachsenden Nachfrage nach innerstädtischen, barrierefreien Wohnungen kleiner oder mittlerer Größe auszugehen.

## WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

Lippstadt ist ein bedeutsamer Wirtschaftsstandort für die gesamte Region. Dies zeigt nicht zuletzt ein enormer Pendler\*innenüberschuss. Mit 18.186 Einpendler\*innen und 11.758 Auspendler\*innen liegt das Pendler\*innensaldo bei 6.428 (Stadt Lippstadt, 30.06.2020). Dies zeugt von der hohen Bedeutung Lippstadts als zentraler Ort. Besonders hervorzuheben ist hier die Automobilzulieferindustrie, aber auch der Handel, das Handwerk und Dienstleistungen vor allem im Gesundheitssektor. Weltkonzerne, zahlreiche mittelständische Unternehmen und kleine spezialisierte Betriebe bilden ein breit gefächertes



Land- und Forstwirtschaft, Fischerei    Produzierendes Gewerbe  
Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei    Sonstige Dienstleistungen

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte  
am Arbeitsort (Stand: 31.12.2019)

Branchenangebot der Lippstädter Wirtschaft. 43,3% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im Bereich der sonstigen Dienstleistungen. 39,3% sind im produzierenden Gewerbe beschäftigt und der Rest im Sektor Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei, sowie der Land- und Forstwirtschaft und Fischerei. Derzeit lässt sich aber ein Wandel Lippstadts vom Produktionsstandort hin zu Forschung und Entwicklung ablesen. Die Arbeitslosenquote liegt derzeit bei 7,3% (Bundesagentur für Arbeit, 01.2021).

## INNERÖRTLICHE STRUKTUR

Die Stadt Lippstadt besteht aus 17 Stadtteilen und der Kernstadt. Sie ist geprägt von einer kompakten Siedlungsstruktur, was dadurch verdeutlicht wird, dass etwa 60% der Gesamtbevölkerung in einer maximalen Entfernung von zwei Kilometern zum Stadtzentrum wohnen. 90% der Einwohner\*innen leben in einer maximalen Entfernung von fünf Kilometern. Der Kernbereich besteht vorrangig aus der Altstadt und den angrenzenden Bereichen der Kernstadt (Nordost, Südost, Südwest, Nordwest). Sie ist historisch geprägt und durch die Bahntrasse in einen südlichen und nördlichen Bereich aufgeteilt.



o.M. Stadtbezirke Lippstadt

Darüber hinaus grenzen Ortsteile wie Cappel, Esbeck und Lipperode direkt an die Kernstadt und bilden mit kurzen Entfernungen zum Stadtzentrum eine zusammenhängende Struktur. Ortsteile wie Hörste, Benninghausen und Bökenförde ergeben hingegen etwas abgesetzte Siedlungskörper, die eher ländlich geprägt sind. In den Stadtteilen Kernstadt Nordwest und Nordost kann der Großteil der städtischen Struktur, neben einem kleineren Gewerbegebiet und dem Krankenhaus, als Wohnnutzung mit offener Bauweise definiert werden.

Ein größeres Gewerbegebiet befindet sich im Stadtteil Kernstadt Südost. Auch in diesem Stadtteil befindet sich vorwiegend Wohnbebauung in offener Bauweise, welche selten von kleineren Quartieren mit Zeilenbauweise

unterbrochen wird. Der südwestliche Bereich der Stadt wird von der Zeilenbebauung der 1950/60er Jahre sowie offener Wohnbebauung durchmisch.

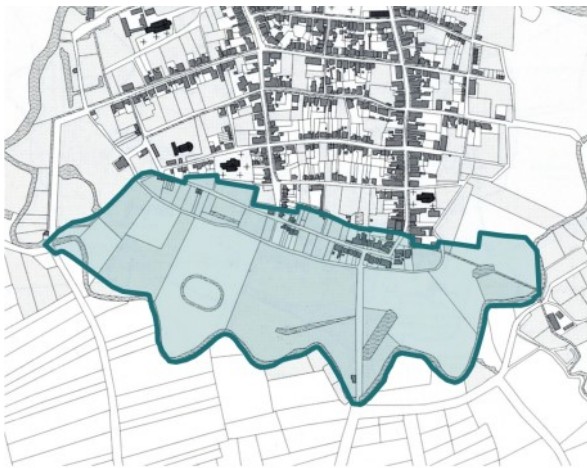
Die Altstadt stellt geografisch und gesellschaftlich den Kern der Stadt Lippstadt dar. Sie ist sowohl ein Wohn- und Arbeitsort, Ort der Aktivitäten, wie Einkaufen, Ausgehen und kulturellen Festen, als auch touristische Destination für Besucher\*innen.

## HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER ALTSTADT

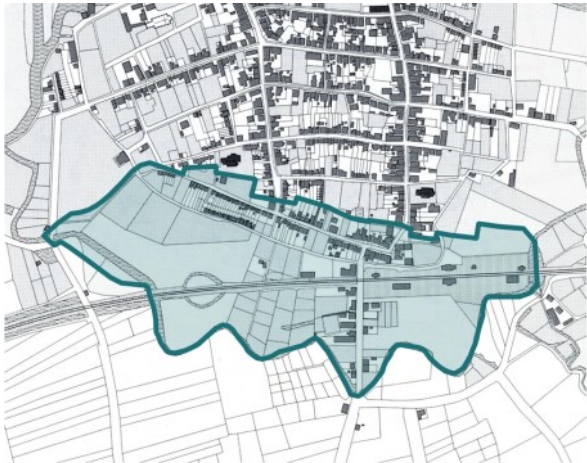
Lippstadt gilt als älteste ‚Gründungsstadt‘ Westfalens. Sie wurde um das Jahr 1185 von Bernard II, Edelherr zur Lippe, gegründet. Bereits vor der eigentlichen Gründung der Stadt bestand hier eine Kaufmannssiedlung im Bereich der Nicolaikirche. Bernard II legte jedoch den Grundstein für eine planmäßige Errichtung der Stadt Lippstadt und seine fischgrätenartige Straßenstruktur.

In den folgenden Jahrhunderten wurden die zuvor leichten Befestigungsanlagen so ausgebaut, dass die Stadt zwischen 1633 und 1678 als stärkste Festung zwischen dem Rhein und der Weser galt. Fünf Stadttore erlaubten einen Zugang in die Stadt. Die Niederlegung der Festungsanlagen erfolgte ab 1763, da für die wachsende Bevölkerungszahl die innerhalb der Festungsanlagen liegende Siedlungsfläche nicht mehr ausreichte. Dabei wurden die ehemaligen Festungsflächen überwiegend nicht als städtische Freiflächen erhalten, sondern als zusätzliche Siedlungsfläche für die Altstadt genutzt.

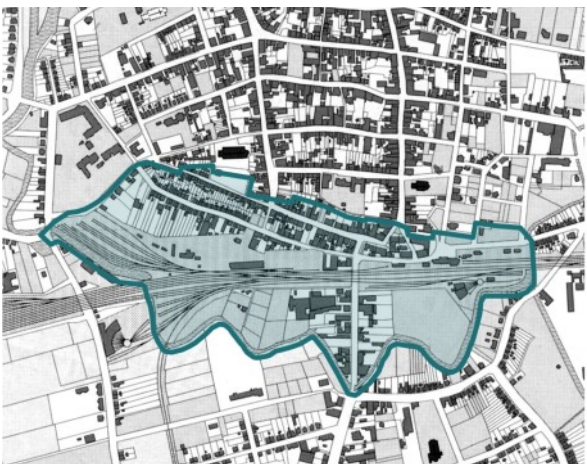
In den kommenden Jahrhunderten ereigneten sich teilweise verheerende Brände, die Teile der historischen Bausubstanz vernichteten. Im



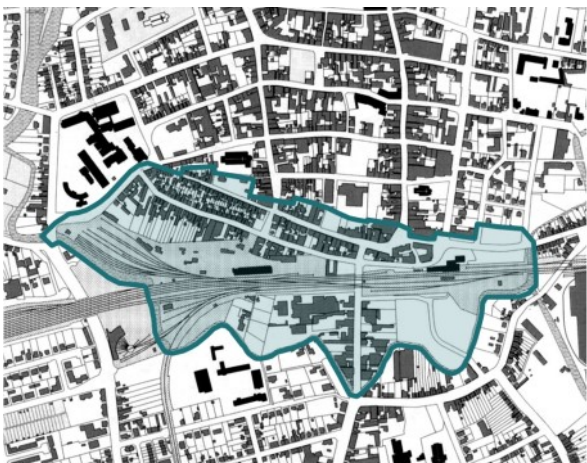
Lippstadt 1800



Lippstadt 1860



Lippstadt 1945



Lippstadt 1980

Eigene Darstellung nach © Gunter Hagemann (1985): Die Festung Lippstadt

zweiten Weltkrieg blieb der Stadtkern überwiegend von Bombenangriffen verschont. Die Ausnahme bildet ein schwerer Bombenangriff im Jahr 1945, bei dem Teilbereiche der Altstadt durch einen verfehlten Bombenabwurf zerstört wurden.

Durch ein rasantes Bevölkerungswachstum und eine expansive Gewerbeentwicklung änderte sich das Lippstädter Stadtbild und die Ausdehnung des Siedlungsbereiches in den nächsten Jahrzehnten maßgeblich. 1975 wurde im Rahmen der kommunalen Neuordnung das Stadtgebiet erweitert. Im Altstadtbereich führten Sanierungsmaßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz zu grundlegenden Änderungen der Stadtstruktur. Dies hatte eine verbesserte Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr, den Ausbau der Langen Straße zur Fußgängerzone und die Erweiterung des Flächenangebots für Einzelhandel und Dienstleistungen zur Folge. Mit der Sanierung ging jedoch auch an einigen Stellen ein Verlust von historischer Bausubstanz einher und damit ein Stück Stadtgeschichte verloren.

Auch wenn nicht immer alle neuen Stadtbau- steine und Baukörper komplett harmonisch in die kleinteilige Altstadtstruktur eingefügt werden konnten, konnte die historische Stadtstruktur jedoch weitestgehend erhalten bleiben. Die historischen Bausubstanzen sind in vielen Bereichen der Altstadt erlebbar und prägen das Stadtbild. Dies ist nicht zuletzt auf die Tatsache zurückzuführen, dass Lippstadt seit 1989 Mitglied der AG Historische Stadt- und Ortskerne in NRW ist und daher einen besonderen Anspruch an den Umgang mit dem baukulturellen Erbe hat.

## STÄDTEBAULICHE STRUKTUR DER ALTSTADT

Die historisch gewachsene Altstadt zeichnet sich durch ihre mittelalterliche Struktur aus. Hier findet sich zahlreich eine kleinteilige historische Bausubstanz vor. Zwischen Cappelstraße und Woldemei stellt sich eine besonders hohe städtebauliche Dichte in Form von einer geschlossenen Blockrandbebauung dar. Der Anteil an Baudenkmalern ist im Altstadt-kern besonders groß, wobei diese im südlichen Bereich und entlang der Woldemei stark abnimmt. Hier stammt die Baustubstanz fast gänzlich aus den Jahren ab 1967. Der Altstadt-kern verfügt über mehrere öffentliche Plätze, die multifunktional genutzt werden können. Der Rathausplatz und der Marktplatz werden regelmäßig als Veranstaltungsort genutzt, wobei der Marktplatz durch eine Vielzahl an Treppen und Barrieren in seiner Nutzung nach Osten hin eingeschränkt ist. Generell ist das Stadtbild von einer angemessenen Heterogenität geprägt, da es über viele markante Räume und Plätze, sowie historische und charakteristische Gebäude verfügt.



*o.M. Schwarzplan*

## NUTZUNGSSTRUKTUR DER ALTSTADT

Die Altstadt Lippstadts ist von zwei wesentlichen Merkmalen geprägt. Sie übernimmt sowohl die zentrale Versorgungsfunktion für die

Stadt mit ihren Einkaufs-, Ausgeh- und Erlebnismöglichkeiten, als auch die Wohnfunktion für viele Lippstädter Bürger\*innen.

Hier leben 5.291 Menschen (Stadt Lippstadt, 29.06.2020). Insbesondere der nördliche Randbereich der Altstadt sowie der südwestliche Altstadtbereich weisen verstärkt Wohnnutzung auf. Auch im Kernbereich zwischen der Cappelstraße und Langen Straße leben viele Bürger\*innen, obwohl dieses Areal verstärkt als Gastronomie- und Dienstleistungsbereich wahrgenommen wird (vertikale und horizontale Nutzungsmischung). Im südlichen Bereich sowie zwischen Lippe und Kanal leben jedoch nur wenige Personen. Hier sind zahlreiche öffentliche Einrichtungen vorzufinden.

Die höchste Dichte an Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen im Altstadtgebiet der Stadt Lippstadt liegt im Bereich Lange Straße. Hier äußert sich das dichteste Einzelhandelsangebot, aber auch die Querstraßen der Langen Straße bieten eine Reihe von Angeboten. Während entlang der Cappelstraße und der Woldemei die Nutzungsdichte ebenfalls hoch ist, lässt diese nach Osten und Westen der Altstadt stark nach. Südlich der Bahnlinien liegt ein weiterer Einzelhandelsschwerpunkt mit zwei großen Fachmarktzentren entlang des Konrad-Adenauer-Rings. In dem westlichen Gebäude befindet sich ein Kino, welches das abendliche Leben in diesem Bereich aktiviert.

Während die Lange Straße über eine Reihe von Filialisten bspw. im Modebereich verfügt, so sind die Nebenstraßen in der Regel von inhabergeführten Unternehmen geprägt. Insbesondere die Nebenlagen sind vom fortwährenden Strukturwandel im Einzelhandel, der derzeit insbesondere seinen Ausdruck in der digitalen Transformation und dessen städte-

baulichen Auswirkungen findet. Durch die Folgen der Covid-19-Pandemie wird dieser Wandel voraussichtlich noch weiter verstärkt und beschleunigt werden.

Die Altstadt verfügt über ein gutes Angebot an öffentlichen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen sowie Kultur- und Freizeitangebote. Als Bildungsangebote bieten sich zwei Grundschulen, ein Gymnasium, sowie diverse Weiter- und Fortbildungsangebote. Öffentliche Angebote wie bspw. die Stadtverwaltung, die Bücherei, die Feuerwehr, das historische Rathaus und ein Krankenhaus befinden sich auch im Bereich der Altstadt. Mehrere Kirchen bieten Raum für Gottesdienste und Konzerte, sowie soziale Angebote mit Kindern und Jugendlichen. Regelmäßig finden Kultur- und Freizeitangebote wie das Kneipenfestival, das Altstadtfest, Moonlight-Shopping und Lippstadt Culinaire statt.

## VERKEHRSSTRUKTUR DER ALTSTADT

Das Straßen- und Wegenetz der Altstadt zeichnet sich auf den ersten Blick über den innerstädtischen Ring aus Cappelstraße, Bahnhofstraße, Woldemei, Brüderstraße und Marktstraße aus. Dieser Ring ist ausschließlich im Einrichtungsverkehr befahrbar und weist die höchste Verkehrsbelastung der Altstadt auf. Die Verbindungsstraßen hierzu sind in nördliche Richtung die Wiedenbrücker Straße und das Cappeltor, in östliche Richtung die Rixbecker Straße, in Richtung Süden die Erwitter Straße und das Südertor, sowie in westlicher Richtung die Bückeburger Straße und die Klosterstraße.

Die Fußgängerzone erstreckt sich insbesondere in Nord-Süd-Richtung in Form von der Langen Straße. Nur Teilbereiche einzelner Querstraßen sind zusätzlich als Fußgängerzone aus-

gewiesen. Im gesamten Straßennetz der Altstadt ist bis auf einzelne Ausnahmen die Geschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt. Hierdurch ist die Barrierewirkung der Straßen reduziert und ein angenehmes Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmer ist möglich.

Auffällig ist der Straßenquerschnitt der Woldemei, welche einen Fahrstreifen (Einbahnstraße) für den motorisierten Verkehr besitzt und zwei Fahrstreifen für den Fahrradverkehr, sodass dieser auch entgegen der Fahrtrichtung des motorisierten Verkehrs fahren kann. Da die Fußgängerzone nicht für den Fahrradverkehr genutzt werden darf, erlaubt dies eine sichere Nord-Süd-Durchquerung der Altstadt.



*o.M. Verkehrsstruktur*

- Straßen mit übergeordneter Funktion
- Straßen mit Erschließungsfunktion
- Fußgängerzone

Auch in Ost-West-Richtung ist die Durchquerung der Altstadt für den Radverkehr möglich. In einigen Querstraßen kann entgegen der Einbahnrichtung des motorisierten Verkehrs gefahren werden.

Für den Fußverkehr besteht ein engmaschiges Wegenetz, ein Pfadesystem und eine attraktive Fußgängerzone. Sowohl die Fuß- als auch die Fahrradwege weisen allerdings an einigen Stellen gestalterische und funktionale Mängel auf.

Die Altstadt Lippstadt ist gekennzeichnet durch ein großes Parkraumangebot mit ebenerdigen Stellplätzen und Parkhäusern. Für die ebenerdigen Stellplätze gibt es einen festen Gebührentarif innerhalb des Abgrenzungsbereiches im Osten der Woldemei, im Süden der Bahnhofstraße, im Westen der Cappelstraße und im Norden am Kastanienweg. Gekennzeichnete Elektrofahrzeuge dürfen im Rahmen der zulässigen Höchstparkdauer auf parkscheinpflichtigen Parkplätzen gebührenfrei parken.

Über den Abgrenzungsbereich hinaus und in Parkhäusern gelten andere Tarife. Zur Vermeidung von Park-Such-Verkehr und für eine gleichmäßige Auslastung der Stellplatzanlagen gibt es ein Parkleitsystem, welches an sämtliche Anlagen angeschlossen ist.

Lippstadt's Altstadt verfügt zusätzlich über ein gut ausgebautes innerstädtisches Busnetz und ein dichtes Geflecht an Bushaltestellen. Die Stadtlinien C1 bis C6 fahren innerhalb des Stadtgebiets und die Regionallinien fahren Ziele wie Geseke, Beckum und Erwitte an. Im südlichen Bereich der Altstadt liegt der Bahnhof, welcher das ÖPNV-Angebot durch überregionale Verknüpfungen ergänzt und Zugang zum Fernverkehr schafft.

## GRÜN-, FREIRAUM- UND GEWÄSSERSTRUKTUR DER ALTSTADT

Die Lippstädter Altstadt ist durch die im nördliche Teil kreuzende Lippe mit direkt an die Altstadt heranragenden Auenbereichen geprägt von einer landschaftlich attraktiven Einbettung.

Im nordöstlichen Teil der Altstadt beginnt der Grüne Winkel, eine parkartig angelegte Grünfläche mit Feuchtwiesen, Weichholzauen und Teichlandschaften, welche zur Naherholung

dient. Hier teilt sich die Lippe in vier Wasserläufe. Von Norden nach Süden beschreibend sind das die Nördliche Umflut, der Kanal, die Lippe und die Südliche Umflut, wobei letztere die Altstadt in südlicher Richtung abgrenzt.



*o.M. Luftbild Lippstadt*

In der gesamten Altstadt finden sich zahlreiche, gepflegte Grün- und Freiflächen verschiedener Größen und Charakteristika wieder, wie bspw. die Stiftsruine und der Lippebug. Die Wahrnehmbarkeit und Zugänglichkeit der Flächen wird jedoch nicht immer deutlich. Es fehlen klar definierte Eingänge in die Landschaftsbereiche. Teilbereiche, wie das QSA weisen eine mangelhafte Ausstattung mit Grün- und Freiflächen auf.

Größere Baumbestände gibt es im Bereich der Marienkirche, um die Jakobikirche, im Postpark und als straßenbegleitendes Grün. Auch an den Wasserläufen dienen Bäume als begleitende und einfassende grüne Elemente.

Die Zugänge zum Wasser in Lippstadt's Altstadt sind teilweise nur wenig qualitativ ausgebaut. Durch teils zugewucherte Böschungsbereiche wird der Blick auf das Wasser verwehrt. Die Erlebbarkeit ist daher erheblich eingeschränkt. Besonders problematisch ist diese Situation entlang von Teilen der Südlichen Umflut, da sie von der Bahnlinie und der Südtangente überbaut wurde und die angrenzenden Flächen teilweise im Privatbesitz liegen.

## STADTKLIMA

Lippstadt ist, genau wie die Mehrheit aller Städte, von dem urbanen Hitzeinseleffekt betroffen. Gegenüber der freien Landschaft ist die Energiebilanz der Stadt verändert. Durch den hohen Anteil an Oberflächenversiegelung und den damit verbundenen geringeren Grünflächenanteil heizt sich die Stadt stärker auf als ihr Umland. Die dichte Bebauungsstruktur in der Kernstadt erschwert außerdem den Luftaustausch. Hinzu kommt eine höhere Schadstoffbelastung durch den motorisierten Verkehr.

An den vorhandenen Wasserläufen und angrenzenden großen Grünräumen bilden sich Frischluftschneisen, die sich positiv auf den Luftaustausch auswirken. Die Strömungsluft wirkt abkühlend auf die direkt angrenzenden Bereiche. Auch einige kleinere Grünflächen in den Blockinnenbereichen der dichten Bebauung sind positiv hervor zu heben. Diese Bereiche sollten gesichert, erhalten und ausgebaut werden.

## EINORDNUNG QSA IN DIE ALTSTADT

Das QSA liegt mit einer Fläche von circa 25,72 ha am Rand der südlichen Altstadt von Lippstadt. Es wird von den Bahnlinien durchquert, welche daher eine erhebliche Barriere darstellen. Am östlichen Rand befinden sich der Bahnhof und der Busbahnhof der Stadt. Südlich wird das Gebiet von der Südlichen Umflut begrenzt. Im Zentrum des QSA liegt die Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs, die trotz der positiv zu bewertenden und teilweise mit Mitteln der Städtebauförderung realisierten Rückbau- und Sanierungsmaßnahmen immer noch ein nicht erlebbarer Teil der Altstadt ist. Das Gebiet ist überwiegend von einer kleinteiligen Blockbebauung mit Wohnnutzung geprägt, wobei in Richtung Nordosten

und somit in Richtung Innenstadt immer häufiger Mischnutzung und größere Gebäude erkennbar werden. Die zentralen Straßen des Gebietes bilden mit der Bahnhofstraße und der Jakob-Koenen-Straße einen Teil des innerstädtischen Rings ab. Die Hospitalstraße mit Anschluss an die Klosterstraße, die Cappelstraße, die Rixbecker Straße und die Straße Südertor verbinden das QSA mit den umliegenden Stadtteilen. Der als QSA abgegrenzte Bereich stellt den Untersuchungsbezug für das vorliegende ISEK dar. Dabei soll jedoch im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung auch die umliegenden Bereiche in die Auseinandersetzung mit dem Stadtraum einbezogen werden.

Bevor das QSA tiefergehend beschrieben und die bestehende Situation in verschiedenen Schichten analysiert wird, soll nachfolgend ein Überblick über die weiteren wesentlichen planerischen Rahmenbedingungen für die Quartiersentwicklung gegeben werden. Dies dient der Vervollständigung der Grundlagen für das vorliegende ISEK und der Integration der vorliegenden Planungen, Konzepte und planungsrechtlichen Vorgaben in den Prozess der Quartiersentwicklung.

## BARRIEREFREIHEIT UND GENDERGERECHTE PLANUNG

Die Themen Barrierefreiheit und Gendergerechtigkeit werden in der gesamten Analyse und Planung des QSA berücksichtigt, um ein inklusives Quartier zu schaffen, in dem allen Zugänglichkeit und Teilhabe gewährleistet wird.

Diese Aspekte werden auch im Maßnahmenkonzept berücksichtigt. Hier kann beispielsweise auf barrierefreie Bushaltestellen (C3) und den innovativen und nachhaltigen Stadthausneubau (A1) verwiesen werden.

## 2.2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

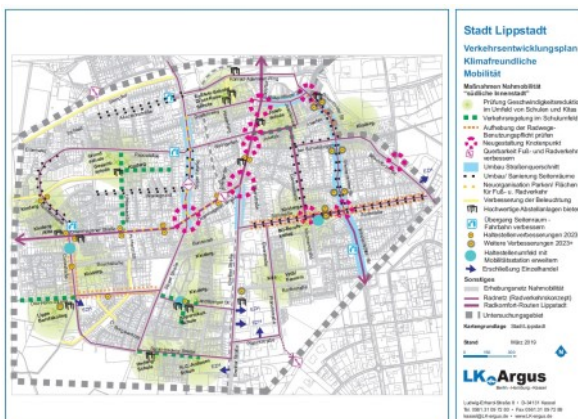
Folgende Planungen und Konzepte mit Einfluss auf das ‚Quartier Südliche Altstadt‘ liegen vor und werden im ISEK berücksichtigt.

### VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Der ‚Verkehrsentwicklungsplan‘ mit dem Schwerpunkt klimafreundliche Mobilität aus dem Jahr 2019 stellt ein integriertes Mobilitätskonzept für die Gesamtstadt dar.

Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsanalyse, in welcher die Verkehrsstrukturen, -zahlen sowie Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors untersucht wurden, ergaben sich Zielsetzungen, Handlungsstrategien und ein priorisierter Maßnahmenkatalog, welcher eine zukunftsorientierte und möglichst nachhaltige Mobilitätsentwicklung fördern soll.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden, neben der Abstimmung und Diskussion in der Verwaltungs-Arbeitsgruppe, auch eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. In Form einer Online-Beteiligung und einer Bürger\*innenveranstaltung konnten sich die Bürger\*innen in das Projekt einbinden.



Maßnahmenvorschlag Verkehrsentwicklungsplan

Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in drei Leitstrategien zur Reduktion der verkehrsbedingten Energie- und Treibhausgasemissionen: Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung von Kfz-Verkehren. Diese wurden wiederum unterteilt, sodass sich insgesamt neun Handlungsstrategien mit eigenen Themenschwerpunkten gebildet haben.

Zur Vermeidung von Verkehr soll eine verkehrssparsame Siedlungsentwicklung durch Nachverdichtung und Stärkung der Nutzungsmischung erreicht, sowie bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrsvermeidung ergänzt und ein Wertewandel in Form einer Bewusstseinsbildung mit Verhaltensänderung unterstützt werden. Die Verlagerung des Kfz-Verkehrs soll durch eine Verlagerung der Binnenwege geschaffen werden, welche durch eine Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs-Angebot sowie die Verbesserung des ÖPNV und der Multimodalität generiert werden soll.

Zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs bedarf es einer Unterstützung klimafreundlicher Antriebsarten wie E-Mobilität, CNG, etc. Weiterhin sind die Kfz-Infrastrukturen zielorientiert aus- und umzubauen und der Güterverkehr effizienter zu organisieren. Zu jeder Handlungsstrategie wurde jeweils ein Initialprojekt detaillierter beschrieben, um einen ersten Handlungsrahmen für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans zu liefern.

Abschließend wurde eine Wirkungsberechnung, Trend- und Klimaschutz-Szenarios und eine Verstetigungsstrategie entwickelt. Insbesondere in den Handlungsstrategien und beispielhaften Maßnahmen finden sich viele Anknüpfungspunkte für die QSA-Entwicklung.



## IMK - INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT ALTSTADT LIPPSTADT

Vor dem Hintergrund des ‚Integrierten Handlungskonzept Altstadt Lippstadt‘ (IHK), befasst sich das IMK aus dem Jahr 2014 mit verkehrlichen und straßen-/ stadtgestalterischen Fragestellungen. Ziel ist es, die Innenstadtverkehre unter sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekten zu optimieren sowie die Attraktivität der Altstadt zu erhalten und weiterzuentwickeln. Hierbei werden die unterschiedlichen Verkehre (Pkw- und Lkw-Verkehr, Busverkehr, Rad- und Fußverkehr) nicht getrennt voneinander, sondern im Zusammenhang betrachtet.

Für die Erarbeitung wurden Befragungen der Verkehrsteilnehmer\*innen, Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen durchgeführt. Zusätzlich wurde ein Online-Portal zur Bürger\*innenbeteiligung eingerichtet.

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestands- und Zustandsanalyse und aufgestellten Leitlinien und Zielen, sowie den verkehrlichen Prognosen wurden Maßnahmenempfehlungen dargestellt, die im Sinne einer integrierten Sichtweise entwickelt wurden.

Maßnahmen, wie die Neuordnung der Verkehrsflächen, Entschleunigung, Reduzierung des Durchgangsverkehrs sowie Förderung des

Rad- und Fußverkehrs und Verbesserung des ÖPNV gehören zu den wesentlichen Aspekten des IMK. Darüber hinaus wurden grundsätzliche Maßnahmen, wie Verbesserung der Haltestellen, der Rad- und Gehwege sowie Knotenpunkte und Querungen erarbeitet. In den folgenden Jahren konnten zahlreiche dieser Maßnahmen umgesetzt werden. Beispielhaft können hier die Umgestaltung der Woldemei oder die neuen Tempo 30-Regelungen in der Altstadt benannt werden. Weitere Maßnahmen insbesondere mit Bezug zum QSA (zum Beispiel Ost-West-Verbindung für diverse Verkehrsträger) konnten noch nicht realisiert werden und sind im Rahmen der Entwicklung des QSA zu berücksichtigen.

## EINZELHANDELSKONZEPT

Im Juni 2016 wurde das ‚Einzelhandelskonzept‘ aus dem Jahr 2009 von der Stadt Lippstadt neu aufgestellt, um die Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Lippstadt für die nächsten Jahre nachhaltig mitgestalten zu können. Im besonderen Fokus steht hierbei die Lippstädter Innenstadt mit ihren Stärken, Schwächen und Entwicklungspotentialen als Einzelhandelsstandort.

Die Einkaufsstadt Lippstadt verfügt durch ein differenziertes Nahversorgungsangebot, ein attraktives Innenstadtangebot und Spezialangebote über eine starke räumliche Ausstrahlung in das ländlich geprägte Umland. Die Stadt erreicht ein Marktgebiet, dass sich vor allem auf die Nachbargemeinden Anröchte, Erwitte, Wadersloh, Rüthen, Geseke, Langenberg und das östliche Gemeindegebiet von Lippetal bezieht. Mit der Stadt Soest besteht eine eingeschränkte Verflechtungsintensität, sodass sich die die beiden Mittelzentren funktional ergänzen.



Konzeptbeispiel Mobilitätskonzept

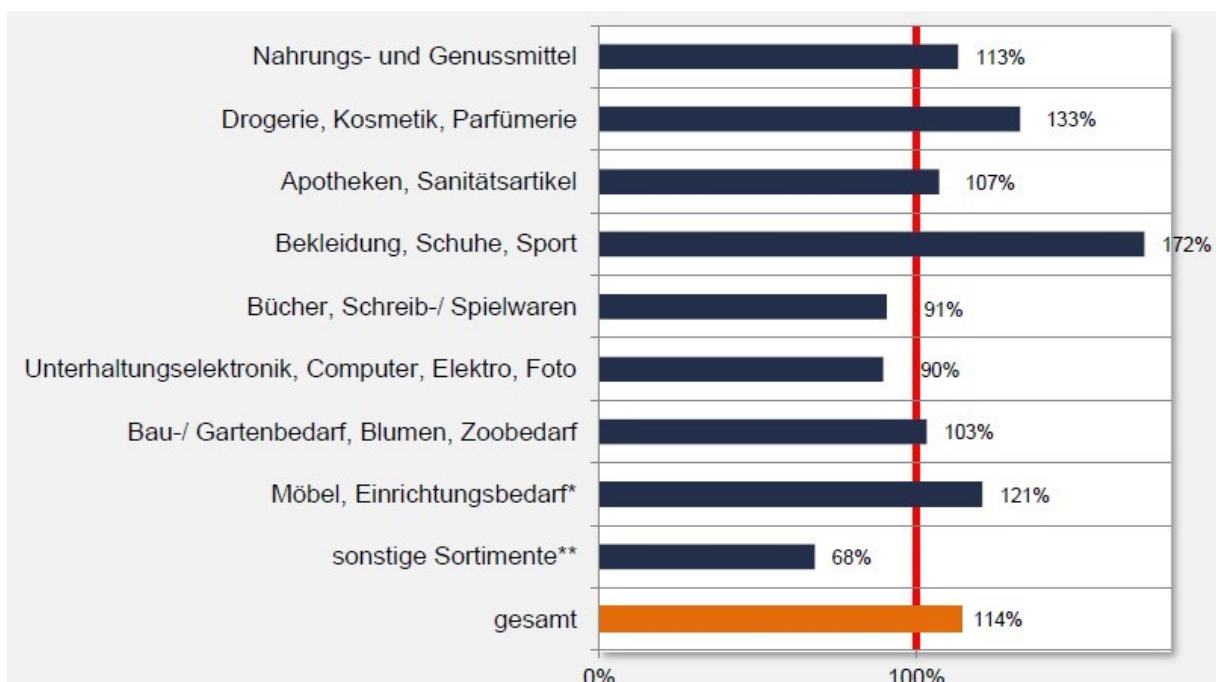
In der Stadt Lippstadt sind ca. 479 Einzelhandels- und Ladenhandwerksbetriebe ansässig, die über eine Gesamtverkaufsfläche von ca. 160.300 m<sup>2</sup> verfügen und nach eigener Prognose einen Jahresumsatz von ca. 482,2 Mio. € erwirtschaften. Allein die Kernstadt verfügt über eine Verkaufsfläche von 145.200 m<sup>2</sup>. Zwischen den Jahren 2007 und 2015 ist für die nahversorgungsrelevanten Sortimente Nahrungs- und Genussmittel und Gesundheit/Körperpflege eine Steigerung der Umsatz-Kaufkraft-Relation zu verzeichnen. Für das Einzelhandelsangebot ist hingegen ein Rückgang der Versorgungsqualität zu erkennen. Außerdem ist festzustellen, dass zwischen 2007 und 2015 die Umsatzentwicklung mit +12 % hinter der Kaufkraftentwicklung von +18 % liegt.

Nach einer umfangreichen Analyse der Einzelhandelssituation der Stadt Lippstadt und einer Standortanalyse, wurden Empfehlungen zur Verkaufsflächenentwicklung erarbeitet. Dabei sollen insbesondere die zentralen Versorgungsbereiche und die Nahversorgung gestärkt werden. Das Zentrenkonzept mit den Leitzielen für die Einzelhandelsentwicklung orientiert sich an den einzelhandelsrelevanten

Zielen der Landesplanung und wurden in vier Aspekten konkretisiert:

- Erhalt und Stärkung der mittelzentralen Versorgungsfunktion und der zentralen Versorgungsbereiche
- Priorität der Innenstadtentwicklung
- Sicherung und Stärkung der wohnungsnahen Versorgung
- Konzentration des großflächigen Einzelhandels mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten auf geeignete Ergänzungsstandorte

Anschließend wurde die Stadt Lippstadt räumlich in vorgeschlagenen Typen zentraler Versorgungsbereiche eingeteilt, welchen bestimmte Funktionen zugesprochen wurden. Den Abschluss des Konzeptes bilden die Lippstädter Sortimentenliste und Umsetzungsempfehlungen. Das Einzelhandelskonzept ist auch für das QSA die Grundlage der einzelhandelsbezogenen Stadtplanung und bildet neben einer umfassenden Datengrundlage die zentralen Ziele der Handelsentwicklung für diesen Stadtbereich ab, insbesondere vor dem Hintergrund das Teile des QSA im ZVB Altstadt liegen.



© BBE Handelsberatung GmbH (2016): Einzelhandelskonzept

Einzelhandelszentralitäten

## ZENTRENMANAGEMENT

Die Stadt Lippstadt hat sich mit dem Ziel einer Förderung zum Anstoß eines Zentrenmanagements erfolgreich am Sofortprogramm zur Stärkung der Innenstädte beteiligt. Im Rahmen der bewilligten Förderung hat das beauftragte Büro die Aufgabe, eine Analyse zu den Chancen zur Umwandlung von Immobilien in andere Nutzungen zu erarbeiten und den Konzentrationsbereich auf der Grundlage der Analyse der vorhandenen bzw. sich entwickelnden Situation neu zu bewerten und einzugrenzen.

Der analytische Teil wird durch eine Umsetzungsphase ergänzt, die sich in Form von Informationsveranstaltungen, Workshops und Einzelberatungen mit den Eigentümer\*innen sowie in Form von Moderation zwischen den Immobilieneigentümer\*innen bzw. zwischen Immobilieneigentümer\*innen und der Kommune anschließt.

Abrundend setzt das Programm auf langfristig wirkende und das Zentrenmanagement implementierende Maßnahmen des Innenstadtmarketings, um gemeinschaftliche Ziele, Konzepte und Strategien zu identifizieren, Veränderungstendenzen rechtzeitig zu erkennen, einzuordnen und darauf zu reagieren sowie neben schnellen Erfolgen eine langfristige passgenaue und resiliente Strategie zu entwickeln. Die Beauftragung beginnt voraussichtlich zum 01.05.2021 und erfolgt für die Dauer von zwei Jahren.

Ziel dieser Bündelung von analytischen-, strategischen-, und umsetzungsorientierten Maßnahmen ist es, die Stärken des jeweiligen Teilbereichs der Altstadt zu identifizieren und auf dieser Grundlage Vorschläge für eine tragfähige Weiterentwicklung der untersuchten Stadträume zu entwickeln. So kann

das ‚Ausfransen‘ von Randlagen durch veränderte Nutzungen vermieden werden und die Stadträume langfristig belebt und attraktiv gestaltet werden.

Der Anstoß eines Zentrumsmanagements bildet damit eine notwendige Basis für weitergehende individuelle Maßnahmen im Zentrumsmanagement. Hier sind z.B. Beratungsformate oder konzeptionelle bzw. aktivierende Formate in Richtung von Immobilieneigentümer\*innen, aber auch investive Maßnahmen denkbar, um eine dauerhafte Umnutzungen leerstehender Ladenlokale zu erzielen.

## EUROPEAN ENERGY AWARD UND KLIMABÜNDNIS LIPPSTADT

Seit 2009 beteiligt sich die Stadt Lippstadt am European Energy Award (eea) und wurde 2018 bereits zum dritten Mal als Europäische Energie- und Klimaschutzkommune ausgezeichnet. Der European Energy Award (eea) ist das Qualitätsmanagement und Zertifizierungsverfahren, mit dem die Klimaschutzaktivitäten der Kommune erfasst, bewertet, geplant, gesteuert und regelmäßig überprüft werden, um Potentiale des nachhaltigen Klimaschutzes identifizieren und nutzen zu können.

Auch für die Zukunft bleibt die Stadt Lippstadt am Ball: Ein neunköpfiges Energieteam begleitet den Prozess und setzt regelmäßig Maßnahmen im Rahmen des European Energy Awards um. Das Arbeitsprogramm des European Energy Award umfasst in Lippstadt ca. 100 Aktivitäten. So gehört beispielsweise die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Klimafreundliche Mobilität, Maßnahmen zur Sanierung kommunaler Gebäude, die Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf moderne LED-Technik, die städtische Energieberatung, die Klimaschulen Lippstadt, die Weiterentwick-

lung vom Klimabündnis Lippstadt, die Aktualisierung und Umsetzung von Klimazielen zum umfangreichen Arbeitsprogramm des Lippstädter European Energy Award.

Das Klimabündnis Lippstadt ist eine Plattform für Lippstädter\*innen die aktiv Klimaschutz betreiben, sich vernetzen und von Erfahrungen anderer Bürger\*innen profitieren möchten. Unter dem Dach der Stadt Lippstadt soll Raum gegeben werden für lebhaftes Diskussions-, Erfahrungsaustausch und Vernetzung.

Oberstes Ziel des Klimabündnis ist die Vernetzung verschiedener Akteure aus unterschiedlichen Bereichen des Lippstädter Lebens. Mit dem Klimabündnis Lippstadt strebt die Stadt Lippstadt ein kooperatives Miteinander an, um den Klimaschutz als gemeinsame Aufgabe erfolgreich zu meistern. Innerhalb des Bündnisses können nicht nur bereits vorhandene Projekte vorgestellt, sondern ebenfalls neue Strategien, Projekte und Aktivitäten entwickelt werden.

Die Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung haben wesentliche Bedeutung bei der Entwicklung des QSA. Daher werden die Quartiersentwicklung an sich und die Teilprojekte in den EEA-Prozess integriert.

## STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN QSA

Die Stadt ist seit dem Jahr 2009 Eigentümerin des 35.000 m<sup>2</sup> großen Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs im Südwesten der Altstadt. Das Areal stellt die größte zusammenhängende Potentialfläche Lippstadts dar und ist der wesentlichste Entwicklungsbereich im QSA. Nachdem die Planungen für eine großflächige Einzelhandelsentwicklung im Jahr 2013 durch den Rat der Stadt Lippstadt abge-

lehnt wurden, konnte im Jahr 2015 eine Machbarkeitsstudie abgeschlossen werden, die als Teil des neu aufgestellten Planungsprozesses für das QSA verschiedene alternative Nutzungsszenarien für den Güterbahnhof untersuchte.

Eine Nutzungsperspektive war dabei den erforderlichen Neubau der Stadtverwaltung Lippstadt gemeinsam mit der Errichtung eines Lebensmittelmarktes zur Sicherstellung der innerstädtischen Versorgung sowie die Etablierung einer ergänzenden Mischnutzung auf der Brachfläche zu realisieren. Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass diese Nutzungsperspektive realisierbar ist und hieraus diverse Synergien und Impulse für das weitere Umfeld des QSA entstehen können.

Auf Grundlage dieser Gegebenheiten wurde ein anonymer, zweiphasiger Wettbewerb, mit 20 aus Stadtplaner\*innen und Architekt\*innen bestehenden Teams gemäß RPW 2013 durchgeführt. Ziel war es, auf städtebaulicher Ebene eine innovative und nachhaltige Nutzungsperspektive für den Kernbereich des ‚Quartier Südliche Altstadt‘ (Güterbahnhof und Umgebung) sowie auf hochbaulicher Ebene einen Vorentwurf für das neue Verwaltungsgebäude der Stadtverwaltung zu entwickeln. Das Wettbewerbsgebiet umfasst eine Fläche von 7,3 ha. Es umfasst einen großen Teil der Fläche des QSA und wurde in drei Bereiche aufgeteilt: Bereich Hospitalstraße, Bereich Güterbahnhof, Bereich Bahnhofstraße.

Die erste Bearbeitungsphase begann im November 2018 und endete mit der ersten Preisgerichtssitzung am 26. März 2019. Daraufhin startete die zweite Bearbeitungsphase, die im Mai 2019 endete und in der zweiten Preisgerichtssitzung Juli 2019 beurteilt wurde. Den 1. Preis gewannen ‚Heimspiel Architekten Matz-

ken Kampherbeek PartGmbH' aus Münster in Zusammenarbeit mit 'Studio Schultz Granberg – Urban Design and Spacial Strategies' aus Berlin. Beide Büros wurden mit den weiteren planerischen Schritten der städtebaulichen Rahmenplanung für den Kernbereich des QSA bzw. für den Hochbau des Neubaus der Stadtverwaltung beauftragt.

Die Stadtverwaltung, welche in drei Ringe aufgeteilt ist, bildet den zentralen Ankerpunkt des Gebietes und erlaubt eine größtmögliche Bahnofs- und Stadtnähe. Durch ihre Verortung im östlichen Bereich des Grundstücks werden Wege zu anderen öffentlichen Einrichtungen verkürzt und es entstehen hohe Qualitäten für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen bei bester Anbindung an die Straßeninfrastruktur.

Die Stadtverwaltung, der Lebensmittelmarkt mit Mischnutzungen sowie die beiden Parkhäuser bilden ein zusammenhängendes Ensemble mit visueller Präsenz zur südlich liegenden Bahntrasse. Zusätzlich ist westlich des Lebensmittelmarktes ein weiterer Parkplatz geplant. Ein Mobilitätshub am Haupteingang des Stadthauses verdeckt die Rückseiten der beiden Gebäude an der Ecke Hospitalstraße/

Cappelstraße und kann einen wesentlichen Schritt in Richtung Mobilitätswende schaffen. Auf der südlichen Seite der schmalen Parzellen der Hospitalstraße sind weitere Bebauungen zur Mischnutzung geplant. Das Herzstück des Quartiers bildet der klar gefasste Quartiersplatz als Scharnier zwischen Stadthaus und bestehendem Quartier, der durch seine Gestaltung und Größe eine flexible und nutzerorientierte Bespielung zulässt. Der Platz funktioniert als Treff- und Gelenkpunkt und bietet mit einem Rain Garden Anziehungskraft für die Bewohner\*innen Lippstadts. Westlich des Platzes entsteht das Museumsdepot im Bestandsgebäude eines alten Produktionsstandortes in der Hospitalstraße.

Der sogenannte Stadthausboulevard an der Grenze zu den Grundstücken der Hospitalstraße, bildet einerseits die Erschließung im Bereich der rückwärtigen Bebauung und andererseits eine verkehrsberuhigte Wegeverbindung zwischen Innenstadt, Verwaltung und Dreifaltigkeits-Hospital. Somit werden die Aufenthalts- und Verkehrsqualitäten für den Fußgänger und den Radfahrer sichergestellt.

Der städtebauliche Rahmenplan wurde nach dem Wettbewerb im Jahr 2020 durch das Stu-



Städtebaulicher Rahmenplan QSA

dio Schultz-Granberg und die Stadt Lippstadt weiterentwickelt und vom Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Lippstadt als Planung nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Er bildet damit die wesentliche Planungsperspektive für den Kernbereich des QSA auf Rahmenplan-Ebene ab. Entsprechend wird er zu einer zentralen planerischen Grundlage des ISEK und zahlreiche Maßnahmen der Quartiersentwicklung können aus diesem Planungsdokument abgeleitet werden. Nichtsdestotrotz dient das ISEK vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Analyseschritte und der daraus abgeleiteten Handlungsfelder sowie Ziele als Instrument der Überprüfung und Konkretisierung der Aussagen des städtebaulichen Rahmenplans, sodass dieser sinnvoll in die Gesamtentwicklung des QSA integriert werden und die darin beschriebenen Projekte und Maßnahmen einen möglichst großen Impuls, Mehrwert und Synergien für das QSA auslösen können. Gleiches gilt für die weiteren hochbaulichen Planungen am Kernprojekt des Stadthausneubaus, die in jeder Planungsphase mit der gesamten Quartiersentwicklung rückgekoppelt werden.

## HINTERGRUND STADTHAUSNEUBAU

Bereits seit vielen Jahren können nicht alle Fachdienste der Stadtverwaltung Lippstadt im Stadthaus am Ostwall untergebracht werden. Aus diesem Grund gibt es zahlreiche Verwaltungsstandorte, die über das Gebiet der östlichen Kernstadt verteilt sind. In diesen derzeit zwölf verschiedenen Gebäuden befinden sich die Büros von ca. der Hälfte der 900 bei der Stadtverwaltung Lippstadt beschäftigten Mitarbeiter\*innen. Daneben werden im Rathaus (Lange Straße 14), im Stadtpalais (Lange Straße 15) und in der Geiststraße 2 Sitzungs- und/oder Fraktionsräume vorgehalten. Für die Bürger\*innen erschwert die oftmals verwirrende

Unterbringungssituation vielfach die Inanspruchnahme von Verwaltungsdienstleistungen. Durch die zersplitterte Unterbringung müssen insgesamt dysfunktionale Arbeitsabläufe und eine mangelnde räumlich-technische Ausstattung der einzelnen Standorte in Kauf genommen werden. Auch dass die Stadtverwaltung nur zu einem sehr geringen Teil barrierefrei erreichbar ist, wird bereits seit vielen Jahren als inakzeptabler Zustand bemängelt. Weder für Rollstuhlfahrer\*innen, Bürger\*innen mit Rollator oder Kinderwagen noch für Sehbehinderte kann derzeit uneingeschränkt Zugang zu den Büroräumen gewährleistet werden. Neben dieser fehlenden Barrierefreiheit ist auch eine gebündelte Dienstleistung im Rahmen eines in vielen Nachbarkommunen anzutreffenden Bürgerservice in den jetzigen Räumlichkeiten der Stadtverwaltung nicht umsetzbar. Darüber hinaus können auch die Anforderungen des Brandschutzes, des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie zeitgemäße Energieeffizienz- und Nachhaltigkeitsstandards nicht erfüllt werden. Ebenso spielt eine moderne, flexible und ansprechende Arbeitsplatzgestaltung eine große Rolle im Hinblick auf die Zukunft der Stadtverwaltung als Arbeitgeberin, die derzeit in dieser Hinsicht nur bedingt Attraktivität auf qualifizierten Fachkräftenachwuchs ausstrahlt. All diese Problemlagen können in Summe auch bei Behebung des Investitionsstaus an den einzelnen dezentralen Standorten nicht adäquat und wirtschaftlich sinnvoll gelöst werden. Entsprechend ist ein zentraler Neubau der Stadtverwaltung Lippstadt erforderlich. Mit diesem Erfordernis ergibt sich gleichzeitig ein enormes Potential, einen neuen modernen Verwaltungsbau als städtebaulichen Impulsgeber in eine übergeordnete Quartiersentwicklung zu integrieren.

Die letztlich bereits seit den 1960er Jahren immer wieder aufkommende Diskussion um

einen notwendigen Neubau wurde 2015 im Rahmen eines gefassten Grundsatzbeschlusses erneut in den Fokus genommen. Nach einer durchgeführten Machbarkeitsstudie im Hinblick auf die grundsätzliche Eignung des ‚Quartier Südliche Altstadt‘ als Standort für den Stadthausneubau wurden der Verwaltung mehrere Prüfaufträge erteilt, die in Zusammenarbeit mit externen Berater\*innen in den folgenden zwei Jahren bearbeitet wurden. 2017 konnte somit der Beschluss zur Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für den Hochbau des Stadthauses sowie die umliegende städtebauliche Entwicklung herbeigeführt werden, welches im Sommer 2019 erfolgreich abgeschlossen wurde. Nach einer weiteren politischen Beschlussfassung Ende 2019 (Baubeschluss) konnten die konkreten hochbaulichen Planungen gemeinsam mit den Siegern des Wettbewerbes (Heimspiel Architekten) Anfang 2020 aufgenommen werden.

## PLANUNGSRECHT

### ERHALTUNGSSATZUNG NICOLAIWEG

Der Nicolaiweg liegt im Südwesten der Altstadt und gehört zu den ältesten erhaltenen Straßenzügen Lippstadts. Das charakteristische Bild der Straße wird durch eine kleinteilige Parzellenstruktur, eine dichte und geschlossenen Bauweise der Gebäude sowie eine Bauflucht entlang der Grundstücksgrenzen ge-



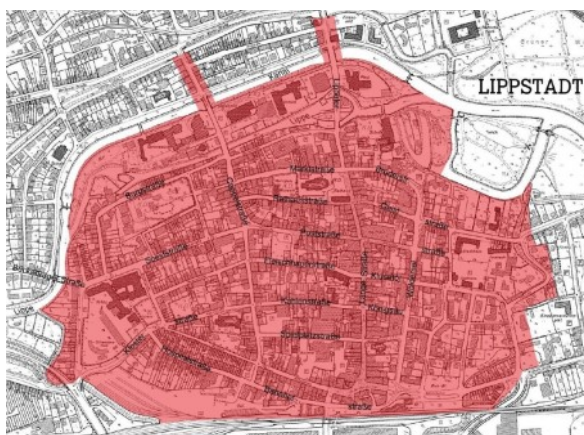
Geltungsbereich Erhaltungssatzung

schaffen. Hierdurch entsteht eine Ensemblewirkung mit großem städtebaulichen Reiz.

Um den besonderen Charakter des Nicolaiweges zu bewahren, hat der Rat der Stadt Lippstadt am 16.12.2019 eine Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB beschlossen. Seit dem 10.01.2020 ist diese Satzung rechtskräftig und schützt somit die städtebauliche Gestalt. Rückbau, Änderung, Nutzungsänderung sowie Errichtung baulicher Anlagen bedarf nun einer entsprechenden Genehmigung.

### GESTALTUNGSSATZUNG

Die historische Altstadt Lippstadts besitzt eine Vielzahl von Wohn- und Geschäftshäusern aus verschiedenen Epochen. Auch über die Altstadtgrenze hinaus sind mittelalterliche Gebäude ein Zeichen für eine lange Architekturgeschichte. Um den historischen Charme der Altstadt zu erhalten und Neubauten oder Veränderungen an den Fassaden so zu gestalten, dass sie sich in das Gesamtbild der Stadt einfügen, wurde am 22.06.2015 eine Gestaltungssatzung verabschiedet. Die Satzung wurde auf den Grundlagen des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen und dem § 86 Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen beschlossen.



Geltungsbereich Gestaltungssatzung

Ziel ist es, das historische Stadtbild zu bewahren und durch angemessene Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen zurückzugewinnen. Das historische Erbe soll erhalten werden, doch gleichzeitig soll es neuzeitlicher Architektur möglich sein, sich harmonisch in die vorhandene städtebaulich-architektonische Struktur des Stadtbildes zu integrieren.

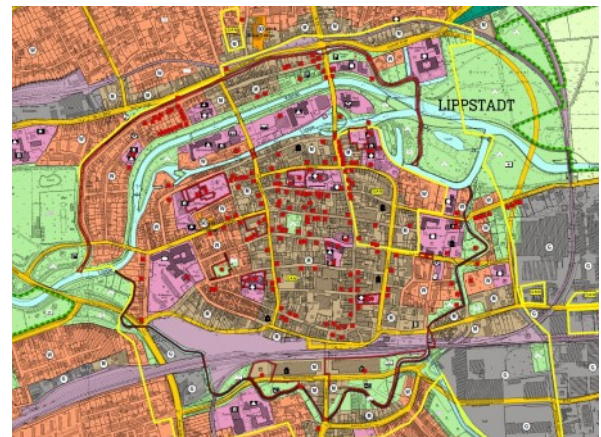
Der räumliche Geltungsbereich ergibt sich über die Eingrenzung durch den Schifffahrtskanal im Norden, die Nördliche Umflut und deren gegenüberliegenden Grundstücke im Osten, die Bahnlinie im Süden, die Südliche Umflut und die Lippe im Westen sowie die Straßenzüge Cappeltor und Lippertor. Wo Bauleitpläne mit integrierten Gestaltungsvorhaben andere Regelungen vorschreiben besitzt diese Satzung keine Gültigkeit.

## FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt stellt den überwiegenden Bereich des QSA nach § 5 Abs. 4 BauGB als Flächen für Bahnanlagen dar. Hier wird der gesamte Bereich der Bahntrasse, sowie der Bahnhofsbereich und das Brachgelände des ehemaligen Güterbahnhofs eingeschlossen. Der nördliche Bereich entlang der Hospitalstraße und der Bereich südliche der Bahn entlang des Konrad-Adenauer-Rings wird nach Art der baulichen Nutzung nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB als gemischte Baufläche dargestellt. Entlang der Südlichen Umflut werden Grünflächen nach § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB ausgewiesen, die sich nach Art der Fläche in Spielplatz, Bolzplatz, Parkanlage und Grünanlage unterscheiden. Die Südliche Umflut wurde als Wasserfläche nach § 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB gekennzeichnet. Zusätzlich sind mehrere Baudenkmale nach § 5 Abs. 4 BauGB hauptsächlich im nördlichen und südlichen Bereich zu erkennen. Die Hos-

pital-, die Bahnhof- und Cappelstraße, sowie der Konrad-Adenauer-Ring, der Bahnhofplatz und die Woldemei sind nach § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB als überörtliche oder örtliche Hauptstraße markiert. Im gesamten QSA sind sieben öffentliche Parkplätze und drei öffentliche Parkbauten nach vorherigem Paragraph dargestellt.

Der Flächennutzungsplan befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Wesentliche Änderungen werden die Darstellung des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes sein, die zukünftig im westlichen Bereich als gemischte Baufläche und im östlichen Bereich als Fläche für den Gemeinbedarf nach § 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB für öffentliche Verwaltungen dargestellt werden.



Flächennutzungsplan

## BEBAUUNGSPLAN 136 ZULÄSSIGE NUTZUNG KERNSTADT

Der Bebauungsplan Nr. 136 ‚Satzung über die zulässige Nutzung von Grundstücken und Gebäuden im Kernstadtbereich der Stadt Lippstadt‘ wurde 1995 beschlossen. Der Bebauungsplan regelt als einfacher Bebauungsplan die Art der Nutzung in einem großen Teil der Altstadt. Er wurde insbesondere zur Steuerung von Vergnügungstätten beschlossen.





Bebauungspläne

## BEBAUUNGSPLAN 313 JAKOB-KOENEN-STRASSE

Der Bebauungsplan Nr. 313 ‚Jakob-Koenen-Straße‘ soll die planungsrechtlichen Grundlagen zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Kernbereich des QSA schaffen (ehemaliger Güterbahnhof und Umgebung). Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan wurde im Jahr 2015 gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger\*innen öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde bereits durchgeführt. Als nächste Verfahrensschritte stehen die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie die formelle Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger\*innen öffentlicher Belange an. Mit einer Planreife im Sinne des § 33 BauGB ist im Laufe des Jahres 2021 zu rechnen.

## BEBAUUNGSPLAN 315 BLUMENSTR./BAHNHOFSTR.

2019 hat der Rat der Stadt Lippstadt den Bebauungsplans Nr. 315 ‚Blumenstr./ Bahnhofstraße‘ beschlossen. Der Bebauungsplan ersetzt den Bebauungsplan Nr. 136 ‚Satzung über die zulässige Nutzung von Grundstücken und Gebäuden im Kernstadtbereich‘ im Aufstellungsgebiet. Ziel des Bebauungsplans Nr. 315 ist es, die an diesem Standort sinnvolle

und bereits vorher grundsätzliche mögliche Dichte urbane Bebauung in Ergänzung zur Gestaltungssatzung zu steuern und zu lenken.

## SANIERUNGSSATZUNG FÜR DIE ALTSTADT

Das QSA liegt im Geltungsbereich der Sanierungssatzung für die Altstadt, die von der Stadt Lippstadt im Dezember 1995 beschlossen wurde. Diese bezieht sich nahezu auf die gesamte Altstadt, die durch die Umfluten begrenzt wird. Die Satzung wurde ausgewiesen da der Bereich durch städtebauliche Missstände gekennzeichnet war und durch passende Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert oder umgestaltet werden sollte. Das QSA bildet einen großen Teil des südlichen Randbereichs des Sanierungsgebietes und ist somit ein wesentlicher Teil der Satzung. Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt.



Geltungsbereich Sanierungssatzung



Schwarzplan

## 2.3 STADTSCHICHTEN

Nachdem die stadtstrukturellen und planerischen Rahmenbedingungen für das QSA dargestellt wurden, soll in den nachfolgenden Kapitel auf Basis einer Analyse der Stadtschichten eine tiefergehende Auseinandersetzung mit dem Quartier selbst erfolgen.

### 2.3.1 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Mit der städtebaulichen Struktur eines Untersuchungsraums werden dessen wesentliche Bestandteile beschrieben. Diese wiederkehrenden Formprinzipien nach denen Stadtgrundrisse aufgebaut sind, werden auch mit den Begriffen Stadtmorphologie oder Stadtgestalt bezeichnet. Über den Zusammenhang von bebauten und von Bebauung freien Flächen, lässt sich die grundlegende Gestalt am besten beschreiben und erklären. Aufgrund der Bedeutung für die Raumbildung und die Raumwirkung liegt ein besonderer Schwerpunkt auf der Betrachtung von Gebäuden und baulichen Anlagen im Untersuchungsraum.

- Bestandsgebäude innerhalb des QSA
- Bestandsgebäude

## WEITERENTWICKLUNG DER ALTSTADT

Die bebauten Bereiche im QSA werden nördlich der Bahn weitestgehend durch die langgezogenen, altstadttypischen Blockstrukturen geprägt. Während im Bereich der historischen Altstadt diese Strukturen bereits zu Zeiten der Stadtgründung 1185 planmäßig angelegt wurden, hat das Stadtwachstum nach Schleifen der Befestigungsanlagen diese Strukturen im Untersuchungsraum fortgeschrieben. Die in diesem Zuge entstandenen Straßenzüge der Hospital-, Bahnhof- und Blumenstraße sowie des Nicolaiwegs zeichnen sich durch eine kleinteilige, teils historische Bausubstanz aus. Die Gebäude entlang der Straßen bestehen meist aus zwei bis drei Geschossen, stehen trauf- oder firstständig und werden durch die altstadttypischen Traufgassen voneinander getrennt. An einigen Stellen brechen die historisch wertvollen Fachwerkstrukturen durch den nachträglich angebrachten Putz hindurch bzw. sind immer noch erkennbar.



## EHEM. GÜTERBAHNHOF

Nach Aufgabe der Nutzung im Jahr 1997 fanden unterschiedliche Verfahren und Verhandlungen mit Investoren zur Entwicklung von gewerblichen Flächen und zum Bau eines Einkaufszentrums im Bereich statt.

Allerdings konnte das einzige, am Ende des Vergabeverfahrens 2013 übriggebliebene Konzept nicht überzeugen.

Das Areal verblieb als urbaner „Unort“ in bester Lage ohne Funktion.

## ZÄSUREN IM STADTRAUM

Durch die Fertigstellung der Bahnstrecke Hamm-Warburg in den Jahren 1850 bis 1853 wurde die baulich zusammenhängende Ausdehnung der Altstadtstrukturen in südliche Richtung beendet. Die Verkehrsachse zerschneidet nicht nur das QSA sondern die gesamte Kernstadt und stellt damit eine starke Barriere im Stadtraum dar. Diese Trennwirkung wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch die Errichtung des Güterbahnhofs noch verstärkt. Infolge dieser Flächeninanspruchnahme konnte zudem eine sinnvolle Arrondierung der Blockstrukturen auf den Südseiten von Hospital- und Bahnhofstraße nicht erfolgen. Vor allem an diesen Stellen wirkt der Stadtkörper bis heute unvollendet. Der jüngste Zäsur im städtebaulichen Kontext entstand etwa zwischen den Jahren 2000 und 2010 durch den Bau der beiden großvolumigen Gebäude im Bereich der Unterführung Südertor. Genau an der Schnittstelle von historischer Altstadt und südlicher Kernstadt bilden diese Baukörper mit einer Gesamtlänge von etwa 375 m eine massive Barriere, die nur im Bereich der Unterfüh-

rung Südertor unterbrochen wird. Aufgrund der Vielzahl städtebaulicher Zäsuren, die sich im QSA summieren, besteht einer Herausforderung der Entwicklung des Quartiers darin, diese Barrieren zwischen Nordteil und Südteil abzubauen. Ein erster wesentlicher Schritt in diese Richtung ist mit der Errichtung der Südertorunterführung bereits erfolgt.

## EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF

Mit etwa 35.000 m<sup>2</sup> nehmen die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs einen großen Teil des QSA ein. Aufgrund schlechter Einsehbarkeit und Zugänglichkeit sowie einer fehlenden Nutzung kann diese Fläche seit Jahren keine positive Funktion für die Altstadt erfüllen. Darüber hinaus hat die jahrelang sichtbare Nichtnutzung der Flächen die Investitionsbereitschaft auch in den angrenzenden Stadträumen zum Erliegen gebracht. Der ehemalige Güterbahnhof ist die einzige noch zusammenhängende unbebaute Fläche in Citynähe. In dieser Lage bleibt das Areal damit bis heute hinter seinen Potentialen zurück.

## HOSPITALSTRASSE

Im Bereich der Hospitalstraße zeigen sich unterschiedliche städtebauliche Missstände auf der gesamten Straßenlänge. Die Einschränkungen und Beeinträchtigungen durch die Gleisanlagen und den Bahnverkehr sowie die bislang unklare Perspektive für die brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs haben private Entwicklungen und Investitionen nahezu vollständig gelähmt. Verfallende Fassaden, leerstehende und abgängige Gebäude, diverse Baulücken sowie mindernutzte Flächen prägen daher das Erscheinungsbild. Erschwerend kommt hinzu, dass der öffentliche Straßenraum vom motorisierten Individualverkehr dominiert wird. Ob Durchgangs- oder Park-Such-Verkehre, Wohn- oder Aufenthaltsqualitäten können aufgrund der aktuellen Verkehrssituation, Nutzungsansprüche sowie der mangelnden Gestaltung nicht entstehen.

In den rückwärtigen Bereichen der Privatgrundstücke gibt es, aufgrund der fehlenden städtebaulichen Ordnung der Blockinnenbereiche, nur wenige Flächen die einen attraktiven Aufenthalt im Freien ermöglichen. Stattdessen sind die Blockinnenbereiche zwischen Nicolaiweg und Hospitalstraße sowie zwischen Blumen- und Bahnhofstraße durch hohe Versiegelungsgrade und schlechte Belichtungssituationen infolge der Errichtung zusätzlicher Lagerflächen, Anbauten und Nebenanlagen auf den privaten Grundstücken, gekennzeichnet. Südlich der Hospitalstraße verbleiben aufgrund der Tiefe der Grundstücke zwar höhere Grünflächenanteile erhalten, diese Potentiale können jedoch wegen bestehender Lärmimmissionen durch den Bahnbetrieb nicht ohne Einschränkungen genutzt werden.



*Fehlende städtebauliche Ordnung*



*Verfallende Strukturen*



*Aufgegebene Strukturen*



*Leerstände*

## BAHNHOFSTRAÙE

Im Bereich der Bahnhofstraße setzen sich die städtebaulichen Missstände der Hospitalstraße fort. Erschwerend kommt hinzu, dass infolge brachliegender und mindergenutzter Flächen sowie fehlender Raumkanten ein städtebaulicher Zusammenhang dieses Teilbereichs kaum noch gegeben ist. Hierzu tragen auch die Ausläufer des ehemaligen Güterbahnhofs bei, die im Kreuzungspunkt von Bahnhofs- und Jakob-Koenen-StraÙe als Parkflächen genutzt werden und so den öffentlichen Raum beeinträchtigen.

## BLUMENSTRAÙE

Auch entlang der Blumenstraße treten die bereits beschriebenen Struktur- und Funktionsmängel in Erscheinung. Vor allem innerhalb der kleinteiligen Strukturen werden Trading-Down-Effekte sichtbar. Mit der Fertigstellung des Wohn- und Geschäftshauses im Kreuzungsbereich von Blumenstraße und der Unterführung Südertor konnte zwar ein Stabilität generierender Baukörper errichtet werden, jedoch stehen auch in diesem Neubau Teile des Erdgeschosses leer. Aufgrund einer seit mehreren Jahren brachliegenden Fläche zwischen Blumen- und Bahnhofstraße fehlt zudem eine städtebaulich wünschenswerte Raumkante entlang beider StraÙenzügen. Durch die fehlende Bebauung entsteht ein etwa 60m langer, unbelebter StraÙenraum, wodurch auch die Sicht auf ungepflegte Blockinnenbereiche und Brandwände freigegeben wird. Dieser Effekt wird durch die Stellplatzanlage nördlich der Blumenstraße verstärkt, die sich durch die gesamte Tiefe des Baublocks bis zur Spielplatzstraße erstrecken. Durch diese Abfolge unbebauter Flächen können Lärmemissionen der Gleise bis zur Spielplatzstraße im Norden vordringen.

## SÜDLICH DER BAHN

Die Räume südlich der Bahn werden maßgeblich durch den Verlauf der Südlichen Umflut definiert. Dort, wo sich zu Zeiten der Festung Lippstadt mit dem Südertor der wichtigste Ein- und Ausgang in und aus südlicher Richtung befand, liegt heute die gleichnamige Unterführung der Bahnschienen. In der Verlängerung der Erwitter Straße bildet die Unterführung Südertor die wichtigste Verbindung für Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und Busverkehr zwischen historischer Altstadt und südlicher Kernstadt. Dieser Relevanz werden die baulichen Strukturen entlang dieser Achse jedoch kaum gerecht. Neben den bereits beschriebenen Defiziten durch die Baukörper zwischen Konrad-Adenauer-Ring und Bahngleisen wird diese stark frequentierte Verbindung nur auf der westlichen StraÙenseite räumlich gefasst. Aufgrund der östlich der Straße gelegenen Stellplätze fehlt an dieser Stelle eine klar ablesbare Raumkante, die für den räumlichen Zusammenhang und die Inszenierung dieses bedeutenden Stadteingangs erforderlich ist.

## BAHNHOF & BUSBAHNHOF

Im Osten des QSA befindet sich mit dem Bahnhof und dem angegliederten Busbahnhof ein weiterer Eingang zur Stadt. Neben Bahn- und Busreisenden erreicht vor allem der aus Osten kommende motorisierte Individualverkehr an dieser Stelle das QSA und die historische Altstadt. Dabei ist die aktuelle Trennung des Bahnhofs vom Busbahnhof durch die Rixbecker Straße hinsichtlich der Verkehrsabwicklung eher dysfunktional. Auch stadträumlich entsteht durch das Gegenüber von Busbahnhof und Stellplätzen des Bahnhofs ein etwa 90 m breiter Verkehrsraum.

## NICOLAIWEG

Der Nicolaiweg und in dessen Verlängerung die Blumenstraße bilden die Nahtstelle zwischen QSA und Stadtkern. Der Nicolaiweg zählt zu den ältesten Straßenzügen in Lippstadt. Das gut erhaltene Ensemble öffentlicher Räume und straßenbegleitender Bebauung zeigt eindrucksvoll den Charme und die Qualitäten historischer, innerstädtischer Wohnlagen. Um diesen Charakter zu bewahren wurde im Dezember 2019 eine Erhaltungssatzung für den Nicolaiweg beschlossen.



### ERHALT DES BAUKULTUREN ERBES

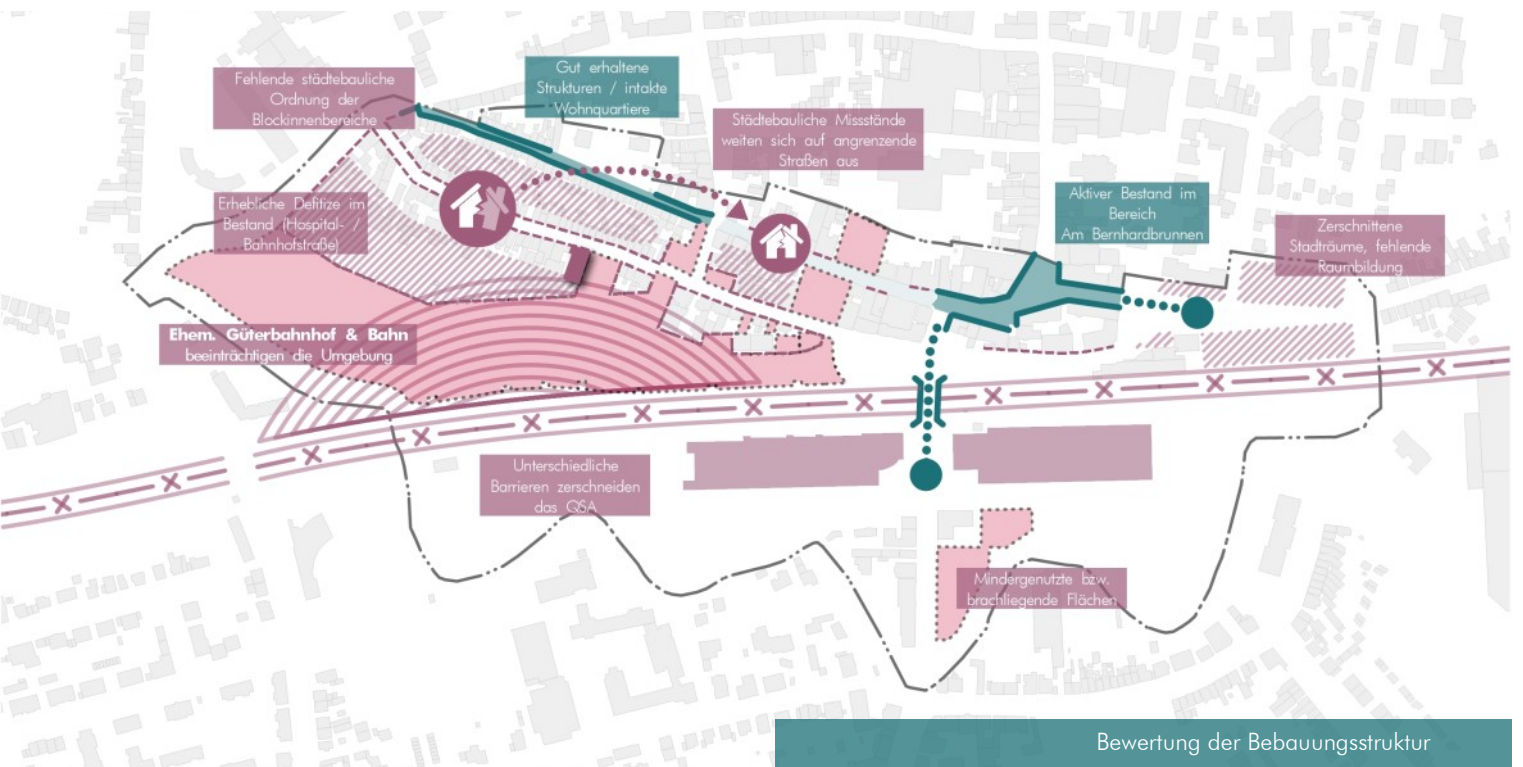
Die städtebauliche Struktur der Lippstädter Altstadt, die ihren Ursprung in der Gründung als Plan- und Festungsstadt hat, ist ein zentrales Alleinstellungsmerkmal der Stadt. Hierzu gehören unter anderem die innerhalb der Befestigungsanlagen planmäßig angelegten Blockstrukturen. Ein harmonischer und zugleich lebendiger Gesamteindruck, welcher sich aus vielfältigen maßstäblichen und formalen Bezügen von Baukörpern und Bauteilen zueinander ergibt, prägt die unterschiedlichen Blöcke.

Mit dem Ziel das historische Stadtbild durch die Erhaltung der stadtbildprägenden Fassaden zu bewahren bzw. durch angemessene Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen zurückzugewinnen, wurde die Gestaltungssatzung für den historischen Stadtkern beschlossen. Da der Geltungsbereich dieser Satzung sich über die Altstadt bis hin zu den Bahngleisen erstreckt, werden auch die nördlich der Bahn liegenden Flächen im QSA von der Satzung und dessen Regelungsinhalten erfasst.

### ZUSAMMENFASSUNG

Der Maßstab städtebaulicher Missstände im QSA reicht von grundlegenden Strukturproblemen des Quartiers bis hin zur Substanz einzelner Gebäude. Insbesondere im Erscheinungsbild von Hospital- und Bahnhofstraße manifestiert sich der akute Handlungsbedarf. Die ohnehin problembehaftete Lage an der Bahn wurde durch das brachliegende Areal des ehemaligen Güterbahnhofs sowie das Fehlen einer Entwicklungsperspektive für diese Flächen noch verschärft. Durch dieses Planungsvakuum ist der Bestand in eine Abwärtsspirale geraten, die ohne gezielte Eingriffe von Außen weder zu stoppen noch umzukehren ist. Gleichzeitig zeichnet sich der beobachtete Negativtrend bereits in den angrenzenden Teilbereichen des Quartiers ab.

Ein nachhaltiges Konzept zur städtebaulichen Qualifizierung muss daher in der Lage sein, neue Strukturen zu schaffen sowie bestehende zu aktivieren. Dabei soll stets gleichzeitig das baukulturelle Erbes der Stadt gewahrt bleiben.



## AUF EINEN BLICK

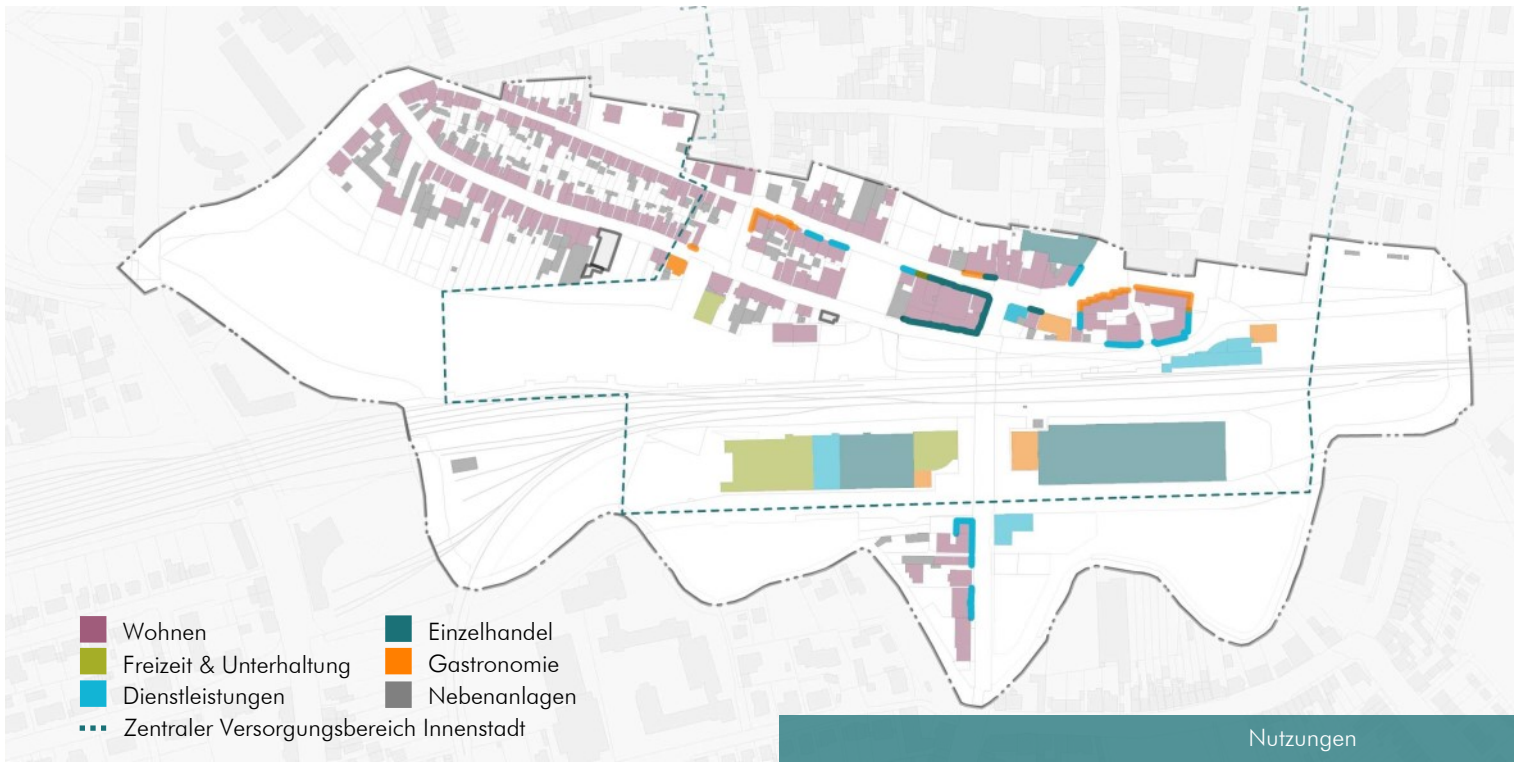
- **Ungenutzte Flächenpotentiale** im Bereich des Güterbahnhofs sowie weiterer Brachflächen
- **Stagnation privater Investitionen** infolge ausbleibender Entwicklungen im Plangebiet
- **Baustrukturelle Mängel** prägen die Bestandsstrukturen, wodurch das Erscheinungsbild des Quartiers und der öffentliche Raum beeinträchtigt werden
- **Struktur- und Funktionsverluste**
- **Städtebauliche Zäsuren** blockieren den räumlichen Zusammenhang und funktionelle Beziehungen innerhalb der Stadt und des Quartiers
- **Beschleunigung der Abwärtsspirale** infolge der obenstehenden, sich gegenseitig verstärkenden städtebaulichen Missstände

## RESILIENZ-CHECK\*

Infolge von Sanierungsstau und fehlender Flexibilität sind die baulichen Strukturen im QSA nicht dazu in der Lage, auf die Anforderungen des Klimawandels sowie sich verändernder Wohnpräferenzen zu reagieren.

Darüber hinaus nehmen durch die Verstärkung der Abwärtsspirale die strukturellen Defizite im Bereich des QSA weiter zu. Der durch Brachflächen und andere Brüche bereits stark perforierte Stadtkörper droht weiter zu zerfallen, wodurch die Barriere zwischen Altstadt und südlicher Kernstadt weiter wächst. Vor dem Hintergrund dieses negativen Entwicklungstrends wird auch die Wiedernutzbarmachung der vorhandenen Flächenpotentiale sowie die erforderlicher Trendwende immer unwahrscheinlicher.

\*Funktion wird auf S. 8 erläutert



Nutzungen

## 2.3.2 NUTZUNGEN

Insbesondere die Zentren, die seit jeher der Ort des Handels, der Kultur, des öffentlichen Lebens und des Wohnens sind, ziehen aus dieser Multifunktionalität ihre Attraktivität. In Abhängigkeit zur jeweiligen Lage ist die Nutzungsmischung jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt. Mit zunehmender Distanz zur Haupteinkaufsstraße verlieren Handel, Gastronomie und Dienstleistung zugunsten höherer Wohnanteile an Bedeutung.

Da die Lebendigkeit des Stadtzentrums jedoch aus der Summe dieser Nutzungen und deren Verflechtungen entsteht, ist es erforderlich die Begabung unterschiedlicher Teilbereiche zu erkennen und in dieser Funktion sowie im Hinblick auf die Vitalität der Stadt zu erhalten und zu stärken. Dabei ist stets auch der immerwährende Strukturwandel in der zentrenprägenden Nutzung des Einzelhandels in den Blick zu nehmen. Dies gilt vor dem Hintergrund der digitalen Transformation und dessen Beschleunigung durch die COVID-19-Pandemie mehr denn je.

## ALTSTADTRANDLAGE

Die Lange Straße ist die Haupteinkaufsstraße und weist den höchsten Einzelhandelsbesatz der gesamten Stadt auf, was sie zum zentralen Frequenzbringer für die weiteren Nebenstraßen und –lagen macht. Das schlägt sich auch in der Nutzungsstruktur der Altstadt nieder. Bis zur Cappelstraße im Westen bzw. bis zur Woldemei im Osten sind die Nebenstraßen, die von der Langen Straße abgehen, vor allem durch gastronomische oder Dienstleistungsangebote im Erdgeschoss geprägt. Abseits dieser äußeren Grenzen weisen die Quartiere vor allem Wohnnutzungen auf.

Der Großteil des QSA liegt somit geografisch als auch funktionell in einer Altstadtrandlage. Lediglich die Teilräume Südertor und Am Bernhardbrunnen profitieren vom direkten Anschluss an die Lange Straße. An diesen Stellen ist die Dichte unterschiedlicher, vor allem öffentlich-wirksamer Nutzungen am höchsten.



## WOHNEN IM QSA

Das QSA ist wesentlich durch die Funktion als innerstädtischer Wohnort geprägt. Insbesondere in den Bereichen Hospital- und Bahnhofstraße zeigt sich jedoch deutlich, dass das Wohnen aufgrund städtebaulicher Missstände sowie fehlender Wohn- und Wohnumfeldqualitäten drastisch an Bedeutung verliert. Dies äußert sich vor allem in Form von Brachen, Leerständen sowie verfallenden und abgängigen Gebäuden.



### NICOLAIWEG, HOSPITALSTRASSE & BAHNHOFSTRASSE | WOHNEN

Der Nicolaiweg weist ausschließlich Wohnnutzungen auf. In diesem Bereich ist es gelungen, die kleinteilige Blockrandstruktur sowie die historische Bausubstanz in gutem Zustand zu erhalten. Die stadträumliche Einbindung, die geringe Verkehrsfunktion des Nicolaiwegs sowie die Straßenraumgliederung und -gestaltung tragen dazu bei, dass an dieser Stelle der Altstadt hohe Wohn- und Wohnumfeldqualitäten entstehen. Diese städtebaulichen Gegebenheiten begünstigen letztlich die private Investitionsbereitschaft, auf die der attraktive Gesamteindruck ebenfalls zurückzuführen ist.

Das Bild eines aktiven und gefragten Wohnstandorts bricht jedoch bereits innerhalb des Baublocks und zwar im Bereich der Gebäude, die der Hospitalstraße zugewandt sind. Auch wenn der Abstand zwischen Nicolaiweg und Hospitalstraße weniger als 50 m beträgt, werden die Wohnqualitäten an dieser Stelle durch die bestehenden städtebaulichen Rahmenbe-

dingungen massiv beeinträchtigt. Die Ausrichtung der Gebäude und Grundstücke gepaart mit der Verdichtung der Blockinnenbereiche führt an vielen Stellen zu problematischen Belichtungssituationen. Insbesondere die südlich der Hospitalstraße gelegenen Wohnnutzungen werden zudem durch Schallemissionen der Bahn zusätzlich belastet. Auch der Straßenraum, der durch den motorisierten Individualverkehr dominiert wird, trägt zur Abwertung des Standorts bei. In der Summe der Missstände sind die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bereich der Hospitalstraße und in deren Verlängerung in der Bahnhofstraße kaum noch gegeben. Die oft überalterten und wenig flexiblen Wohngrundrisse fördern den zunehmenden Bedeutungsverlust als Wohnstandort. Diese Zustände wirken sich direkt auf das Erscheinungsbild aus, das vor allem durch sanierungsbedürftige Fassaden und Gebäude sowie leerstehende bzw. gänzlich abgängige Immobilien geprägt ist. Infolge dieses sichtbaren Verfalls verstetigt sich die Abwärtsspirale, wodurch der Strukturwandel noch beschleunigt wird.

## ENTMISCHUNG

Im Übergang zur Langen Straße lässt sich eine kernstadtypische Nutzungsmischung noch im geringen Umfang nachweisen. Jedoch zeichnen sich innerhalb dieser C-Lagen deutliche Anzeichen eines bereits aktiven Trading-Down-Prozesses ab.

Es ist davon auszugehen, dass der Rückgang des stationären Einzelhandels in diesen Nebenlagen, der bereits aufgrund des zunehmenden Online-Handels zu beobachten war, durch die Folgen der Coronapandemie drastisch beschleunigt wird.



Ergänzend zur Wohnnutzung sind auf der Südseite der Hospitalstraße vereinzelte Ladenlokalflächen vorhanden. Jedoch stehen auch diese Flächen größtenteils leer. Lediglich im Kreuzungsbereich von Cappel- und Hospital-/Bahnhofstraße sind noch eine Kneipe, ein Tanzstudio sowie eine Tankstelle vorhanden.

### BLUMENSTRASSE | ÜBERGANG

Die Blumenstraße ist die südlichste Verbindung der Cappelstraße und der Langen Straße. Sie gehört somit in das eingangs beschriebene System innerstädtischer Nebenstraßen, die durch einen Nutzungsmix aus Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie geprägt sind.

Räumlich als auch funktional stellt die Blumenstraße den Übergangsbereich zwischen den urbanen Wohnbereichen im Westen und der Langen Straße im Zentrum des QSA dar. Allerdings zeichnet sich mit der Zunahme an Leerständen auch in diesem Bereich ab, dass sich der Strukturwandel der Hospital- und Bahnhofstraße an dieser Stelle fortzusetzen droht.

Ein solches Ergebnis prognostizierte bereits das Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2016, in welchem der Bereich der Blumenstraße aufgrund mangelnder Lagequalitäten als C-Lage eingestuft wurde, die überproportional von einem Nachfragerückgang nach Einzelhandelsflächen betroffen sein wird.

Zusätzlich zu den fehlenden Standortqualitäten wird die Problemlage gewerblicher Nutzungen im Bereich der Blumenstraße noch durch die kleinteiligen Bebauungsstrukturen verstärkt. Aufgrund der Größe und des Zuschnitts sind insbesondere Ladenlokale wenig flexibel, wodurch die Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen im stationären Handel und damit die Zukunftsfähigkeit stark eingeschränkt ist.

Vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Einzelhandel, getrieben durch die digitale Transformation, ist nutzungstechnisch ohne stabilisierende Maßnahmen von einem weiteren Abwertungsprozess auszugehen. Insofern ist auch dieser wichtige Übergangsbereich im QSA von städtebaulichen und funktionalen Missständen geprägt und bedroht.



## STRUKTURWANDEL

Neben der Vielzahl privater Leerstände zeigt auch der derzeit ungenutzte ehemalige Produktionsstandort Hospitalstraße 44-46, der sich in städtischem Besitz befindet, den Strukturwandel im QSA.

Um das Gebäude weiterhin zu erhalten und mit einer neuen Nutzung zu belegen, beschloss der Rat der Stadt Lippstadt bereits 2018 die Umnutzung des Gebäudeteils 46 zum Museumsdepot. Diese Planung ist in die Gesamtentwicklung des QSA zu integrieren.



Nördlich des Bahnhofs



Abb. 29: Am Bernhardbrunnen

## ZWISCHEN SÜDERTOR, LANGE STRAÙE, BERNHARDBRUNNEN UND BAHNHOF

Die neugestaltete Unterführung Südertor stellt eine attraktive und damit stark frequentierte Verbindung der südlichen Kernstadt mit der Langen Straße dar. Mit der Fachmarktlage Südertor wurde am südlichen Ende dieser Verbindung ein Ergänzungsstandort etabliert, an dem Angebote aus den Bereichen Fashion-Discount, Elektronik, Gastronomie, Freizeit und Unterhaltung in zwei großformatigen Baukörpern gebündelt werden. Die Gestaltung der Gebäude wurde an dieser Stelle insbesondere an die Bedarfe der hier vorzufindenden Fachmärkte angepasst, sodass zwar repräsentative Eingangsbereiche entstehen aber weite Teile des öffentlichen Raums aufgrund fehlender Öffnungen der Außenwände unbelebt bleiben.

Dennoch erzielt der Bereich die Wirkung als Frequenzbringer südlich der Bahn, wodurch zusätzliche Standortpotentiale für die Bereiche zwischen Südertor und der Langen Straße entstehen.

## FACHMARKTLAGE SÜDERTOR

Die Fachmarktlage Südertor ist ein Cluster verschiedener Nutzungen, die in zwei Baukörpern gebündelt werden und ein Ergänzungsangebot gegenüber den altstadttypischen kleinteiligen Strukturen darstellen. Aufgrund der weitestgehend geschlossenen Fassaden wird die Attraktivität angrenzender öffentlicher Räume jedoch stark beeinträchtigt.

Darüber hinaus hängen Attraktivität und Belebtheit des Standorts direkt mit den Öffnungszeiten der Nutzungen zusammen.



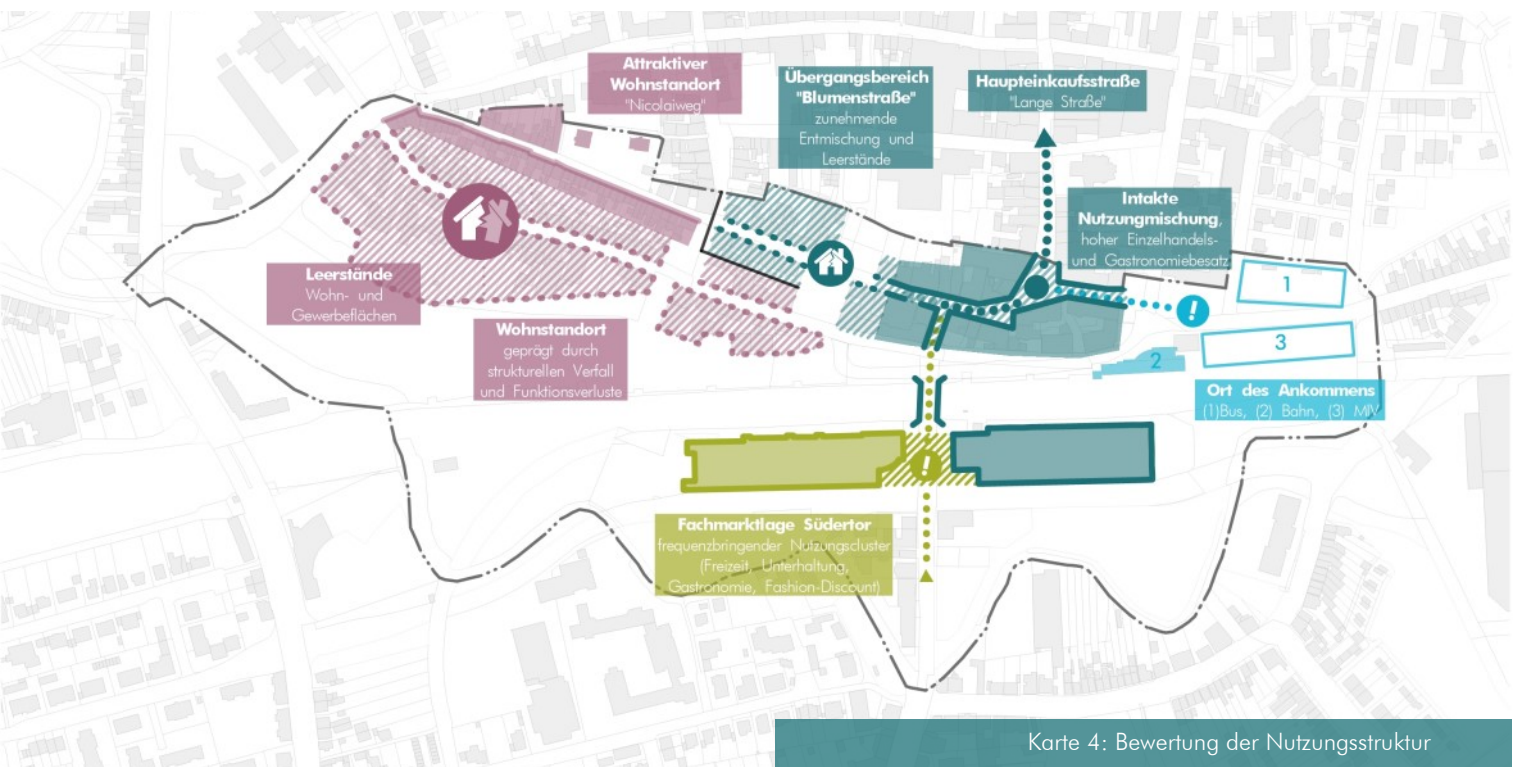
Vor allem die Anteile des Einzelhandels sowie von Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten sind daher entlang dieser Verbindung im QSA am stärksten ausgeprägt. Hohe Fluktuationsraten und leerstehende Nutzungseinheiten zeigen dennoch die Probleme des Standorts und der hier vorzufindenden Angebote auf.

Der Straßenabschnitt Am Bernhardbrunnen verbindet die Lange Straße mit dem Bahnhofsbereich. An dieser Stelle erreicht ein Großteil der Besucher\*innen die Innenstadt. In der Funktion als Knotenpunkt verschiedener Verkehrsmittel sind der Bahnhof und sein Umfeld daher ein wichtiger Faktor im Hinblick auf die Erzeugung von Standortqualitäten im Bereich der Straße Am Bernhardbrunnen. Das spiegelt sich auch im durchgängigen Geschäftsbesatz der Erdgeschosszonen wieder, welcher vorwiegend durch den Einzelhandel aber auch gastronomische Angebote geprägt ist. In den Obergeschossen sind vor allem Dienstleistungsangebote vorzufinden.

### Nahversorgung

Im Einzelhandelskonzept wurde für die Wohnstandorte innerhalb der Altstadt eine relativ geringe Nahversorgungsausstattung festgestellt. Insbesondere im Bereich des Lebensmittelangebots besteht diesbezüglich ein größerer Entwicklungsbedarf. Vor diesem Hintergrund ist die Sicherung der Daseinsvorsorge durch die Ergänzung weiterer Angebote von besonderer Bedeutung für die Stabilisierung der Wohnfunktionen innerhalb der Altstadt und des QSA.

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wurde, aufgrund der Verfügbarkeit der Flächen sowie der verkehrlichen Anbindung, bereits als Potentialfläche zur Stärkung der Nahversorgung erkannt und deshalb in Teilen dem zentralen Versorgungsbereichs Innenstadtzentrum zugeordnet



Karte 4: Bewertung der Nutzungsstruktur

## AUF EINEN BLICK

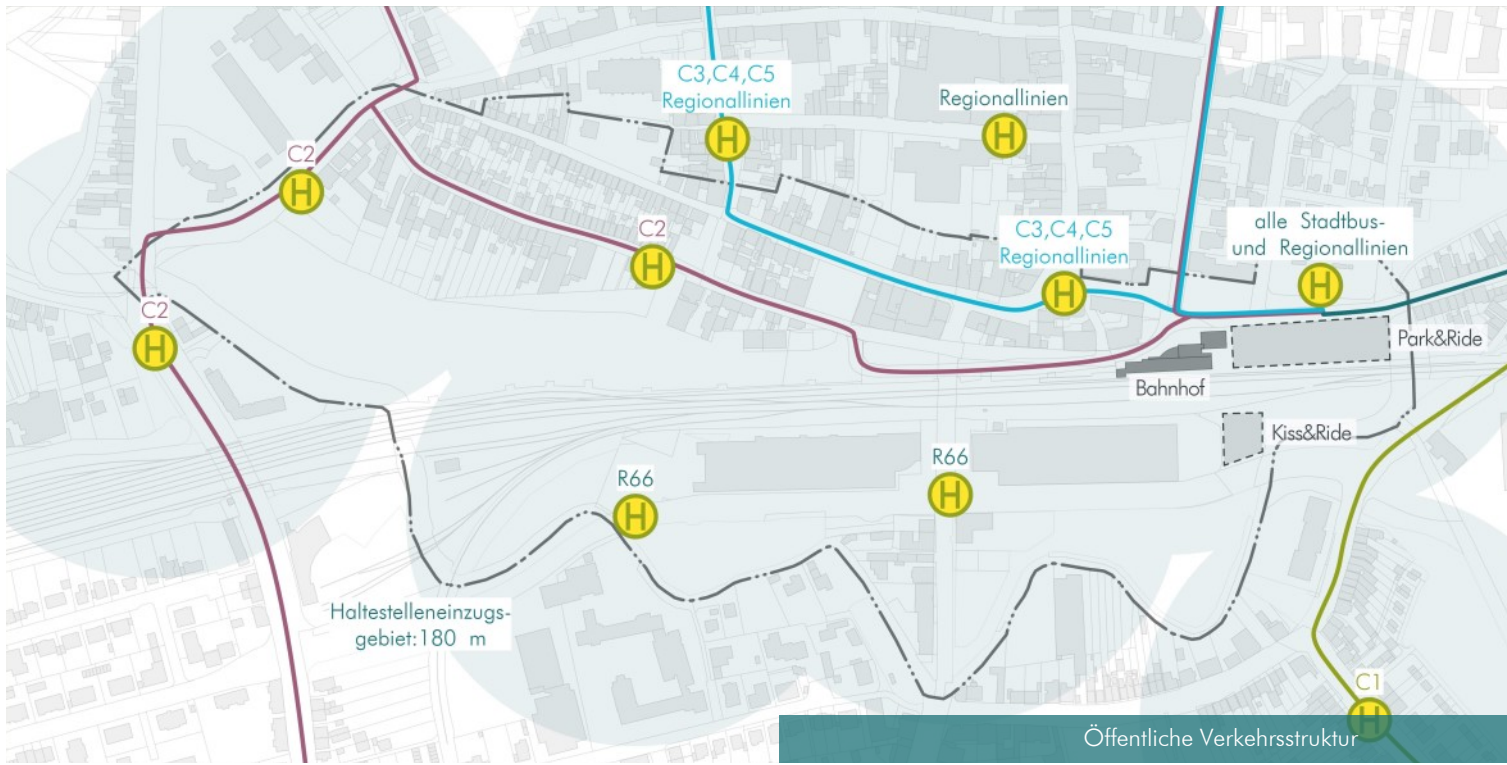
- Der Anteil an **Wohnnutzungen** ist insbesondere im westlichen Bereich des QSA **stark ausgeprägt**
- Starke **Beeinträchtigung** gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- **Fehlende Wohnumfeldqualitäten**
- Zunehmender **Bedeutungs- und Funktionsverlust** als Wohnstandort
- **Trading-Down-Tendenzen** in der Blumenstraße
- Der Bereich um den **Bernhardbrunnen** wird durch Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen geprägt
- Die Fachmarktlage Südertor und der Bahnhof sind **wichtige Frequenzbringer**, die einen aktiven Geschäftsbesatz entlang der Zuwegungen zur Langen Straße begünstigen.

## RESILIENZ-CHECK

Die im QSA bereits abgeschlossenen bzw. weiterhin zu beobachtenden Trading-Down-Effekte erfahren derzeit durch die anhaltende Corona-Pandemie einen erneuten Schub, der die Entmischung des Quartiers drastisch beschleunigen wird.

Hierdurch entfernt sich der Standort vom städtebaulichen Leitbild einer Stadt der kurzen Wege hin zu einer monofunktionalen Randlage in deren Folge mit zusätzlichen Verkehren zu rechnen sein wird.

Gleichzeitig führen die städtebaulichen Missstände und ausbleibende Entwicklungen im QSA dazu, dass auch die Funktion als Wohnstandort zunehmend gefährdet ist.



### 2.3.3 MOBILITÄT

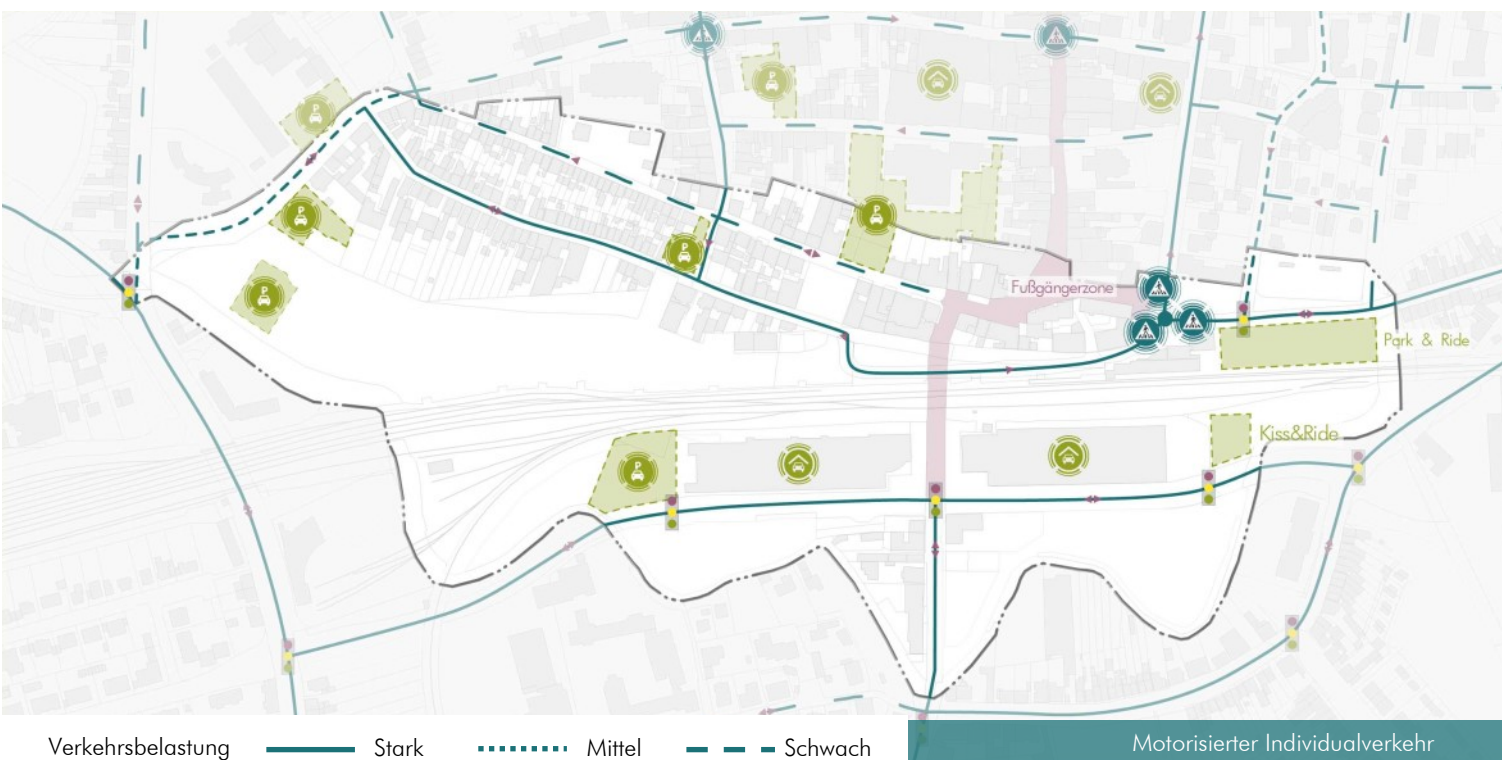
Die Themen Mobilität, Verkehr und Innenstadtentwicklung stehen schon immer in einer Wechselwirkung zueinander und beeinflussen sich somit gegenseitig in ihrer Entwicklung. Aufgrund der Entwicklungen nach dem zweiten Weltkrieg sind die Innenstädte heutzutage vielfach geprägt von dem Leitbild der autogerechten Stadt aus dem 20. Jahrhundert. Dies gilt trotz eines planerischen Paradigmenwechsels (siehe IMK Altstadt) an vielen Stellen auch noch für die Innenstadt von Lippstadt.

Da Mobilität und Verkehr sich stets im Wandel befinden, ist eine fortlaufende Anpassung erforderlich. Dies ist nicht nur unter dem Gesichtspunkt von Klima und Energie notwendig, sondern ist auch mit der gründlichen Auseinandersetzung verschiedener räumlicher Mobilitätsarten (ÖPNV, MIV, Radverkehr, ruhender Verkehr etc.) verbunden.

### ÖFFENTLICHER VERKEHR

Am östlichen Rand des QSA befindet sich der Bahnhof sowie der Busbahnhof der Stadt Lippstadt. Dadurch entsteht hier ein Knoten- und Übergangspunkt vom überörtlichen Verkehr durch die Bahnlinien und dem lokalen Verkehr durch alle Buslinien Lippstadts. Eine Rendezvous-Taktung ermöglicht das Umsteigen von Bus auf Bahn und umgekehrt.

Bei dem Busbahnhof handelt es sich um eine Sammelhaltestelle, welche den zentralen Umsteigepunkt des Stadtbusnetzes bildet. Allerdings besteht hier Handlungsbedarf, sowohl im Sinne der Ausstattung als auch lagetechnisch. Der Busbahnhof wird seiner Funktion als Ankunfts-, Umsteige- und Abfahrtsort kaum noch gerecht. Der Umstieg zwischen Bus- und Bahnverkehr wird vor allem für Pendler\*innen durch die notwendige Querung an der Lichtsignalanlage Rixbecker Straße erschwert, weshalb es häufig zu gefährlichen Rotlichtverstößen kommt. Nördlich des Busbahnhofs, direkt an der Bahntrasse, befindet sich ein Park & Ride-Parkplatz, welcher derzeit eine höhere



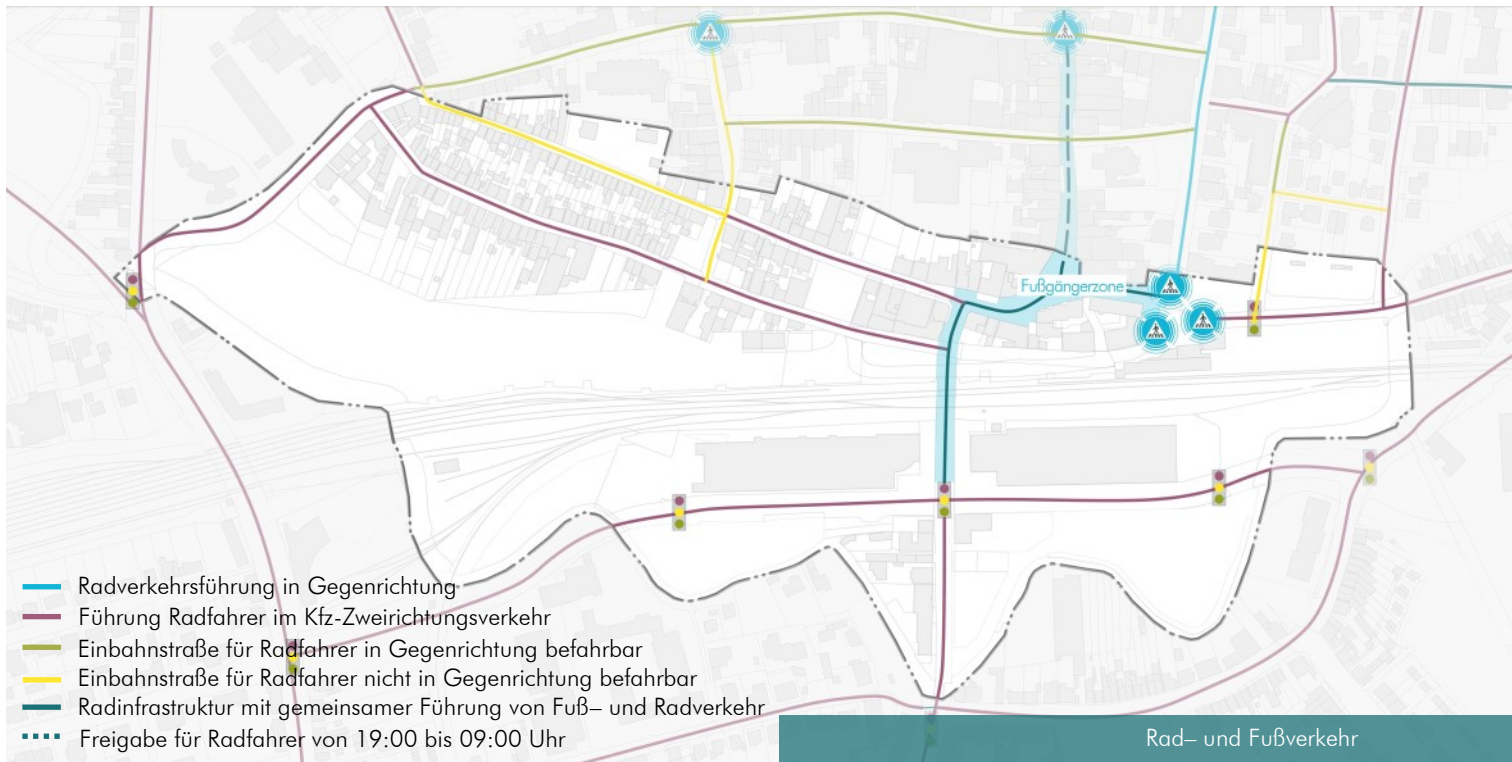
Nachfrage als Angebot aufweist. Hier besteht daher ein Bedarf nach Erweiterung und Ergänzung dieses Angebots, welches im Hinblick auf die Qualifizierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes anstrebenswert ist.

Hinsichtlich des Busverkehrs ist eine Betrachtung der vorhandenen Bushaltestellen unter räumlichen und qualitativen Gesichtspunkten erforderlich. Im Bereich der Klosterstraße, auf der Höhe des Dreifaltigkeitshospitals, befinden sich jeweils zwei Haltestellen der Linie C2 Pappelallee – Landsberger Str., die den Busverkehr in beide Richtungen ermöglichen. Die Hospitalstraße nördlich des ehemaligen Güterbahnhofs verfügt zusätzlich über eine Bushaltestelle der Linie C2. Vom Konrad-Adenauer-Ring kommend dient eine Haltestelle am Südertor mit dem Halt der Regionallinie R66 als wichtiger Anknüpfungspunkt für den ÖPNV. Im Nordwesten wird das QSA mit den Halten Am Bernhardbrunnen und Nicolaiweg erschlossen. Hier halten die Stadtbus-Linien C3 Cappel, C4 Lipperbruch – Bad Waldliesborn, C5 Lipperode und diverse Regionallinien im Taktverkehr. Die Belastung der schmalen

Blumenstraße, sowie die Platzstruktur am Bernhardbrunnen, ist durch den Busverkehr stark ausgeprägt. Dennoch wird hierdurch eine gute Erreichbarkeit der Fußgängerzone gewährleistet. Alle Buslinien halten am Busbahnhof im Osten des QSA und ermöglichen somit einen zentralen Umsteigepunkt auf andere Bus- oder Bahnlinien.

Um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern sind verschiedene Maßnahmen notwendig, bei denen die Sicherheit aber auch die Gestaltung eine hohe Priorität aufweisen. Neben der Sicherung vor Wittereinflüssen, sollten zusätzlich Maßnahmen der Barrierefreiheit und der Erhöhung der Attraktivität erarbeitet werden, um den ÖPNV als Fortbewegungsmittel langfristig zu etablieren und zu stärken. Hier bestehen bei verschiedenen Haltepunkten Defizite. Dies gilt auch für den Busbahnhof sowie den DB Bahnhof.

Es lässt sich festhalten, dass das QSA aufgrund der vorhandenen Einrichtungen eine erhebliche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr in Lippstadt hat. Aufgrund mangelnder



Rad- und Fußverkehr

Gestaltungsqualität und funktionaler Defizite kann diese Funktion jedoch nicht mehr adäquat erfüllt werden. Entsprechend entsteht hier ein Handlungsbedarf um diese Defizite zu beseitigen.

### MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR UND LÄRMEMISSIONEN

Der MIV dominiert vielfach das Verkehrsgeschehen im QSA. Die Befahrbarkeit der Straßen ist mit wenigen Ausnahmen, wie der Fußgängerzone, in allen Bereichen gegeben. Dabei nehmen die größeren Straßen vielfach eine Stadteingangsfunktion für die Altstadt (Klosterstraße, Rixbecker Straße) wahr oder bilden einen Teil des Innenstadtrings im Einbahnstraßenverkehr (Woldemei, Bahnhofstraße, Cappelstraße). Der Konrad-Adenauer-Ring sowie die Hospitalstraße und die Bahnhofstraße erfüllen eine Ost-West-Verbindungsfunktion südlich und nördlich der Bahn. Dabei ist der Konrad-Adenauer-Ring als Südtangente für die Altstadt zu bezeichnen.

Die Hospitalstraße, nördlich des alten Güterbahnhofs, unterliegt einem erheblichen Verkehrsdruck, der sich durch stockenden Verkehr und einen erhöhten Lärmpegel äußert. Die Breite der Straße ist für eine derart hohe Belastung nicht ausgelegt. Gleiches gilt für die Bahnhofstraße. In der Klosterstraße lässt diese Verkehrsproblematik nach. Von den Straßen geht eine hohe Lärmbelastung aus, die zu erheblichen Störungen und Problemen bei den Anwohnern führt. Die Ost-West-Verbindung über die Hospital- und die Bahnhofstraße ist nicht nur aus lärmtechnischen Gründen ein Problem, sondern auch im Hinblick auf die Gestaltung und Befahrbarkeit der Straßen als städtebaulicher Missstand einzustufen.

Wie bereits dargestellt, gehen zusätzlich auch von der Bahnlinie weitere Lärmemissionen aus. Auf diesen Missstand im Sinne der Lärmemissionen der Straßen und der Bahn muss in der zukünftigen Planung eingegangen werden, indem bspw. die Lärmquellen in Zukunft gebündelt werden und nicht über das gesamte Gebiet verteilt liegen. In Kombination mit einer funktionierenden Ost-West-



Verbindung besitzt das Gebiet Potential zur Verbesserung der verkehrstechnischen Vernetzung. Somit ist eine verkehrliche Neuordnung unter Berücksichtigung der Belastung für den Bestand und den Neubau zwangsläufig anzustreben.

## FUß- UND RADVERKEHR

Der Fuß- und Radverkehr hat eine wichtige Funktion für das QSA, welcher ohne die Entwicklung wichtiger Wegebeziehungen allerdings nicht funktionieren kann. Der Stadteingang am Soesttor, welcher nicht nur historisch gesehen eine bedeutsame Rolle spielt, sondern auch für das gesamte QSA eine Eingangssituation bildet, bietet einen Anknüpfungspunkt für eine Ost-West-Verbindung im Quartier. Auch die Nord-Süd-Verbindung, von der Cappelstraße kommend, besitzt Potential zur Weiterentwicklung, sodass die Entwicklung des QSA mit seinem Güterbahnhofsgelände, bisher ein Bruch im Stadt und Verkehrsgefüge, wesentlich zu Vernetzung der Fuß- und Fahrradwegeverbindung der Stadt beitragen kann.

In der Gesamtstadt besteht hinsichtlich der fuß- und radfreundlichen Erreichbarkeit bereits ein engmaschiges Netz an Wegen und Pfaden. Dies weist an einigen Stellen auch im QSA gestalterische, funktionale sowie netzbezogene Defizite auf. Hier sind dringend Maßnahmen zur Behebung dieser Missstände erforderlich. Für die Sicherheit des Fuß- und Fahrradverkehrs sind entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen. Die konzeptionelle Grundlage in Form des integrierten Mobilitätskonzeptes der Lippstädter Altstadt liegt bereits vor und wurde in vielen Maßnahmen bereits umgesetzt. Die Entwicklung des QSA bietet das Potential auch in diesem Altstadtbereich weitere Maßnahmen umzusetzen und Defizite zu beheben.

Bezüglich des Fahrradverkehrs sind auch die Abstellmöglichkeiten innerhalb des QSA zu betrachten. Über die gesamte Lippstädter Altstadt verteilt befinden sich flächendeckend Fahrradabstellanlagen. Am Bahnhof befindet sich eine Radstation, die am südlichen Teil der Unterführung des Bahnhofs durch eine zusätzliche überdachte Abstellanlage ergänzt wird. Hier gibt es die Möglichkeit kurz- oder langfristig sicher zu parken. Doch die vorhandenen Stellplätze sind nicht ausreichend. Unter dem Gesichtspunkt, dass die derzeitige Nachfrage für solche Abstellanlagen größer ist als das Angebot und das zusätzlich aufgrund der nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft diese Nachfrage immer größer wird, müssen die Stellplätze erweitert und ausgebaut werden.

## RUHENDER VERKEHR

Im Bereich des QSA herrscht bereits jetzt ein hoher Parkdruck. Dieser entsteht durch fehlende Parkmöglichkeiten für das Dreifaltigkeitshospitals und die Anwohner\*innen der umliegenden Straßen. Durch den hohen Parkdruck werden die Straßen nicht nur durch ebenerdige Stellplätze belegt, sondern auch mit Park-Such-Verkehr belastet. Häufig kommt es zu stockendem Verkehr oder dem Parken am Straßenrand. Insbesondere ist dies in der Hospitalstraße zu erkennen, in der der Verkehrsfluss durch seitliches Parken extrem behindert wird. Eine Beseitigung dieser städtebaulichen Missstände, die durch die Kombination viel zu enger Straßen und dem Parken am Straßenrand entstehen, ist in jedem Fall notwendig und im Konzept des QSA zu berücksichtigen. Die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote, wie bspw. die Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs, sollte das primäre Ziel zur Minimierung des Parkdrucks sein. Für die dennoch benötigten Stellplätze sollte die Exit-

Strategie im Sinne einer späteren Umnutzung und/ oder Rückbau bedacht werden, sowie eine architektonisch hohe Qualität angestrebt werden.

## BARRIEREN IM STADTGEBIET

Die Bahntrasse, welche nicht nur das QSA, sondern auch den Innenstadtbereich Lippstadt optisch teilt, hat eine erhebliche Barrierewirkung für die gesamte Kernstadt. Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge durch die Südtorunterführung war bereits ein positiver Schritt. Doch um die Barrieren weiter abzubauen, sollten zusätzliche Optionen zur Querung oder Nutzung der Bahnlinie geprüft werden. Hierbei spielt die Berücksichtigung vorhandener und geplanter Wegeführungen im QSA, sowie im umliegenden Stadtbereich, eine Rolle. Auch potentielle Wegeverbindungen zwischen der Altstadt und dem Rest der Stadt sollten einbezogen werden, um Wegeverbindungen zu kreieren und die Barrierewirkung der Bahn langfristig zu reduzieren.

## MOBILITÄTSWENDE

Die Entwicklung des Güterbahnhofes mit neuen Stadtbausteinen, aber auch die Funktion des QSA für den öffentlichen Verkehr in Lippstadt und die Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs bietet enorme Potentiale zur aktiven Gestaltung der Mobilitätswende in Lippstadt. Vor diesem Hintergrund gilt es bei der Beseitigung der vorhandenen Defizite ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie eine nachhaltige Mobilität zu legen. Lippstadt bietet aufgrund seiner Siedlungsstruktur insbesondere im Kernstadtbereich vielfältige Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der klimaneutralen Mobilität, die auch im Rahmen der Entwicklung des QSA nutzbar gemacht werden können.

## ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die städtebaulichen Missstände der Verkehrsstrukturen, sowie des ruhenden Verkehrs behoben werden müssen. Bei zusätzlicher Bebauung wird das Parkproblem noch verstärkt, da hier in Zukunft ein neuer Nutzungsschwerpunkt mit publikumsintensiven Nutzungen entsteht. Die räumliche Verteilung der Bushaltestellen, insbesondere des Busbahnhofes und dessen Gestaltung, sollte in dem Konzept des QSA berücksichtigt werden. Durch die neue Bebauung und dem daraus resultierenden teils neuen Straßensystem sollte die Möglichkeit der Haltestellenverschiebung beachtet werden, um die Erreichbarkeit dieser für alle zu gewährleisten. Die Entwicklung des QSA bietet das Potential die Ost-West-Verbindungen innerhalb der Altstadt für alle Verkehrsträger zu stärken. Dieses Potential gilt es zu heben.

Bei sinnvoller Verbindung zwischen dem Busbahnhof, dem bestehenden Park & Ride-Parkplatz und dem Bahnhof bietet das QSA an dieser Stelle die Möglichkeit zur Stärkung seiner Funktion als örtlicher und überörtlicher ÖV-Knotenpunkt, sowie als attraktive städtebauliche Eingangssituation. Zusätzlich sollte ein umfassendes Angebot an Radabstellanlagen mit hoher Qualität und Sicherheit geschaffen werden, um die Mobilitätswende aktiv zu unterstützen. Es ist dabei ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung der Verkehrsträger\*innen zu legen. Um alternative Mobilität zu fördern müssen entsprechende Gegebenheiten geschaffen werden. Nur so kann im Sinne der Handlungsstrategien des Verkehrsentwicklungsplanes für Lippstadt ein Beitrag zur Entlastung der Umwelt geleistet und gleichzeitig die Erreichbarkeit von Zielen sichergestellt werden.



Bewertung Mobilität

## AUF EINEN BLICK

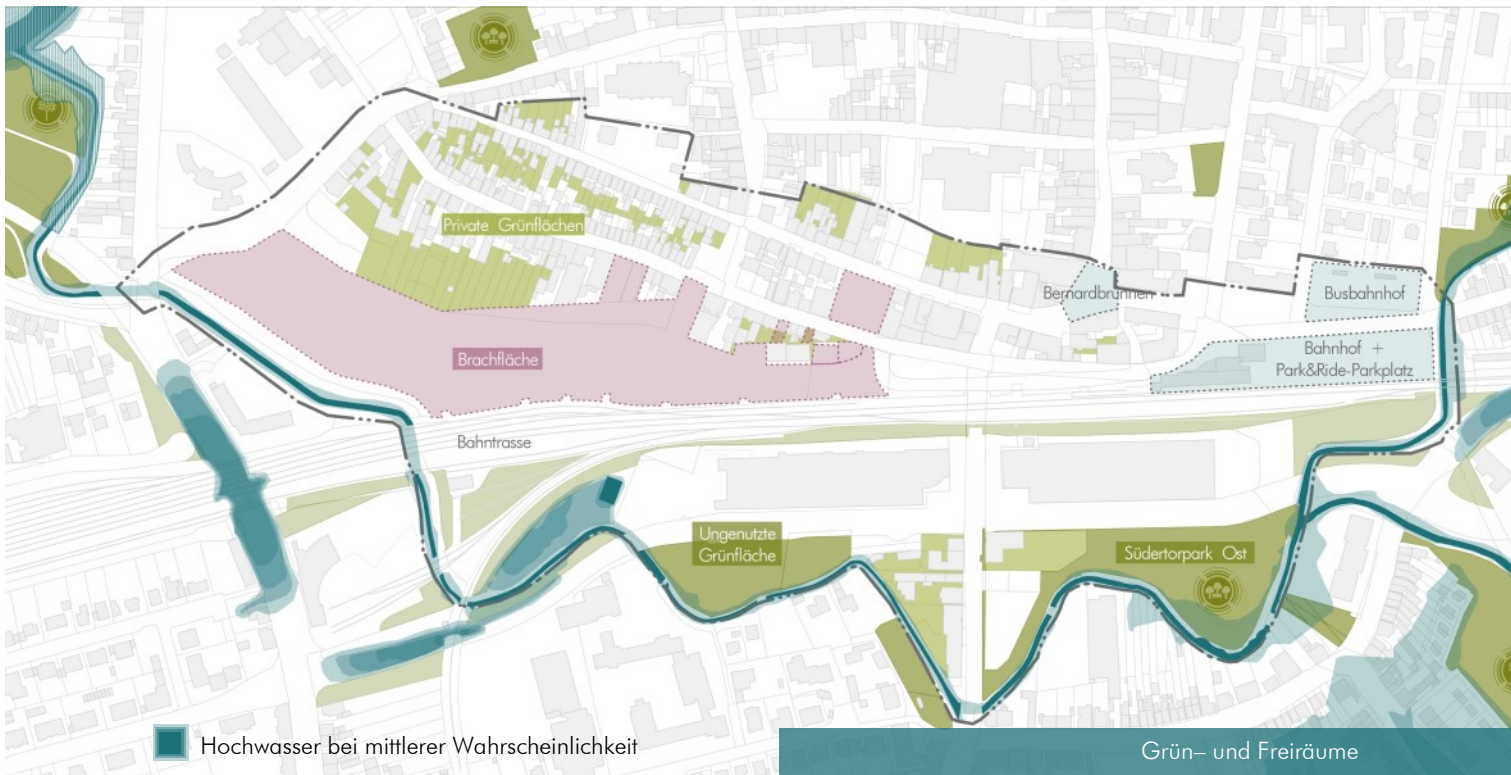
- Hohe **Verkehrs- und Lärmbelastung** durch den MIV und die Bahn
- Verkehrliche **Ost-West-Verbindung mangelhaft**
- Wesentliche **Funktion des QSA für den öffentlichen Verkehr**, die **derzeit nicht adäquat** erfüllt wird
- Gestalterische, funktionale und netzbezogene **Mängel der Rad- und Fußwege**
- Ausstattungs- und lagetechnischer **Handlungsbedarf beim Busbahnhof**
- **Park & Ride-Parkplatz** am Bahnhof unterliegt **höherer Nachfrage** als Angebot
- **Belastung der schmalen Blumenstraße** durch Busverkehr
- **Unzureichendes Angebot** an qualitätsvollen **Radabstellplätzen**
- Bahntrasse mit **Barrierewirkung**

## RESILIENZ-CHECK

Bei unveränderter Verkehrsstruktur im QSA werden insbesondere die Auswirkungen der starken Verkehrsbelastung diesen Altstadtbereich weiter treffen und die städtebaulichen Missstände verstärken.

Das QSA kann weiterhin seine Funktion für den ÖV nicht adäquat erfüllen. Dies kann zu einem weiteren Attraktivitätsverlust dieses Verkehrsträgers führen.

Sollten bezüglich einer veränderten Mobilitätsnachfrage keine Maßnahmen im QSA ergriffen werden, kann zum einen dieser veränderten Nachfrage nicht gerecht geworden werden. Zum anderen werden die erheblichen Potentiale und Chancen zur aktiven Mitgestaltung der Mobilitätswende vertan.



### 2.3.4 GRÜN-, FREIRAUM UND GEWÄSSER

Grün- und Freiräume haben einen erheblichen funktionalen, aber auch qualitativen Einfluss auf die Stadt. Mit zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels auf das Leben in urbanen Gebieten, werden klimatische Ausgleichsflächen in Form von Grün- und Freiraumstrukturen immer bedeutsamer.

Gegenüber der freien Landschaft ist die Energiebilanz in einer Stadt verändert. Durch den hohen Anteil an Oberflächenversiegelung und den niedrigeren Anteil an Grünflächen ist die Verdunstung reduziert, wodurch es zur Temperaturerhöhung in der Stadt kommt. Darüber hinaus gelten qualitative Grünflächen als identitätsstiftend und dienen als Naherholungsort. Um die Lebensqualität der Stadtbewohner\*innen zu erhalten, ist eine zukünftige Sicherung und Weiterqualifizierung der Grünflächen fundamental wichtig.

### GRÜN- UND FREIRÄUME

Der nördliche Abschnitt des QSA ist geprägt von einer dichten Bebauungsstruktur, wodurch kein öffentlicher Grünraum vorhanden ist. Hinzu kommt, dass die Parzellen und somit die privaten Grün- und Freiflächen der Wohnbebauung sehr klein ausfallen. Hierdurch entsteht wenig bis keine Aufenthaltsqualität für die Bewohner\*innen, weder im öffentlichen, noch im privaten Bereich. Die Beachtung und Behebung dieses städtebaulichen Missstandes ist mit der städtebaulichen Veränderung, die durch die Entwicklung des QSA erfolgt, dringend notwendig.

Die Fläche des Südertorpark Ost südlich der Bahntrasse und nördlich grenzend an die Südliche Umflut, war in der Vergangenheit eine ungenutzte Fläche, welche mittlerweile eine Aufbereitung genossen hat. Hier besteht nun die Möglichkeit zur Naherholung und Entspannung. Spiel- und Sitzmöglichkeiten mit dem Blick auf die Südliche Umflut und ein flaches Wasserbecken mit einem integrierten Wasserspiel erzeugen aus der ehemals unter-



*Südertorpark Ost*



*Südertorpark Ost II*



*Ungenutzte Grünfläche westlich  
des Südertorparks*



*Ungenutzte Grünfläche westlich  
des Südertorparks*

genutzten Fläche einen attraktiven Anziehungspunkt. Die Südliche Umflut ist an dieser Stelle nun zugänglich und erlebbar. Somit bildet der Südertorpark Ost inzwischen einen Teil des südlichen Grün- und Freiraumringes der Stadt Lippstadt.

Das Pendant hierzu und ein weiterer Teil des grünen Verbundsystems könnte der Südertorpark West bilden, welcher derzeit noch ungenutzt ist. Er bietet eine ungenutzte Grünfläche, welche derzeit keine besondere Qualität besitzt. Auch hier besteht das Potential zur Aufwertung. Um das Freiraumsystem weiter zu vernetzen, besteht die Möglichkeit, das Gelände als Naherholungsort der öffentlichen Altstadt zu nutzen. Es würde somit als Gegenpol zur umliegenden kernstädtischen Bebauung eine Lockerung der städtischen Strukturen leisten. Dabei sollten bewusst andere freiraumplanerische Schwerpunkte als beim Südertorpark Ost gelegt werden (naturnäher, Fokus Klimaresilienz). Außerdem grenzt die Edith-Stein-Realschule nordwestlich des Gebietes, welche bei Bedarf den Raum des Südertorpark West mitnutzen könnte, um die Schüler\*innen näher an das Thema Natur und Wasser heran zu führen.

## GEWÄSSER

Im südlichen Bereich des QSA fließt die Südliche Umflut, welche östlich der Altstadt der Lippe beginnt. Sie besitzt einen historischen Charakter, da sie eine der vier prägenden Wasserlinien in Lippstadt ist und als Baudenkmal gesichert ist. An ihr kann man die strukturelle Entwicklung der Stadt ablesen. Allerdings ist der Wasserlauf ein tief eingeschnittenes Gewässer, welches vielfach dicht von Gehölzen eingebettet ist und somit kaum wahrgenommen werden kann. Hier besteht ein großes Potential zur Renaturierung und Wiederherstel-



Güterbahnhof-Blickrichtung Südertor

lung von Flora und Fauna sowie zum Ausbau und zur Nutzung, um aus einem nicht wertgeschätzten Bachlauf ein erlebbares Gewässer zu schaffen. Hiermit kann ein Teil des grünen Rings des Freiraumsystems, das sich derzeit vorrangig im Norden der Stadt Lippstadt entlang der Lippe befindet, geschlossen werden. Die Südliche Umflut kann somit sowohl ökologisch, als auch hinsichtlich der Funktion im Verbundsystem der innerstädtischen ‚blaugrünen‘ Infrastruktur einen Beitrag leisten.

## GÜTERBAHNHOF

Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs – im Zentrum des QSA - stellt sich derzeit als ungenutzter, identitätsloser Raum dar. Nördlich wird sie von der geschlossenen Blockrandbebauung der Hospitalstraße begrenzt. Östlich und westlich grenzen die Durchfahrtsstraßen Kloster- und Bahnhofsstraße das Gebiet ab und im Süden verläuft die Bahntrasse. Der leere Raum verfügt über keine Gestaltung und ist ausschließlich als ungenutzte Brachfläche zu erkennen. In Zukunft sollte sich dieser Raum für die Bevölkerung öffnen. Dann be-

steht ein hohes Entwicklungspotential und der Güterbahnhof könnte als Stadtraum zurückgewonnen werden. Derzeit existieren jedoch keine Verbindungen zur Innenstadt, zum Bahnhof oder anderen umliegenden Stadtbereichen, sodass der betreffende Raum nicht wahrgenommen werden kann. Aufgrund dessen sind insbesondere fußläufige und verkehrliche Vernetzungen über ein attraktives Freiraumsystem, als Basis für ein funktionierendes Konzept des QSA maßgeblich. Besonders herauszuheben sind die Verbindungen zwischen der Langen Straße, sowie die Verbindung zum Bahnhof, um das Quartier vollständig zu integrieren.

## RAUMBILDENDE IDENTITÄT

Der Raum des QSA besitzt derzeit keine zentrale Fläche, die dem Gebiet eine eigene Identität verleiht. Durch die Entwicklung des Güterbahnhofs besteht sowohl das Potential als auch die Notwendigkeit eine prägende Quartiersmitte zu schaffen. Diese kann für die städtebauliche Integration aller Nutzungen stehen und die Öffnung und Verbindung des Quartiers zur Innenstadt verdeutlichen.



Güterbahnhof-Blickrichtung Hinterhöfe

## KLIMARESILIENZ

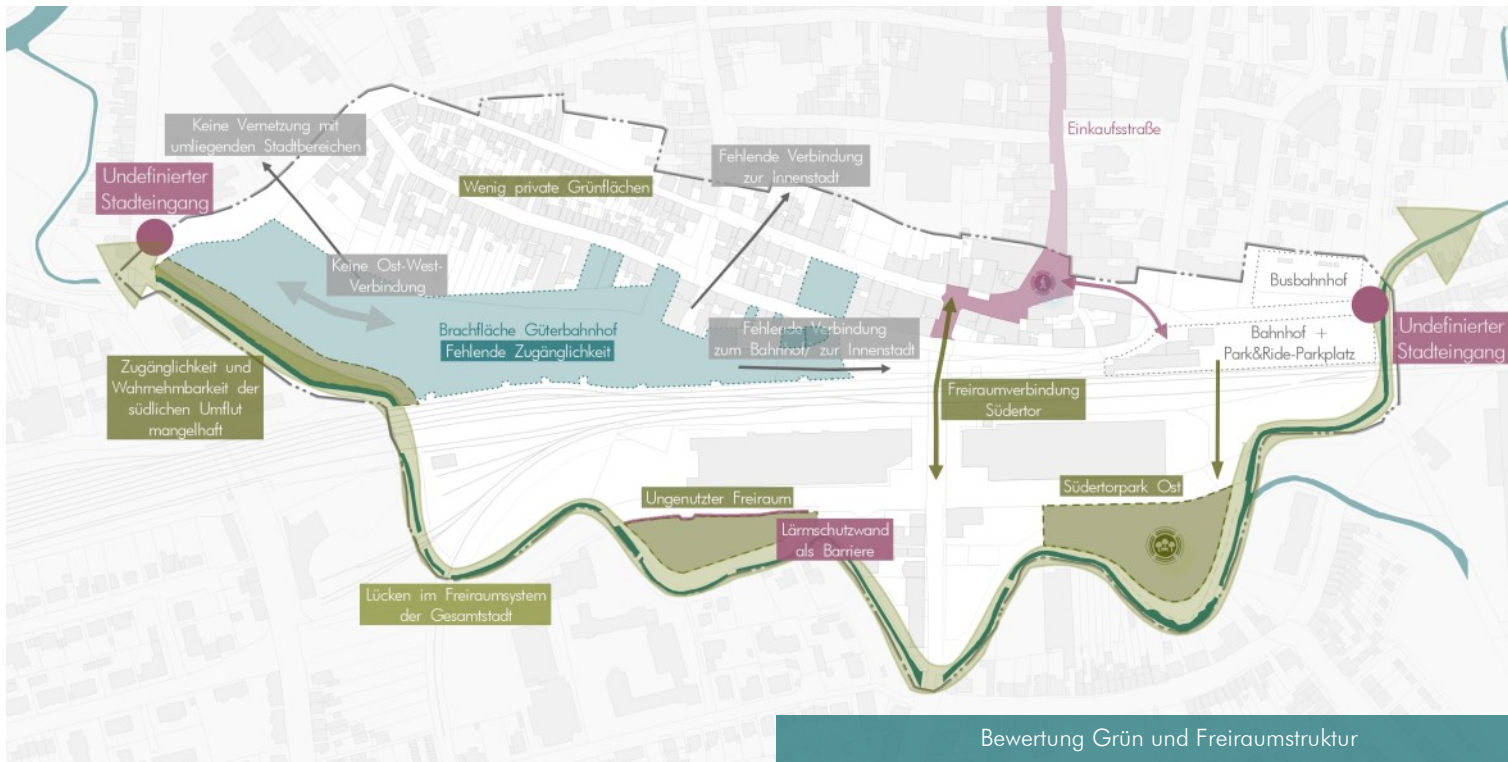
Im gesamten Gebiet des QSA besteht derzeit keine Gefahr für ein Jahrhundert- oder Extremhochwasser. Bei möglichen Bau- und Bodenmaßnahmen sind die Hochordinaten zu beachten. Aufgrund der hohen Versiegelung im Kernstadtbereich kann es bei Starkregenereignisse, die infolge des Klimawandels in Zukunft immer häufiger auftreten werden, zu einem problematischen Regenwasserabfluss kommen. Somit ist in der weiteren Planung ein integriertes Regenwassermanagementkonzept zu entwickeln, welches Extremwetterereignissen standhalten kann. Vor dem Hintergrund des hohen Versiegelungsgrades sollten auch weitere Maßnahmen zur Stärkung der Klimaresilienz in Betracht gezogen werden (z.B. Förderung von Entsiegelungsmaßnahmen).

## ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das zukünftige QSA ein enormes Entwicklungspotential an Grün-, Freiraum und Gewässerstruktur für die Stadt Lippstadt darstellt.

Städtebauliche Missstände, wie ein mangelhaftes Angebot an Grünraum oder der ungenügende Zugang dazu sowie die fehlende städtebauliche Vernetzung mit anderen Stadtbereichen müssen allerdings behoben werden. Durch einen Mangel an Grünraum kann es schneller zum Hitzeinseleffekt kommen. Dies gilt es bei den Maßnahmen im Bestand aber auch bei den Neuentwicklungen zu berücksichtigen und abzumildern. Hierbei spielt neben Entsiegelung und Begrünung auch eine integrierte Betrachtung des Regenwassermanagements eine wesentliche Rolle. Des Weiteren fehlt dem Quartier eine identitätsprägende Quartiersmitte. Eine Vernetzung der gesamten Grün- und Freiraumflächen mit dem Bestand ist außerdem unausweichlich, um ein zusammenhängendes Freiraumsystem zu generieren.

Bei Beachtung dieser Aspekte kann der identitätsloser Raum zum Leben erweckt werden und Aufenthalts- sowie Lebensqualität für die Bürger\*innen Lippstadts bieten.



## AUF EINEN BLICK

- **Wenig bis kein Grünraum** bei dichter Bebauung nördlich der Bahnlinie
- **Keine Vernetzung der Freiräume** im QSA
- Zugänglichkeit und **Wahrnehmbarkeit der südlichen Umflut mangelhaft**
- **Lücke im Freiraumsystem** entlang südlicher Umflut
- **Entwicklungspotential** des ehemaligen Güterbahnhofs
- **fehlende Verbindungen** zwischen QSA und angrenzende Stadträumen
- **Grün- und Freiräume** als Orte der Begegnung im QSA **nicht vorhanden**
- **Keine Quartiermitte**, die dem Quartier Identität verleiht
- Derzeit überwiegend **monofunktional genutzte Freiräume**

## RESILIENZ-CHECK

Vor dem Hintergrund des Klimawandels bestehen für das QSA derzeit erhebliche Zukunftsrisiken in Bezug auf die Freiraum-, Grün-, und Gewässerstrukturen. Ohne planerischen Eingriff ist eine Resilienz gegenüber diesen Einflüssen und Veränderungen nicht gegeben. Dies bezieht sich insbesondere auf die Auswirkungen des Heat-Island Effekts aber auch auf potentielle Folgen von Starkregenereignissen.

Durch die geplanten Entwicklungen im QSA besteht jedoch das Potential diese Themenfelder aktiv anzugehen und auf Basis von Anpassungen und Erweiterungen im Grün-, Freiraum- und Gewässersystem robuste Stadtstrukturen zu schaffen. Dies kann jedoch nur durch einen planerischen Eingriff in die weitere Entwicklung des QSA erfolgen.





## 2.4 HERLEITUNG VON HANDLUNGS-SCHWERPUNKTEN

### SWOT-ANALYSE

In der vorstehenden sektoralen Analyse wurde die bestehende Situation im QSA dargestellt und analysiert, sowie mit einem Resilienz-Check im Sinne eines Trend-Szenario in Bezug

auf zukünftige Herausforderungen hinterlegt. Es gilt nun diese Ergebnisse so in Bezug zueinander zu setzen, dass entsprechende Strategien zur Aufwertung des QSA hergeleitet werden können. Hierzu wird nachfolgend auf Basis der Erkenntnisse der voranstehenden Kapitel eine SWOT-Analyse durchgeführt. In der SWOT-Analyse werden die Stärken (**Strengths**), Schwächen (**Weaknesses**), Chancen

### STÄRKEN

- Entwicklungspotential ehemaliger Güterbahnhof
- Weitere unter- oder ungenutzte Flächenpotentiale
- Zentrale Lage und gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
- Qualitäten eines innerstädtischen Wohnstandortes
- Anbindung an das Gewässer- und Freiraumsystem Südliche Umflut
- Historischer Bausubstanz

### SCHWÄCHEN

- Negative Auswirkungen der Brache des ehemaligen Güterbahnhofs
- Investitionsstau und Verfall im in Teilen überalterten Gebäudebestand
- Leerstandproblematik und weitere Brachflächen
- in Teilbereichen hohe Verkehrsbelastung durch den MIV
- Auswirkungen der Bahnlinie
- Funktions- und Qualitätsdefizite im Bereich Mobilität und öffentlicher Freiraum
- fehlende interne und externe Vernetzung
- starke Versiegelung und fehlende städtebauliche Ordnung von Blockinnenbereichen
- monofunktional strukturierte Teilbereiche

(Opportunities) und Risiken (Threats) des Quartiers vor dem Hintergrund der angestrebten ganzheitlichen Quartiersentwicklung beurteilt. In der inhaltlichen Abgrenzung sind Stärken und Schwächen zunächst interne, also hier quartiersbezogene Faktoren, wohingegen Chancen und Risiken durch externe bzw. wenig direkt beeinflussbare Faktoren bestimmt werden und sich teilweise auch auf gesamtge-

sellschaftliche Rahmenbedingungen mit potentiellen Auswirkungen auf das QSA beziehen. Aus der SWOT-Analyse können dann Handlungsfelder und Ziele und in der weiteren Folge konkrete Maßnahmen für die Weiterentwicklung des QSA abgeleitet werden, um die Stärken zu nutzen, die Schwächen zu beseitigen, die Chancen zu ergreifen und die Risiken zu minimieren.

## CHANCEN

- Umfangreiches städtisches Grundeigentum im QSA (insb. ehemaliger Güterbahnhof)
- Anschluss an die frequenzstarke Lange Straße
- Bestandteil der historischen Altstadt
- Aktivierung der Eigentümer\*innen für die Quartiersentwicklung
- Starke Nachfrage nach Wohnraum
- Immer noch günstiges Investitionsklima für Immobilienprojekte
- Derzeit umfassende Fördermöglichkeiten für energieeffiziente Gebäude und sonstige Maßnahmen der klimagerechten Stadtentwicklung
- Potential zur Etablierung nachhaltiger Mobilitätsangebote
- Auslösen und Nutzen eines Digitalisierungsschubes

## RISIKEN

- Jahrelang unklare Planungsperspektive für die Güterbahnhofbrache
- Verstärkung der Abwärtsspirale ohne planerischen Eingriff
- Entwicklungsrisiko der Güterbahnhofbrache
- schlechtes Image und fehlende Identität des QSA als Stadtraum
- Hoher Aufwand bei der Sanierung historischer Bausubstanz
- hohe Anfälligkeit für die Folgen des Klimawandels
- Folgen der digitalen Transformation
- Bedeutungsverlust Innenstadt (rand)lagen
- Auswirkungen Corona-Pandemie

## ZUSAMMENFASSUNG

Es wird deutlich, dass insbesondere die Auswirkungen der Brache des ehemaligen Güterbahnhofes als erhebliche Schwäche des QSA einzustufen sind und sowohl für sich genommen, als auch in der Wirkung auf den umliegenden baulichen Bestand zu städtebaulichen Missständen im QSA geführt haben. Je größer die Entfernung zur Langen Straße und je näher der jeweilige Teilbereich am Güterbahnhof liegt, umso stärker sind die städtebaulichen Missstände ausgeprägt. Gleichzeitig besteht vor dem Hintergrund einer jahrelang unklaren Planungsperspektive für das Gelände ein erhebliches Hemmnis für private Investitionen im QSA. Daher besteht das Risiko eines weiter auflaufenden Investitionsstaus mit entsprechenden Folgen (baulicher Verfall, Leerstand) und damit einer weiteren Verstärkung der Abwärtsspirale in der sich das QSA befindet. Dies spiegelt sich letztlich auch in einem schlechten Image des QSA als Stadtraum wider. Zugleich liegt aber in dem Entwicklungspotential der Güterbahnhofbrache eine erhebliche Stärke des QSA, da es der größte, zusammenhängende unbebaute Bereich der Altstadt ist und somit die Möglichkeit für eine gewinnbringende städtebauliche Entwicklung bietet. Hinzu kommt, dass sich diese und weitere Flächen im QSA im Besitz der Stadt Lippstadt befinden und somit eine große Chance besteht, die Entwicklung des Güterbahnhofgeländes im Sinne der städtebaulichen Zielsetzung der ganzheitlichen Aufwertung des ‚Quartier Südliche Altstadt‘ auszugestalten.

Die Güterbahnhofbrache ist somit in vielerlei Hinsicht Ursache und Ausdruck der städtebaulichen Missstände im QSA und bietet gleichzeitig das Potential einen wesentlichen Beitrag zur Behebung dieser zu leisten. Dabei ist es vor dem Hintergrund des zu erwartenden län-

geren Entwicklungszeitraums wichtig, dass von der städtebaulichen Inwertsetzung des Geländes ein starker aufwertender Impuls auch in den Quartiersbestand gesendet wird und es sich nicht nur um eine solitäre Entwicklung der Brache handelt. Der Erfolg und die Wirkung dieses städtebaulichen Impulses hängt dabei in vielerlei Hinsicht von der Art, der Qualität und dem Vorbildcharakter der neu entstehenden Stadtbausteine auf der Güterbahnhofbrache ab.

Im Ergebnis der Analyse ist aber auch festzuhalten, dass die städtebaulichen Missstände nicht allein auf die Güterbahnhofbrache zurückzuführen sind und somit auch nicht nur dort zu lösen sind. Es bestehen vielmehr zahlreiche weitere Mängel im Quartier, die sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität sowie der Erfüllung der Funktion des QSA für und in der Altstadt auswirken. Beispielfhaft sind hier die starke Verkehrsbelastung einzelner Altstadtstraßen, die Auswirkungen der das QSA durchschneidenden Bahnlinie (Barriere, Lärmeinwirkungen) oder auch Defizite im Bereich Mobilität und öffentlicher Freiraum sowie die historisch gewachsene starke Versiegelung und mangelnde städtebauliche Ordnung in vielen Innen- bzw. Hinterhofbereichen zu benennen. Es sind daher weitere Maßnahmen zur Stärkung des Bestandes zu ergreifen, um die durchgreifenden, strukturellen Problemlagen dort zu lösen und das QSA insgesamt aufzuwerten. Neben den bestehenden baulichen Strukturen sollten die Maßnahmen zur Aufwertung des QSA weiterhin insbesondere auf den öffentlichen Raum in seiner Funktion für die Mobilität, aber auch für den Aufenthalt, die Begegnung und die Vernetzung abzielen, um die Wohn- und Lebensqualität im QSA insgesamt zu erhöhen und die Basis zu schaffen, dass das QSA die ihm innewohnenden Funktionen (insb. Stadteingang, Mobilitätskno-

tenpunkt, Altstadtergänzung, Wohnstandort) wieder adäquat erfüllen kann. Hierzu gehört auch die Freiräume vor dem Hintergrund ihrer Funktion als innerstädtische ‚blau-grüne‘ Infrastruktur weiter zu qualifizieren.

Im Rahmen der Entwicklung der weiteren Handlungsstrategien und Maßnahmen zur notwendigen Beseitigung der benannten städtebaulichen und funktionalen Missstände im QSA gilt es die vorhandenen Stärken des Quartiers vor dem Hintergrund seine Funktion innerhalb der Altstadt (s.o.) sinnvoll mit den dargelegten Chancen für die Quartiersentwicklung zu verbinden, um eine möglichst gewinnbringende und nachhaltige Aufwertung des QSA sicherzustellen. Beispielhaft sei hier eine Verbindung der Qualitäten eines innerstädtischen Wohnstandortes mit der vorhandenen starken Nachfrage nach Wohnraum, dem günstigen Investitionsklima für Immobilienprojekte sowie den Fördermöglichkeiten für energieeffiziente Gebäude benannt. Dabei gilt es natürlich auch die möglichen Risiken für die Entwicklung des QSA zu berücksichtigen und möglichst zu minimieren. Dies bezieht sich sowohl auf die benannten QSA-spezifischen Risiken, aber auch auf die Risiken, die sich durch derzeitige gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Veränderungen ergeben. Insbesondere vor diesem Hintergrund sollte die Herstellung von möglichst resilienten Stadtstrukturen im Fokus der Entwicklung des QSA stehen.





Leitbild und Handlungsschwerpunkte

### 3.1 QSA\_IMPULSE DIE VERBINDEN

„Impulse die verbinden“ beschreibt die Aktivierung und Aufwertung des ‚Quartiers Südliche Altstadt‘ ausgehend von der Wirkung gezielter Maßnahmen auf der Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofes und in den Bestandsbereichen des QSA. Im Rahmen dieser Impulse sollen vorrangig zukunftsorientierte Themen mit Bezug zum QSA bespielt werden. Dadurch können Themen wie Brachflächenrevitalisierung, grüne Infrastruktur, smartes Ar-

beiten, E-Government, digitale Transformation, nachhaltiges Bauen, multifunktionale Orte, Mobilitätswende, aber auch Stadtreparatur und bürgerliche Teilhabe in den Kontext der Quartiersentwicklung integriert werden. Die so entstehenden vielfältigen Impulse stoßen weitere Entwicklungen im Quartier an, wodurch vorhandene Potentiale freigesetzt und städtebauliche Missstände beseitigt werden können. Das Leitbild stellt insofern ein System aus sich gegenseitig stimulierenden und verstärkenden Maßnahmen dar, die sowohl inhaltlich als auch räumlich ineinandergreifen, um die Wohn-, Lebens- und Arbeitsverhältnisse im Quartier nachhaltig zu verbessern und sicherzustellen, dass das QSA seine Funktion in der Altstadt von Lippstadt wieder adäquat erfüllen kann.

Aus diesem Grund ist das verbindende Element des Leitbilds für dessen erfolgreiche Umsetzung ebenso wichtig, wie der Impuls selbst. In dieser Funktion ist die Verbindung sowohl Mittel zum Zweck als auch Selbstzweck, da durch die Verbindungen Synergien freigesetzt und gleichzeitig bestehende mit neuen Strukturen, Bürger\*Innen untereinander sowie verschiedene städtebauliche Funktionen miteinander in einem zukunftsfähigen Stadtquartier verbunden werden.

Gerade die Verbindung der geplanten Impulse, sowohl im Sinne von neuen Entwicklungen im Quartier als auch im Sinne von bestandsstärkenden Maßnahmen, zu einem sich selbst verstärkenden Prozess führt zu einer besonderen Resilienz des QSA, welches so in sich stark wandelnden Innenstadtstrukturen zu einem stabilen Anker für die gesamte Altstadt wird. Die Zukunftsvision des QSA steht somit auch beispielhaft für den planerischen Ansatz einer postpandemischen Stadtentwicklung.

### 3.2 **HANDLUNGSFELD A NEUE ENTWICKLUNGSSIM- PULSE IM QUARTIER INITI- IEREN**

Durch die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs mit dem Neubau der Stadtverwaltung Lippstadt, dem zentralen Quartiersplatz mit Mobilitäts-Hub, dem gemischt genutzten Baukörper mit einem Lebensmittelmarkt im Erdgeschoss sowie der Jakob-Koenen-Straße als Altstadtentlastungsstraße soll ein starker städtebaulicher Impuls in das gesamte Quartier gesendet werden, der weitere Aufwertungsprozesse auslöst. Es soll eine klare Nutzungsperspektive für das Areal entstehen, wodurch eine längere Phase der planerischen Unklarheit beendet wird, die letztlich entwicklungs-hemmend für das QSA gewirkt hat. Das Handlungsfeld steht somit für eine Brachflächenrevitalisierung im Sinne einer Stadtreparatur, die einen aufwertenden Impuls für das gesamte QSA darstellt. Die Teilziele in diesem Handlungsfeld lauten wie folgt.

#### **ZIEL A-1: GÜTERBAHNHOF ALS STADTRAUM ZURÜCKGEWINNEN**

Der brachliegende ehemalige Güterbahnhof ist seit Jahren ohne Funktion und steht als Stadtraum quasi nicht zur Verfügung, obwohl es sich um eine bedeutsame Fläche der eigentlichen Altstadt Lippstadts handelt, welcher einen Teil der südlichen Stadtkante mit Stadteingangsfunktion dargestellt hat. Dieser Stadtraum soll durch die Quartiersentwicklung für die Altstadt zurückgewonnen werden. Hierzu gehört neben der Baureifmachung des Geländes, auch die notwendige Erschließung sowie insbesondere die Belegung der Flächen mit neuen Stadtbausteinen, die einen starken Impuls für die gesamte Quartiersentwicklung

auslösen und die Altstadt insgesamt in Ihrer Funktion stärken. Auch die verkehrliche und stadtgestalterische Anbindung des ehemaligen Güterbahnhofs hat dabei eine große Bedeutung. Zum einen um den Stadtraum an die umliegenden Bereiche anzubinden, zum anderen aber auch insbesondere um die Impulswirkung der neuen Stadtbausteine in das umliegende Quartier zu tragen und die Altstadt insgesamt zu stärken (siehe auch Handlungsfelder C, D).

#### **ZIEL A-2: ENTWICKLUNG DES STADTHAUSNEU- BAUS ALS STÄDTEBAULICHER ANKER MIT STRAHLKRAFT INS QUARTIER**

Der Stadthausneubau stellt die größte städtebauliche Maßnahme im QSA dar. Mit dem Neubau soll aber nicht nur eine zentrale Plattform für Bürger\*innen-Dienstleitungen und ein attraktiver Arbeitsplatz für über 400 Mitarbeiter\*innen geschaffen werden, sondern insbesondere ein neuer und starker städtebaulicher Anker im Quartier etabliert werden. Das neue Stadthaus soll zu einem wesentlichen Funktionsträger in der Altstadt werden und im QSA einen starken Aufwertungsimpuls auslösen; städtebaulich, architektonisch und funktional. Gleichzeitig soll dieser Stadtbaustein ein innovatives und offenes Gebäudedesign aufweisen und durch seine krisenfeste Nutzung die Resilienz des QSA gegenüber zukünftigen Herausforderungen stärken.



### ZIEL A-3:

## **VORBILDFUNKTION DER NEUEN STADTBAUSTEINE FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE BAU-, LEBENS- UND ARBEITSWEISE SICHERSTELLEN**

Die Entwicklung des QSA als größte städtebauliche Maßnahme in Lippstadt steht in einem besonderen öffentlichen Fokus. Dieser kann und soll genutzt werden, um eine Vorbildfunktion der neuen Stadtbausteine für eine zukunftsfähige Bau-, Lebens- und Arbeitsweise zu generieren. Dies kann sich sehr vielschichtig ausdifferenzieren, die Bandbreite geht dabei von einer besonders nachhaltigen Bauweise, über innovative Grundrisse/Bauformen bis hin zu resilienten Nutzungsformen. Da die Stadt Lippstadt hier oftmals als Bauherr\*in oder Grundstückseigentümer\*in der einzelnen Stadtbausteine auftritt, kann aktiv die Umsetzung dieses Ziels sichergestellt werden. Aber auch durch Anreize, Beratung und Best Practice Beispiele kann eine Umsetzung des Ziels durch Dritte gefördert werden.

### ZIEL A-4:

## **NUTZUNGSMISCHUNG DER ALTSTADT DURCH NEUE STADTBAUSTEINE AUSBAUEN**

Die Nutzungsstruktur der Altstadt ist in einem stetigen Wandel. Dieser hat sich in den letzten Jahren durch die Auswirkungen der digitalen Transformation und aktuell durch die Corona-Pandemie noch einmal deutlich verstärkt. Dies führt insbesondere in den Randlagen und so auch im QSA zu einer Funktionsentmischung und zu städtebaulichen sowie funktionalen Missständen. Es ist daher Ziel der Quartiersentwicklung die Multifunktionalität im QSA der Lage angemessen zu stärken, ohne dem Stadtraum ein unangemessen großes Gewicht im Altstadtgefüge zu geben. Den neuen Stadtbau-

steinen auf dem Güterbahnhofgelände soll dabei eine wesentliche Rolle zukommen. Dabei geht es vor allen Dingen darum, Nutzungsstrukturen zu etablieren, die sich möglichst robust in Bezug auf die anstehenden Veränderungsprozesse in der Altstadt präsentieren und somit die geplante Funktion des Güterbahnhofes und des gesamten QSA als stabiler städtebaulicher Anker unterstützen.

Die geplanten Entwicklungsimpulse geben dem bisher unzugänglichen Güterbahnhof-Areal ein angemessenes städtebauliches Gewicht in der Altstadt und stellen somit einen wesentlichen Baustein für die Entwicklung des QSA dar. Sie sind aber für sich genommen nicht ausreichend um die angestrebte ganzheitliche Quartiersaufwertung sicherzustellen.

Aus diesem Grund liegt die Funktion der neuen Entwicklungsimpulse auch darin sowohl öffentliche als auch private Entwicklungen und Investitionen im Bestand anzustoßen. Hierdurch kann der Quartiersbestand gestärkt werden, der räumlich einen noch größeren Teil des QSA ausmacht als die derzeit ungenutzten Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes. Erst aus dieser ganzheitlichen Betrachtung und Entwicklung sowohl neuer als auch bestehender Strukturen kann ein nachhaltiger Aufwertungsprozess im Quartier entstehen. Entsprechend wurde das Handlungsfeld B definiert.

### 3.3 **HANDLUNGSFELD B** **QUARTIERSBESTAND STÄRKEN UND AUFWERTEN**

Die Ziele im Handlungsfeld B ‚Quartiersbestand stärken und aufwerten‘ fokussieren sich auf bestehende Strukturen sowie auf deren Qualifizierung und Weiterentwicklung. Hierzu gehört die Entlastung der Wohnbereiche von Verkehr, die Unterstützung bei Aufwertung und Neuordnung des baulichen Bestands, aber auch die Einbindung und Aktivierung der Bürger\*innen für den Prozess der Quartiersentwicklung. Die Teilziele in diesem Handlungsfeld lauten wie folgt.

#### **ZIEL B-1:**

#### **EINE AN DIE ALTSTADTRANDLAGE ANGEPASSTE MULTIFUNKTIONALITÄT FÖRDERN**

Aufgrund der heutigen Altstadtrandlage sowie des Strukturwandels der Innenstädte ist das QSA ein in großen Teilen funktionsentmischter Wohnstandort, der vereinzelt durch Gastronomie- bzw. Dienstleistungsangebote ergänzt wird. Durch die neuen Entwicklungsimpulse wird eine Transformation des Quartiers ausgelöst, welche die nachhaltige Nutzungsmischung in diesem Teilbereich der Altstadt stärkt.

Dieser Wandel soll dazu genutzt werden, um die weitestgehend homogene Nutzungsstruktur aufzubrechen und die Qualitäten eines innerstädtischen durch Mischnutzung geprägten Quartiers für Anwohner\*innen und Besucher\*innen freizusetzen. Dieser Aufbruch soll es dem Viertel erlauben sich als eigenständiger Teil der Kernstadt zu profilieren und hieraus ein eigenes Image zu generieren. Hierzu gilt es nicht zuletzt auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Durch die sinnvolle Erweiterung des Nutzungsspektrums innerhalb des bestehenden Quartiers kann sich der Bereich zwischen der Langen Straße und dem zukünftigen Stadthaus zu einem belebten Stadtraum und somit zu einem Trittstein zwischen den zuvor genannten Orten entwickeln, der das bisherige Angebot in der Kernstadt vorhandener Nutzungen gebietsverträglich ergänzen, ohne bestehende Lagen in ihrem städtebaulichen Gewicht negativ zu beeinflussen. Gleichzeitig soll eine breitere Nutzungsmischung im Quartier die Resilienz des QSA gegenüber dem weiter andauernden Strukturwandel der Innenstadt stärken.

Eine an die Altstadtrandlage angepasste Multifunktionalität zu fördern, kann jedoch auch genauso heißen, dass bisher tragfähige Nutzungskonzepte aufgrund des Strukturwandels zukünftig nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können oder bestehende Leerstände nicht mehr mit der Ursprungsnutzung nachbesetzt werden können. Hier sollen gemeinsam mit den Eigentümer\*innen bestandsstärkende Alternativen entwickelt und umgesetzt werden.

#### **ZIEL B-2:**

#### **BAULICHE STRUKTUREN DER ALTSTADT IM HINBLICK AUF ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN DER STADT WEITERENTWICKELN**

Zur Bewältigung aktueller und zukünftiger Herausforderungen der Stadtplanung ist es nicht ausreichend, die Antworten auf die mit diesen Entwicklungen verbundenen Fragen ausschließlich im Bereich von Neubauten zu suchen. Die Lippstädter Kernstadt sowie das QSA sind weitestgehend bebaut, sodass allein flächenmäßig ein hohes Potential zur Bewältigung dieses Wandels und zur Aufwertung des Quartiers im Bestand liegt. Hinzu kommt, dass gerade im Kontext der historischen Baustruktu-

ren, der Bedarf und der Nutzen einer Profilierung des Bestands besonders hoch ist.

Die Anpassungen beziehen sich u.a. auf die Erfordernisse des Klimawandels, der Barrierefreiheit, einer erhöhte Nutzungsmischung oder auch auf ein verändertes Mobilitätsverhalten. So sollen im Sinne des Resilienz-Gedanken dauerhaft stabile und robuste Stadtstrukturen im QSA entstehen.

Die angestrebte Qualifizierung der vorhandenen Bausubstanz und Freiflächen soll zu einer dauerhaften Aufwertung des Erscheinungsbildes und damit zu einer verbesserten Wahrnehmung des Quartiers führen. In diesem Zuge sollen sich auch die quartiersbezogenen Wohn-, Arbeits- und Freizeitverhältnisse nachhaltig verbessern.

### **ZIEL B-3: VERBESSERUNG DER LEBENSQUALITÄT DURCH NEUORDNUNG DER VERKEHRSSITUATION**

Ebenfalls mit dem Ziel den Quartiersbestand zu stärken und aufzuwerten, sollen die Verkehrsbeziehungen im QSA neu geordnet werden. In diesem Zusammenhang sollen bereits bestehende sowie zu erwartende Durchgangs- und Zielverkehre gebündelt und so verortet werden, dass der Bestand entlastet und von Beeinträchtigungen durch den motorisierten Individualverkehr befreit werden kann. Durch den Funktionswandel der vorhandenen Straßen können diese öffentlichen Räume städtebaulich neu interpretiert und im Hinblick auf die Verbesserung der Lebensqualität weiterentwickelt werden.

Die Gewichtsverlagerung hinsichtlich der Verkehrsarten und die damit verbundene Möglichkeit zur Umgestaltung öffentlicher Flächen

tragen dazu bei, dass der Straßenraum vor allem wieder als öffentlicher Raum, der durch den Menschen genutzt werden kann und der Begegnungen, Aufenthalt und Kommunikation ermöglicht, wahrgenommen werden kann. Darüber hinaus trägt die Neuordnung der Verkehrssituation dazu bei, dass die Rahmenbedingungen und Standortpotentiale geschaffen werden, die zusätzliche Nutzungen in das QSA ziehen und damit die Multifunktionalität des Quartiers anreichern.

### **ZIEL B-4: BÜRGER\*INNEN FÜR DEN STADTENTWICKLUNGSPROZESS AKTIVIEREN**

Die Einbeziehung von Bürger\*innen in den Entwicklungsprozess ist maßgeblich für den Erfolg der angestrebten, ganzheitlichen Aufwertung des QSA. Durch die Möglichkeit zur Teilhabe und zur Mitbestimmung kann das Potential von Bürger\*innen als treibende Kräfte der Stadtentwicklung genutzt und die Verbundenheit mit dem Viertel und dessen Entwicklung gefördert werden, sodass eine quartiersbezogene Identität entstehen kann.

Bereits zu Beginn des Verfahrens wurden die Bürger\*innen daher in die Überlegungen und Planungen zum QSA eingebunden. Diese Form der kooperativen Quartiersentwicklung soll auch im Rahmen der Umsetzung der Ziele und Maßnahmen des ISEK verstetigt und ausgebaut werden.

Ziel soll es sein, dass durch die Mitnahme der Bürger\*innen Akzeptanz gefördert und zivilgesellschaftliches Engagement aktiviert wird, da insbesondere die Umsetzung der Maßnahmen zur Entwicklung der Bestandsstrukturen die Bereitschaft der Eigentümer\*innen voraussetzt.

### 3.4 **HANDLUNGSFELD C** **KLIMANEUTRALE MOBILITÄT FÖRDERN**

Das QSA hat verkehrsmittelübergreifend eine besondere Bedeutung für die Mobilität in der Altstadt und der gesamten Stadt. Diese Bedeutung ist zum einen mit einer guten Erreichbarkeit, aber auch negativen Auswirkungen des Verkehrs sowie Anforderungen an eine adäquate und qualitätsvolle Abwicklung der Verkehre verbunden, welchen das QSA nicht in allen Belangen gerecht wird. Gleichzeitig werden durch die neuen städtebaulichen Impulse die Verkehrsbewegungen mit Bezug zum QSA zunehmen.

Es gilt daher den Wandel des QSA durch Maßnahmen im Bereich der Mobilität aktiv zu begleiten und dabei vor dem Hintergrund der angestrebten Zukunftsorientierung einen Fokus auf die klimaneutrale Mobilität zu legen. Um die Mobilitätswende auch im QSA aktiv mitzugestalten leitet sich vor diesem Hintergrund das Handlungsfeld C ‚Klimaneutrale Mobilität fördern‘ sowie die darunter subsummierten Ziele ab. Im Einzelnen lauten diese wie folgt.

#### **ZIEL C-1:** **GUTE ERREICHBARKEIT DES QSA MIT VERKEHRSMITTELN DES UMWELTVERBUNDES FÖRDERN**

Im QSA soll die externe Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gefördert werden. Bezogen auf den Fuß- und Radverkehr sollen die Verbindungen in das umliegende und weitere Stadtgebiet aufgegriffen und weitergeführt werden (siehe auch C-2).

Daneben spielt auch die Erreichbarkeit des QSA mit Bus und Bahn eine wesentliche Rolle. Das QSA soll aus dem gesamten Stadtgebiet

und darüber hinaus gut mit diesen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Es gilt hier die vorhandenen hervorragenden Voraussetzungen durch die zahlreichen Buslinien, die das Quartier durchfahren sowie die Lage des Bahnhofes innerhalb des QSA, zu nutzen. Das vorhandene Angebot ist so zu optimieren, zu verlagern und/oder zu verdichten, dass ein möglichst großer Nutzen für das QSA und die Erreichbarkeit der gesamten Altstadt entsteht.

#### **ZIEL C-2:** **ATTRAKTIVE FUß- UND RADWEGEVERBINDUNGEN INNERHALB DES QSA HERSTELLEN**

Im QSA soll der Rad- und Fußverkehr im Sinne der internen Erreichbarkeit attraktiv gestaltet werden. Hierzu gilt es sowohl bei den Neuplanungen der Verkehrsanlagen, als auch bei der Umgestaltung der vorhandenen Straßen und Wege einen optimierenden Fokus auf diese Verkehrsmittel zu lenken. Die Wege innerhalb des QSA sollen möglichst zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Hierfür müssen diese Verkehrsmittel die jeweils attraktivsten für die zurückzulegenden Wege sein. Es gilt daher die Nutzungen im QSA geschickt über Fuß- und Radwegeverbindungen zu verknüpfen, Barrieren abzubauen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierfür sind diverse Einzelmaßnahmen im Neubau und im Bestand erforderlich, die aufeinander abzustimmen sind, um die gewünschte Netzqualität zu erreichen.

Neben den Fuß- und Radwegeverbindungen spielt auch der Umfang und die Qualität der Radabstellanlagen eine wesentliche Rolle für die Verkehrsmittelwahl, daher sollen sowohl im öffentlichen Raum bzw. für die öffentlichen Nutzungen, aber auch für die privaten Nut-

zungen ausreichend und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen bereitgestellt werden.

### **ZIEL C-3:** **FUNKTION DES QSA ALS ÖRTLICHER UND ÜBERÖRTLICHER ÖPNV- KNOTENPUNKT STÄRKEN**

Insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit Lippstadts und hier vor allen Dingen der Altstadt nimmt das QSA bereits heute eine herausragende Funktion im Stadtgebiet ein, die derzeit nicht immer adäquat erfüllt werden kann. Diese Funktion soll durch die mobilitätsbezogenen Maßnahmen im QSA gestärkt werden.

Hier gilt es die Angebote sowohl bezogen auf die angebotenen Verbindungen, aber auch auf die ÖPNV-Anlagen (u.a. Busbahnhof) zu optimieren und die unterschiedlichen Verkehrsträger des Umweltverbundes, partiell ergänzt um den MIV (z.B. Park & Ride) besser zu vernetzen.

### **ZIEL C-4:** **INNOVATIVE MOBILITÄTSFORMATE IM QSA INTEGRIEREN**

Das QSA soll als urbaner und zukunftsfähiger Ort auch innovativen Mobilitätsformaten Raum zur Entwicklung geben. Der innovative Charakter muss dabei nicht zwangsläufig Ausdruck einer technischen Weiterentwicklung oder Neuerung sein. Vielmehr kann und soll die Innovationskraft auch und insbesondere in der Vernetzung der Verkehrsträger untereinander oder in der zukunftsfähigen Ausgestaltung bekannter Mobilitätsformate liegen.

## **3.5 HANDLUNGSFELD D** **GRÜN- UND FREIRÄUME AUFWERTEN, ENTWICKELN UND VERNETZEN'**

Während im Handlungsfeld C der öffentliche Raum als Funktionsträger für die Mobilität im Vordergrund steht, werden im Handlungsfeld D diese Räume vor dem Hintergrund stadtgestalterischer, sozialer und ökologischer Aspekte im Sinne ihrer Funktion als blau-grüne Infrastruktur betrachtet.

Das Handlungsfeld D befasst sich daher tiefergehend mit den vorhandenen Freiraum- und Gewässerstrukturen im Quartier und mit Möglichkeiten, wie diese durch weitere Räume sinnvoll ergänzt und vernetzt werden können. Hieraus soll ein konsistentes Freiraumsystem entwickelt werden, über welches das QSA mit angrenzenden Stadträumen wie dem Bereich ‚Lange Straße‘ und Freiflächen wie der südlichen Umflut verbunden wird. Gleichzeitig sollen in diesem Freiraumsystem Orte geschaffen werden, die dem QSA Identität geben und den Bürger\*innen und Besucher\*innen als attraktiver Ort für Aufenthalt und Kommunikation dienen.

Neben der Entwicklung neuer Trittsteine in diesem System soll durch die Profilierung bestehender Grün- und Freiraumqualitäten im QSA der Bestand aufgewertet werden. Dazu gehören vor allen Dingen die Grün- und Freiräume im räumlichen Zusammenhang zur Südlichen Umflut, wo neben der gestalterischen Qualität insbesondere ökologische Aspekte von großer Bedeutung sind. Weiterhin wird in diesem Handlungsfeld vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Klimaanpassung auch die Thematik eines integrierten Regenwassermanagements (‚Grün‘ und ‚Blau‘ zusammen gedacht) betrachtet. Die Teilziele in diesem Handlungsfeld lauten wie folgt.

### ZIEL D-1: AUSBILDUNG EINER NEUEN QUARTIERSMITTE

Die erstmalige Ausbildung einer öffentlich zugänglichen Mitte im QSA wirkt identitätsstiftend und trägt als wohnungsnahe Freifläche zur Verbesserung der Lebensqualität im QSA bei. Es soll der räumliche Rahmen entstehen, in dem sich die Anwohner\*innen begegnen können, wodurch intakte Nachbarschaften und eines sozialen Miteinander im Quartier gefördert werden. Als verbindender Trittstein im gesamtstädtischen Freiraumsystem übernimmt diese Platzfläche zudem die Funktion eines städtebaulichen Gelenks, an welchem unterschiedliche Bewegungen zusammenlaufen und von dort wieder verteilt werden. Hieraus kann ein wichtiger Beitrag entstehen, um die Lücke zwischen dem Güterbahnhof und dem Bereich ‚Lange Straße‘ schließen zu können. Letztlich stellt die Quartiersmitte auch den Zugang zu den neuen Nutzungen auf der Güterbahnhofbrache dar und trägt zu deren städtebaulichen Integration und Wirkung in den baulichen Bestand bei.

### ZIEL D-2: VERNETZUNG MIT DEM BESTEHENDEN GRÜN- UND FREIRAUMSYSTEM

Durch die Rückgewinnung des Güterbahnhofs als Stadtraum wird ein innerstädtisch brachliegender Bereich revitalisiert. Neue Funktionen und Strukturen tragen dazu bei, dass der Stadtraum an dieser Stelle wieder vervollständigt wird und sich ein neues Stück Stadt entwickeln kann. Um diesen Quartiersbereich bestmöglich integrieren und bestehende Lücken im gesamtstädtischen Freiraumsystem schließen zu können, sollen die neu zu entwickelnden Grün- und Freiflächen mit den bestehenden

Strukturen vernetzt werden. Vor diesem Hintergrund sollen insbesondere die Verbindungen zum Hauptbahnhof und zum Bereich ‚Lange Straße‘ qualifiziert und städtebaulich herausgestellt werden. Aber auch für die Vernetzung in weiter östlich gelegene Stadtbereiche (Dreifaltigkeits-Hospital, Jahnsporthgelände) hat das QSA eine Trittsteinfunktion. Diese Funktion nimmt das QSA durch die Süderunterführung bereits heute für die südlich der Bahnlinie liegenden Stadtbereiche ein. Durch die weitere Vernetzung der Freiräume, auch Richtung Süden soll diese Funktion weiter ausgebaut werden.

Hierdurch wird das QSA zu einer sinnvollen Weiterentwicklung der Kernstadt und die Erreichbarkeit des Quartiers insbesondere zu Fuß oder mit dem Fahrrad durch attraktive Wegeverbindungen und Raumabfolgen verbessert sowie die Funktion als Trittstein/Stadteingang in der (Alt-)Stadt gestärkt.

### ZIEL D-3: QUALIFIZIERUNG UND ERGÄNZUNG DER BESTEHENDEN GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUREN

Erst durch die gleichberechtigte Entwicklung des Systems aus bestehenden und neu anzulegenden Freiflächen können die Potentiale des Standorts zur Verbesserung der Freiraumversorgung der Altstadt und zur Vernetzung unterschiedlicher Stadträume über das Gebiet des QSA optimal genutzt werden.

Zu diesem Zweck und in Wechselwirkung zur baulichen Entwicklung des Standorts sollen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs neue Grün- und Freiflächen geschaffen werden, um somit eigene Qualitäten für das QSA zu generieren. Gleichzeitig bilden diese Flächen zusätzliche Trittsteine im QSA, die das überörtli-

che Freiraumsystem ergänzen. Hierzu können lineare Strukturen mit vorwiegendem Verbindungscharakter ebenso wie platz— oder park—ähnliche Freiräume und Freiflächen zählen.

Darüber hinaus ist es erforderlich, dass bereits bestehende Strukturen aufgewertet und qualifiziert werden, da der Wandel des ehemaligen Güterbahnhofs diesen Bereichen neue städtebauliche Relevanz verleihen wird.

#### **ZIEL D-4: ÖKOLOGISCHE AUFWERTUNG DER VORHANDENEN GRÜNRÄUME UND GEWÄSSERSTRUKTUREN**

Neben den Freiflächen sollen auch die Gewässer im Quartier neben städtebaulichen und stadtgestalterischen vor allem ökologische Qualitäten aufweisen. Daher sollen zur Unterstützung des natürlichen Wasserkreislaufs vor Ort anfallende Niederschläge über die Freiflächen im Quartier genutzt, verdunstet, versickert oder bei Bedarf ortsnah in ein Gewässer eingeleitet werden. Der Nutzbarmachung von Regenwasser soll dabei besondere Bedeutung beigemessen werden, z.B. zur Bewässerung von Stadtpflanzen oder um dem Aufheizen versiegelter Flächen entgegen zu wirken und dadurch das Mikroklima positiv zu beeinflussen. ‚Grün‘ und ‚blau‘ soll also integriert zusammen betrachtet werden.

Grundlegend soll das Wasser im Stadtraum präsenter werden und für einen sensiblen und bewussten Umgang mit Wasser als Teil eines überregionalen Systems geworben werden. Zu diesem Zweck sollen auch vorhandene Gewässer wie die Südliche Umflut zugänglich gemacht und renaturiert werden. In der gesamten Planung sollen weiterhin die Hochwassergefahren beachtet und die möglichen Fol-

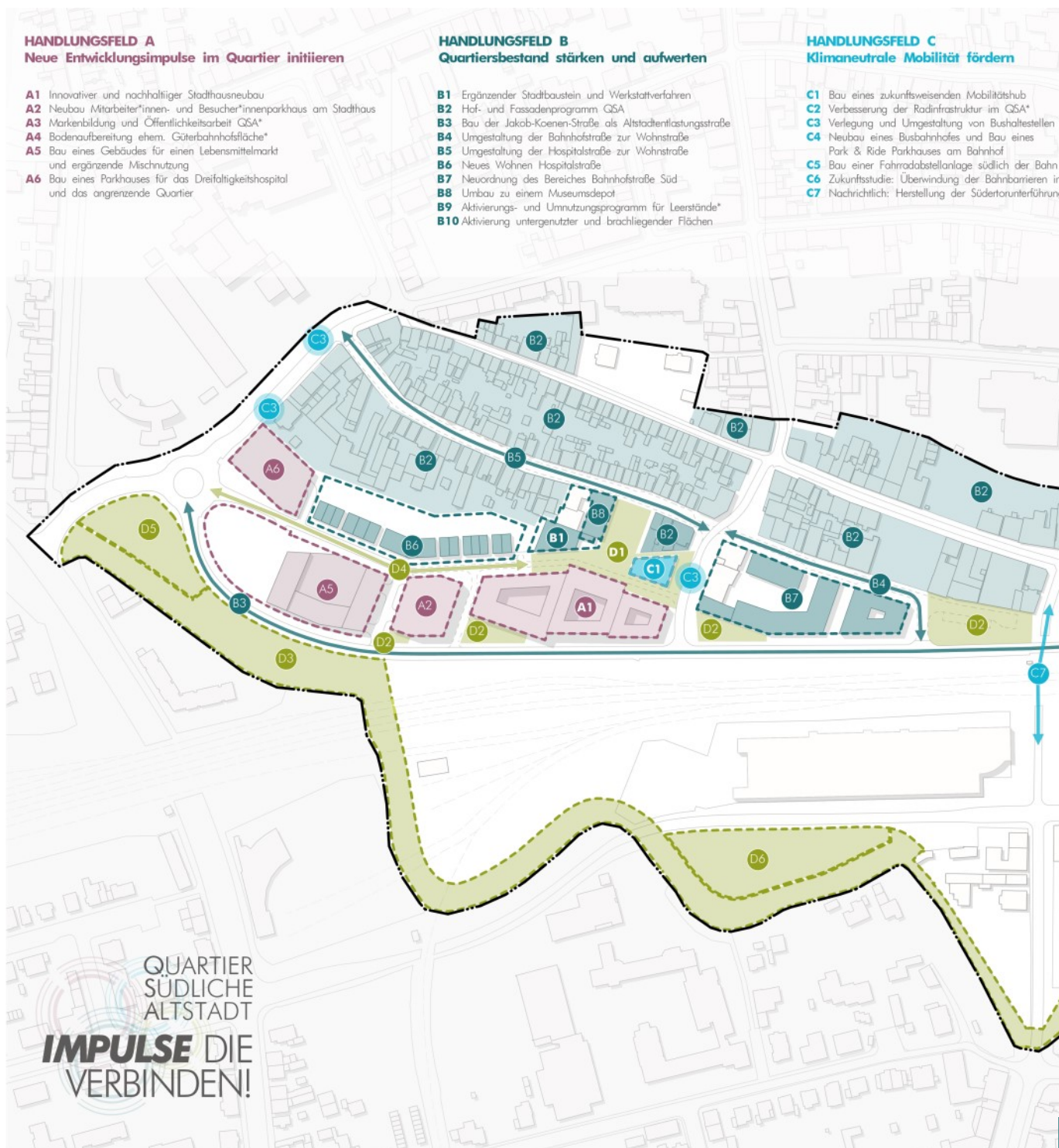
gen von Starkregenereignissen berücksichtigt werden

### **3.6 ZWISCHENFAZIT**

In den vier Handlungsfeldern wird das Leitbild für das QSA ‚Impulse die verbinden‘ weiter ausdifferenziert und mit konkreten Zielen belegt. So sollen zum einen neue städtebauliche Akzente mit Strahlwirkung in den Bestand gesetzt werden (Handlungsfeld A), die dort zur Stärkung und Aufwertung vorhandener Strukturen führen (Handlungsfeld B). Schon in diesen beiden Handlungsfeldern wird auch die verbindende Funktion des QSA gemäß dem übergeordneten Leitbild herausgestellt.

Diese Thematik wird dann in den Handlungsfeldern C und D noch weiter fokussiert. So soll die interne und externe Erreichbarkeit des QSA gestärkt werden, um den Stadtraum Verkehrlich besser in die Altstadt zu integrieren, ein zusammenwachsen des Quartiers zu ermöglichen und seine Funktion für die Mobilität in Lippstadt zu stärken. Hier wird insbesondere die klimaneutrale Mobilität in den Fokus genommen. Durch die Entwicklung eines attraktiven Grün- und Freiraumsystems sollen zum einen eigene Qualitäten im QSA geschaffen werden zum anderen das Quartier aber auch freiräumlich in sich und mit den umliegenden Stadtbereichen vernetzt werden.

Erst die Kombination der vier Handlungsfelder im Sinne des übergeordneten Leitbildes stellt sicher, dass sich das QSA ganzheitlich positiv zu einem resilienten Stadtquartier weiterentwickelt, städtebauliche Missstände beseitigt werden und es eine wesentliche stadträumliche Funktion in der Altstadt von Lippstadt übernimmt. Es sind auf dieser Basis entsprechende städtebauliche Maßnahmen zur Aufwertung des QSA zu entwickeln.

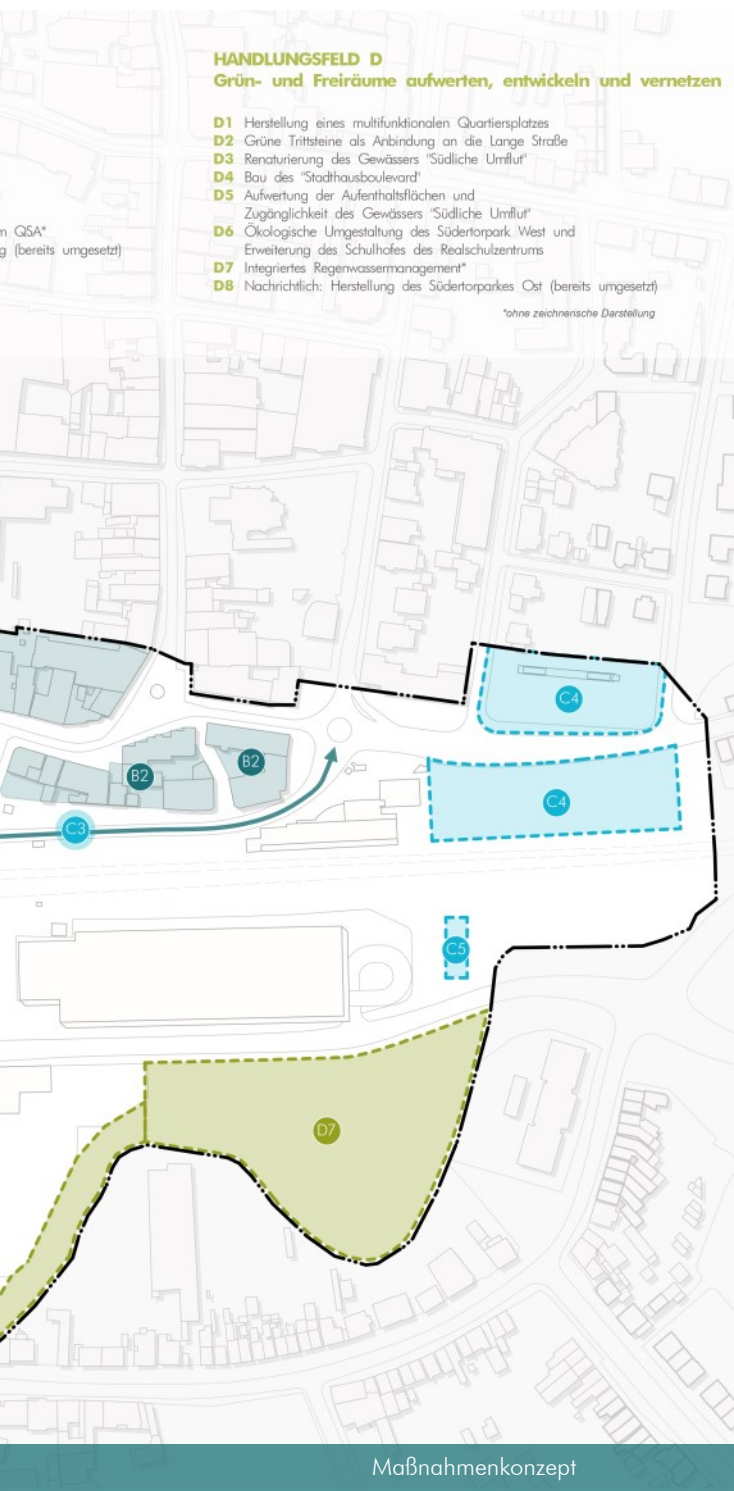


#### 4.0 MASSNAHMENKONZEPT

Ausgehend von den Analyseergebnissen, dem Leitbild sowie den für das QSA erarbeiteten Zielen werden nachfolgend die hieraus entwickelten Maßnahmen zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände und Aufwertung des Quartiers dargestellt. Es wurden bestehende Planungen, Projekte und Konzepte in das Maßnahmenkonzept integriert und um weitere Maßnahmen in allen Handlungsfeldern er-

gänzt, sodass für jedes Handlungsfeld umfassende Maßnahmenvorschläge vorliegen. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf sogenannten Multi-Ziel-Maßnahmen gelegt, die einen Beitrag zur Umsetzung mehrerer Ziele in verschiedenen Handlungsfeldern leisten, um einen möglichst großen Effekt für das QSA zu erzielen.





Die Maßnahmen des Handlungsfelds A konzentrieren sich auf die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs, um hier durch die Neuentwicklung den gewünschten starken und nachhaltigen städtebaulichen Impuls in das QSA zu senden. Im Handlungsfeld B wird ein Fokus auf die Bestandsstrukturen gelegt, sowohl im Sinne von stabilisierenden Neuordnungen und Neuentwicklungen, aber auch insbesondere in

der direkten und indirekten Aufwertung und Stärkung des baulichen Bestandes in weiten Teilen des QSA. Im Handlungsfeld C werden vernetzende und verbindende Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dargestellt, die vor allen Dingen die Funktion des QSA für die Mobilität, auch vor dem Hintergrund der Entwicklung des Güterbahnhofes und der angestrebten Mobilitätswende stärken und ausbauen sollen. Auch die Maßnahmen im Handlungsfeld D haben vielfach eine vernetzende Funktion (von Freiraumstrukturen, von Neubauten und Bestand), stehen aber auch für mehr Aufenthaltsqualität im QSA und einer stärkeren Identifikation der Bürger\*innen mit dem Quartier. Weiterhin sind hier Maßnahmen in Bezug zur urbanen blau-grünen Infrastruktur zu finden.

Da mit der Quartiersentwicklung neben einer Beseitigung von städtebaulichen und funktionalen Missständen und einer Aufwertung des QSA vor allen Dingen die Herstellung resilienterer Stadtstrukturen angestrebt werden, spielen in allen Handlungsfeldern Maßnahmen in Bezug zum Klimaschutz bzw. der Klimaanpassung eine wesentliche Rolle. So leisten fast alle Maßnahmen einen direkten oder indirekten Beitrag zu einer klimagerechten Stadtentwicklung.

Die einzelnen Maßnahmen werden nachfolgend in Steckbriefen vorgestellt. Diese enthalten jeweils eine Verortung der Maßnahme, Daten und Fakten zu dieser, Informationen zur Ausgangslage und letztlich eine Beschreibung der Maßnahme (Text, Fotos, Pläne, Grafiken) sowie eine Übersicht zum Zielbeitrag der jeweiligen Maßnahme.

# A1

## Innovativer und nachhaltiger Stadthausneubau (Teil des Regionaleprojektes QSA)



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

### FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

Bundesförderung effiziente Gebäude

66

4 | MASSNAHMENKONZEPT

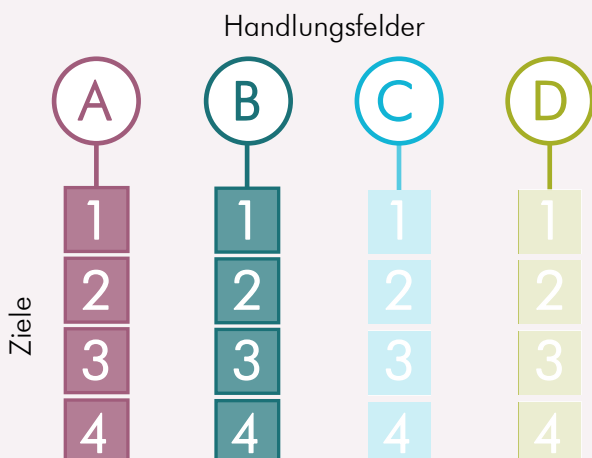
### AUSGANGSLAGE

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs ist eine brachliegende Fläche an der südlichen Altstadtkante Lippstadts. Im Stadtgefüge zeigt sich die südliche Altstadt als Ort von Unzugänglichkeit mit erheblichen städtebaulichen Missständen, es fehlen Ziel- und Ankerorte für Bürger\*- und Besucher\*innen mit qualitativ hochwertigen (Aufenthalts-)Funktionen.

Durch die unklare Nutzungsperspektive des Güterbahnhof Geländes hat sich auch in dessen Umfeld ein enormer Investitionsstau gebildet.

Wenngleich der ehemalige Güterbahnhof kein erlebbarer Raum für Bewohner\*innen ist, handelt es sich bei dem Gelände um eine bedeutende Fläche mit Stadteingangspotential, weshalb in dieser Lage enorme Potentiale zur zukünftigen Entwicklung des Standortes liegen. Vielfältige Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsangebote können an diesem Ort etabliert werden und somit zu einer Neuordnung in der südlichen Altstadt beitragen und neue lokale und regionale Synergien bewirken.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME



© Studio Schultz Granberg



## PROJEKTBE SCHREIBUNG

Das Standortpotential des ehemaligen Güterbahnhofes soll für den innovativen und nachhaltigen Neubau der Stadtverwaltung Lippstadt als neuer städtebaulicher Anker im Quartier, als zentrale Multi-Channel Plattform für Bürger\*innen-Dienstleistungen in Lippstadt und attraktiver Arbeitsplatz für über 400 Mitarbeiter\*innen genutzt werden.

Das neue Stadthaus soll die derzeitigen 12 Verwaltungsstandorte an einem Ort bündeln und somit zu einem wesentlichen Funktionsträger in der Altstadt werden und im QSA einen starken städtebaulichen, architektonischen und funktionalen Aufwertungsimpuls auslösen. Gleichzeitig soll der neue Stadtbaustein durch sein innovatives, barrierefreies und offenes Gebäudedesign eine Resilienz des QSA gegenüber zukünftigen Herausforderungen sichern. Das neue Büro- und Verwaltungsgelände befindet sich in fußläufiger Nähe zum Bahnhof und ist als Verwaltungsstandort somit zentral erreichbar als Anlaufstelle für kommunale Bürger\*innen-Dienstleistungen mit täglich wechselnden Nutzer\*innen.

Eine zukunftsorientierte Bauweise sowie Energiekonzept unterstützen die Nachhaltigkeit und das Klima langfristig. So soll das Haus z.B. als Niedrig-Energiegebäude gem. KfW-55 Stan-

dard errichtet werden. Weiterhin soll die Dachlandschaft durch Begrünung zur Regenwasserretention aktiviert werden. Neben einer klimagerechten Gebäudeplanung soll eine größtmögliche Flexibilität sowohl bezogen auf die Arbeitswelten bei Erstbezug (Konzept der multilokalen Arbeitsplätze) als auch in Bezug auf sich zukünftig ändernde Anforderungen (Reversibilität der Bürostrukturen) eine wesentliche Rolle spielen. Dies wird flankiert von einer beschleunigten digitalen Transformation innerhalb der Stadtverwaltung unter gezielter Einbeziehung der Mitarbeiter\*innen. Das multifunktionale Bürger\*innenforum und der darüber befindliche Rats- und Veranstaltungssaal soll das QSA als authentischen Ort bürgerlicher Teilhabe und des offenen politischen Diskurses stärken.

Das neue Stadthaus wird eng verknüpft zum baulichen Bestand und bildet als städtebaulicher Schnittstelle und Anker im Ensemble mit dem neuen Quartiersplatz, Museumsdepot und Mobilitäts-Hub ein robustes Stück Stadt, welches neue Synergien im Stadtgefüge generiert. Von diesem Großprojekt soll ein starkes Signal der positiven Weiterentwicklung des QSA ausgehen, welches den Investitionsstau im Quartier löst und somit zur Aufwertung der umliegenden Stadtbereiche beiträgt.

# A2

## Neubau Mitarbeiter\*innen- und Besucher\*innenparkhaus am Stadthaus



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

### FÖRDERPERSPEKTIVE

-

68

4 || MASSNAHMENKONZEPT

### AUSGANGSLAGE

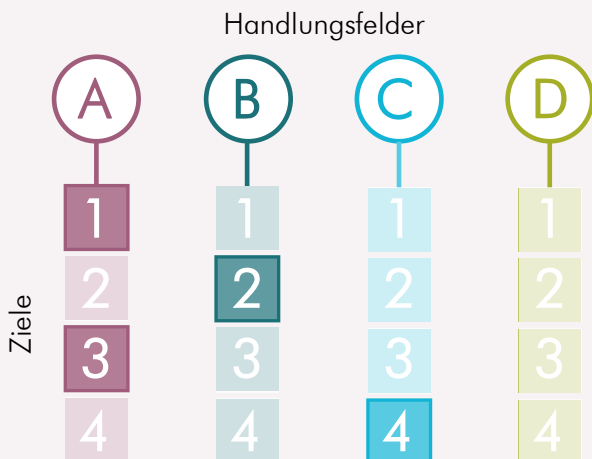
Mit dem Neubau des Stadthauses und der Bündelung der Verwaltungsstandorte im QSA geht ein notwendiger Bedarf von 270 Stellplätzen einher. Nicht nur Mitarbeiter\*innen benötigen einen Stellplatz in der Nähe ihrer Arbeit, sondern auch Bürger\*innen als Nutzer\*innen des Bürgerservices der Stadtverwaltung werden PKW Stellplätze in Anspruch nehmen.

Die Verteilung und Bündelung von etwa 270 PKW Stellplätzen soll in einer geeigneten Parkierungsanlage erfolgen, die den heutigen

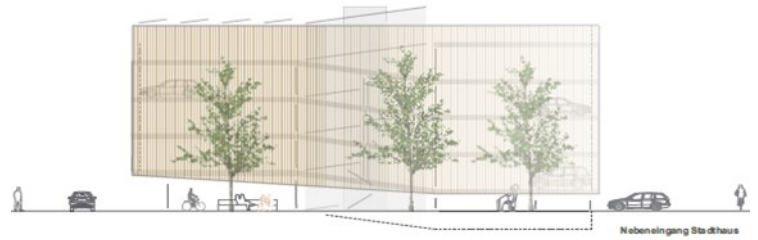
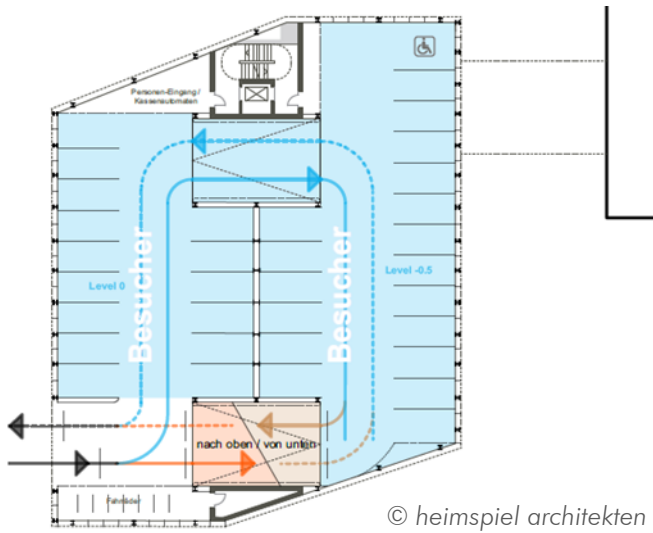
und zukünftigen Ansprüchen an die Förderung der Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit gerecht wird.

Es gilt dabei so viele Stellplätze wie derzeit nötig für einen funktionalen Betrieb des Stadthauses zu schaffen, jedoch gleichzeitig so wenig wie möglich im Hinblick auf die anstehenden Mobilitätswende. Entsprechend sind Aspekte der Nachnutzung und Rückbaubarkeit in der Entwicklung zu beachten.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME



© Studio Schultz Granberg



## PROJEKTbeschreibung

Östlich des neuen Stadthauses soll ein Mitarbeiter- und Besucherparkhaus mit Anschluss an das Verwaltungsgebäude entwickelt werden.

In einem Split-Level-System können oberirdisch und unterirdisch mit Anschluss an das Stadthaus 270 Fahrzeuge parken. 35 Stellplätze, ergänzt um 8 Stellplätze außerhalb des Parkhauses, stehen für Besucher\*innen des Stadthauses zur Verfügung. Die Besucher\*innen-Stellplätze befinden sich im teiloffenen Erdgeschoss-Level des Parkhauses. Sie sind somit schnell erreichbar und verfügen über einen attraktiven Zugang zum Stadthaus.

Ein Angebot an überdachten Fahrradstellplätzen und Ladesäulen für E-Mobilität sollen hier integriert werden und für alle Nutzer\*innengruppen zugänglich sein. Zukünftig soll das Angebot an E-Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut werden.

170 Stellplätze sind während der Öffnungszeiten der Stadtverwaltung für die Mitarbeiter\*innen vorgesehen. Diese Stellplätze stehen außerhalb der Öffnungszeiten als öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Ergänzt wird das Angebot um 25 Bereitschaftsstellplätze sowie 40 Stellplätze für Dienstfahrzeuge, die dauer-

haft für den Betrieb der Stadtverwaltung vorgehalten werden müssen.

Das Mitarbeiter\*innen- und Besucher\*innenparkhaus soll eine attraktive Unterbringung für den ruhenden Verkehr sein und wird in seiner architektonischen Formensprache als Teil des Stadthausensembles wahrnehmbar sein.

Das modular angelegte Parkhausssystem soll im Falle einer geringeren Auslastung durch zukünftig weniger MIV in Teilen rückbaubar sein oder in den obersten Etagen umgenutzt werden können (z.B. Spiel und Sportmöglichkeiten).

# A3 Markenbildung und Öffentlichkeitsarbeit QSA



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

70

4 || MASSNAHMENKONZEPT

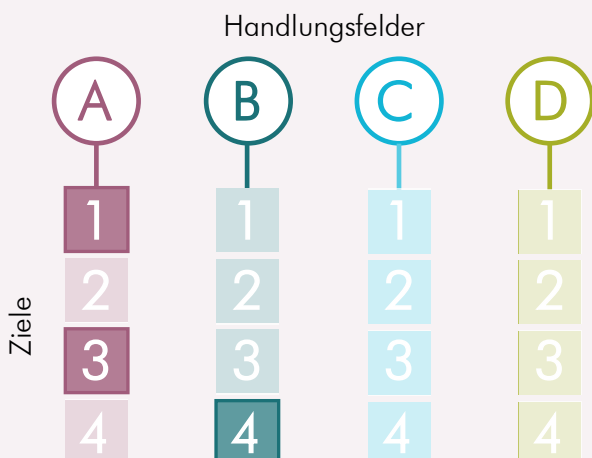
## AUSGANGSLAGE

Lippstadt gestaltet Zukunft im Herzen der Stadt. Das lange Jahre brachliegende Gelände am alten Güterbahnhof und dessen Umfeld soll in wenigen Jahren zu einem belebten Quartier Lippstadts entwickelt werden.

Unter anderem wird ein Stück Altstadt zurückgewonnen, das einen repräsentativen Zugang in den historischen Kern Lippstadts bildet. Das QSA wird zu einem Aushängeschild für die Stadt. Dies soll positive Synergien für das gesamte Stadtgebiet und dessen Bewohner\*innen hervorbringen.

In zahlreichen Formaten sind die Bürger\*innen schon in den Prozess der Quartiersentwicklung einbezogen worden. Diese Beteiligung soll auch im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess fortgesetzt werden. So kann aus dem QSA ein Ort werden, der eine eigene Identität innerhalb der Lippstädter Altstadt entwickelt und eng an seine Bürger\*innen geknüpft ist.

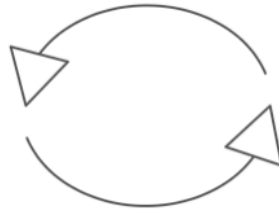
## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME



## KOMMUNIKATION



## AUSTAUSCH



## BETEILIGUNG



### PROJEKTbeschreibung

Durch eine vielumfassende Markenbildung und Öffentlichkeitsarbeit im QSA können Alt und Neu einen Zugang zueinander finden. Eine Grundbasis und -verständnis kann Horizonte erweitern, Beteiligung fördern und Platz für Neues schaffen. Den Prozess des Werdens des QSA über eine Zeit lang durch Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten kann auch vermittelnde Wirkungen haben und die Integration neuer Stadtbausteine fördern.

Persönliche Bürger\*innengespräche durch Projektverantwortliche und Expert\*innen ermöglichen den direkten Austausch mit den Bürger\*innen. Es können Gesprächspartner\*innen in den Diskurs treten, Fragen beantwortet und Kritik geäußert werden. Eine aktive Bürger\*innenbeteiligung bietet die Chance zur öffentlichen Meinungsbildung.

Eine kommunikative und visuelle Begleitung von Planung und Umsetzung der Entwicklungen im Quartier sollen dazu beitragen, dass das QSA unter den Bürger\*innen als Teil des Stadtgefüges erachtet, wahrgenommen und erlebt wird, wodurch die Bildung von Identität und Zugehörigkeit gestärkt werden können. Die Einrichtung einer Website soll ein digitales Schaufenster für das QSA werden. So kann jede\*r interessierte\*r Bürger\*in jederzeit auf

Informationen zur Quartiersentwicklung zugreifen. Dieses digitale Schaufenster soll eine lebendige Visitenkarte des Projekts werden und ein Ort sein, den interessierte Bürger\*innen, Akteur\*innen und Marktteilnehmer\*innen besuchen und zum Austausch nutzen können.

Den Bürger\*innen soll außerdem ein möglichst zeitnaher Zugang zum Baugeschehen eröffnet werden. Die Einrichtung einer ‚Baubude‘ kann interessierte Besucher\*innen mit Abbildungen, Bildbänden, Zeichnungen und Modellen über das Projekt informieren.

Weitere Anlässe für Aktionen im Rahmen des Baustellen-Marketings sind Grundsteinlegungen, Richtfeste und letztlich Einweihungen/Fertigstellungen von Einzelprojekten innerhalb des Gesamtprojektes. Nicht zuletzt kann und soll der Tag der Städtebauförderung als Event genutzt werden, um den Fortschritt des Projektes der Öffentlichkeit zu präsentieren, zur Identitätsbildung beizutragen und mit den Bürger\*innen weiterhin in Kontakt zu bleiben. Weiterhin gilt es die Kernprojekte, die Teil der Regionale Südwestfalen sind, im Präsentationjahr 2025 öffentlichkeitswirksam in Szene zu setzen, um die Entwicklung des QSA auch in der Region sichtbar zu machen.

# A4

## Bodenaufbereitung ehemalige Güterbahnfläche



### PROJEKTRÄGER

Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung AAV

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2021

### FÖRDERPERSPEKTIVE

AAV

72

4 | MASSNAHMENKONZEPT

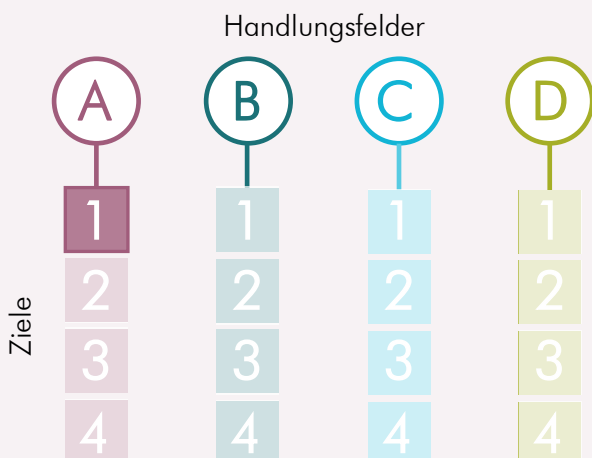
### AUSGANGSLAGE

Bei dem Güterbahngelände, welches die Stadt Lippstadt 2009 von der ‚Deutschen Bahn‘ erworben hat, handelt es sich um künstlich aufgefülltes Gelände auf dem sich Nutzungen befunden haben (u.a. Tanklager, Tankstelle etc.) die dazu geführt haben, dass Teile der Fläche als Altlastenflächen zu betrachten waren. Diese sogenannten Altlasten-Hotspots wurden gemäß Vereinbarung mit der ‚Deutschen Bahn‘ saniert.

Bei dem Gelände handelt es sich um eine bedeutsame Fläche mit Stadteingangspotenzial

für die Lippstädter Altstadt. Derzeit ist das brachliegende Güterbahnsareal jedoch weder zugänglich noch erlebbar. Die Maßnahme der Bodenaufbereitung der ehemaligen Güterbahnfläche ist zusammen mit den bisherigen Aufbereitungsmaßnahmen die Grundvoraussetzung zur Entwicklung des Güterbahnhofs und damit des QSA. Ohne eine Baufeldaufbereitung wird dieser Standort nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar sein und dem Stadtraum dauerhaft entzogen.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME







## PROJEKTbeschreibung

Durch die künstliche Auffüllung des Güterbahnhofgeländes sind bei der Erschließung und Baureifmachung eben dieser Fläche erhebliche Bodenmassen abzutragen, um sinnvoll an das umgebende Gelände anschließen zu können sowie die technische Erschließung des Geländes und eine adäquate Gründung der geplanten Baukörper zu ermöglichen. Es ist entsprechend mit einem erhöhten Aufwand beim Bodenmanagement für diese Fläche zu rechnen. Aufgrund des zu erwartenden erhöhten Aufwandes hat sich die Stadt Lippstadt mit dem Güterbahnhofgelände für eine Förderung durch den Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung (AAV) beworben und ist in das Förderprogramm für das Flächenrecycling aufgenommen worden.

Der AAV fördert in einem ersten Schritt die weiteren erforderlichen Untersuchungen sowie die Erstellung eines Bodenmanagement- und Entsorgungskonzeptes und in einem zweiten Schritt die Durchführung der Bodenmanagementmaßnahmen. Die Besonderheit bei einer Förderung durch den AAV besteht darin, dass nicht nur die Maßnahme an sich zu 80% finanziell gefördert wird, sondern der AAV auch als Maßnahmenträger auftritt. Das heißt, der AAV führt die notwendigen Ausschreibungen durch, tritt als Auftraggeber der beteiligten

externen Firmen auf und ist für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich.

Ziel der Maßnahme ist es, das Gelände vor dem Hintergrund der geplanten Nutzung so aufzubereiten, dass nicht mit schädlichen Auswirkungen durch Bodenbelastungen zu rechnen ist und hinsichtlich der Geländemodellierung ein sinnvoller Anschluss an den Bestand geschaffen wird. Dabei soll im Sinne eines integrierten Bodenmanagements nur der Boden abgefahren werden, der tatsächlich abgefahren werden muss. Der Boden, der abgefahren wird, soll soweit möglich weiter genutzt werden (z.B. zum Bau eines Lärmschutzwalls). Die Bodenaufbereitung des Güterbahnhofgeländes soll nicht nur die Bebaubarkeit der Fläche und somit die Entwicklung des QSA ermöglichen, sondern auch die Gefahr für Mensch und Umwelt durch verunreinigte Böden und Gewässer minimieren. Das Wiedernutzbarmachen des Güterbahnhofgeländes und eine damit einhergehende Nachverdichtung in der südlichen Altstadt vermindern den Ressourcenverbrauch des Schutzguts Boden. Die Altlastensanierung und das Flächenrecycling sind daher im Sinne der Nachhaltigkeit und reduzieren eine zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen durch bauliche Nutzungen.

# A5

## Bau eines Gebäudes für einen Lebensmittelmarkt und ergänzende Mischnutzung



### PROJEKTRÄGER

Private Entwicklung

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2025

### FÖRDERPERSPEKTIVE

Bundesförderung effiziente Gebäude

74

4 || MAßNAHMENKONZEPT

### AUSGANGSLAGE

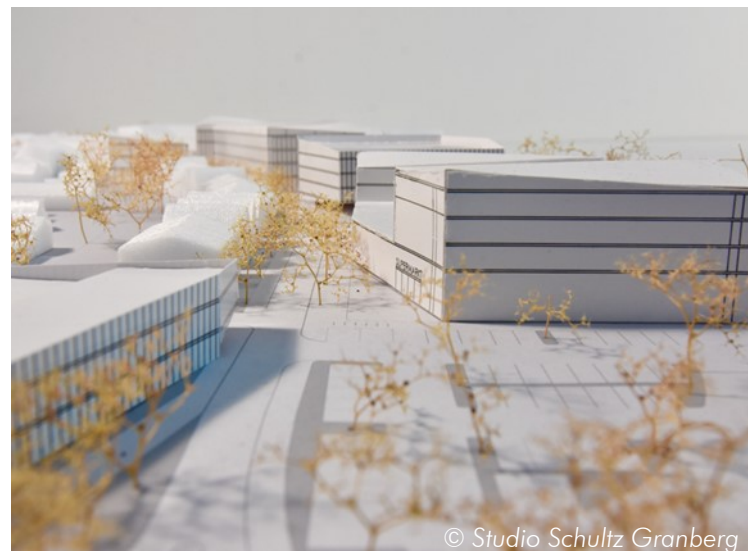
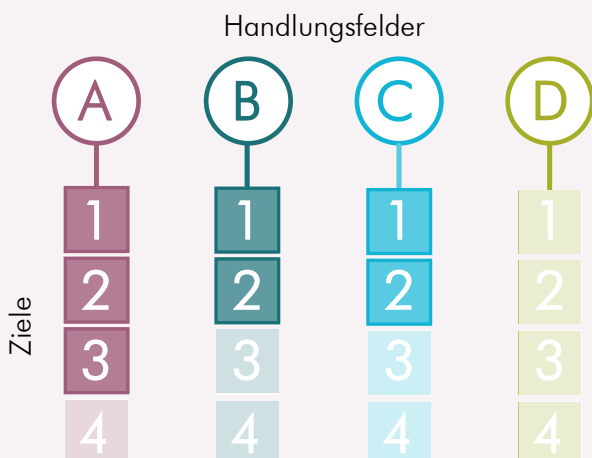
In Verbindung mit einer Verlagerung des Stadthauses soll sich auch ein Gebäude für einen Lebensmittelmarkt mit ergänzender Mischnutzung auf dem Gelände ansiedeln.

Die Altstadt verfügt aktuell über keine bedarfsgerechte Ausstattung mit Lebensmittelmärkten, so dass die Ansiedlung eines neuen Anbieters das festgestellte Versorgungsdefizit mindern soll. Die Stärkung der Nahversorgungsfunktion kommt sowohl der Altstadt als Hauptzentrum der Stadt Lippstadt zu Gute, wie auch den im

Umfeld wohnenden und arbeitenden Bürger\*innen im Sinne des Leitbildes der Stadt der kurzen Wege.

Die Lage am Rande der Innenstadt und die geplante verkehrliche Anbindung durch die Jakob-Koenen-Straße verleihen dem Standort am ehemaligen Güterbahnhofsgelände eine hohe Eignung zur Weiterentwicklung des innerstädtischen Lebensmittelangebotes und der Ansiedlung von Mischnutzungen in diesem Bereich.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME



© Studio Schultz Granberg



## PROJEKTbeschreibung

Der Baustein des Lebensmittelmarkts mit ergänzender Mischnutzung wird nicht durch die Stadt Lippstadt selbst errichtet, sondern die dafür notwendige Fläche soll im Rahmen eines Vergabeverfahrens an einen Investierenden vergeben werden. Das Gebäude soll im architektonischen Zusammenhang mit dem Gebäudeensemble QSA stehen.

Als multifunktionaler Baustein soll das Gebäude die Lebendigkeit im Quartier zu unterschiedlichen Tageszeiten fördern. Der Lebensmittelmarkt soll die innerstädtische Nahversorgung sichern und Mischnutzungen die Funktionen und Nutzungen im QSA ergänzen.

In seiner städtebaulichen Grundfigur soll der Baustein Bezug zum Neubau der Stadtverwaltung nehmen und adäquat stadtgestalterisch in die Umgebung integriert werden, um somit auch in visueller Verbindung zu den neuen Stadtbausteinen im QSA zu stehen. Es soll kein monostrukturiertes Marktgebäude in eingeschossiger Bauweise entstehen, vielmehr soll der Baukörper der Lage entsprechend mit weiteren Nutzungen (insb. Büro- und Praxisräume sowie Wohnungen) arrondiert werden. Die Ziele der Entwicklung sollen durch eine Konzeptvergabe durch die Stadt Lippstadt sichergestellt werden.

Die aktuelle Vorstellung, als Teil der städtebaulichen Rahmenplanung, sieht einen Sockelbau im Erdgeschoss mit einer Zeilenstruktur in den Obergeschossen vor.

Im Sockel soll ebenerdig der Lebensmittelmarkt und ergänzende Mischnutzungen, wie Bäcker oder ein Kiosk, einziehen. Der Haupteingang soll sich zum Stadthausboulevard hin öffnen. Im süd-östlichen Bereich des Erdgeschosses könnte der Lieferbereich für den Markt vorgesehen werden, die An- und Abfahrt des LKWs erfolgt dann über die Jakob-Koenen-Straße. Zeilenstrukturen bilden die Obergeschosse, hier können weitere Mischnutzungen wie Büros, Arztpraxen oder aber auch Wohnnutzungen vorgesehen werden. Im Untergeschoss kann eine Tiefgarage entstehen, die den Stellplatzbedarf für die Mischnutzung in den Obergeschossen deckt. Die Parkmöglichkeiten für den Lebensmittelmarkt befinden sich ebenerdig östlich des Marktes.

Die Lage des Marktes ist vereinbar mit den Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes und mit den Trägern der Regionalplanung vor dem Hintergrund der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches abgestimmt.

# A6

## Bau eines Parkhauses für das Dreifaltigkeits-hospital und das angrenzende Quartier



### PROJEKTRÄGER

Private Entwicklung

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2023

### FÖRDERPERSPEKTIVE

-

76

4 | MAßNAHMENKONZEPT

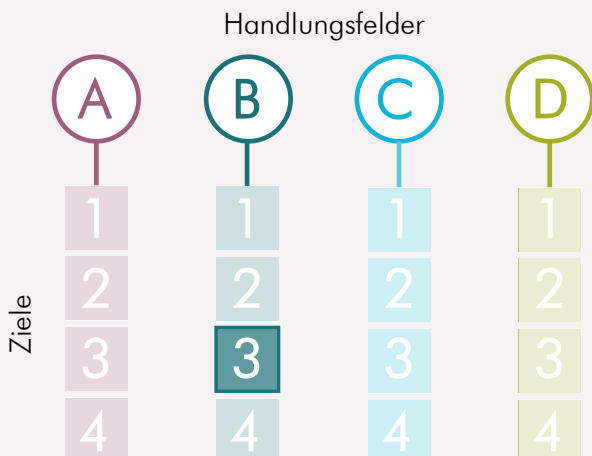
### AUSGANGSLAGE

Das Dreifaltigkeits-Hospital westlich des QSA hat durch die verschiedenen Nutzungsgruppen eine erheblich Nachfrage nach Parkraum, insbesondere bezogen auf Kurzzeitparkende und Tagesparkende. Aus dem QSA heraus entsteht einer weitere Parkraumnachfrage durch die Anwohner\*innen die auf den Bestandsgrundstücken oftmals nicht über einen angemessenen Parkraum verfügen und diesen vor dem Hintergrund der geschlossenen Bebauung auch nicht oder nur mit erheblichem Aufwand nachrüsten können.

Am westlichen Rand des Gebietes befindet sich derzeit eine ebenerdige Stellplatzanlage, welche ein wenig qualitätsvolles Entree in das QSA am Kreisverkehrsplatz bei dauerhaften Erhalt ist.

Durch die Nähe zum Dreifaltigkeitshospital bietet sich hier das Potential diese Fläche als Parkhaus im QSA zu entwickeln, um somit dem Parkdruck entgegenzuwirken und eine ansprechende Eingangssituation in das QSA zu schaffen.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBE SCHREIBUNG

Auf den in der Ausgangslage beschriebenen Flächen sollen die wenig attraktiven ebenerdigen Stellplätze durch einen Parkhausbau für das Dreifaltigkeits-Hospital ersetzt werden.

So kann die Fläche deutlich effizienter für die Bereitstellung von Parkraum genutzt werden und gleichzeitig der öffentliche Raum von parkenden Fahrzeugen bzw. dem Park-Suchverkehr entlastet werden.

Gleichzeitig bietet diese Entwicklung das Potential die städtebaulich nicht qualitätsvolle Stellplatzanlage am Eingang zum QSA (Kreisverkehr Klosterstraße), welcher gleichzeitig ein Eingang in die gesamte Altstadt ist, zu beseitigen und mit einem raumbildenden Baukörper zu ersetzen. Dabei ist es wünschenswert, dass dieser in seiner Formensprache Bezug zu den weiteren neuen Stadtbausteinen auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhof nimmt und sich somit stadtgestalterisch integriert.

Weiterhin kann ein neuer Parkhausbau auch einen Beitrag zur klimaneutralen Mobilität leisten, in dem vor dem Hintergrund der Mobilitätswende eine adäquate E-Ladeinfrastruktur vorgesehen wird und die Nutzung des Gebäu-

des um überdachte Fahrradabstellplätze ergänzt wird.

Vor dem Hintergrund einer über den Tagesverlauf unterschiedlich starken Nachfrage bestehen Potentiale das Parkhaus als Quartiersparkhaus mit zu nutzen, um eine möglichst effiziente Belegung der Parkierungsanlage sicherzustellen. Entsprechende Optionen gilt es im weiteren Planungsprozess für das Objekt zu prüfen und zu berücksichtigen.

# B1 Ergänzender Stadtbaustein und Werkstattverfahren (Teil des Regionaleprojektes QSA)



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2023

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

Bundesförderung effiziente Gebäude

78

4 | | MASSNAHMENKONZEPT

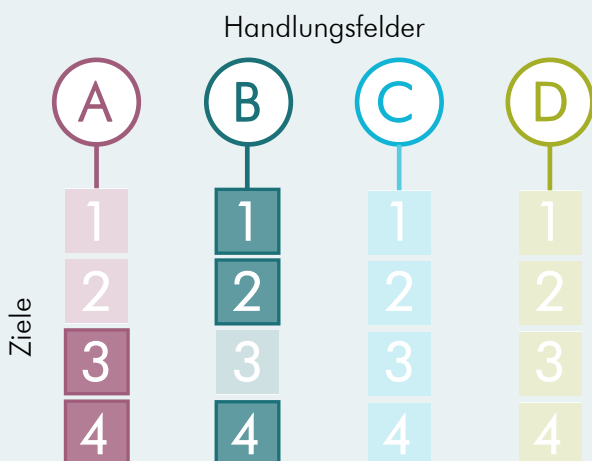
## AUSGANGSLAGE

Westlich an das neue Museumsdepot anschließend befindet sich eine städtische Liegenschaft, die einerseits als Teil des Gebäudeensembles Hospitalstraße 44-46 eine kultur- und industriegeschichtliche Bedeutung für diesen Standort besitzt, andererseits durch einen starken Rückseitencharakter als Teil der rückwärtigen Bebauung der Hospitalstraße, durch alte und verfallene Schuppen, charakterisiert ist.

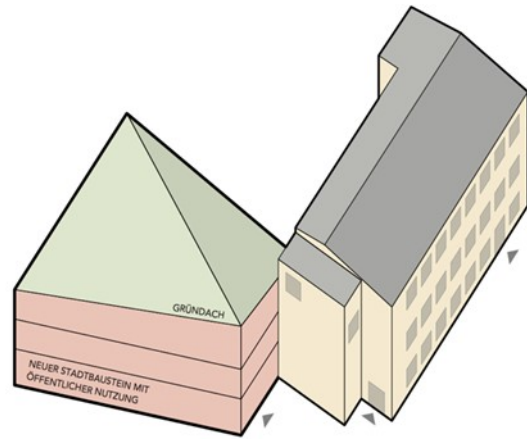
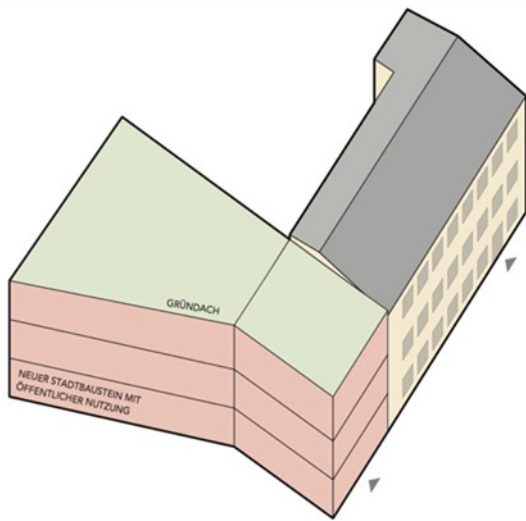
Im Zuge der städtebaulichen Planung des Stadthausquartiers soll auch hier zukünftig ein Impuls der Aufwertung gegeben werden.

Ein ergänzender Baustein der Multifunktionalität soll die Belebung des Quartiers unterstützen und Synergien im ganzstädtischen Gefüge Lippstadts generieren. An diesem Standort treffen verschiedenste Interessenlagen aufeinander. Diese gilt es in einem geordneten Beteiligungsverfahren zu einem sinnvollen Konsens zu führen.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME



© Studio Schultz Granberg



© Studio Schultz Granberg

## PROJEKTbeschreibung

Der alte Produktionsstandort im QSA soll vis-a-vis zum Stadthausneubau mit Anbindung an den Quartiersplatz durch die Etablierung eines ergänzenden Stadtbausteins nachgenutzt werden und das QSA in seiner Multifunktionalität stärken.

Dabei soll die Nutzung durch eine Bürger\*innenwerkstatt in einem Bottom-Up-Prozess entwickelt werden. In diesem Verfahren gilt es auch die bisherige und zukünftige kulturgeschichtliche Bedeutung dieses Standortes zu thematisieren. Diese wird insbesondere durch die Historie des Gebäudeensembles als Keimzelle der Firma Hella im Sinne der lokalen Industriekultur bestimmt. Gleichzeitig ist hier auch die zeitweise Nutzung der Anlage als KZ-Außenstelle und Ort der Zwangsarbeit im Dritten Reich zu erörtern. Bezogen auf die Zukunft gilt der Bereich als Prüfstandort für eine potentielle stadtkulturelle Einrichtung, in welchem die benannten geschichtlichen Aspekte eine Rolle spielen sollen, zu entwickeln. Auch dieser Sachverhalt ist im Prozess zu diskutieren.

Das Verfahren kann durch die folgenden wesentlichen Bausteine gestützt werden:

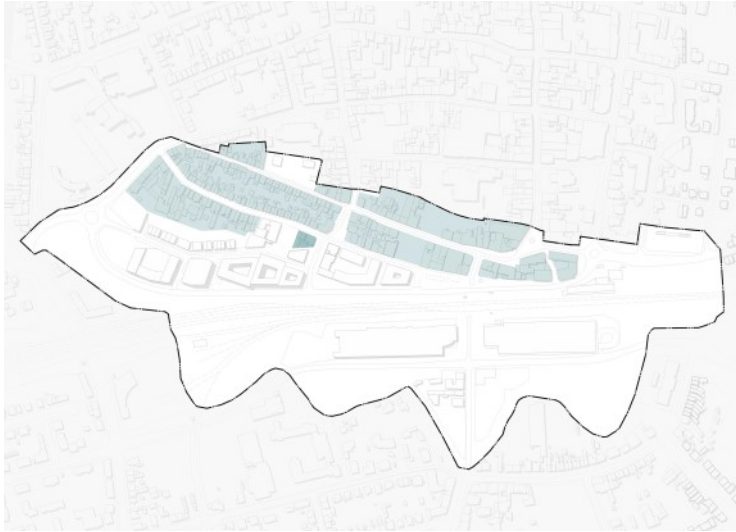
1. Werkstattverfahren
2. Wettbewerbsverfahren
3. Herstellung des neuen Stadtbausteins

Im Werkstattverfahren soll die städte- und hochbaulichen sowie historische Sachlage, die aktuelle Interessenlage und andere möglichen Bedarfe aufbereitet werden. Im Zuge dessen soll ein konsensorientierter Planungsprozess zur Einbindung aller Interessengruppen entwickelt werden. Das Ergebnis soll einen Grundkonsens über die geplante Nutzung, den (Teil-)erhalt, Umbau, Neubau und den Umgang mit dem geschichtlichen Erbe sein.

Mit der Auslobung eines hochbaulichen Wettbewerbes kann die zweite Phase beginnen. Dieses dient der Ermittlung der optimalen Planungsvariante zur Umgestaltung des Areals auf Basis der Ergebnisse des Werkstattverfahrens.

Im finalen Schritt soll der neue Stadtbaustein hergestellt werden. Dieser soll nicht nur die Multifunktionalität des QSA stärken, sondern auch das bauliche und kulturelle Erbe des Standortes angemessen integrieren.

# B2 Hof- und Fassadenprogramm QSA



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt / Privat

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2023

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

Bundesförderung effiziente Gebäude

80

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

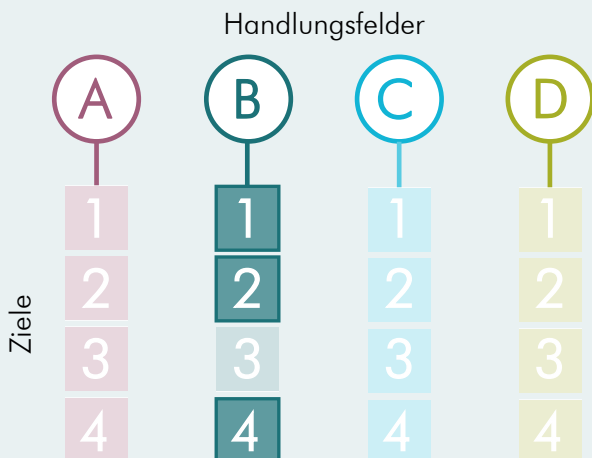
Das Hof- und Fassadenprogramm umfasst die Teilbereiche im Bestand des QSA, die durch eine kleinteilige Blockrandstruktur mit überwiegender Wohnnutzung charakterisiert sind. Hier sind die städtebaulichen Missstände hoch: Leerstand und Verfall prägen das Quartier.

Die Gebäude der bestehenden Struktur in der Hospital- und Bahnhofstraße sowie im Nicolaiweg (teilweise) und in der Blumenstraße, sind in die Jahre gekommen und bedürfen oftmals einer Sanierung. Vielfach sind die Fassaden sowie Fenster und Dächer, welche das

Bild und den Charakter der Nachbarschaften hauptsächlich prägen, marode. Leerstand in Erdgeschosszonen und Vandalismus durch Graffitis zeigen die eindeutigen Missstände in diesen Nachbarschaften.

Die Höfe sind durch die Überwucherung von Pflanzen geprägt und bedürfen Pflege und Auslichtung. Auch die Ansammlung von Schrott sowie heruntergekommene Schuppengebäude und ein hoher Versiegelungsgrad prägen den Hinterhofcharakter der Blockrandstrukturen.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME







## PROJEKTBECHREIBUNG

Das Hof- und Fassadenprogramm ermöglicht die Stadtentwicklung im Bestand und umfasst drei wesentliche Aspekte in der räumlichen Entwicklung: die Bausubstanz, die visuelle Attraktivität und die Hofbereiche.

Der Erhalt und die Instandsetzung der Bausubstanz sowie die Steigerung der Energieeffizienz, durch die Sanierung von Dächern, Fassaden und Fenstern, wertet nicht nur die visuelle Attraktivität des Wohnumfeldes auf und soll zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Nachbarschaft beitragen, sondern ermöglichen auch wichtige Schritte auf dem Weg der nachhaltigen und resilienten Stadtentwicklung.

Die Hofbereiche sollen durch Entsiegelung, Öffnung und Begrünung zu der Erlebbarkeit der Hofstrukturen beitragen und die Wohnqualität erhöhen, des Weiteren tragen diese Maßnahmen auch zur Verbesserung des Mikroklimas im Quartier bei, mindern die Auswirkungen des Heat-Island-Effects und fördern die lokale Regenwasserversickerung.

Gefördert werden können die Sanierungsmaßnahmen durch das städtische Förderprogramm mit einem Anteil der Städtebauförderung, ergänzt um die Bundesförderung effizi-

ente Gebäude insbesondere im Bereich der Energieeffizienz. Das Programm ergänzt insofern auch inhaltlich das Programm zur Dach- und Fassadenbegrünung, welches über die Stadt Lippstadt durch das Programm Klimaresilienz in Kommunen von der Projektträger-schaft Jülich gefördert wird.

Die Unterstützung der Stadtentwicklung im Bestand durch Sanierung, Instandsetzung und Entsiegelung kann identitätsstiftende Nachbarschaften im Quartier etablieren, den sozialen Zusammenhalt stärken, die Attraktivität des öffentlichen Raumes und der privaten Bereiche im Wohnumfeld für die Bewohnerschaft steigern und das Engagement und die Einflussnahme der Bürger\*innen in die nachhaltige Stadtentwicklung fördern.

Durch das Hof- und Fassadenprogramm können die Impulse durch die Entwicklung des Güterbahnhofgeländes direkt in den Bestand getragen werden und dort den Investitionsstau lösen. So werden die Maßnahmen der Neuentwicklung direkt durch Maßnahmen im Bestand gestützt und flankiert. Diese Anreize stärken den angestrebten flächendeckenden Aufwertungsprozess im QSA.

# B3 Bau der Jakob-Koenen-Straße als Altstadtentlastungsstraße



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

## FÖRDERPERSPEKTIVE

bereits durch Städtebauförderung gefördert

## AUSGANGSLAGE

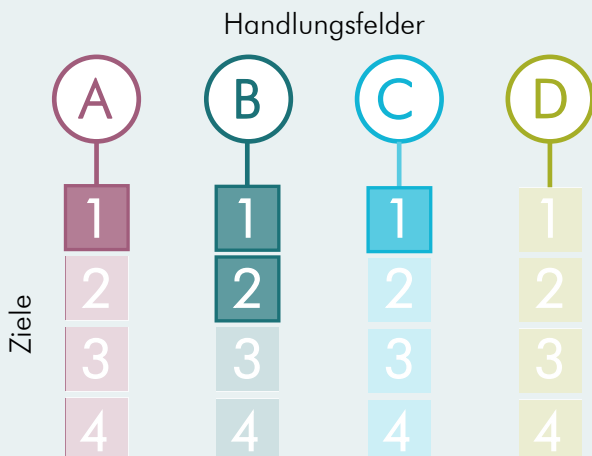
Das ehemalige Güterbahnhofsgelände ist eine größere innerstädtische Brachfläche und befindet sich in direkter Randlage der Innenstadt, die Erschließung des Gebiets ist heute nicht gegeben.

Einige Straßen führen in Richtung ehemaliger Güterbahnhof, jedoch stellen derzeit die Hospitalstraße und Bahnhofstraße die südliche Grenze der Altstadt in diesem Bereich dar. Die südliche Altstadt ist derzeit extrem stark durch Durchgangs- und Park-Such-Verkehr belastet.

Für die Erschließung des neuen Quartiers ist daher eine adäquate Abwicklung des Verkehrs erforderlich.

Nach dem Erwerb des Geländes durch die Stadt Lippstadt und einer darauffolgenden Machbarkeitsstudie ist die Erschließung des Güterbahnhofsgelände nördlich der Bahntrasse, zwischen der Klosterstraße im Westen und der Woldemei im Osten geplant. Die neue Jakob-Koenen-Straße soll zukünftig den Ost-West Verkehr bündeln und die Altstadt vom MIV entlasten.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME



© Studio Schultz Granberg



## PROJEKTBECHREIBUNG

Zur Erschließung Güterbahnhofgeländes ist eine Altstadtentlastungsstraße nördlich der Bahntrasse, zwischen der Klosterstraße im Westen und der Woldemei im Osten, geplant. Die neue Verbindung, die ‚Jakob-Koenen-Straße‘ verlängert die Bahnhofstraße in Richtung Westen. Insbesondere solche Bausteine, wie das neue Stadthaus, der Lebensmittelmarkt oder die sonstigen Nutzungen, die dazu geeignet sind ein hohes Verkehrsaufkommen zu erzeugen, sollen über diese Straße erschlossen werden, sodass zusätzliche Verkehre gebiets- und umfeldverträglich abgewickelt werden können.

Im westlichen Bereich beginnt die Jakob-Koenen-Straße zur Schaffung eines Stadteingangsbereichs mit einem Kreisverkehrsplatz, hat im Anschluss an die Cappelstraße eine Lichtsignalanlage und schließt im Bereich Südertor an den vorhandenen Bestand mit dem Kreisverkehrsplatz am Bahnhof an.

Der Bau der Jakob-Koenen-Straße sorgt für eine Entlastung der Kloster- sowie der Hospital- und Bahnhofstraße, die durch Durchgangs- und Park-Such-Verkehr belastet sind sowie die Cappelstraße und Woldemei und das Netz der Querverbindungen und somit der Kernstadt.

Die neue Ost-West Verbindung soll die durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen und begünstigten städtebaulichen Missstände in der Südlichen Altstadt reduzieren und Lücken im Lippstädter Verkehrsnetz schließen.

Potentiale zur Aufwertung und Umgestaltung dieser Bereiche werden freigesetzt, was sich positiv auf den Quartiersbestand auswirkt. Die neue Anbindung sorgt für eine Bündelung der lärmemittierenden Verkehrswege im Süden des Plangebietes entlang der Bahntrasse.

Ein straßengeleitendes Mulden-Rigolen-System hält anfallendes Regenwasser zurück und gibt dieses zeitversetzt in die Südliche Umflut ab. Straßenbegleitend wird beidseitig ein Rad-schutzstreifen als Radschnellverbindung in Ost-West Richtung integriert und unterstützt somit die Radinfrastruktur in der Gesamtstadt.

Der erste Teilabschnitt der Jakob-Koenen-Straße ist zwischen dem Kreisverkehr am Bahnhof und dem Anschluss an die Bahnhofstraße bereits gebaut.

# B4

## Umgestaltung der Bahnhofstraße zur Wohnstraße



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2025

### FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

84

4 | MASSNAHMENKONZEPT

### AUSGANGSLAGE

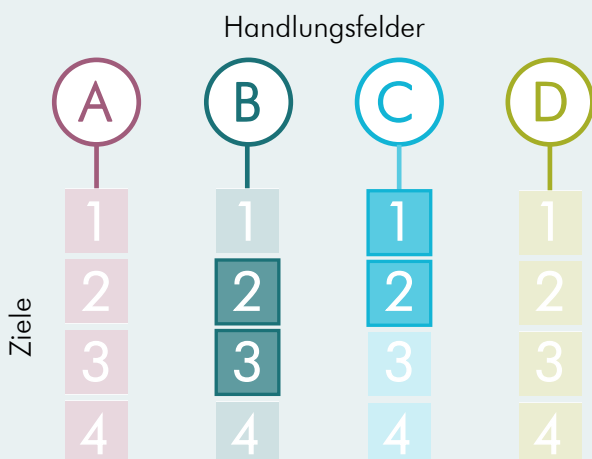
Die Bahnhofstraße im QSA stellt derzeit eine der südlichen verkehrlichen Begrenzungen in der südlichen Altstadt dar. Sie verbindet von Ost nach West die Jakob-Koenen-Straße mit der Cappelstraße und verlängert sich in Richtung Westen weiter in die Hospitalstraße.

Die von Durchgangsverkehr geprägte Straße ist funktional unterteilt mit einseitigem straßenfolgendem Parken entlang der Nordseite und beidseitigen, wenn auch schmalen, Bürgersteigen. Die Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die Lagequalität aus.

Der Straßenraum ist gekennzeichnet durch einen hohen Versiegelungsgrad. Es gibt keine Bepflanzung oder straßenbegleitendes Grün.

Vor allen Dingen für Fußgänger\*- und Radfahrer\*innen stellt die schmale Bahnhofstraße durch die städtebaulichen Misstände und das starke Verkehrsaufkommen, auf Grund von Durchgangs- und Park-Such-Verkehr eine unsichere Umgebung dar. Der vorhandene Straßenraum ist nicht für die derzeitige Verkehrsbelastung ausgebaut.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBECHREIBUNG

Der Bau der Jakob-Koenen-Straße als Altstadt-entlastungsstraße ermöglicht es, die derzeit funktional unterteilte Bahnhofstraße zu einer Mischverkehrsfläche zu entwickeln werden und als Einbahnstraße auszuweisen.

Der neu entstehende verkehrsberuhigte Bereich wird zum niveaugleichen Verkehrsraum, gegenseitige Rücksichtnahme wird in Zukunft diesen Straßenzug charakterisieren. Die dann durch mehrere Verkehrsträger\*innen gleich genutzte Bahnhofstraße soll zu einem sicheren und passierbaren Raum für Fuß- und Radverkehr werden. Das Etablieren einer Mischverkehrsfläche, durch eine einladende Gestaltung des öffentlichen Raumes, soll die Attraktivität des Quartiers steigern und das Etablieren zusätzlicher Nutzungen fördern.

Im neuen Straßenraum der Bahnhofstraße sollen alternierend Parkbuchten geschaffen werden, um einerseits einen Grundbedarf an PKW Stellplätze zu decken und andererseits das Tempo des MIVs auf ein achtsames Minimum zu reduzieren.

Die Stellplätze werden von Begrünung begleitet. Eine Teilentsiegelung des Raumes sowie die Pflanzung von Bäumen sorgen für eine visuell qualitativ hochwertige Umgebung, un-

terstützen die Versickerung des abfließenden Regenwassers und spenden Schatten während warmer und niederschlagsarmer Monate, als Beitrag zur Minimierung des Urban-Heat-Island-Effects.

Die Aufwertung und Neuordnung des Straßenraums der Bahnhofstraße soll somit auch eine wichtige Fußgänger\*innenachse zwischen Bahnhof und Hospital stärken und städtebauliche Missstände in dieser Verkehrszone beheben. Die Belebung des Straßenraums erfolgt durch Rückeroberung dieses Verkehrsraums durch den Menschen und erzeugt somit auch ein attraktives Umfeld mit hoher Lagequalität.

Die Umgestaltung unterstützt weiterhin die Neuordnung des südlich der Bahnhofstraße gelegenen Baublocks, der im Zuge der Entwicklung des QSA neu strukturiert und bebaut werden soll.

# B5 Umgestaltung der Hospitalstraße zur Wohnstraße



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2025

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

86

4 || MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

Neben der Bahnhofstraße ist auch die Hospitalstraße derzeit eine der südlichen verkehrlichen Begrenzungen der Altstadt. Als Verlängerung der Bahnhofstraße in Richtung Westen führt sie in direkter Achse auf das Dreifaltigkeitshospital.

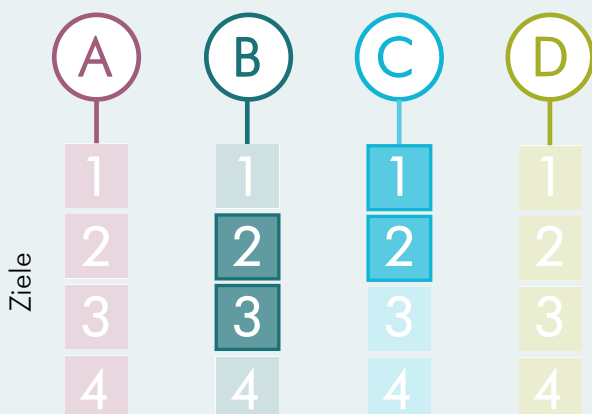
Auch die Hospitalstraße als eine funktional unterteilte Straße weist viele städtebauliche Missstände auf und bietet wenig Platz für Fuß- und Radverkehr. Das Verkehrsaufkommen durch den MIV ist auch hier stark erhöht und geprägt von Durchgangs- und Park-Such-Verkehr.

Neben dem motorisierten Individualverkehr und Fuß- und Radverkehr wird in der Hospitalstraße verkehrt auch eine Buslinie des Stadtbusnetzes. Derzeit befindet sich eine Haltestelle am östlichen Ende der Straße.

Das Straßenbild ist durch einen hohen Versiegelungsgrad gekennzeichnet, es fehlt an straßenbegleitendem Grün. Entlang der Nordseite der Straße wird einseitig straßenfolgend parallel geparkt. Der Straßenquerschnitt ist nicht für die vorhandene Verkehrsbelastung ausgelegt.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME

Handlungsfelder





© Studio Schultz Granberg

## PROJEKTBECHREIBUNG

Das Straßenlayout der Hospitalstraße soll sich im Zuge der Entwicklungen des QSA von einer funktional unterteilten Straße zu einer Wohnstraße ändern. Dieses Potential ergibt sich durch die neue Funktion der Straße nach Bau der Jakob-Koenen-Straße, wodurch ein Großteil der vorhandenen Verkehre zukünftig nicht mehr die Hospitalstraße belasten.

Mit der Neuordnung des Straßenraumes und der Ausweisung einer unechten Einbahnstraße entsteht ein attraktiver Bereich mit einer einladenden Gestaltung des öffentlichen Raums, welcher die Belebung des Straßenraums durch unterschiedliche Nutzer\*innen ermöglichen soll und einen Beitrag sowie im Impuls zur Aufwertung des gesamten Straßenzuges leisten soll. Die Hospitalstraße soll zu einem sicheren und passierbaren Straßenraum für alle Verkehrsbeteiligten werden.

Der Straßenquerschnitt soll so gestaltet werden, dass auch die Anforderungen des von Ost nach West passierenden Busverkehrs Rechnung getragen wird.

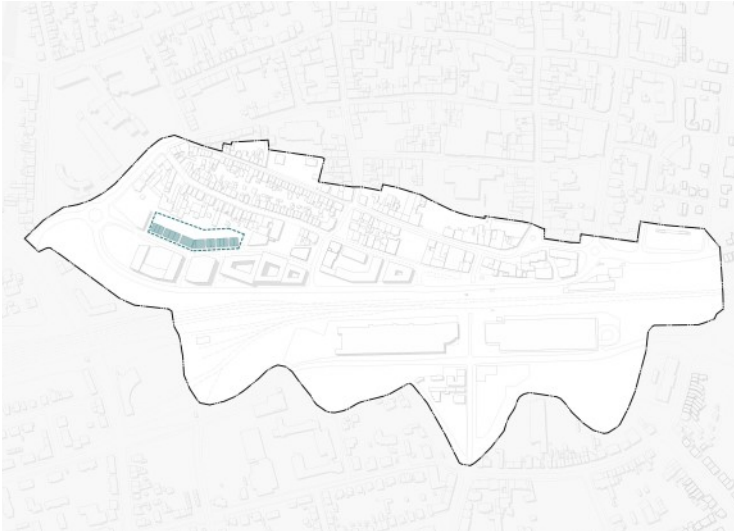
Die Hospitalstraße wird auch zum nördlichen Auftakt des Quartiersplatzes und somit des Stadthauses, daher ist die ansprechende Gestaltung dieser Schnittstelle von besonderer

Wichtigkeit. Es soll ein attraktives Wohnumfeld für die Bewohner\*innen in der Hospitalstraße und Bürger\*innen Lippstadts entstehen.

Zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadtentwicklung wird eine Teilentsiegelung der Oberfläche stattfinden. Eine zu Teilen permeable Oberfläche unterstützt die Regenwasserversickerung, das Pflanzen von Grünstrukturen verbessert die Luftqualität und ist ein Beitrag gegen den Urban-Heat-Island-Effects während heißer und niederschlagsarmer Monate.

Die Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes soll gemeinsam mit den weiteren Maßnahmen mit Bezug zu diesem Bereich (u.a. B2, D1) zur nachhaltigen Aufwertung und Nutzung der Potentiale dieses Stadtraumes beitragen.

# B6 Neues Wohnen Hospitalstraße



## PROJEKTRÄGER

Private Entwicklung

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2025

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Bundesförderung effiziente Gebäude

88

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

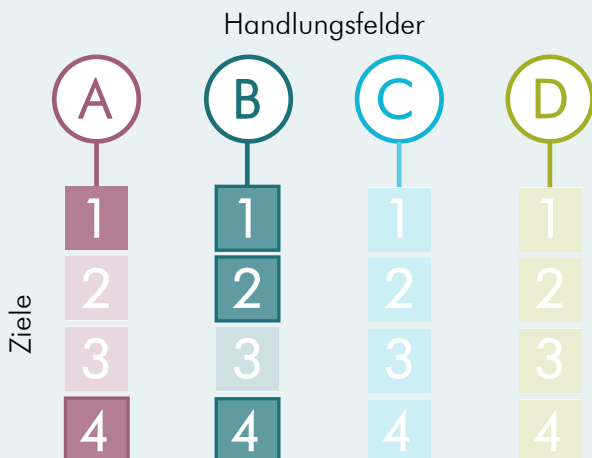
Neben dem Gelände des Güterbahnhofs gehören auch die rückwärtigen Grundstücksbereiche der Hospitalstraße zu den Entwicklungsbereichen des QSA. Der Bestand in der Hospitalstraße ist durch eine kleinteilige Blockrandstruktur, mit einer Grundstückstiefe zwischen 55 und 100 Meter geprägt und weist minder genutzte Flächen im Bereich der rückwärtigen Bebauung auf.

Mit der Entwicklung des QSA wird der Stadthausboulevards, als wichtige Verbindungsachse zum Stadthaus, in diesem Bereich eine

Raumkante benötigen, sodass nicht nur das Potential zur Innenentwicklung und Nachverdichtung sondern auch der Bedarf einer Arrondierung des Baublocks auf der Südseite gegeben ist.

Die Liegenschaften in diesem Block befinden sich größtenteils in privaten Händen. Eine Arrondierung der südlichen Abschnitte der Grundstücksflächen soll vorgesehen werden. Hierfür wurden und werden die Anwohner\*innen direkt in den Planungsprozess eingebunden.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME







## PROJEKTBECHREIBUNG

Im Bereich der rückwärtigen Grundstücke der Hospitalstraße bietet sich Raum zur Verdichtung der Blockrandstruktur durch Fortschreibung und Übertragung des altstadttypischen Charakters mit Hinblick auf aktuelle und zukünftige Bedarfe des Wohnungsbaus. Hierbei sollen die historisch prägnanten Strukturen aufgegriffen und weiterentwickelt werden, sodass Identität und Charakter erhalten bleiben und gleichzeitig zukunftsfähige Energie- und Wohnstandards berücksichtigt werden.

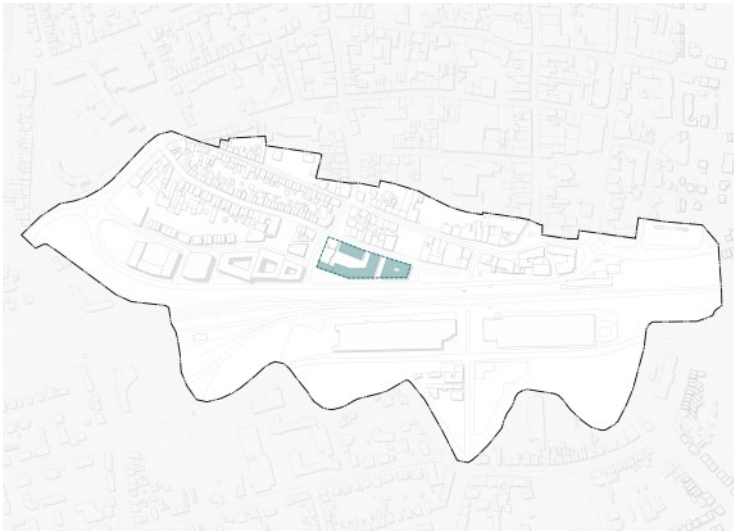
Eine Reihung von Townhouses und Mehrfamilienwohnhäusern mit potentieller Erdgeschossnutzung sollen die nördliche Raumkante des neuen Stadthausboulevards bilden. Zusammen mit dem Parkhaus an der Westseite des Gebietes werden die neuen Gebäude den

Block südlich der Hospitalstraße arrondieren und die Maßstäblichkeit und Charakter der bestehenden Baustruktur der Altstadt durch Geschossigkeit und wechselnd trauf- und giebelständige Dächer aufnehmen. Mit 3 und 4 Meter Rücksprünge zum Stadthausboulevard lassen die Gebäude Raum für die Bildung von Vorgärten als Puffer zum Lebensmittelmarkt und Parkhaus. Hier können private Fahrradstellplätze vorgesehen werden, PKWs sollen ihre Stellplätze entweder im Haus oder in einer Tiefgarage finden.

Eine weitere Bürger\*inneneinbindung und eine Beratung zur Nutzungen und Arrondierung der bebaubaren Grundstücken ist vorzusehen. Hierfür sollen Mustergrundrisse entwickelt werden, mit denen auch die schmalen Parzellen mit zukunftsweisenden und flexiblen Grundrissen und adäquaten Bauformen bebaut werden können. Unterstützend können ggf. bodenordnende Maßnahmen ergriffen werden. Das neue Wohnen in der rückwärtigen Hospitalstraße soll ein Gegengewicht zu den öffentlichen Einrichtungen im QSA bilden und für eine Belebung des Quartiers rund um die Uhr sorgen. Durch die Schaffung neuer Baumöglichkeiten auf den mindergenutzten Flächen kann die Multifunktionalität des QSA im Stadtgefüge gestärkt werden.



# B7 Neuordnung des Bereiches Bahnhofstraße Süd



## PROJEKTRÄGER

Private Entwicklung

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2021

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Bundesförderung effiziente Gebäude

90

4 || MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

In dem Bereich der Bahnhofstraße Süd kristallisieren sich unterschiedlichste städtebaulichen Missstände, die oft im Zusammenhang mit einer städtischen Randlage und der direkten Nähe zu Gleisanlagen beobachtet werden können, heraus.

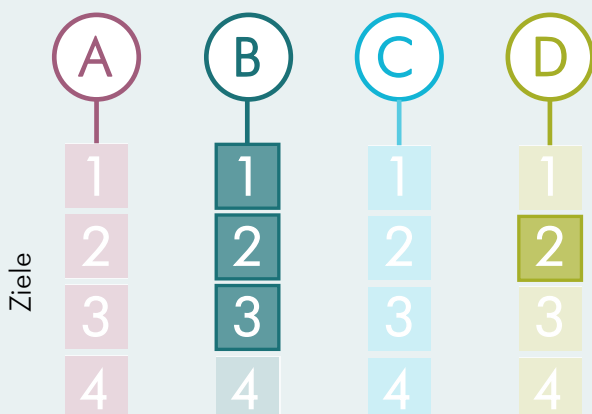
Insbesondere zeigen sich die Missstände in Form von leerstehenden Gebäuden, verfallender Bausubstanz sowie vernachlässigten Freiflächen. Dabei entfaltet dieser anhaltende Trading-Down-Prozess auch negative Auswirkungen auf die angrenzenden Straßenzüge, in

denen sich ähnliche Probleme verstetigen. Die städtebauliche Entwicklungsperspektive des Baufeldes der Bahnhofstraße Süd sieht daher vor dem Hintergrund einer umfassenden Grundstücksarrondierung durch einen privaten Träger eine umfassende Neuordnung vor.

Teilflächen des Baublocks befinden sich im städtischen Eigentum, sodass die Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung in diesem Bereich aktiv durch die Stadt begleitet werden kann.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME

Handlungsfelder





## PROJEKTBECHREIBUNG

Das Baufeld der Bahnhofstraße Süd liegt in einer prominenten Lage zwischen Bahnhof und dem neuen Stadthaus im QSA. Eine städtebauliche Inszenierung eines Quartierseingangs soll durch räumliche und funktionelle Qualifizierung des Baublocks erfolgen und der Abwärtsspirale des Verfalls soll durch gezielte städtebauliche Eingriffe entgegenwirkt werden. Derzeit werden in diesem Bereich die über die Jahre leerstehenden bzw. baufälligen Gebäude abgerissen.

Für das Baufeld ist eine Blockrandbebauung vorgesehen. Im Osten wird ein individueller Baustein das neue Auftaktgebäude für das Stadthausquartier, aus Richtung Osten kommend, sein. Der Baublock soll zum Attraktor entwickelt werden, um dadurch den Austausch

und den Zusammenhang zwischen dem westlichen QSA und dem Bereich Lange Straße und dem Bereich Bahnhof zu fördern.

Durch den Bau der Jakob-Koenen Straße wird eine neue Adresse zur Bahn entstehen. Um dieser Adresse ein Gesicht zu verleihen, soll der perforierte Baublock und insbesondere dessen Südseite arrondiert werden. Hier entsteht die kürzeste Wegeverbindung zwischen Stadthaus und Bahnhof, mit etwa 450 Metern.

Die Entwicklung wird durch einen privaten Investor in enger Abstimmung mit der Stadt Lipstadt erfolgen. Derzeit sieht die Entwicklung eine Mischnutzung vor.

Die Bebauung entlang der Bahnhofstraße wird vermehrt durch Wohnnutzung geprägt sein, der südliche Teil des Baufelds sieht eine Wohnnutzung für eine besondere Zielgruppe vor und der Baustein im Osten soll durch Mischnutzung das QSA in seiner Multifunktionalität ergänzen.



# B8 Umbau zu einem Museumsdepot



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Mai 2020 - Sommer 2021

## FÖRDERPERSPEKTIVE

bereits durch den Landschaftsverband Westfalen –Lippe gefördert

92

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

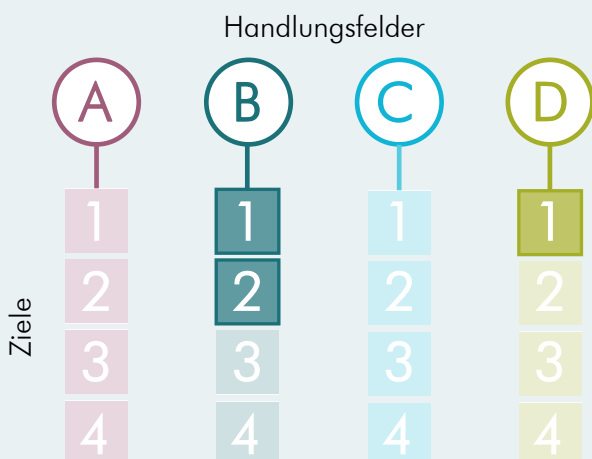
Der Gebäudekomplex in der Hospitalstraße 44-46 ist von industrie- und polithistorischer Bedeutung für die Stadt Lippstadt. Im 19. Jh. gründete sich hier der Konzern Hella, welcher heute zu den größten Automobilzulieferern der Welt zählt.

Zwischen 1944-1945 befand sich in dem Gebäude das Außenkommando Lippstadt II des Konzentrationslagers Buchenwald. 331 jüdische Frauen arbeiteten hier in der Rüstungsindustrie. Und nicht zuletzt, in jüngerer Geschichte, diente der Bau als Obdachlosen- und Unterkunft für Geflüchtete.

Das Gebäude erfuhr im Laufe der Zeit diverse bauliche Modifikationen, die auch heute noch sichtbar sind. 2018 beschloss der Rat die zukünftige Nutzung des mittlerweile leestehenden Gebäudes: die Hospitalstraße 46a wird zum Museumsdepot.

Zukünftig werden hier alle nicht in der Dauerausstellung repräsentierten Objekte sowie alle weiteren Exponate des Sammlungsbestandes des Stadtmuseums sachgerecht gelagert und dokumentiert, des Weiteren soll es hier Raum für Forschung und das Vorbereiten von Ausstellungen geben.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTbeschreibung

Im April 2018 sprach sich der Rat der Stadt Lippstadt für den Erhalt des Gebäudeensembles Hospitalstraße 44-46 aus. Der Rat beschloss die Errichtung eines Depots für das Stadtmuseum im Gebäudeteil der Hospitalstraße 46a. Aufgrund dessen wurde ein Förderantrag beim LWL Museumsamt gestellt.

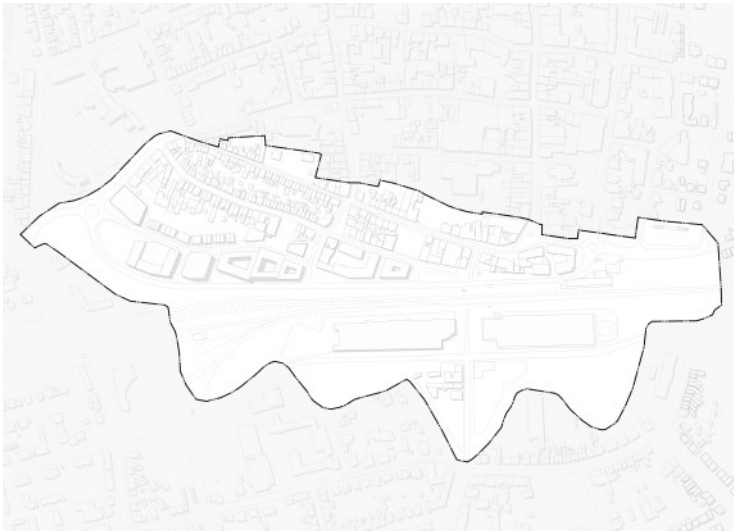
Vor dem Hintergrund der Quartiersplanung für die südliche Altstadt mit Stadthausneubau soll im Bereich der Ostfassade des zukünftigen Museumdepots ein belebter öffentlicher Quartiersplatz entstehen. Aus diesem Grund beschloss der Rat im Dezember 2019 eine Aufwertung bzw. Anpassung der angrenzenden Gebäudeseiten hinsichtlich der Fassadengestaltung abzustimmen. Der Industriecharakter des Gebäudes Hospitalstraße 46a soll dabei erhalten bleiben.

Unter Berücksichtigung des Wettbewerbsergebnisses und der Entwicklung eines qualitativ hochwertigen Quartiers in der südlichen Altstadt wurden Varianten zur Fassadengestaltung erstellt. Auch wenn das Gebäudeensemble der Hospitalstraße nicht unter Denkmalschutz steht, besteht in diesem innerstädtischen Bereich der historischen Altstadt eine besondere Verpflichtung, diesen Charakter in architektonischer sowie städtebaulicher Sicht zu würdi-

gen. So entsteht zum neuen Quartiersplatz hin eine attraktive Gebäudeansicht, welche der kulturgeschichtlichen Bedeutung des Standortes Rechnung trägt. Das Museumsdepot ist ein weiterer Baustein, der zur Multifunktionalität und Belebung des Quartiers beiträgt.

Teile des rückwärtigen Bereiches des Gebäudeensembles, mit untergeordneter kulturgeschichtlicher und architektonischer Bedeutung kommen aus städtebaulicher Sicht für einen Rückbau in Frage, um die Ausprägung des Stadthausboulevards sowie des Quartiersplatzes zu stärken und Optionen für eine neue Bebauung zu eröffnen. (siehe B1)

# B9 Aktivierungs- und Umnutzungsprogramm für Leerstände



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

ab 2023

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

94

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

Der Strukturwandel in den Innenstädten ist vor dem Hintergrund der digitalen Transformation und befeuert durch die Corona-Pandemie dynamischer ausgeprägt als je zuvor. Die Folge sind Geschäftsaufgaben, Mietabwertungen, Leerstände und eine Funktionsentmischung. Besonders betroffen sind davon die Innenstadtrandlagen, wie das QSA.

Diese Situation stellt nicht nur die Stadtentwicklung an sich vor große Herausforderungen, sondern auch die einzelnen Immobilien-eigentümer\*innen, die vor allen Dingen bezo-

gen auf die Erdgeschossnutzungen vielfach über leerstehende, nicht mehr marktfähige Mieteinheiten verfügen. Die Investitionsfähigkeit und die –bereitschaft zur Umstrukturierung dieser Einheiten ist dabei mangels einer konkreten Nutzungsperspektive oftmals gering. Diese Entwicklungen lassen sich im QSA anhand zahlreicher Leerstände direkt nachvollziehen. Es gilt diesen Abwertungen des Quartiers entgegenzuwirken.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME

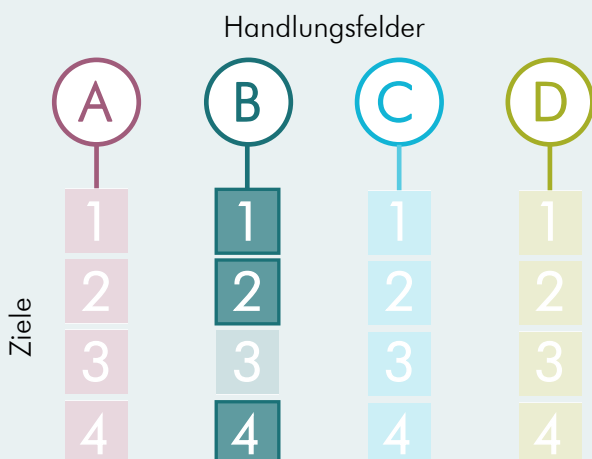




Abb. 1 Umnutzung zur Bürofläche



Abb. 2 Umnutzung zum Hotel

## PROJEKTBE SCHREIBUNG

Mit dem Projekt sollen die Immobilieneigentümer\*innen unterstützt werden, vorhandene leerstehende Ladenlokale zu aktivieren, zu qualifizieren und nach zu nutzen. Damit fügt sich die Maßnahme in die geplante Zielsetzung des in Aufstellung befindlichen Zentrenmanagements für die gesamte Altstadt ein und führt diese im QSA praktisch aus. Es sollen im Rahmen des Projektes für konkrete Objekte neue Perspektiven entwickelt und umgesetzt werden, die vor dem Hintergrund der Transformation der Innenstädte vorrangig außerhalb einer Handelsnutzung liegen.

Hierfür gibt es nutzungsbezogen vielfältige Optionen, die von einer Wohnnutzung oder die Wohnfunktion stärkende (Gemeinschafts-) Nutzung, über Orte urbaner Produktion und Dienstleistung, kreativer/künstlerischer Nutzung bis hin zu sozialen Räumen reichen. Hier gilt es gemeinsam mit den Eigentümer\*innen in einem aktivierenden Prozess Nutzungsbeispiele aufzuzeigen und einen konkreten Ansatz für die jeweilige Mieteinheit zu entwickeln, der objekt-, markt- und lagebezogen umsetzbar sowie städtebaulich-funktional wie auch wirtschaftlich gewinnbringend erscheint.

Dabei ist regelmäßig davon auszugehen, dass die Nachnutzung einen Umbau/Aufwertung

der Räumlichkeiten erfordert. Auch dabei sollen die Eigentümer\*innen sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung unterstützt werden. Im Ergebnis soll eine attraktive und dauerhafte Nachnutzung leerstehender Mieteinheiten stehen, die zu einem funktionierenden und zukunftsfähigen QSA beitragen.

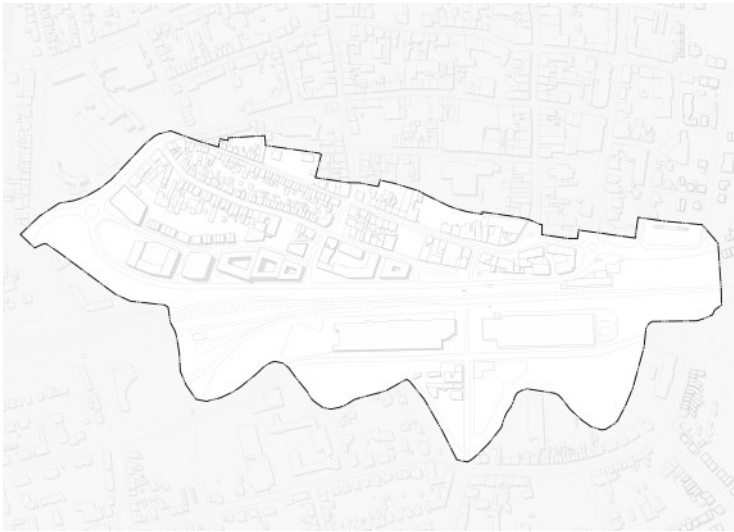
Die so umgenutzten Mieteinheiten im QSA sollen beispielhaft für mögliche Umnutzungsstrategien stehen und auch anderen Immobilieneigentümer\*innen Anreiz für eine Inwertsetzung und Nachnutzung ihrer leerstehenden Ladenlokale auch über das QSA hinaus geben. So könnte hier auch ein positiver Effekt für gesamte Altstadt entstehen.

Das Projekt bezieht sich dabei direkt auf den im Programmaufruf NRW zur Städtebauförderung benannten Fördergegenstand der Umnutzung leerstehender Ladenlokale.

Abb. 1: Umnutzung zur Bürofläche, © StadtBauKulturNRW, Pump-Uhlmann & Junker, aus Einkaufsstrassen neu denken (o.D.)

Abb. 2: Umnutzung zum Hotel, © StadtBauKulturNRW, Pump-Uhlmann & Junker, aus Einkaufsstrassen neu denken (o.D.)

# B10 Aktivierung ungenutzter und brachliegender Fläche



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

ab 2023

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Einzelfall

96

4 | MAßNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

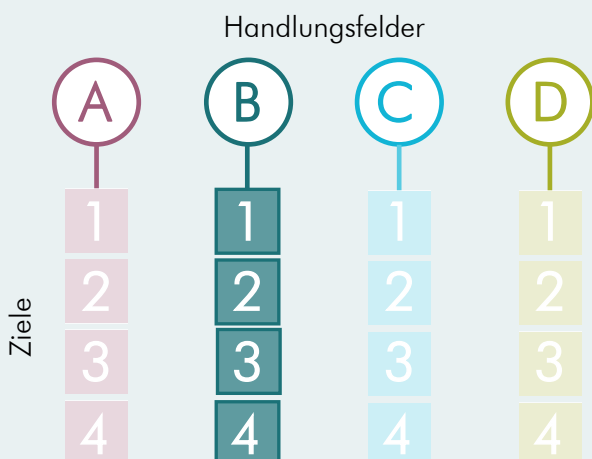
Im QSA befinden sich dezentral mindergenutzte und teilweise brachliegende Flächen, welche als städtebauliche Missstände einzustufen sind und gleichzeitig das Potential zur Aufwertung aufweisen.

## PROJEKTbeschreibung

Mit dieser Maßnahmen sollen mindergenutzte Flächen wieder zum Leben erweckt werden. Hierzu sollen die Eigentümer\*innen in einer aufsuchenden Beratung aktiviert und bei dem

gesamten Prozess der Inwertsetzung Unterstützung erfahren. Dabei soll über Baumöglichkeiten sowie sinnvolle Nutzungen für ihre individuelle Fläche informiert werden. Um einen Anreiz zur Realisierung der Projekte zu geben, soll weiterhin über Förderungsmöglichkeiten für das jeweilige Plankonzept beraten werden. Der gesamte Planungs- und Genehmigungsprozess soll von einem Planungslotsen / einer Planungslotsin begleitet werden, um eine reibungslose Umsetzung des jeweiligen Projektes zu gewährleisten. Im Rahmen der Beratung sollen die Ziele des ISEK für das QSA jeweils Berücksichtigung finden.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME







# C1

## Bau eines zukunftsweisenden Mobilitäts-Hubs (Teil des Regionaleprojektes QSA)



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

### FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

98

4 | | MASSNAHMENKONZEPT

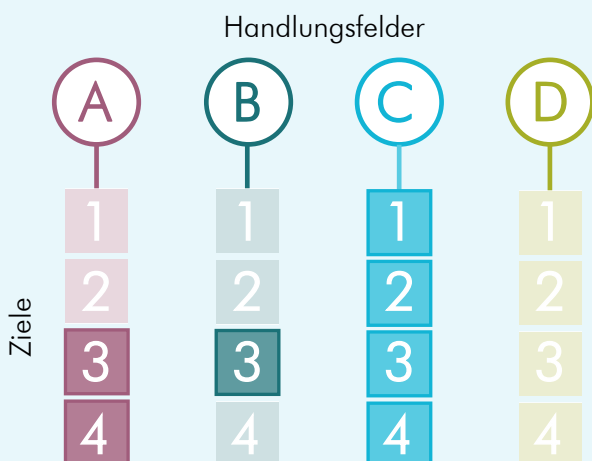
### AUSGANGSLAGE

Lippstadt bietet durch seine Topografie und Siedlungsstruktur großes Potential für die Nutzung einer nachhaltigen Mobilität.

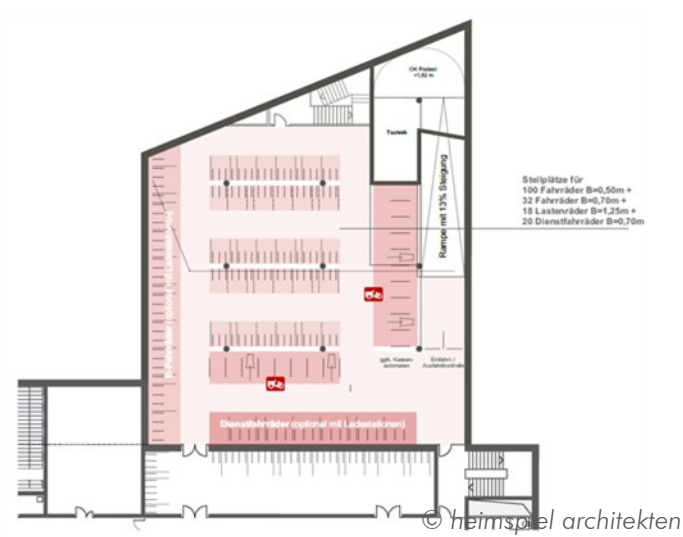
Durch die Entwicklung des QSAs wird das ehemalige Güterbahnhofsareal zu einem neuen Ziel und Umschlagspunkt in Lippstadt und seiner Altstadt. Durch die vorhandenen ÖV-Angebote besteht das Potential verschiedene Verkehrsträger\*innen zu vernetzen. Gerade am Neubau-Standort des Stadthauses ist mit vermehrten Besucherströmen und ggf. multi-modalen Verkehrsbeziehungen zu rechnen.

Die integrierte Betrachtung verschiedener Verkehrsträgerschaft und das Schaffen von Infrastrukturen für alternative Mobilitätsangebote soll auch in der Entwicklung des QSA Präsenz und Wichtigkeit haben, um hier im städtischen Kontext auf die Mobilitätswende zu reagieren und neue Verkehrsinfrastrukturen zu etablieren.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME



© Studio Schultz Granberg



## PROJEKTBE SCHREIBUNG

Um das QSA innerhalb der Stadt und darüber hinaus zu vernetzen soll am Quartiersplatz in baulicher Verbindung mit dem Stadthausneubau ein neuer Mobilitäts-Hub entstehen. In diesem wird insbesondere ein unterirdisches Fahrradparkhaus mit ca. 150 Stellplätzen für reguläre Fahrräder, E-Bikes sowie Spezialfahräder (z.B. Lastenräder) abgebildet.

Der Mobilitäts-Hub soll sowohl den Mitarbeiter\*innen und Besucher\*innen des Stadthauses, aber auch dem umliegenden Quartier als qualitätsvolle Abstellmöglichkeit für Fahrräder dienen. Ergänzt werden soll das Angebot durch eine Fahrrad-Leih-Station, eine Gastronomie-Einheit, die auch den Quartiersplatz beleben soll sowie eine Toilettenanlage.

Innerhalb des Stadthauses sind im räumlichen Zusammenhang zum Mobilitäts-Hub Umkleide- und Duschkmöglichkeiten für die Mitarbeiter\*innen vorgesehen. Ziel ist es, dass möglichst viele Angestellte für den Weg zur Arbeit das Fahrrad nutzen und so das Klima schonen und die eigene Gesundheit fördern.

Der Mobilitäts-Hub rückt an der Cappelstraße Richtung Westen ein, hier soll ein Platz das Ankommen und Orientieren im QSA fördern und mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr

entstehen, außerdem eröffnet sich durch diese städtebauliche Geste der Blick auf das Stadthaus.

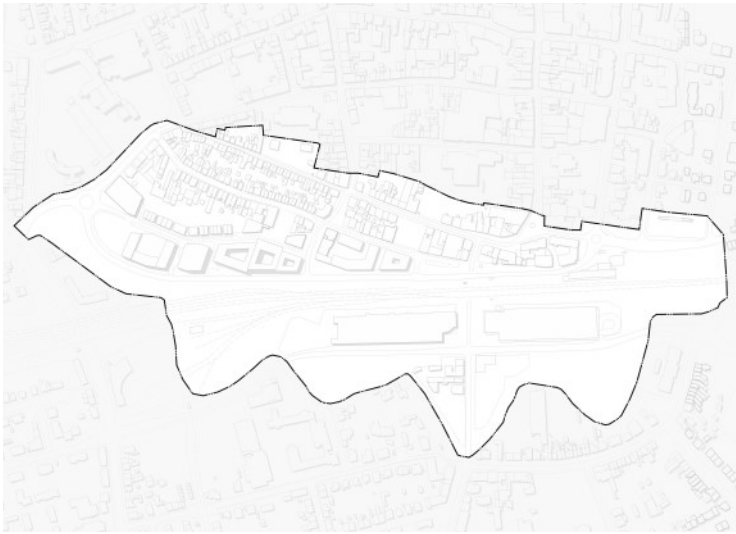
Eine neue Bushaltestelle an der Cappelstraße, an der acht lokale und regionale Buslinien gebündelt werden und eine Anbindung an den Bahnhof/ Busbahnhof im 5-Minuten-Takt sicherstellen, soll in den Stadtraum integriert werden. An diesem Ort entsteht ein Knotenpunkt und Ankunftsbereich in der südlichen Altstadt.

Der Mobilitäts-Hub soll die Fahrradmobilität der Lippstädter\*innen durch das Etablieren von attraktiven Infrastrukturen fördern. Als multifunktionaler Baustein mit verschiedensten Mobilitätsangeboten und Raumnutzungen soll er von der Öffentlichkeit rund um die Uhr genutzt werden können.

Damit wird der Mobilitäts-Hub zu einem wesentlichen Baustein der Mobilitäts-Wende im QSA hin zu einer klimaneutralen Mobilität und ist daher eine wichtige Maßnahme des Klimaschutzes innerhalb des ISEK.

# C2

## Verbesserung der Radinfrastruktur im QSA



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

### FÖRDERPERSPEKTIVE

diverse

100

4 | MAßNAHMENKONZEPT

### AUSGANGSLAGE

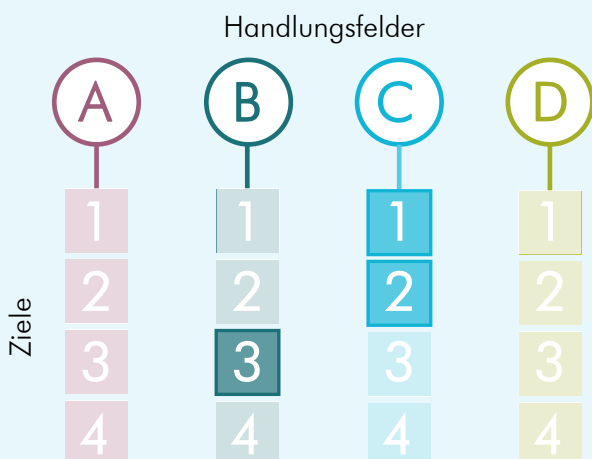
Es konnten bereits viele Maßnahmen der Radverkehrsförderung im Zuge der Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Altstadt realisiert werden (z.B. die Umgestaltung der Woldemei). Das neue Altstadtgefüge erfordert zukünftig ein stärkeres funktionales Gewicht des QSA weshalb eine weitere Verbesserung der Radinfrastruktur erforderlich ist.

Daher gilt es die vorhandenen Defizite, z.B. unzureichende Breiten und mangelhafter baulicher Zustand der Fahrradwege sowie das Fehlen durchgehender Abstellmöglichkeiten zu

beheben und die Potentiale des QSA für die Radinfrastruktur zu nutzen. Der Stadteingang aus Südwesten ist als Scharnierfunktion eine Ost-Westverbindung mit großem Potential zur Entwicklung.

Die Maßnahme der Verbesserung der Radinfrastruktur im ‚Quartier Südliche Altstadt‘ zielt sowohl auf die Bestandsverbesserung als auch auf die Berücksichtigung einer attraktiven Radinfrastruktur bei den Neuplanungen im QSA ab.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBECHREIBUNG

Lippstadt bietet auf Grund der wenig bewegten Topografie und den kurzen Distanzen gute Ausgangsbedingungen für das Radfahren. Das Stärken der radverkehrsfreundlichen Rahmenbedingungen vernetzt die innerstädtischen Quartiere miteinander und erhöht die Sicherheit für den Radverkehr im Bestand durch bspw. ausreichend breite Radwege oder geeigneter Markierung und Beschilderung.

Die Attraktivierung der Radinfrastruktur, durch Instandhaltung und Weiterentwicklung, fördert die Fahrradmobilität und sorgt für lebendige Städte mit weniger MIV.

Die Entwicklung des QSA kann an das Radnetz im Stadtgefüge anknüpfen und dieses durch geeignete und attraktive Gestaltung und Entwicklung ergänzen und komplettieren. Barrieren im öffentlichen Straßenraum sollen abgebaut und Verkehrssicherheit für Radfahrer\*innen erhöht werden, um die Fahrradmobilität zu fördern.

Auf Basis der bestehenden und ergänzten Erkenntnisse aus dem Verkehrsentwicklungsplan und dem integrierten Mobilitätskonzept soll ein Bündel aufeinander abgestimmten Maßnahmen umgesetzt werden, welche die Radinfra-

struktur im QSA weiter ausbaut und verbessert.

Die Maßnahmen reichen dabei von Straßenmarkierungen, Ampeloptimierungen, dem Bau neuer Radverkehrsanlagen, der baulichen und gestalterischen Verbesserung der bestehenden Anlagen bis hin zu netzbezogenen Maßnahmen mit Blick auf eine Anknüpfung an wichtige Radrouten in Lippstadt und der weiteren internen Vernetzung in der Altstadt durch die Entwicklung des QSA.

Durch die Verbesserungen wird ein starker Beitrag zur Stärkung der Attraktivität des Radverkehrs geleistet. Damit wird auch durch diese Maßnahme die Mobilitätswende hin zu einer klimaneutralen Mobilität im Sinne des Klimaschutzes positiv befördert.

# C3 Verlegung und Umgestaltung von Bushaltestellen



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2023

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Infrastrukturförderung Nahverkehr Westfalen-Lippe

102

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

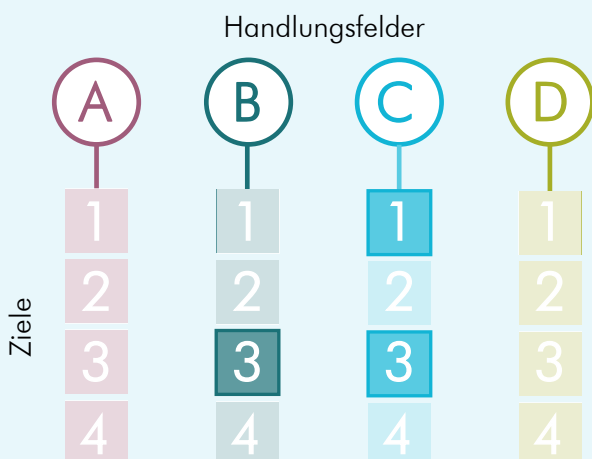
Am östlichen Rand des QSA befindet sich der Busbahnhof, der als Bustreff für den ÖPNV in Lippstadt dient und als zentraler Umsteigepunkt des Stadtbusnetzes, in Verbindung mit dem Bahnhof, fungiert.

Das QSA verfügt über weitere Bushaltestellen im Quartier. Die Qualität und Ausstattung der Haltestellen weisen große Unterschiede auf, teilweise gibt es weder Wetterschutz noch Sitzgelegenheiten.

Im QSA werden, auf Grund der Entwicklungen des Güterbahnhofsgebietes und der einhergehenden Verlagerung und Neuschaffung eines Nutzungsschwerpunktes, Haltepunkte neu geordnet.

Der Bau der Jakob-Koenen-Straße ist zur Beschleunigung des ÖPNVs erforderlich und sinnvoll. Es gilt hier die vorhandenen Voraussetzungen durch die zahlreichen Buslinien, die das Quartier durchfahren sowie die Lage des Bahnhofes innerhalb des QSA, zu nutzen.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBECHREIBUNG

Die gute Busanbindung des QSA soll durch die Quartiersentwicklung weiter gestärkt und ausgebaut werden. Hierzu gehört eine Neuordnung des Busnetzes vor dem Hintergrund der verkehrlichen und nutzungsbezogenen Erschließung des Güterbahnhofes

Die Verlegung und Neuordnung der Buslinien soll die Blumenstraße entlasten. Ein zusätzlicher Haltepunkt als Ersatz für die Haltestelle Am Bernhardbrunnen an der Jakob-Koenen-Straße soll zur Entlastung des Verkehrs des Südkopfes der Flanierzone führen ohne hierbei einen größeren Qualitätsverlust in der Anbindung an die Lange Straße zu bewirken.

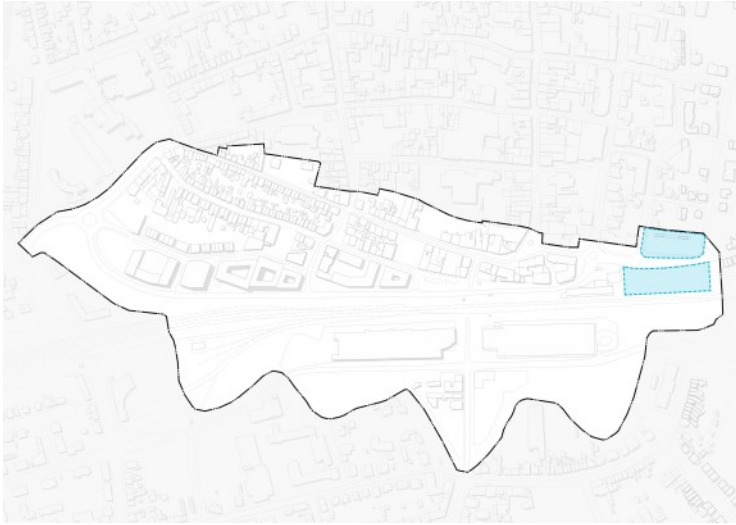
Am neuen Mobilitäts-Hub an der Cappelstraße soll ein neuer qualitätsvoller Haltepunkt am Stadthaus entstehen. Hier sollen acht örtliche und regionale Bushaltestellen gebündelt werden und das QSA mit der Gesamtstadt und der umliegenden Region verknüpfen.

Die veränderten Linienführungen sollen den ÖPNV zukünftig beschleunigen und somit eine integrierte Anbindung und Lückenschließung im Lippstädter Liniennetz sein.

Weiterhin sollen die vorhandenen Haltepunkte aufgewertet werden. In Abhängigkeit von der bestehenden Situation und den Platzverhältnissen sollen die Haltestellen barrierefrei ausgebaut und mit einem wettergeschützten Wartebereich ausgestattet werden. Zur multimodalen Vernetzung ist jeweils die Sinnhaftigkeit der Integration von Fahrradabstellanlagen zu prüfen und diese bei Bedarf in die Planung zu integrieren.

# C4

## Neubau eines Busbahnhofs und Bau eines Park & Ride Parkhauses am Bahnhof



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2025

### FÖRDERPERSPEKTIVE

Infrastrukturförderung Nahverkehr Westfalen-Lippe

104

4 | MASSNAHMENKONZEPT

### AUSGANGSLAGE

Der neue Busbahnhof und die Erweiterung des Park & Ride Angebots sollen gekoppelt entwickelt und geplant werden. Beide Bestandteile am östlichen Rand des QSA sind in Verbindung mit dem Bahnhof wichtige Mobilitätsknotenpunkte für die örtliche und überörtliche verkehrliche Anbindung und der Verknüpfung des QSA mit dem gesamten Stadtgebiet und darüber hinaus.

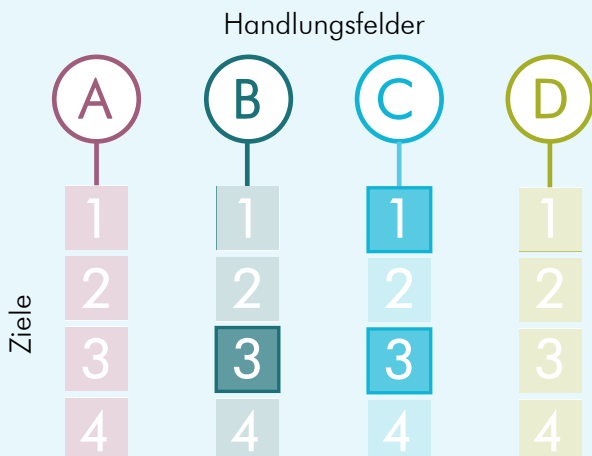
In der heutigen Ausgestaltung wird der Busbahnhof, auf der nördlichen Seite der Rixbecker Straße, seiner bedeutenden Funktion als Ankunfts-, Umsteige- und Abfahrtsort nicht

mehr gerecht. Er weist ausstattungs- und lagetechnisch sowie gestalterisch Handlungsbedarf auf.

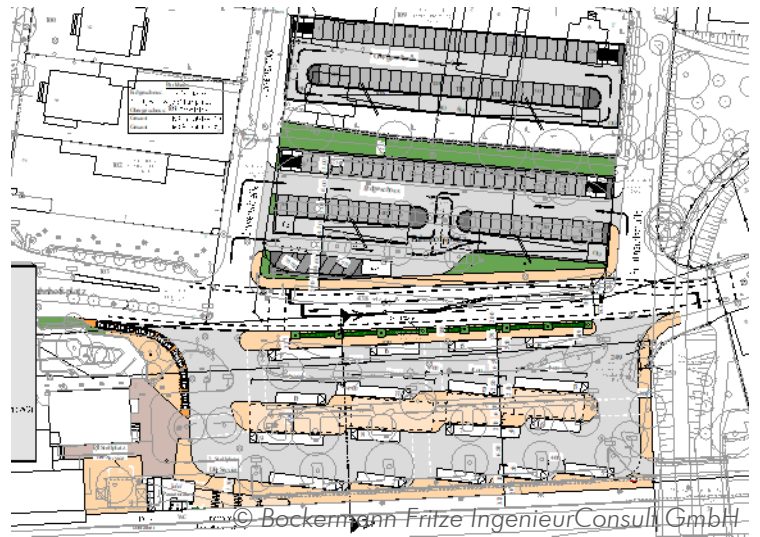
Zudem ist der Umstieg zwischen Bus und Bahn durch die notwendige Querung an der Lichtsignalanlage Rixbecker Straße/ Luisenstraße erschwert. Hinzukommen gefährliche Rotlichtverstöße von querenden Fußgänger\*innen.

Der Park & Ride Parkplatz östlich des Bahnhofs weist eine wesentlich höhere Nachfrage als Angebot auf. Aus der Bestandsanalyse resultiert ein Bedarf zur Erweiterung des bestehenden Park & Ride Angebots in Bahnhofsnähe.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME







## PROJEKTBE SCHREIBUNG

Durch den bestehenden Handlungsbedarf zur Erneuerung des Busbahnhofs und der Erweiterung des Park & Ride Angebots können diese verknüpft entwickelt werden, um eine neue und städtebaulich ansprechende Eingangssituation in die Altstadt aus Richtung Osten schaffen zu können. Diese Funktion soll durch die mobilitätsbezogenen Maßnahmen im QSA weiter gestärkt werden. Hier gilt es die Angebote sowohl bezogen auf die bestehenden und neuen Verbindungen, aber auch auf die ÖPNV-Anlagen (u.a. Busbahnhof) zu optimieren und die unterschiedlichen Verkehrsträger\*innen des Umweltverbundes, partiell ergänzt um den MIV (z.B. Park & Ride), besser zu vernetzen. Aufgrund der prominenten Lage soll eine gute und verträgliche Einfügung in den städtebaulichen Kontext an diesem Standort erreicht werden.

Die Maßnahme sieht einen Seitenwechsel zwischen dem Busbahnhof und dem Park & Ride vor, um kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen. Dies steigert einerseits die Attraktivität und Bündelung des öffentlichen Verkehrs, andererseits nimmt der Querungsbedarf von Fußgänger\*innen an der Rixbecker Straße ab und eröffnet somit Spielraum für andere verkehrstechnische und –

gestalterische Möglichkeiten auf der Rixbecker Straße.

Das erweiterte Park & Ride Angebot auf der Nordseite soll im Rahmen eines Parkhauses oder einer Parkpalette realisiert werden, erfordert aber, dies gilt für den Neubau des Busbahnhofs ebenfalls, eine sensible stadtgestalterische Einfügung.

Das QSA hat durch den Bahnhof mit dem Busbahnhof und einem umfassenden Park & Ride Angebot eine starke Bedeutung als örtlicher und überörtlicher ÖPNV- und Mobilitätsknotenpunkt. Durch Optimierung, Verlagerung und Verdichtung des vorhandenen Angebots soll ein möglichst großer Nutzen für das QSA und die Erreichbarkeit der gesamten Altstadt entstehen.

Aufgrund der eher langfristigen Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens und des gleichzeitig aber akuten Handlungsbedarfs an zusätzlichen Park & Ride - Kapazitäten sollten ggf. auch kurzfristige (Übergangs-)Lösungen in Erwägung gezogen werden.

# C5 Bau einer Fahrradabstellanlage südlich der Bahn



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Infrastrukturförderung Nahverkehr Westfalen-Lippe

106

4 | | MAßNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

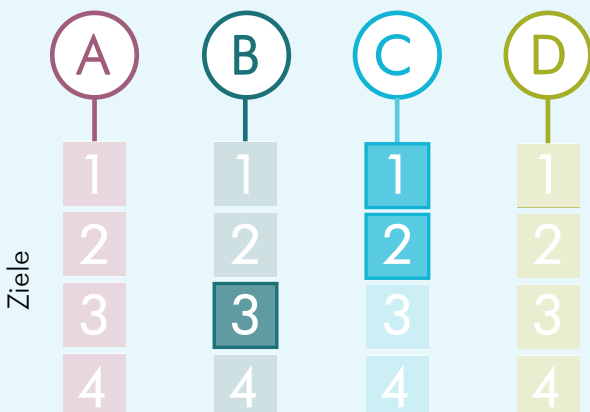
Über die Lippstädter Altstadt verteilt befinden sich flächendeckend Radabstellanlagen (überwiegend Bügelparker und Anlehnbügel), auch am südlichen Eingang der Unterführung zum Bahnhof befindet sich eine überdachte Anlage, welche an einen PKW Parkplatz (Kiss & Ride) gekoppelt ist.

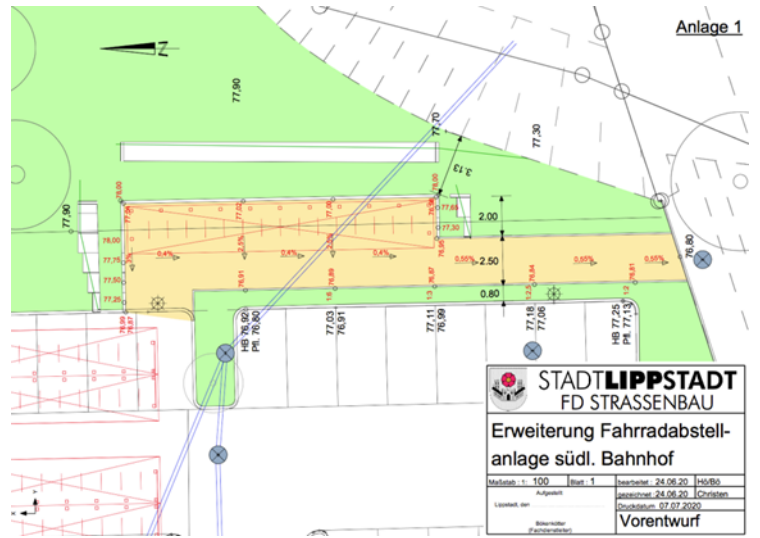
Dennoch reicht das Angebot der vorhandenen Fahrradstellplätze derzeit nicht aus und die Nachfrage nach geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird vor allen Dingen am Bahnhof in Zukunft weiter zunehmen.

Es soll daher auch in der Zukunft weiterhin möglich sein auf der Südseite des Bahnhofs sein Fahrrad für kurze oder längere Zeit sicher und geschützt zu parken.

Hier liegt das Potential, dass vor allen Dingen auch mehr Pendler\*innen den ‚ersten‘ und den ‚letzten‘ Kilometer mit dem Rad zurücklegen, wenn attraktive und sichere Abstellmöglichkeiten vorhanden sind.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBECHREIBUNG

Das Etablieren eines geeigneten Angebots an Radinfrastrukturen sowie die bedarfsgerechte und nutzer\*innenfreundliche Gestaltung steigern die Attraktivität und fördern die Nutzung der Radmobilität. Der Bahnhof in unmittelbarer Nähe zum QSA ist ein wichtiger Ankunfts- und Umschlagspunkt in Lippstadt, daher soll südlich der Bahn das Fahrradstellplatzangebot durch den Bau einer Fahrradabstellanlage erweitert werden.

Die Integration von geeigneten Fahrradstellplätzen in unmittelbarer Nähe zum Zielpunkt Bahnhof in der urbanen Infrastruktur soll einer potentiellen Nachfrage entsprechen und die steigenden Bedarfe nach Stellplätzen zukünftig decken. Besonders für Pendler\*innen aus dem Umland ist die Kombination von Bahn und Fahrrad sowie geeigneten Stellplatzangeboten im Stadtraum eine attraktive Alternative, um auf die Anreise mit dem PKW zu verzichten.

Das kann sich besonders positiv auf Lippstadt und seine Quartiere auswirken, da weniger motorisierter Individualverkehr und folglich weniger Abgas- und Lärmbelastung die Wohn- und Lebensqualität in der Gesamtstadt steigern. Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Verkehrssektors für den Treibhausgasausstoß ist jede Verlagerung von Fahrten auf die Ver-

kehrsmittel des Umweltverbundes auch als Maßnahme des Klimaschutzes zu verstehen.

Somit stellt auch diese Einzelmaßnahme einen Baustein in der Gesamtentwicklung des QSA sowie zur Mobilitätswende im Sinne der klimaneutralen Mobilität in Lippstadt dar.

# C6

## Zukunftsstudie: Überwindung der Bahnbarrieren im QSA



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2025

### FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

108

4 | | MAßNAHMENKONZEPT

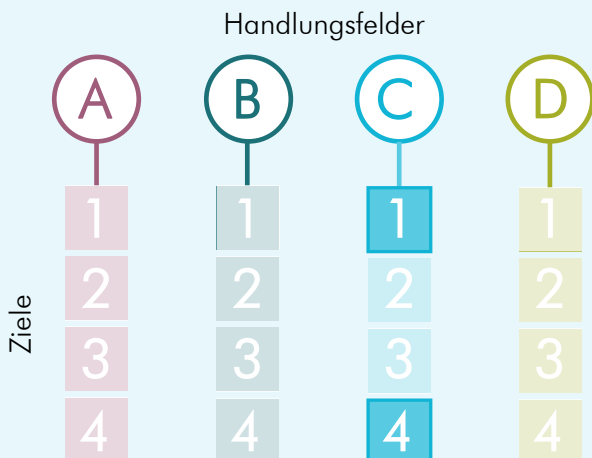
### AUSGANGSLAGE

Der Bahnhof in Lippstadt befindet sich in der südlichen Altstadt in unmittelbarer Nähe zu der Fußgängerzone Lange Straße und ist ein Bahnhof mit Fernverkehrshalt. Von Ost nach West zieht sich die Bahntrasse durch den Stadtkörper und verursacht hierbei in der Gesamtstadt und vor allen Dingen innenstadtnah eine Zäsur mit Barrierewirkung, die nur an einzelnen Stellen überwunden werden kann.

An der Südertorunterführung wurden durch die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges schon positive Schritte in die richtige Richtung gemacht.

Dennoch bestehen weiterhin Potentiale die durch die Bahntrasse verursachten Barrieren abzubauen oder deren Randbereiche zu nutzen um Wegeverbindungen zu kreieren.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBECHREIBUNG

Die Bahn teilt derzeit die Stadt vor allen Dingen für den Fuß- und Radverkehr in Räume mit lang zu überwindenden Distanzen. Die Zukunftsstudie zur Überwindung der Bahnbarrieren kann als Instrument in der Stadtentwicklung Lippstadts genutzt werden, um Optionen zur Minderung oder Beseitigung dieser Barrieren aufzuzeigen.

Die Umsetzung der Studie könnte in Form einer Beauftragung eines geeigneten Planungsbüros oder auch durch ein Hochschulprojekt ggf. aber auch durch eine Kombination von beidem erfolgen.

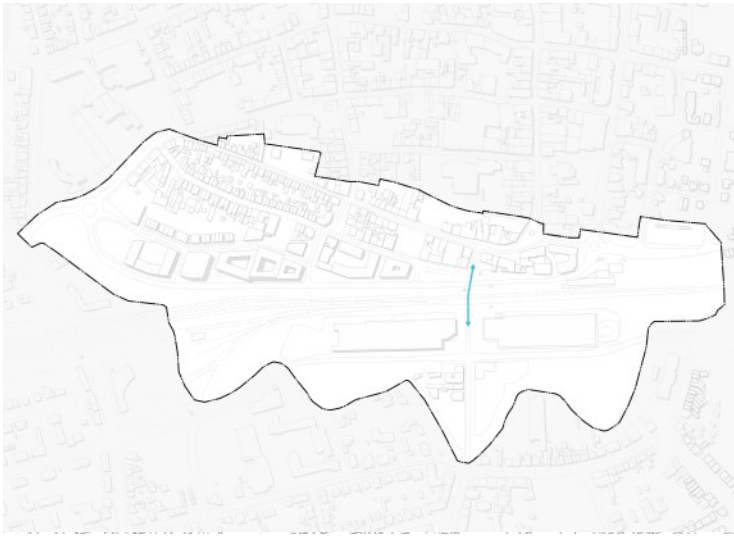
Es können Potentiale und Risiken verschiedenster Formen der Überbrückung der Bahnbarrieren untersucht werden. Dabei sollen die vorhandenen und geplanten Wegführungen im QSA sowie in den umliegenden Stadtbereichen und potentielle Wegebeziehungen zwischen der Altstadt und dem Rest der Stadt berücksichtigt werden.

Das Ziel ist nicht unmittelbar die bauliche Umsetzung von Ideen, sondern vor allen Dingen das Auseinandersetzen mit Möglichkeiten zur Überwindung der Bahnbarrieren. Der Fokus liegt dabei auf der Schaffung von Wegeverbin-

dungen für den Fuß- und Radverkehr im Sinne der Stärkung der klimaneutralen Mobilität.

# C7

## Nachrichtlich: Herstellung der Südertorunterführung



110

4 | | MABNAHMENKONZEPT

### PROJEKTDESCREIBUNG

Lippstadts südliche Altstadt wurde entlang des Südertors in der Vergangenheit durch die Bahntrasse geteilt. Der höhengleiche Bahnübergang sorgte für ein erhöhtes verkehrliches Aufkommen, der Fuß- und Radverkehr konnte nicht attraktiv die Bahn queren.

Mit der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs und dem Bau einer großzügigen Unterführung entstand eine attraktive Anbindung der Altstadt durch die Südertorunterführung mit Fertigstellung 2013.

Das 150 m lange Bauwerk verbindet die Flanierzone Lange Straße im Norden der Bahnlinie, mit der Mischnutzung am Konrad-Adenauer-Ring im Süden. Sie ist für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV freigegeben und ist somit eine wichtige Verbindung in die südliche Altstadt.

Licht- und Wasserspiele sowie breite Treppenanlagen erhöhen an diesem Ort die Aufenthalts- und Verweilqualitäten.



© Studio Schultz Granberg



© Studio Schultz Granberg



# D1

## Herstellung eines multifunktionalen Quartiersplatzes (Teil des Regionaleprojektes QSA)



### PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

### DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2023

### FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

112

4 | MASSNAHMENKONZEPT

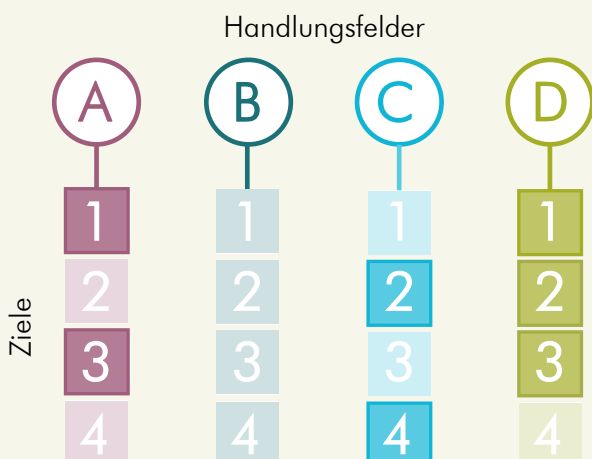
### AUSGANGSLAGE

Das Gebiet der südlichen Altstadt ist durch Wohn- und Mischnutzung mit mangelnder Verzahnung zwischen dem Bestand und dem Güterbahnhofsgelände gekennzeichnet. Durch die vorherrschenden städtebaulichen Missstände fehlt es an einer Quartiersmitte und identitätsstiftenden Räumen. Die Baulücke in der geschlossenen Bebauung der Hospitalstraße soll daher im Rahmen der Erschließung des Güterbahnhofes zum Quartiersplatz entwickelt werden. Derzeit wird der Raum an seiner Westseite vom städtischen, im Umbau befindlichen, Museumsdepot gefasst, an der Ostseite

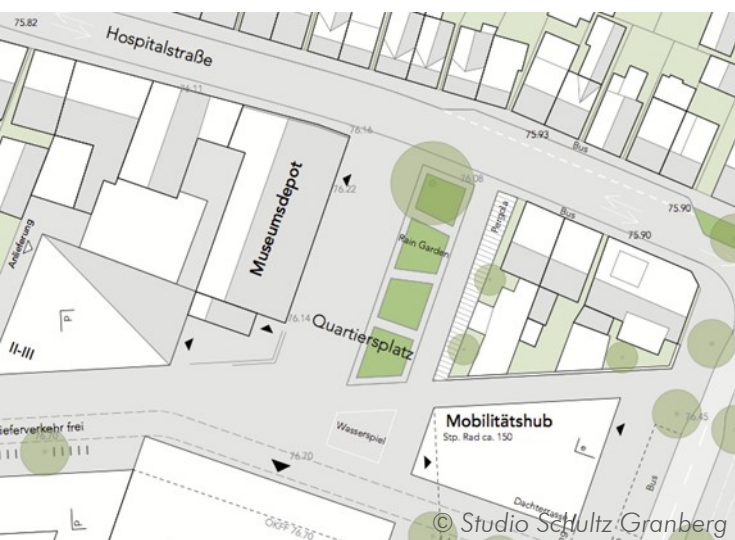
von einer heterogenen Garteneinfriedung des benachbarten Wohngebäudes und in Richtung Süden öffnet er sich auf die Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes wo zukünftig das neue Stadthaus seinen Standort finden soll.

Derzeit ist das Grundstück als Grünfläche mit Sträuchern, Rasen und einem großen Bestandsbaum gestaltet, jedoch gänzlich ohne Aufenthalts- oder Nutzungsangebote. Der Quartiersplatz als multifunktionale Fläche soll ein Ort der Orientierung, der Identifikation und des Aufenthalts für das QSA sein.

### ZIELBEITRAG DER MASSNAHME







## PROJEKTbeschreibung

Im Zuge der Quartiersentwicklung des Stadthausareals wird die Baulücke zum Platz transformiert und gewinnt an Größe und Aufenthaltsqualität. Dieser Ort wird ein wichtiges verbindendes Glied im Gesamtgefüge des öffentlichen Stadtraumes in der Altstadt sein. Hier soll nicht nur der neue Quartiersmittelpunkt als Ort der Kommunikation und Identitätsbildung entstehen, sondern auch ein urbaner Platz, der gleichzeitig eine Scharnierfunktion zwischen dem bestehenden QSA und den Neubauten auf der Güterbahnhof-Brache übernimmt.

Der Platz dockt bewusst an die Hospitalstraße an, die durch städtebauliche Missstände geprägt ist und so einen starken Entwicklungsschub erfährt. Die Fassung des Quartiersplatzes durch divers genutzte Gebäude (Museumsdepot, Mobilitäts-Hub sowie Stadthaus), gibt der Quartiersmitte einen multifunktionalen Charakter. Die Eingangszonen der drei genannten Gebäude liegen am Platz und beleben und bespielen ihn. Großzügig dimensionierte Freiflächen machen multifunktionale Freiraumnutzungen auch temporärer Art wie Veranstaltungen möglich.

Ein Rain Garden soll eine Verbindung zwischen ‚grüner‘ und ‚blauer‘ Infrastruktur her-

stellen. Die Regenwasserretention vor Ort trägt durch Verdunstung zur Verbesserung des Mikroklimas bei und gerät als repräsentatives Element so in das Blickfeld der Besucher\*innen, auch der Bestandsbaum soll an dieser Stelle mit in die Neuplanung einbezogen werden.

Ein akzentsetzendes Element kann ein bodenbündiges Wasserspiel sein, welches in die Platzfläche niveaugleich eingebaut werden kann. Es lädt zum Kinderspiel und zum Betrachten ein und verbindet die unterschiedlichen Generationen. Im abgeschalteten Zustand bliebe die Fläche multifunktional nutzbar. Durch eine flankierende Pergola und geschützten Sitzmöglichkeiten soll die Aufenthaltsqualität des Quartiersplatzes gesteigert werden.

Um die Verbindung zwischen Alt und Neu weiter zu stärken, soll ein nahtloser Übergang zwischen Quartiersplatz und transparentem Haupteingang des Stadthaus mit Bürgerforum und den darüber befindlichen Rats- und Veranstaltungssaal erfolgen. So soll der Bereich zu einem authentischen Ort der bürgerlichen Teilhabe und des offenen politischen Diskurses in Lippstadt werden.

# D2 Grüne Trittsteine als Anbindung an die Lange Straße



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2023

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

114

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

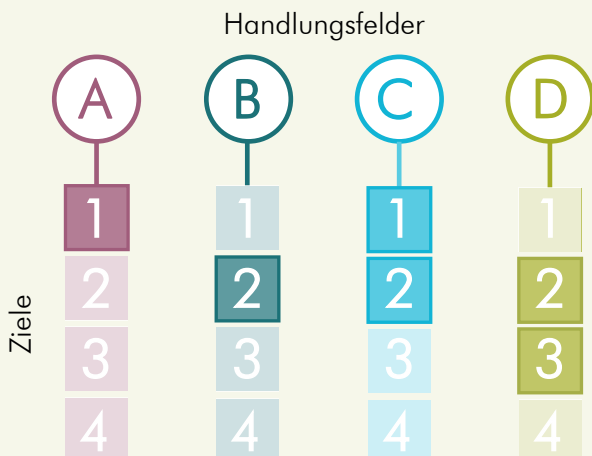
Auf Grund der bisher fehlenden Funktion Güterbahnhofgeländes fehlt es auch an einer Verbindung zwischen Lange Straße und diesem Teilbereich des QSA. Im Zuge der städtebauliche Neuordnung des QSA entsteht mit der Jakob-Koenen-Straße ein neuer Erschließungsstrang für den motorisierten Verkehr an der Südseite des neuen Bauensembles.

Als Randstraße soll die Jakob-Koenen Straße daher eine Aufwertung im öffentlichen Raum erfahren, um auch für Fußgänger\*innen eine attraktive Verbindung zwischen Flanierzone,

Bahnhof und Südlicher Umflut zu bieten und einen Rückseitencharakter auszuschließen.

Die zukünftige Funktion des Quartiers erfordert eine attraktive Verbindung in die weiteren Altstadtbereiche und insbesondere zur Langen Straße .

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTbeschreibung

Die ‚Grünen Trittsteine‘ begleiten als attraktive bepflanzte Freiraumelemente mit multifunktionalen Nutzungsangeboten die fußgängerfreundliche Ost-West Verbindung zwischen ‚Südlicher Umflut‘ und Bahnhof und dem Bereich Lange Straße. Durch eine angemessene Gestaltung entstehen entlang der Jakob-Koenen-Straße wichtige Räume, die die Aufenthaltsqualität am südlichen Rand des Quartiers steigern.

Entlang der Jakob-Koenen-Straßen sollen die Trittsteine kleine Auftakträume für das QSA werden. Die Ausbildung dieser südlichen Achse als fußgänger\*innenfreundlicher Raum soll die Wertigkeit der Ost-West Verbindung erhöhen und ‚Grünen Trittsteine‘ in das städtebauliche Gesamtgefüge einordnen.

Hierbei sollen sie als Rast- und Verweilmöglichkeiten das Netz der grünen Infrastruktur im QSA ergänzen und erweitern und urbane Verbindungselemente der Freiräume in der südlichen Altstadt sein. So treten sie in die Wahrnehmung der Besucher\*innen des Quartiers und laden beim Durchqueren zum Aufenthalt ein. Die grüne Infrastruktur soll außerdem auch durch Regenwasserretentionselemente ergänzt werden.

Hierdurch kann zum einen die neu entwickelte Güterbahnhoffläche an die Lange Straße, die Südertor-Unterführung und den Bahnhofsbereich angebunden werden.

Weiterhin wird im Zusammenspiel mit dem Stadthausboulevard eine für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen attraktive Ost-West-Verbindung in der Altstadt geschaffen, die im weiteren auch einen Anknüpfungspunkt für Wegeverbindung außerhalb der Altstadt darstellt. Hier ist insbesondere das weiter westlich gelegene multifunktionale Sport- und Freizeitgelände des Jahnplatzes zu benennen, aber auch der Anschluss an die Rixbecker Straße im Osten die letztlich die Altstadt mit dem Forschungs- und Entwicklungsbereich rund um Hochschule Hamm-Lippstadt verbindet.

# D3 Renaturierung des Gewässers Südliche Umflut



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Förderung zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie

116

4 | MASSNAHMENKONZEPT

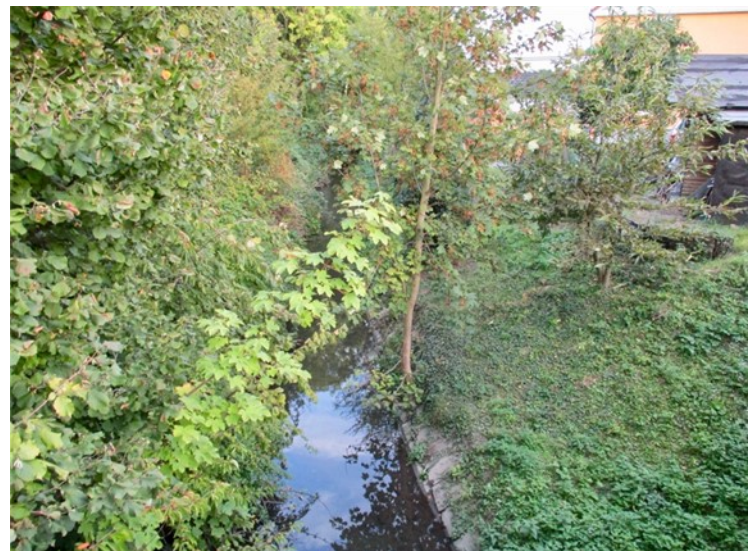
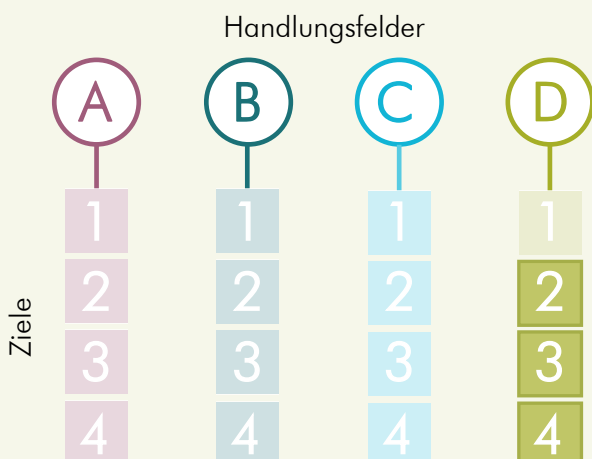
## AUSGANGSLAGE

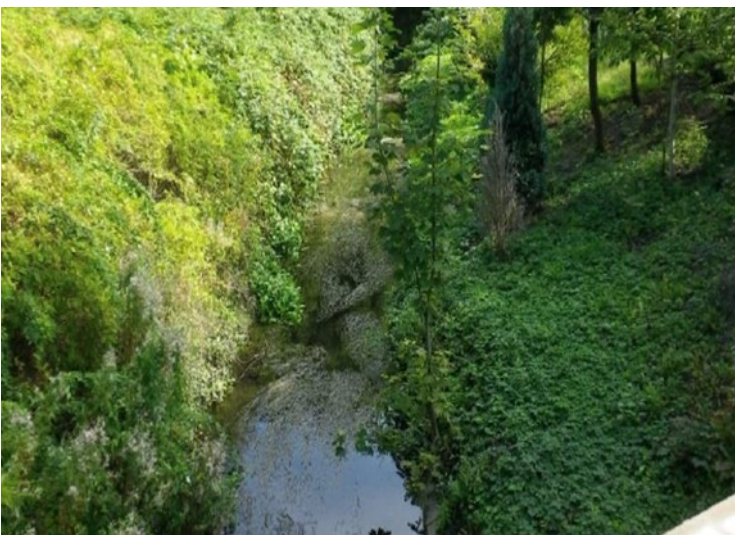
Die Südliche Umflut zählt zu den vier prägenden Wasserlinien in Lippstadt und ist ein Bau- und Kulturdenkmal, an welchem der historische Verlauf der Stadtmauer und Festungsanlage abzulesen ist. Die Umfluten konnten zwar über die Jahrhunderte weitestgehend erhalten bleiben, sie sind jedoch nur punktuell wahrnehmbar.

Die südliche Altstadt bietet nur wenige Freiraumstrukturen für die Naherholung im Siedlungsbereich, daher trägt die Südliche Umflut eine wichtige Funktion als wohnungs- und siedlungsnaher Erholungsort im Stadtgefüge.

Als ökologisch bedeutsamer Freiraum ist sie wesentlicher Bestandteil im Verbundsystem der innerstädtischen grünen Infrastruktur und soll auch mit dieser Funktion erhalten bleiben. In den Engbereichen ist vor allen Dingen eine ökologische Aufwertung möglich bzw. kann dort die Erlebbarkeit durch innovativen Maßnahmen ermöglicht werden. Dort wo mehr Raum zur Verfügung steht ist eine ökologische und funktionale Aufwertung im Sinne der Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit im Vordergrund.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBECHREIBUNG

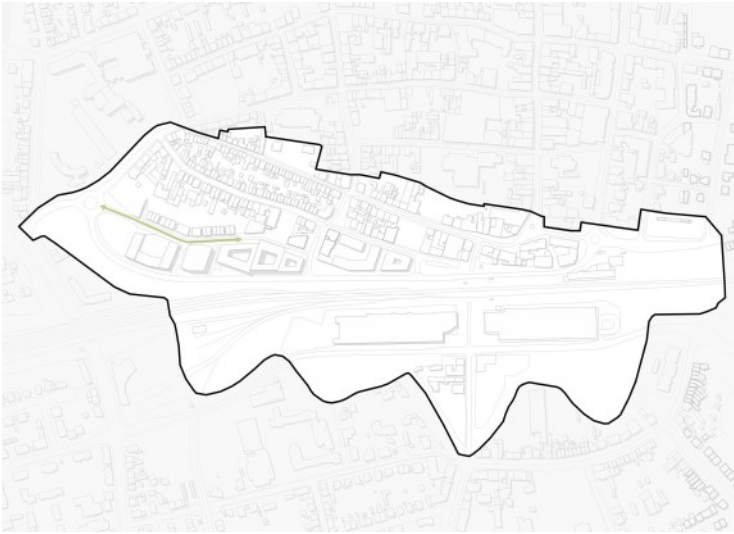
Eine ökologische Aufwertung und Renaturierung der Südlichen Umflut soll durch die Sicherung und Erhaltung des arten- und strukturreichen Sekundärbiotop gefördert werden. Derzeit ist die Südliche Umflut als überwiegend naturferner Graben kartiert und durch heimische, jedoch nicht durchgängig standortgerechte Uferghölze begleitet.

Das Pflanzen von vielfältigen arten- und lebensraumtypischen Ufervegetationen mittels eines naturnahen Gewässerrandstreifen unterstützt die ökologische Durchgängigkeit für Fauna und Flora und verbessert die Biotopvielfalt.

Die Sanierung der Uferbefestigungen und das Abflachen von Uferbereichen sowie die Anlage von gewässerbegleitenden Wegen, Stegen und Brücken sollen die Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der Südlichen Umflut verbessern. Sie kann sich so zu einem wohnungs- und siedlungsnahen Erholungsraum entwickeln, welcher das QSA mit einem erlebbaren Naturraum in das Stadtgefüge als Grünverbindung der südlichen Wohngebiete in die Altstadt integrieren soll.

Die unmittelbare Nachbarschaft von Naturerfahrung und Stadtleben stärken das Quartier in seiner Attraktivität und können somit die Lebensqualität der umliegenden Stadtbereiche steigern. Als Grünverbindung in die südlichen Wohngebiete der Altstadt trägt die Südliche Umflut auch zur Verbesserung des Stadtklimas sowie zur Biotop- und Artenvielfalt bei.

# D4 Bau des Stadthausboulevards



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2022 (zunächst als Baustraße),

Endausbau ab 2025

## FÖRDERPERSPEKTIVE

-

118

4 | MASSNAHMENKONZEPT

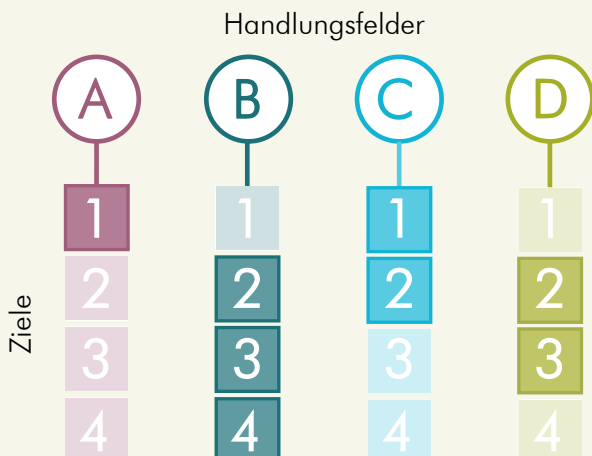
## AUSGANGSLAGE

Der Güterbahnhof ist derzeit ein Stadtraum ohne Funktion mit einer defizitären Ost-West Verbindung zwischen der Altstadt West und dem Bereich Lange Straße.

Die Nachnutzung ermöglicht es eine neue attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zu schaffen. Gleichzeitig benötigt das Gelände durch seine neuen Funktionen auch eine interne Erschließung für diverse Verkehrsträger\*innen, welche eine entsprechende Qualität aufweist, um als ansprechende Rad- und Fußwegeverbindung zu funktionieren.

Mit der Entwicklung des QSAs und des Bauensembles um das Stadthaus entsteht auch die Notwendigkeit der Entwicklung einer qualitätsvollen internen Verbindung, welche als Boulevard die rückwärtige Grundstücksbereiche der Hospitalstraße erschließt und somit die neuen Strukturen und den Bestand verknüpft.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME





## PROJEKTBE SCHREIBUNG

Der neue Stadthausboulevard verläuft an der Grenze zu den privaten Grundstücken des Bereiches der Hospitalstraße und soll einerseits die Erschließung der rückwärtigen Bebauung in diesem Bereich bilden und andererseits eine verkehrsberuhigte Wegeverbindung zwischen Innenstadt, neuer Verwaltung und Dreifaltigkeitshospital als wichtige Ost-West Verbindung im Altstadtgefüge sein.

Entlang der Nordseite des Stadthausboulevards ergänzt eine neue Wohnbebauung durch Townhouses den Block der Hospitalstraße. Schmale Vorzonen sollen hier ausreichend Platz für Eingangsbereiche und private Fahrradstellplätze bilden, der PKW kann im EG geparkt werden.

Die südliche Seite des Stadthausboulevards wird durch das neue Bauensemble geprägt. Von West nach Ost erstrecken sich der Lebensmittelmarkt mit ergänzender Mischnutzung, das Parkhaus und das Stadthaus in unterschiedlicher und wachsender Geschossigkeit und sollen durch ihre Multifunktionalität für eine Belebung des Stadthausboulevards zu unterschiedlichen Tageszeiten sorgen.

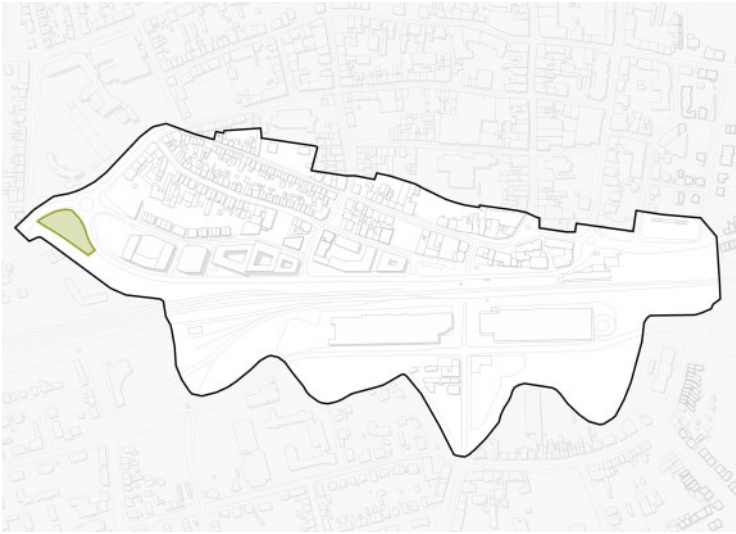
Der verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereich ist eine wiederkehrendes Element in der Lippstäd-

ter Altstadt. Der Stadthausboulevard soll als niveaugleiches Layout eine hohe Aufenthaltsqualität in der Ost-West Verbindung für den Fuß- und Radverkehr sichern. Die interne Quartierserschließung bildet somit eine starke Verbindung zwischen dem Dreifaltigkeitshospital, dem Stadthaus und dem Bahnhof sowie der Altstadt West und Lange Straße.

Der Stadthausboulevard soll unterteilt sein in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich im Abschnitt vom Kreisverkehr bis zum Parkhaus und in eine verkehrsberuhigte Zone vom Parkhaus bis zum Stadthausplatz. Die notwendigen Bereiche für Lieferung und Parkflächen sind befahrbar, auch die neuen Bewohnenden am Stadthausboulevard dürfen diesen mit dem PKW befahren.

Straßenbegleitendes Grün unterstützt das Mikroklima und die Regenwasserversickerung in diesem Bereich des Quartiers. Die Integration von Fahrradstellplätzen als Stadtmobiliar fördert die Nutzung von klimaschonenden Verkehrsmitteln.

# D5 Aufwertung der Aufenthaltsflächen und Zugänglichkeit des Gewässers 'Südliche Umflut'



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2023

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

120

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

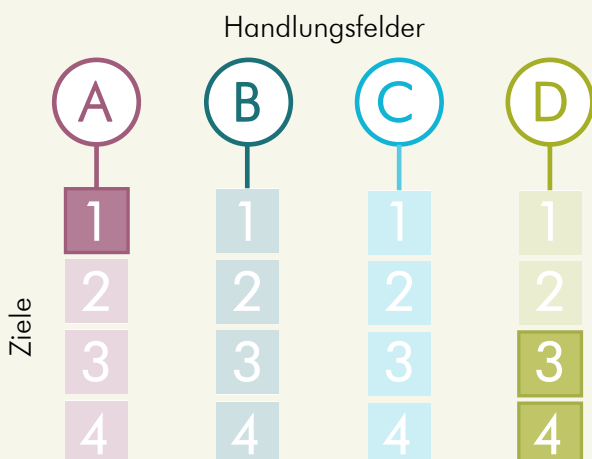
Die Südliche Umflut ist heute im Bereich des gesamten ehemaligen Güterbahnhofgeländes nicht erlebbar und zugänglich. Sie stellt sich als dicht von Gehölzen eingewachsenes tief eingeschnittenes Gewässer dar.

Der Verlauf der alten Wallanlagen, der durch den Flusslauf der Südlichen Umflut heute noch gekennzeichnet ist, bleibt so für die Bürger\*innen versteckt und nicht erfahrbar. Die Fläche kann somit in der Ausgangslage weder Naherholung, noch Naturerfahrung oder Geschichtserleben bieten.

Auf Grund ihrer Lage in der weitestgehend bebauten Altstadt ist diese Freifläche multifunktional im Sinne der blau-grünen Infrastruktur zu nutzen, denn im Gegensatz zum urbanen Charakter des QSA, liegt hier eine offene grüne und mit standortgerechten Ufergehölzen begleitete Teilfläche vor.

Durch die Entwicklungen des Güterbahnhofgeländes erhält die Südliche Umflut eine neue städtebauliche Relevanz, weshalb es erforderlich ist, diesen Freiraum zu qualifizieren und aufzuwerten.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME







## PROJEKTBECHREIBUNG

Als Pendant zu den Neubauten im QSA, sollen neben den Freiflächen auch die Gewässer im Quartier vor allem ökologische Qualitäten aufweisen. Zu diesem Zweck soll auch die Südliche Umflut zugänglich gemacht und renaturiert werden, um diesen Teil der Stadt wieder erlebbar und erfahrbar zu machen.

In der vorhandenen Aufweitung der Freiflächen an der Südlichen Umflut soll um das geplante Regenrückhaltebecken ein Weg mit Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden, wodurch Blicke zum Wasser freigegeben werden soll. Zusätzlich soll sich die Wegführung so entwickeln, dass am Ufer Plateaus entstehen können, welche aus der Böschung herausragen und mit Hilfe von Stufen einen Zugang zu Wasser schaffen sollen. Die vorher versteckte Südliche Umflut soll somit wieder erlebbar werden.

Am Ufer des Retentionsbeckens soll Raum für eine natürliche Röhrichtzonenentwicklung gelassen werden, wodurch zusätzlicher Raum für die Flora und Fauna geschaffen werden kann. In diesem Bereich ließe sich ein Pfad über das Wasser und durch die Röhrichtzone herstellen, somit könnte die Südliche Umflut wieder zu einem Erlebnisraum für Jung und Alt werden.

Die Südliche Umflut soll als Freiraumstruktur das QSA und die Altstadt als Teil des innerstädtischen Freiraumnetzes ergänzen und eine positive Wirkung auf die umliegenden Stadtgebiete haben. Dabei sind die Anforderungen aber auch die Potentiale der Multi-Codierung der Fläche als Aufenthalt- und Regenrückhaltebereich in den Fokus zu nehmen. Diese Mehrfachnutzung erlaubt es mehreren Anforderungen für die Freiflächen im QSA an einem Standort zu integrieren und stellt eine effiziente Flächennutzung des begrenzten Freiraums dar. Gleichzeitig stellt diese Fläche durch ihre offene Vegetationsfläche ein grünes Gegengewicht zum umliegenden dicht bebauten Altstadttraum dar. Entsprechend erfüllt der Bereich eine wesentliche Funktion für die grüne Infrastruktur im QSA, der positiv auf das Kleinklima in seinem Umfeld wirkt.

Durch die Funktion der Regenrückhaltung und die Funktion als Teil der grünen Infrastruktur kann mit der Maßnahme sowohl ein Beitrag zur Klimaanpassung als auch zum Klimaschutz geleistet werden.

# D6 Ökologische Umgestaltung des Südertorpark West und Erweiterung des Schulhofes des Realschulzentrums



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2025

## FÖRDERPERSPEKTIVE

Städtebauförderung

122

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

Südlich der Bahngleise und westlich des Südertors befindet sich eine untergenutzte Fläche welche Teil der Lippstädter Umflut ist, jedoch ist sie derzeit weder zugänglich noch erlebbar.

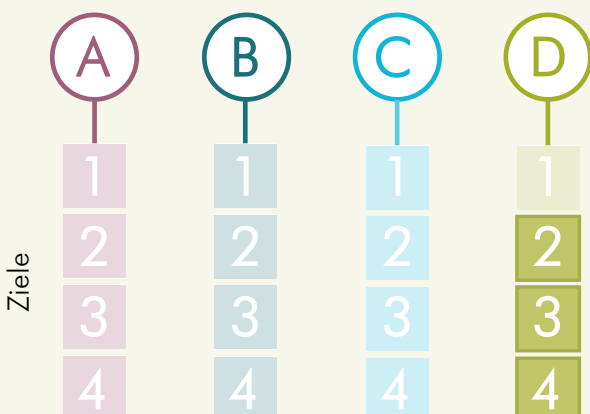
Als Grünraum im Lippstädter Stadtgeflecht bietet sich ein großes Potential für eine freiräumliche Entwicklung. Durch eine ökologische und funktionale Aufwertung kann dieser Bereich ein wichtiger Freiraum mit Naherholungsqualitäten in der kernstädtischen Bebauung der südlichen Altstadt werden.

Im Bereich des Realschulzentrums ist es durch bauliche Maßnahmen wie dem notwendigen Neubau der Mensa zu einer Verkleinerung des Schulhofes gekommen.

Die nachbarschaftliche Lage zur Umflut und dessen Entwicklung bieten daher das Potential in der Umgestaltung des Realschulstandortes den Schulhof in Teilen des Südertorpark West zu aktivieren.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME

Handlungsfelder





## PROJEKTbeschreibung

Als Teil der Freiraumversorgung der Kernstadt soll die neu zu entwickelnde Grün- und Freiraumfläche des Südertorpark West durch eine funktionale und ökologische Aufwertung zugänglich und erlebbar gemacht werden. Die Entwicklung dieser Fläche kann die Potentiale zur Verbesserung der Freiraumausstattung der Kernstadt und zur Vernetzung unterschiedlicher Stadträume über das Gebiet des QSA fördern und bestehende Lücken im Freiraumnetz schließen.

Eine Verbesserung der wohnungs- und siedlungsnahen Erholungsmöglichkeit sowie der Biotop- und Strukturvielfalt in diesem Bereich stärken die Grünverbindung der südlichen Wohngebiete zur Altstadt.

Durch die Sanierung der Uferbefestigung, der Anlage eines gewässerbegleitenden Weges und Steges mit Brücke über die Umflut und das Abflachen der Ufers soll das Gewässer mehr in die Wahrnehmung der Besucher\*innen rücken und somit sichtbar und erlebbar gemacht werden. Die ökologische Durchgängigkeit für Flora und Fauna und der biologischen Vielfalt soll durch die Entwicklung eines naturnahen Gewässerrandstreifen gefördert und sichergestellt werden.

Mit der Entwicklung des Realschulzentrums und der Erweiterung des Schulhofes auf Teilen der Fläche des Südertorpark West sollen Bildung und Freiraum positive Synergien generieren. Natur und Wasser können als Teil des Schulhofes erleb- und erfahrbar gemacht werden und beispielsweise in den Unterricht integriert werden.

Die neuen Qualifizierungen und Aktivierungen der Freiraumflächen tragen dazu bei, dass diese sich mit den umliegenden Stadtbereichen vernetzen und ein qualitativ hochwertiges Stadtgeflecht erzeugen. Dabei sollen bewusst andere Schwerpunkte als bei der Entwicklung des Südertorpark Ost gelegt werden, um das Freiraumsystem sinnvoll zu ergänzen und fortzuschreiben und dabei den Aspekten der Klimaresilienz Rechnung zu tragen. Dies kann zum Beispiel durch eine naturnahe, extensive Gestaltung der Fläche oder die Einbindung von Blühwiesen in das Konzept geschehen.

# D7 Integriertes Regenwassermanagement



## PROJEKTRÄGER

Stadt Lippstadt

## DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

Ab 2021

## FÖRDERPERSPEKTIVE

-

124

4 | MASSNAHMENKONZEPT

## AUSGANGSLAGE

Infolge des Klimawandels und der sich verändernden Extremwetterlagen verändern sich auch die Städte und ihre Ansprüche an die Nachhaltigkeit. Die Entwicklung eines integrierten Regenwassermanagements ist daher ein dringendes Erfordernis in der Entwicklung der Stadt, um auch zukünftig nachhaltige und langfristig lebenswerte Quartiere zu garantieren.

Die südliche Altstadt ist durch eine hohe Versiegelung der Oberflächen geprägt. Durch

den hohen Versiegelungsgrad kann es im Stadtgebiet zu erhöhten Abflussmengen von Niederschlagswasser durch Starkregenereignisse kommen.

Der Umgang, die Retention und das Nutzen von Regenwasser in der ‚grün-blauen‘ Infrastruktur bilden Potentiale für die nachhaltige Entwicklung des QSA und seiner Freiraumstrukturen und schaffen dadurch positive Synergien mit dem Stadtklima.

## ZIELBEITRAG DER MASSNAHME

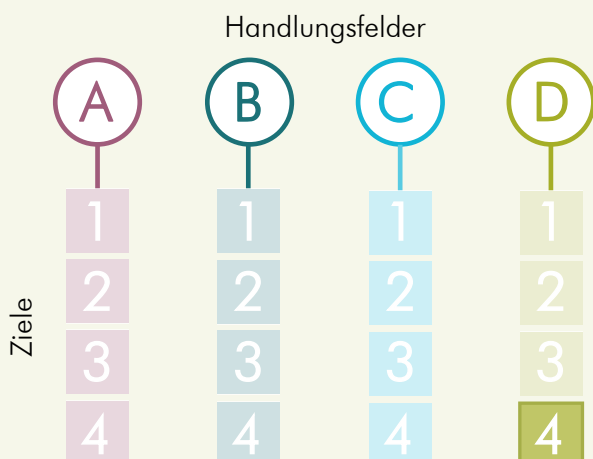


Abb. 1 Baum-Rigole



Abb. 2 Rain Garden



Abb. 3 Grüner Trittstein

## PROJEKTBECHREIBUNG

Im Rahmen der Entwicklung des QSA wird ein Konzept zum integrierten Regenwassermanagement erstellt. Daher sollen zur Unterstützung des natürlichen Wasserkreislaufs vor Ort anfallende Niederschläge über die Freiflächen im Quartier genutzt, verdunstet, versickert oder bei Bedarf ortsnah in ein Gewässer eingeleitet werden. Der Nutzbarmachung von Regenwasser soll dabei besondere Bedeutung beigemessen werden, z.B. zur Bewässerung von Stadtpflanzen oder um dem Aufheizen versiegelter Flächen entgegen zu wirken, um dadurch das Mikroklima positiv zu beeinflussen.

Durch eine Erhöhung des Versickerungsgrades der Oberflächen soll Regenwasser vor Ort genutzt und verdunstet werden, dabei gilt es eine integrierte Planung zwischen öffentlicher und privater Regenrückhaltung zu schaffen und somit ‚grüne‘ und ‚blaue‘ Infrastruktur zusammen zu denken und zu verknüpfen.

Kombinierte Mulden-Rigolen Systeme entlang der neuen Jakob-Koenen-Straße, ein ‚Rain-Garden‘ auf dem neuen Quartiersplatz oder die ‚grünen Trittsteine‘ entlang der Jakob-Koenen-Straßen sollen der Regenwasserretention im öffentlichen und urbanen Raum dienen. Gebäudebegleitendes Grün, intensiv und

extensiv begrünte Dachflächen und Regenwasserzisternen sollen die Versickerung des Regenwassers am Gebäude unterstützen. Ein Retentionsbecken als Teil der Südlichen Umflut kann größere Mengen an Regenwasser speichern und langsam in den Wasserkreislauf zurückgeben.

All diese Maßnahmen tragen nicht nur zu einem schadlosen Abfluss des Regenwassers im Starkregenfall als Maßnahme der Klimaanpassung bei, sondern verbessern auch das Mikroklima im Quartier und erhöhen die Lebensqualität der Bürger\*innen durch wohnortnahe Grün- und Freiraumstrukturen.

Abb. 1: Baum-Rigole, © Sieker - Die Regenwasserexperten, <https://www.sieker.de/de/fachinformationen/>, o.D. regenwasserbewirtschaftung/kombinierte-systeme/article/mulden-rigolen-system-mrs-9.html

Abb. 2: Rain Garden, © Stormwater Report, <https://stormwater.wef.org/2018/05/new-ngicp-director-aims-guide-job-training-program-national-recognition/>

Abb. 3: Grüner Trittstein, © Architonic, S. Risedorph, <https://www.architonic.com/en/project/cm-g-landscape-architecture-mint-plaza/5100264> (o.D.)

# D8 Nachrichtlich: Herstellung des Südertorparks Ost (bereits umgesetzt)



126

4 | | MABNAHMENKONZEPT

## PROJEKTBECHREIBUNG

Von der leicht erhöhten Platzfläche, die mit einer Grünsandsteinmauer eingefasst ist und die Form der ehemaligen Festungsmauer nachzeichnet, öffnet sich der Blick über die Spiel- und Liegewiese zur Südlichen Umflut hin. Sitzstufen bieten die Möglichkeit, das Treiben auf der Rasenfläche zu beobachten. Die raumbildende Baumpergola, kastenförmig geschnittene doppelte Baumreihen, unterstreicht die Platzform und bildet ein natürliches Dach für die Sitzelemente auf der Platzfläche.

Die Mitte der Platzfläche bildet ein flaches Wasserbecken in dem sich Bäume und Wolken spiegeln. Das Wasserspiel (unterschiedlich gesteuerte Fontänen) erzeugt nicht nur eine stimmungsvolle Geräuschkulisse, es ist auch ein Anziehungspunkt, insbesondere für Kinder zum Toben und Spielen. Die mehrreihigen Zierkirschen zum Konrad-Adenauer-Ring lassen die umgebenden Bauten in den Hintergrund treten. Der Uferbereich der Umflut wird abgeflacht und als Rasenböschung ausgebildet, sodass das Gewässer vom Park zugänglich und erlebbar wird.



Zu den Privatgärten erhalten die Böschungen artenreiche Uferstrandstauden- und Gräserpflanzungen. Einzelne Trittsteine, zum Beispiel im Bereich des Studentenwohnheimes, ermöglichen ein Überqueren der Umflut und Spielen am Wasser.

Ein gewässerbegleitender Weg mit punktuellen Sitz- und Liegemöglichkeiten führt als Rundweg von der Straße ‚Südertor‘ zum Konrad-Adenauer-Ring.



## 4.1 ZWISCHENFAZIT UND EXKURS REGIONALE

In der Gesamtschau der Maßnahmen wird deutlich, das umfassende und differenzierte Maßnahmen zur Aufwertung des QSA mit der angestrebten Zielsetzung entwickelt und so miteinander verbunden werden, dass diese sich selbst verstärken können und direkt ineinandergreifen. So kann das entwickelte Leitbild ‚QSA\_Impulse die verbinden!‘ umgesetzt und eine nachhaltige und ganzheitliche Aufwertung des Quartiers in einem verstetigten Prozess realisiert werden. Im Ergebnis kann nach der Umsetzung der Maßnahmen ein QSA ohne gravierende städtebauliche Missstände entstehen, das einen wesentlichen Funktionsmehrwert für die Altstadt leistet, attraktiver innerstädtischer Wohnstandort ist, für eine zukunftsweisende Bau-, Lebens- und Arbeitsweise steht und damit Ausdruck resilienter Stadtstrukturen ist.

Besondere Bedeutung kommt dabei den Maßnahmen A1, B1, C1 sowie D1 zu. Diese umfassen mit dem innovativen und nachhaltigen Stadthausneubau, dem Werkstattverfahren für einen ergänzenden Stadtbaustein, dem zukunftsweisenden Mobilitäts-Hub sowie dem multifunktionalen Quartiersplatz, die tragenden Impulse zur Aufwertung des QSA und sind als Nukleus des ISEK sowie der angestrebten ganzheitlichen Quartiersentwicklung zu verstehen. Sie zeichnen sich in Bezug auf das skizzierte Leitbild durch eine besondere Vielschichtigkeit der Lösungsansätze aus, da Themen wie smartes Arbeiten, E-Government, nachhaltiges Bauen, multifunktionale Orte, Mobilitätswende, Stadtreparatur, bürgerliche Teilhabe und Zukunfts-Resilienz in den Kontext der Quartiersentwicklung integriert werden. Vor diesem Hintergrund wurden diese vier Maßnahmen gemeinsam als Projekt für die Region

nale Südwestfalen 2025 angemeldet. Es können hier übertragbare Lösungen in den zuvor genannten Bereichen entwickelt werden, die beispielhaft für die ganze Region Südwestfalen sind und wesentlich zur Umsetzung des Regionale-Leitbildes beitragen.

Die Regionale Südwestfalen, ist auf das Präsentationsjahr 2025 ausgerichtet und läuft unter dem Leitbild ‚DNA – Digital, Nachhaltig, Authentisch‘. Es wird dabei zwischen den Handlungsfeldern ‚Raum‘ (u.a. digitale Mitten als echte Orte, Mobilität, Smart Living), ‚Gesellschaft‘ (u.a. Gesundheit, Kultur, das ‚Wir‘) sowie ‚Wirtschaft und Arbeit‘ (u.a. digitale Kompetenz, digitale Bildung) unterschieden.

Bei jeder Regionale gibt es einen Qualifizierungsprozess, den alle Projektideen durchlaufen müssen. Dieser Qualifizierungsprozess wird in Südwestfalen symbolisch durch die mehrstufige Vergabe von Sternen dokumentiert. Ein Stern = herausragende Idee, zwei Sterne = Projekt ist ausgearbeitet, Kostenberechnung liegt vor, Förderzugang besteht, dritter Stern = Finanzierung ist gesichert, das Projekt kann umgesetzt werden. Die Regionale selbst verfügt nicht über einen eigenen Fördermitteltopf. Akkreditierte Regionale Projekte haben aber bis zum Präsentationsjahr 2025 prioritären Förderzugang zu zahlreichen Fördertöpfen, insb. den Städtebaufördermitteln. Das QSA-Projekt wurde am 16.03.2021 mit dem ersten Stern ausgezeichnet. Das Projekt wird nun in Abstimmung mit der Regionale-Agentur und potentiellen Fördermittelgebern konkretisiert und den weiteren Qualifizierungsprozess durchlaufen.

Sowohl bezogen auf die Maßnahmen des Regionale-Projektes als auch in Bezug auf alle weiteren Maßnahmen des ISEK ist zu berücksichtigen



sichtigen, dass diese im Einzelnen oftmals unterschiedliche Planungsstände aufweisen. Diese reichen von konkreten hochbaulichen oder freiraumplanerischen Entwürfen bis zu grundsätzlichen Projektideen, die es weiter auszuarbeiten und zu konkretisieren gilt. Diese Bandbreite zeigt zum einen, dass bereits viele konkrete Projekte für das QSA vorliegen und teilweise schon auf dem Weg sind, aber auch, dass eine weitere Ausdifferenzierung der Maßnahmen in der Umsetzung des Konzeptes möglich ist und in dieser weiterer Gestaltungsspielraum für die Aufwertung des QSA liegt. Dieser Umstand erfordert eine umfassende Umsetzungs- und Controlling-Strategie, welche zusammen mit der Kosten- und Finanzierungsübersicht nachfolgend erläutert wird.

**5.1 KOSTEN- UND FINANZIERÜBERSICHT**

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht konkretisiert das Maßnahmenkonzept. Die beschriebenen Maßnahmen werden priorisiert, zeitlich zugeordnet und mit einer Kosten- und Finanzierungsplanung hinterlegt, wozu auch die potentiellen Fördermittelzugänge gehören. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für das QSA wird derzeit auf Basis von Kostenermittlungen und Abstimmungen mit dem Fördermittelgeber erstellt und der finalen Fassung des ISEK als Anlage beigefügt.

Der Detaillierungsgrad der jeweiligen Kostenermittlungen ist dabei abhängig von der Größe und Komplexität der Projekte sowie vom Planungsstand und Realisierungshorizont, basiert jedoch immer auf einer hinreichend konkreten Berechnungsgrundlage. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht bildet somit die Basis für die Umsetzung des ISEK für das QSA und wird im Laufe der Zeit als zentrales Steuerungsinstrument der Quartiersentwicklung regelmäßig fortgeschrieben und angepasst.

**5.2 UMSETZUNGSSTRATEGIE**

Die geplante Quartiersentwicklung im QSA fußt auf der Kombination von Maßnahmen im öffentlichen Raum bzw. öffentlichen Gebäuden sowie hiervon angestoßenen Maßnahmen und Investitionen privater Dritter. Entsprechend zeichnet sich auch die Umsetzungsstrategie durch eine gezielte Kombination verschiedener Umsetzungsinstrumente aus.

Die Maßnahmen der öffentlichen Hand liegen überwiegend in der Projektträgerschaft der Stadt Lippstadt. Entsprechend sind hierfür die

notwendigen finanziellen und personellen Mittel durch die Stadt Lippstadt bereitzustellen. Wesentlicher Baustein werden hier auch Fördermittel des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen sein, die auf Basis des ISEK beantragt und zur Umsetzung der Maßnahmen eingesetzt werden sollen. Hierbei ist die große Bedeutung der Städtebaufördermittel herauszustellen, die insbesondere bei den großen, impulsbildenden Projekten Voraussetzung für die angestrebte qualitätsvolle Umsetzung sind. Dies wird nicht zuletzt durch die Bewerbung für die Regionale Südwestfalen 2025 mit vier wesentlichen Maßnahmen des ISEK unterstützt, die als Nukleus der gesamten Quartiersentwicklung fungieren.

Neben der Städtebauförderung soll die Umsetzung der Maßnahmen im Sinne des integrierten Ansatzes auch durch den Einsatz von Fördermitteln aus anderen Programmen/Trägerschaften unterstützt werden. Hierzu zählen insbesondere Mittel der Nahverkehrsförderung nach ÖPNVG NRW, Mittel zur Gewässerrenaturierung nach WRRL sowie Mittel für das Flächenrecycling des AAV. Die Möglichkeit für die Umsetzung der ISEK-Maßnahmen Unterstützung aus diversen unterschiedlichen Förderprogrammen zu erhalten, zeigt noch einmal die Vielschichtigkeit und Breite der geplanten Maßnahmen auf, die zu einer strukturellen, nachhaltigen Aufwertung des QSA in diversen Bereichen führen sollen. Neben den Maßnahmen in öffentlicher Trägerschaft sollen auch und insbesondere private Investitionen zur Aufwertung des QSA beitragen und den Prozess der Quartiersentwicklung verstetigen. Nur in der Kombination von öffentlichen und privaten Maßnahmen kann eine nachhaltige und dauerhafte Aufwertung des QSA erfolgen. Um diese Ziel zu erreichen stehen im Rahmen der Umsetzungsstrategie diverse Steuerungsinstrumente zur Verfügung. Zum einen werden

im Rahmen des Hof- und Fassadenprogramms die Aufwertungsmaßnahmen an Gebäuden und Grundstücken der privaten Grundstückseigentümer\*innen im Programmgebiet gefördert, um so mit Hilfe öffentlicher Fördermittel die Impulse der Quartiersentwicklung direkt in den Bestand zu tragen und private Investitionen anzustoßen. Des Weiteren ist die Stadt Lippstadt bei diversen Maßnahmen privater Trägerschaft Eigentümerin aller oder von Teilen der notwendigen Grundstücke. Auch hier kann die Stadt Lippstadt im Rahmen des Vergabe- und Haushaltsrechtes auf die Umsetzung der mit den Maßnahmen verbundenen Ziele hinwirken. Ergänzend ist die Stadt Lippstadt bestrebt proaktiv, beratend die zielkonforme Umsetzung der Maßnahmen der privaten Träger zu unterstützen. Hierfür kann auf ein vielschichtiges Akteursnetzwerk zurückgegriffen werden. Die Entwicklung der Maßnahmen der privaten Träger\*innen ist jeweils in Abstimmung mit und im Interesse dieser erfolgt. Nur so kann eine tatsächliche Umsetzung sichergestellt werden.

Die Stadt Lippstadt wird des Weiteren die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der ISEK-Maßnahmen schaffen. Hierzu gehört insbesondere die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 313 ‚Jakob-Koenen-Straße‘ für den Kernbereich des QSA (ehemaliger Güterbahnhof und Umgebung). Der Bebauungsplan befindet sich bereits in Aufstellung. Mit einer Planreife im Sinne des § 33 BauGB ist im Laufe des Jahres 2021 zu rechnen. Damit wird die planungsrechtliche Grundlage zur Entwicklung des QSA und damit zur Umsetzung der Maßnahmen gelegt. Ergänzende planungsrechtliche Instrumente können bei Bedarf durch die Stadt Lippstadt im Rahmen der kommunalen Planungshoheit eingesetzt werden.

Die angedachte Umsetzungsstrategie zeigt auf, dass und wie die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden können. Es wird deutlich, dass nur die Kombination verschiedener Umsetzungsinstrumente zu einer nachhaltigen Aufwertung des QSA führen kann. Dies erfordert wiederum eine zielgerichtete Steuerung der Quartiersentwicklung sowie ein effektives Controlling, um den Aufwertungsprozess letztlich tatsächlich zu verstetigen. Dies wird nachfolgend erläutert.

### 5.3 STEUERUNG, CONTROLLING UND VERSTETIGUNG

Zur Umsetzung der Maßnahmen des ISEK sind nach Beschluss des Konzeptes zahlreiche Detailplanungen zu erstellen bzw. die vorhandenen Planungen zu konkretisieren und weiter auszuarbeiten. Damit einhergeht die Abstimmung der Maßnahmen und der weiteren Planungen mit Bürger\*innen, den politischen Gremien der Stadt Lippstadt und den Fördermittelgebern. Die weitere Ausgestaltung und Abstimmung der Maßnahmen sowie deren Umsetzung wird einen Zeitraum von ca. fünf bis acht Jahren umfassen und in dieser Zeit entsprechende finanzielle und personelle Mittel der Stadt Lippstadt erfordern.

Die Quartiersentwicklung QSA wird von einer breiten politischen Mehrheit in Lippstadt getragen und hat als größtes Projekt der Stadt innerhalb der Verwaltung die dafür erforderliche Priorität. So soll die Steuerung der Umsetzung wie auch in der Planungsphase zentral durch eine interdisziplinäre Projektgruppe erfolgen, die direkt der Verwaltungsleitung unterstellt ist und diverse Fachbereiche integriert. So werden der notwendige Austausch zwischen Planung, Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen sowie kurze Entscheidungswege sichergestellt. Zur Qualität der Maßnah-

menumsetzung soll weiterhin die Einbindung externer Partner\*innen diverser Fachrichtungen beitragen, die insbesondere bei der weiteren Ausgestaltung der Maßnahmen eine wesentliche Rolle spielen werden.

Über die Projektsteuerungsgruppe erfolgt des Weiteren das Controlling innerhalb der Quartiersentwicklung. Hier wird zwischen dem strategischen und dem operativen Controlling unterschieden. Im Rahmen des strategischen Controllings ist jährlich die tatsächliche Entwicklung des QSA mit der ursprünglichen Zielsetzung des ISEK abzugleichen, um potentielle Konflikte oder Widersprüche frühzeitig aufzudecken und ggf. durch Anpassungen in der weiteren Maßnahmenplanung zu reagieren.

Hier schließt sich das operative Controlling an. In regelmäßigen Abständen soll für die einzelnen Maßnahmen ein Soll-Ist-Abgleich des Projektfortschrittes sowie der Kostenkalkulation erfolgen. Dies dient zum einen der Fortschreibung der Kosten und Finanzierungsübersicht, zum anderen sollen mögliche Verzögerungen, potentielle Kostensteigerungen oder sonstige Hindernisse frühzeitig erkannt werden, um ggf. gezielt in die weitere Planung eingreifen und gegensteuern zu können.

So kann sowohl auf strategischer Ebene wie auch auf operativer Ebene sichergestellt werden, dass die ursprüngliche Zielsetzung der ganzheitlichen Aufwertung des QSA erreicht werden kann. Zum Abschluss der Quartiersentwicklung soll eine Evaluierung der Maßnahmen sowie der Entwicklung des QSA erfolgen, um festzustellen, wo ggf. weiterhin planerische Bedarfe bestehen bzw. mit welchen Bausteinen und Maßnahmen eine weitere Verstärkung des Aufwertungsprozesses erfolgen kann.

## 6.0 FAZIT

Seit dem Start der Erarbeitung der Neuausrichtung des QSA im Jahr 2013 ist ein umfassender Planungs- und Beteiligungsprozess durchgeführt worden. Als Ergebnis liegt nun das ISEK für das ‚Quartier Südliche Altstadt‘ vor, welches eine konkrete Perspektive für die Aufwertung des QSA aufzeigt.

Im ISEK werden die bisherigen Analysen, Planungen, Teilprojekte, Planungsvorgaben sowie übergeordnete bzw. sektoralen Konzepte in einem Planwerk integriert. Dabei wurde vor allen Dingen deutlich, welche besondere Funktion, das QSA für die Altstadt hat, aber auch, dass das Quartier diese Funktion trotz vieler vorhandenen Potentiale aufgrund der vorliegenden städtebaulichen Missstände derzeit nicht adäquat erfüllen kann. Die geplanten Maßnahmen im QSA konnten durch die Erstellung des ISEK anhand der Analyseergebnisse sowie der Leitbild- und Zielsetzung geordnet, geschärft und ergänzt werden. So entsteht ein passgenaues Maßnahmenkonzept, dass sich an den vier Handlungsfeldern für das QSA orientiert und möglichst große Synergien für das Quartier erzeugt.

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen bedarf es einer weiteren Verständigung zwischen den Akteuren\*innen sowie konkretisierenden planerischen Ausarbeitungen im Einzelnen. Hierfür liegt eine Umsetzungsstrategie sowie ein Steuerungs- und Controllingkonzept vor. Es ist von elementarer Bedeutung den mit dem ISEK eingeschlagenen Weg weiterzugehen und die geplanten Maßnahmen sukzessive weiterzuentwickeln, ggf. anzupassen und umzusetzen, damit das QSA in seiner Gesamtheit wieder ein funktionsfähiger Bestandteil der Altstadt wird.

Wesentliche Bedeutung kommt dabei auch der weiteren Ausgestaltung des Regionale-Projektes innerhalb des QSA zu. Mit der Regionale Südwestfalen 2025 und ihrem DNA-Leitbild besteht die große Chance mit Hilfe der jeweils tragenden Projekte in den vier Handlungsfeldern eine zukunftsorientierte und vielschichtige Quartiersentwicklung anzustoßen, die aufgrund Ihres Vorbildcharakters auch regionale Strahlkraft entwickeln kann.

Letztlich zeigt das ISEK eine Planungsperspektive bis 2030 auf. Die Entwicklung des QSA wird dann aber nicht abgeschlossen sein, sondern fortwährend weitergehen. Die Ausrichtung der Maßnahmen auf die Schaffung resilienter Stadtstrukturen schafft hier die Basis für eine weiterhin positive Entwicklung des Quartiers und zeigt Möglichkeiten zur Verstetigung des Aufwertungsprozesses auf. Diese gilt es zukünftig im Rahmen der Evaluierung der Quartiersentwicklung zu berücksichtigen, um eine dauerhafte Funktionsfähigkeit des QSA im Sinne eines lebenswerten und zukunftsorientierten Innenstadtquartiers sicherzustellen.

## **IMPRESSUM**

### **STADT LIPPSTADT**

Fachbereich Stadtentwicklung  
und Bauen

Ostwall 1

59555 Lippstadt

[www.lippstadt.de](http://www.lippstadt.de)

Lippstadt, Mai 2021



Das Maßnahmenkonzept ist mit Unterstützung des Studio Schultz Granberg GbR Berlin entstanden.

### **Bild- und Grafiknachweis**

Falls nicht anders angegeben, liegen die Rechte der verwendeten Grafiken und Bilder bei der Stadt Lippstadt.