

Emsinsel Warendorf

Dokumentation der Planerwerkstatt zur städtebaulichen Neuordnung des Werksgeländes der Brinkhaus GmbH & Co. KG in Warendorf

15. bis 17. Oktober 2008

Durchführung: LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen
Fürstenbergstraße 15, 48133 Münster
im Auftrag der Stadt Warendorf
Freckenhorster Straße 43, 48231 Warendorf

LWL

Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.

Emsinsel Warendorf

Dokumentation der Planerwerkstatt

Durchführung und Dokumentation einer Planerwerkstatt zur städtebaulichen Neuordnung des aufgegebenen Werksgeländes der Fa. Brinkhaus GmbH & Co. KG in Warendorf

15. – 17. Oktober 2008 im Kolpinghaus Warendorf

Durchführung: LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen
Fürstenbergstraße 15, 48133 Münster

im Auftrag der Stadt Warendorf
Freckenhorster Straße 43, 48231 Warendorf

Bearbeitung: Darius Djahanschah (Projektleitung)
Jürgen Reuter
Wolfram Zalberg
Katharina Hartmer

www.lwl-landschafts-und-baukultur.de
Tel.: 0251/591-3572

Münster, im Februar 2009

Inhalt

Anlass	3
Plangebiet	4
Aufgabenstellung	10
Städtebauliche Zielstellungen	11
Einzelhandelsgutachten	12
Gutachten Überschwemmungsgebiet	14
Ergebnisse der Planerwerkstatt	15
Durchführung/Ablauf	15
Städtebauliche Grundaussagen	17
Die Einzelentwürfe der teilnehmenden Büros	25
Gesamtvergleich der Entwurfsansätze	46
Optionen zum weiteren Verfahren	48
Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung/Presseecho	50
Verfahrensbeteiligte	53

Anlagen (auf beiliegender CD-Rom)

Auslobungstext zur Planerwerkstatt (pdf)

Dokumentation der Planerwerkstatt (pdf)

ppt für Planerwerkstatt

ppt für Bürgerinformationsveranstaltung

ppt für Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss

Karten- und Planmaterial:

- Deutsche Grundkarte (M. 1:2.500)
- Grundkataster Emsinsel, mit Bebauung Brinkhaus (M. 1:1.000)
- Grundkataster Emsinsel, ohne Bebauung Brinkhaus (M. 1:1.000)
- Grundkataster Emsinsel, ohne Bebauung Brinkhaus (M. 1:500)
- Luftbildkarte (ca. M. 1:1.000)
- FNP Warendorf (ca. M. 1:10.000)
- Verkehrskonzept Altstadt 1980
- Rahmenplan Warendorf 1990
- Historische Karten 1690, 1841, 1912, 1932

Eingereichte Beiträge der Einzelbüros (Erläuterungstext + Pläne):

- Dejozé + Dr. Ammann, Architekten + Stadtplaner
- farwick + grote, architekten BDA/stadtplaner
- KR KLEIN.RIESENBECK, Architekten BDA + Stadtplaner
- pp als pesch partner architekten stadtplaner
- Tischmann + Schrooten, Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung

Anlass

Nach 123 Jahren Textilindustriegeschichte auf der Warendorfer Emsinsel hat die Fa. Brinkhaus GmbH & Co. KG im Jahre 2003 ihre Produktion nach Kostryzyn (Polen) verlagert. In der Folge stehen die ehemaligen Produktionshallen leer oder werden zu einem kleinen Teil als Lager zwischengenutzt. Lediglich der bestehende Verwaltungstrakt dient mit etwa 40 Beschäftigten bis heute der Konzernleitung und -verwaltung.

Die gesamte Fläche mit ca. 42.000 m² steht als innerstädtische Konversionsfläche zur Disposition.

Aufgrund der exklusiven Lage des Standortes und des damit verbundenen Verwertungsdrucks möchte die Stadt Warendorf ein Planungsleitbild für die zukünftige Nutzung des aufgebenden industriegewerblichen Standortes entwickeln und auf der Grundlage einer städtebaulichen Konzeption möglichst zeitnah die für Nutzung und Bebauung der Emsinsel erforderliche Bauleitplanung auf den Weg bringen.

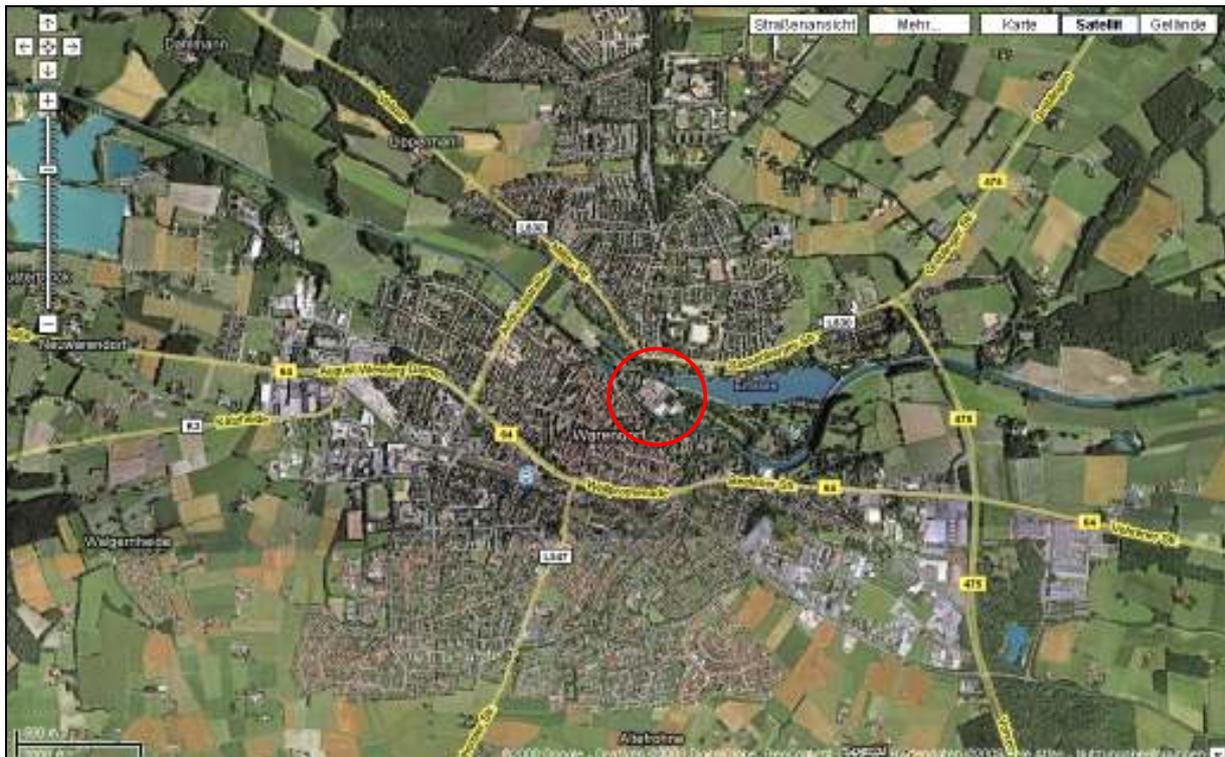
Die Planerwerkstatt diene dabei dazu, die erforderlichen Zielvorgaben, Grundlagen und Empfehlungen für weitere Planungsschritte zu erarbeiten.



Aufgabe der Produktion und Betriebsverlagerung nach Polen im Jahre 2003

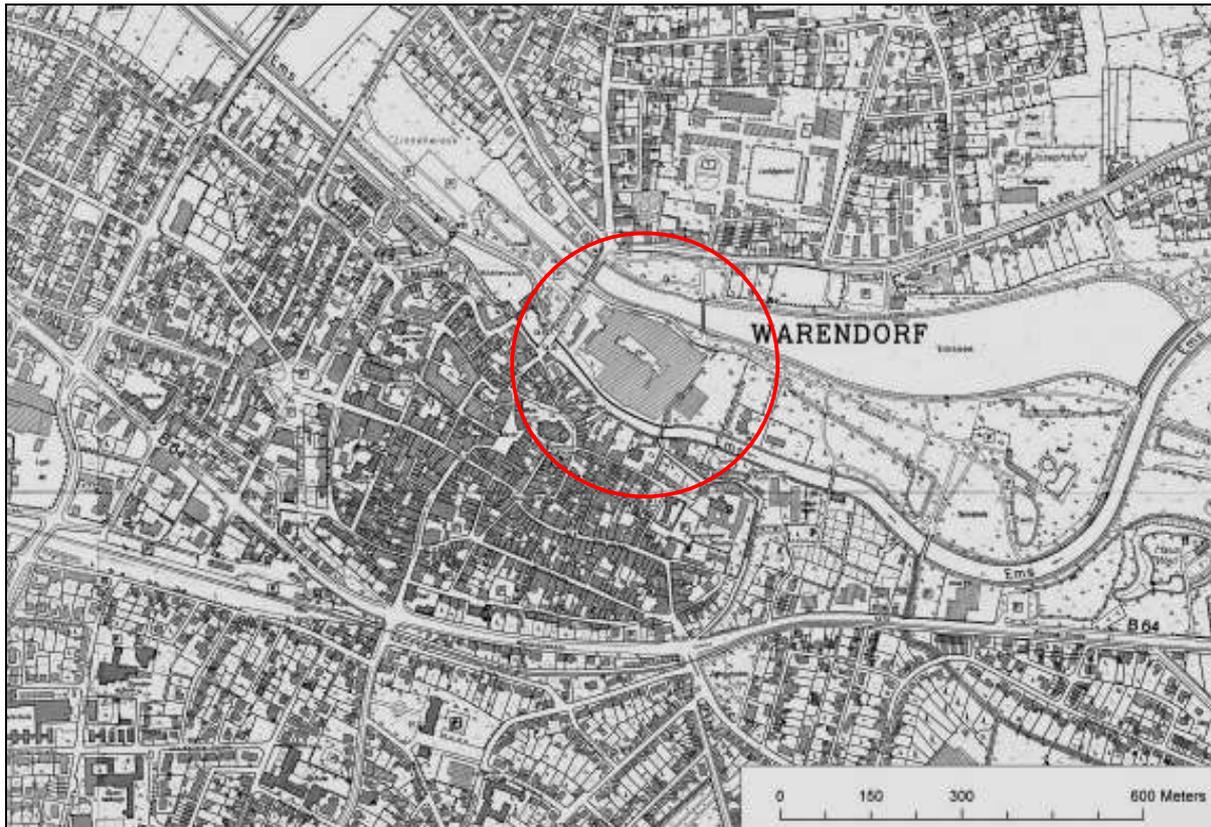
Plangebiet

Die Warendorfer „Emsinsel“ mit den gewerblich-industriellen Flächen der Textilfabrik Brinkhaus und den sich östlich anschließenden Grünflächen, in die das städtische Freibad eingebettet ist, wird im Süden durch den Flußlauf der Ems, im Norden durch den erst in den 1970er Jahren künstlich geschaffenen Emssee gebildet. Die Emsniederung teilt den heutigen Stadtkörper von Warendorf in einen südlichen und einen nördlichen Bereich. Wie das aktuelle Luftbild zeigt, liegt der Untersuchungsraum etwa im geografischen Zentrum der Kernstadt und birgt das Potenzial, zwischen den beiden „Stadhälften“ zu vermitteln.



Die Emsinsel bildet den geografischen Mittelpunkt von Warendorf, © 2008 google

Der engere Planbereich grenzt unmittelbar nördlich an die historische Altstadt von Warendorf an und ist heute ausschließlich von Westen über die Straße „Zwischen den Emsbrücken“ erschlossen. Eine verkehrliche Anbindung erfolgt hier somit lediglich über die nördliche Stadthälfte. Der Fußgänger erreicht die Grünflächen der Emsinsel zusätzlich über zwei Brücken von Süden und zwei Brücken von Norden. Eine weitere Brückenverbindung zwischen der Altstadt und der Süd-Ost-Ecke des Firmengeländes existiert, ist aber derzeit außer Funktion genommen. Das zu überplanende Firmengelände ist fast vollständig mit Produktions-, Lager- und Verwaltungsgebäuden sowie den zugehörigen Anlagen der technischen Infrastruktur (Energieerzeugung, Wasseraufbereitung, Abwasserentsorgung etc.) überbaut. Die Entstehungszeit der Bauwerke datiert zurück bis zum Jahre 1879, jüngste Neubauten stammen aus den 1980er Jahren.



Der Planbereich grenzt nördlich unmittelbar an die historische Altstadt von Warendorf

Dem zusammenhängenden Gebäudekomplex ist im Westen - also auf der Zugangsseite - eine weitgehend begrünte Fläche nebst befestigter Parkplätze vorgelagert. Hier liegt das Pförtnergebäude sowie ein Verwaltungs- und Werkstattgebäude, das heute als Wohnhaus bzw. als Garage für Fahrzeuge der städtischen Feuerwehr zur Versorgung der nördlichen Stadtteile dient. Das Gebäude stammt aus 1950 und wird im Sinne des § 25 DSchGNW als erhaltenswert eingestuft.



Pförtnerhäuschen und Verwaltungs-/Garagenbau aus 1950



Schrägbildaufnahme des Firmengeländes Brinkhaus (hier noch mit Schornstein), © Fa. Brinkhaus

Passiert man von Westen kommend das Pförtnerhäuschen und betritt das Werksgelände, fällt der Blick auf das einzige unter Denkmalschutz stehende Gebäude auf der Emsinsel: Ein zweigeschossiges Bürogebäude in preußischem Repräsentationsstil, 1879 in Ziegelbauweise errichtet, mit auffälligen Rundbögen bei Fenstern und Türen.



Das Gebäude zählt zu den ersten denkmalwerten Industriebauten in Warendorf

Östlich der Werkshallen schließt sich eine offene Parkplatzfläche an, die ehemals dicht baumbestanden war und erst in den 1980er Jahren gerodet wurde. Weiter östlich (nicht mehr auf dem Werksgelände) befinden sich zwei mehrgeschossige Wohnbauten, in denen Altenwohnungen untergebracht sind. Direkt daneben schließt sich ein ehem. Gärtnerhaus, das ebenfalls zum Wohnen genutzt wird, an.



Altenwohnungen



ehem. Gärtnerhaus

Ebenfalls mit zum Untersuchungsraum gehören die Flächen westlich der Straße „Zwischen den Emsbrücken“, die heute überwiegend dem kostenpflichtigen Parken dienen. Zudem werden über diese Flächen die tiefer liegenden Emswiesen erschlossen, die alltags dem kostenlosen Parken und zu besonderen Anlässen als Festwiesen dienen. Von Norden kommend ist dies für die Besucher der Altstadt das größte und wichtigste zusammenhängende Areal zum Parken. Auch Reisebusse werden derzeit zwischen den Emsbrücken geparkt, da in der Altstadt kein geeigneter Parkraum zur Verfügung steht.

Der Bereich zwischen den Emsbrücken markiert den nördlichen Auftakt bzw. den Zugang zur historischen Altstadt.

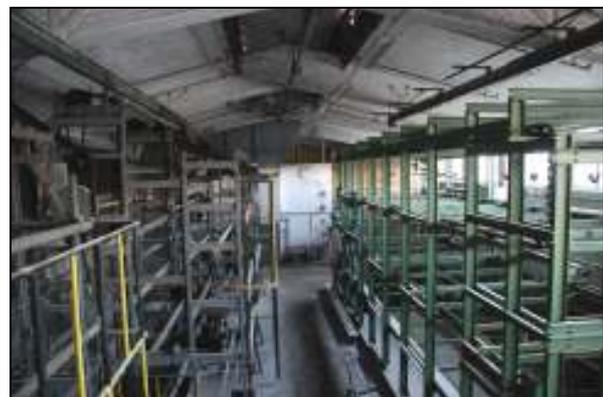


Aktuelle Luftbildkarte (Winterbild) mit Untersuchungsraum und nördlichem Altstadtzugang (Pfeil)

Der bauliche Zustand der vorhandenen Substanz ist vom Erhaltungsgrad her als heterogen zu bezeichnen. Während die in den 1980er Jahren zuletzt hinzugekommenen Gebäude in gutem Erhaltungszustand sind, jedoch wegen ihrer spezifischen Nutzungsausrichtung kaum für eine Nachnutzung infrage kommen, sind die älteren Gebäude aufgrund unterlassener Sanierung, wegen eindringender Feuchtigkeit und auch durch Vandalismus überwiegend in sehr schlechtem Zustand. Bezüglich ihrer innenräumlichen Qualitäten und des z. T. zweigeschossigen Aufbaus sind einzelne der älteren Gebäude möglicherweise für eine Nachnutzung instandsetzbar bzw. umbauubar. Dies würde im Einzelfall eine sorgfältige Untersuchung der technischen Voraussetzungen und der finanziellen Sanierungsrisiken voraussetzen.



Heutiger Gebäudebestand (rot umrandet die historische „Keimzelle“ der Fabrik), © Stadt Warendorf



Fotografien aus dem historischen Teil des Werksgeländes:



Ehem. Weberei mit Wasserentnahmestelle



Wasserentnahmestelle mit Stahlbrücke



Durchgang zw. ehem. Weberei u. „Tankgebäude“



Blick in den Innenhof auf ehem. Färberei



Innenhof



Ehemaliges Färbereigebäude

Aufgabenstellung

Im Anschluss an die Planerwerkstatt beabsichtigt die Stadt Warendorf die Aufstellung eines Bebauungsplanes und die damit einhergehende Anpassung des Flächennutzungsplanes für das ehemalige Werksgelände der Textilfirma Brinkhaus. Inwieweit die Bauleitplanung weitere angrenzende Flächen miteinbeziehen sollte, wird sich aus den Erkenntnissen der Planerwerkstatt ergeben.

Die mit der Vorbereitung der Nachnutzung der Emsinsel verbundene Aufgabenstellung gliedert sich in drei Schwerpunkte:

1.) Stadtplanung/Städtebau

Im Rahmen einer übergreifenden Betrachtung geht es zunächst darum, die zukünftige Funktion der Emsinsel im gesamtstädtischen Kontext zu definieren. Dabei sollen insbesondere Aussagen zu Nutzung, Nutzungsverteilung und -intensität, zu Bebauungsstruktur, -dichte und Höhenentwicklung, zur Erschließung, verkehrlichen Einbindung und freiräumlichen Vernetzung sowie zum „Wasserstandort Emsinsel“ erfolgen. Als Plangrundlage steht die DGK 5000 zur Verfügung. Die Ergebnisse sollen sowohl zeichnerisch visualisiert, als auch textlich erläutert werden.

2.) Bebauungskonzept

Auf der Grundlage der unter 1.) erarbeiteten planerischen Zielvorgaben soll für den gesamten zu überplanenden Bereich ein Bebauungskonzept mit folgenden Aussagen erarbeitet werden:

- Bauflächen (Baukörpererstellung, Baukörperabmessungen, Geschossigkeit, Höhenentwicklung, Dachform, Firstrichtung, Parzellierungsstruktur der Baugrundstücke)
- Grünflächen (öffentliche/private Grünflächen, Baumpflanzungen)
- Verkehrsflächen (fließender/ruhender Verkehr, Fuß- und Radwege, Platzflächen)
- Gebäudenutzung, Nutzung öffentlicher Flächen
- Uferrandprofil/-befestigung
- Evtl. Vorschläge zur stufenweisen Realisierung in Bauabschnitten

Als Plangrundlage steht das Grundkataster in den Maßstäben 1:1.000 und 1:500 zur Verfügung. Soweit zum Verständnis erforderlich soll die zeichnerische Darstellung durch textliche Erläuterungen ergänzt werden.

3. Qualitätssicherung/Verfahren

Empfehlungen zu Verfahren und Instrumenten der städtebaulichen und architektonischen Qualitätssicherung bei der weiteren Planung und baulichen Realisierung der durch die Planerwerkstatt entwickelten Konzeptionen sollen gemeinsam erarbeitet und schriftlich fixiert werden.

Hinweis: Die Ergebnisse der Planerwerkstatt werden durch das LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen zusammengeführt, dokumentiert und für eine Präsentation aufbereitet. Dazu wäre es hilfreich, im Nachgang zur Planerwerkstatt die handschriftlichen Aufzeichnungen und Entwürfe in den teilnehmenden Büros in eine (CAD-)Reinzeichnung zu überführen und dem Amt zur Verfügung zu stellen.

Städtebauliche Zielstellungen

Auch wenn aus der vorgenannten Aufgabenstellung hervorgeht, dass der Arbeitsauftrag an die Planerwerkstatt die Auseinandersetzung mit dem gesamtstädtischen Kontext umfasst, so gibt es dennoch bereits grundlegende städtebauliche Zielstellungen für die Entwicklung der Emsinsel, die aus kommunaler Sicht Beachtung finden sollten:

- Die Stadt Warendorf ist mit ihrer historischen Altstadt Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Historischer Stadtkerne in NRW. Sowohl für die Warendorfer Bevölkerung als auch für den Städtetourismus ist die Altstadt mit ihren zahlreichen Denkmälern und der kleinteiligen Einzelhandelsstruktur von herausgehobener Bedeutung. Der Erhaltung der Funktionsfähigkeit und Stadtbildungsqualität der historischen Altstadt kommt daher höchste Priorität zu. Die zukünftigen Nutzungen der Emsinsel sollten diese gewachsenen Qualitäten unterstützen bzw. ergänzen, auf keinen Fall jedoch Konkurrenzangebote zu den in der Altstadt vorhandenen Nutzungen darstellen. Eine wirtschaftliche Schwächung der Altstadt zugunsten einer Verlagerung in den Emsinselnbereich würde die Vitalität der Altstadt gefährden und nicht nur wirtschaftliche Folgen, sondern auch Konsequenzen für die Stadtbildpflege mit sich bringen.
- Der Kernbereich Warendorfs – und insbesondere der Altstadtbereich – ist durch eine kleinteilige Nutzungs- und Baustruktur gekennzeichnet. Monofunktionale und großflächige Nutzungsansätze sowie großmaßstäbliche Bauweisen sind daher als sehr kritisch zu bewerten.
- Der Untersuchungsraum – und insbesondere der Bereich zwischen den Emsbrücken – ist unmittelbar dem nördlichen Zugang zur historischen Altstadt vorgelagert. Die Planungen sollten den heute klar erkennbaren „Auftakt“ der eigentlichen Altstadt südlich der Ems respektieren.
- Die Emsinsel ist Bestandteil eines in Ost-West-Richtung verlaufenden Landschaftsraumes/Grünzuges, der die Kernstadt in eine südliche und eine nördliche Hälfte teilt. Sowohl die Durchgängigkeit des Grünzuges, als auch die zwischen Nord- und Südteil verbindenden/vernetzenden Qualitäten sollten bei den Planungen Beachtung finden.
- Die Emsinsel ist derzeit für den PKW- und LKW-Verkehr ausschließlich über die nördliche Stadtanbindung erschlossen. Eine Zufahrt aus Richtung Süden scheidet aufgrund der altstadtbedingten Verkehrsführung und –beruhigung aus. Zukünftige Nutzungen der Emsinsel, die umfangreiche Ziel- und Quellverkehre erzeugen, werden augenscheinlich schwer zu lösende Erschließungsprobleme verursachen. Die zusätzlich entstehenden Belastungen der bestehenden Straßenanschlüsse sind im Einzelfall fachlich zu überprüfen.
- Aus kultureller Sicht ist die Industriegeschichte der Emsinsel als Werksgelände der Textilfirma Brinkhaus für Warendorf von herausragender Bedeutung. Mehr als 120 Jahre wurde an diesem Standort Industriegeschichte geschrieben, zeitweise fanden im Textilwerk Brinkhaus bis zu 1000 Beschäftigte Arbeit. Dieses kulturelle Erbe sollte auch nach Umnutzung der Emsinsel erfahrbar bleiben.

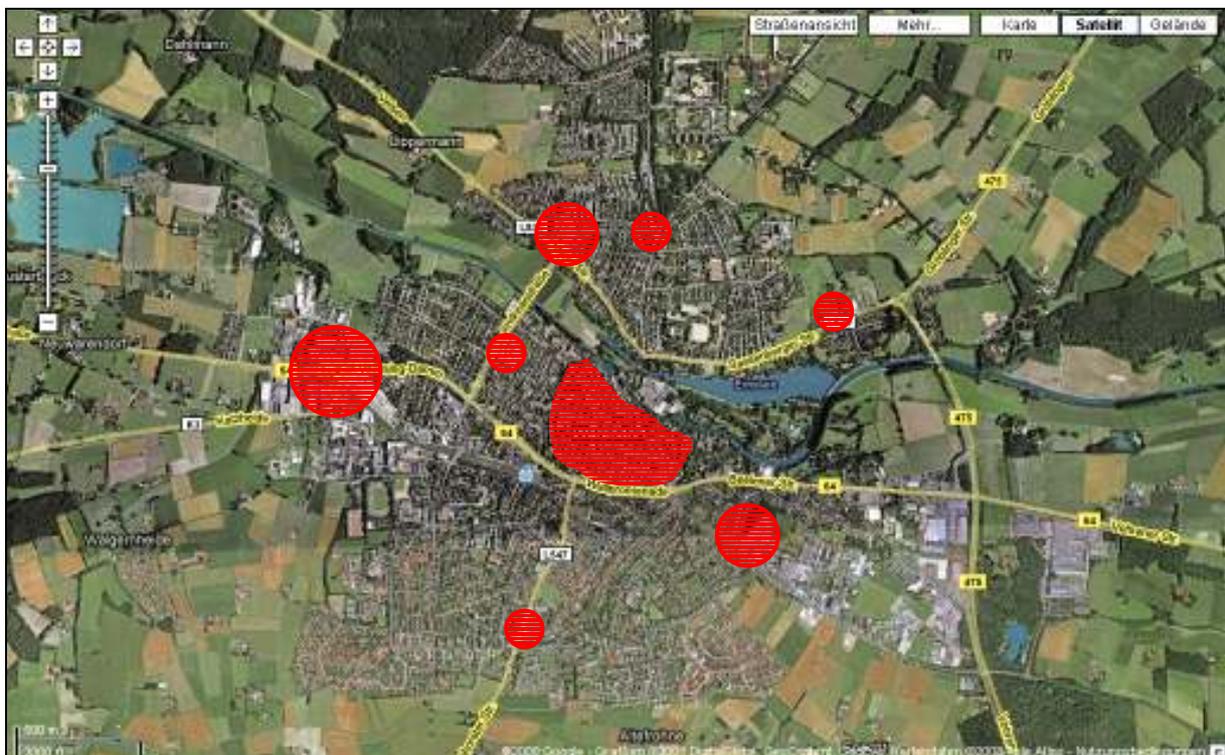
Einzelhandelsgutachten

Aus August 2007 liegt ein aktuelles „Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Warendorf“ vor, das im Folgenden zusammengefasst bzw. zitiert wird:

Das Zentrum des Kernorts liegt südlich der Ems. Er bildet mit ca. 24.000 Einwohnern den Siedlungsschwerpunkt innerhalb des Stadtgebietes. Warendorf übernimmt die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums.

Die Stadt ist über die B 64 und die B 475 an das überregionale Straßennetz angeschlossen, die sich im Stadtgebiet kreuzen. Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit aus den Umlandgemeinden ist dadurch gewährleistet.

In der Kernstadt bestehen 355 Betriebe des Einzelhandels mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 96.000 m². Mit rund 18.500 m² entfällt der zweitgrößte Anteil an der Gesamtverkaufsfläche auf die nahversorgungsrelevante Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel. Innerhalb des Hauptgeschäftsbereiches der Altstadt liegen 16.500 m² Verkaufsfläche. Mit einer Leerstandsquote von nur 4% liegt Warendorf im Rahmen der üblichen Fluktuationsrate. Der erfreulich hohe Anteil individueller, inhabergeführter Fachgeschäfte bildet ein besonderes Qualitätsmerkmal des Warendorfer Einzelhandels. Vor dem Hintergrund des geringen Filialisierungsgrades lässt die hohe Angebotsausstattung Rückschlüsse auf ein attraktives Angebotsspektrum zu. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der Hauptgeschäftsbereich in der Warendorfer Innenstadt. Dieser zentral in der historischen Altstadt gelegene, räumlich-funktionale Angebotsschwerpunkt, übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen für Stadt und Umland.



Verteilung der Einzelhandelsschwerpunkte im Stadtgebiet, © 2008 google

Der Hauptgeschäftsbereich im Zentrum der Stadt, zwischen der B 64 und der Ems, ist eingebettet in kleinteilige Bebauungsstrukturen der historischen Altstadt mit ihrer Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, öffentlichen Einrichtungen und Wohnen. Die durchschnittliche Verkaufsfläche der Ladenlokale im Hauptgeschäftsbereich liegt lediglich bei rund 86 m². Die attraktive städtebauliche Situation verbunden mit der kleinteiligen Angebotsstruktur ist ein Qualitätsmerkmal des Warendorfer Einzelhandels. Vor diesem Hintergrund ist der zentrale Versorgungsbereich zukünftig zu sichern und zu fördern.

Die empfindlichen Strukturen in der historischen Altstadt können leicht von einer Angebotsverschiebung an Standorte außerhalb der Innenstadt betroffen sein. Dies trifft nicht nur für die Neuansiedlung von großflächigen Betrieben zu, sondern ist auch bei der Ansiedlung von Betrieben deutlich unterhalb der Großflächigkeit zu beachten. Aufgrund der vorhandenen Kleinteiligkeit sind bereits Betriebsgrößen ab 150 m² strukturprägend für den Warendorfer Einzelhandel.

Die Stadt Warendorf präsentiert sich als funktionsfähiges, gut positioniertes Mittelzentrum. Der Hauptgeschäftsbereich der Stadt ist attraktiv gestaltet. Das gut ausgestattete Zentrum zeigt eine erfreulich hohe Angebotskonzentration.

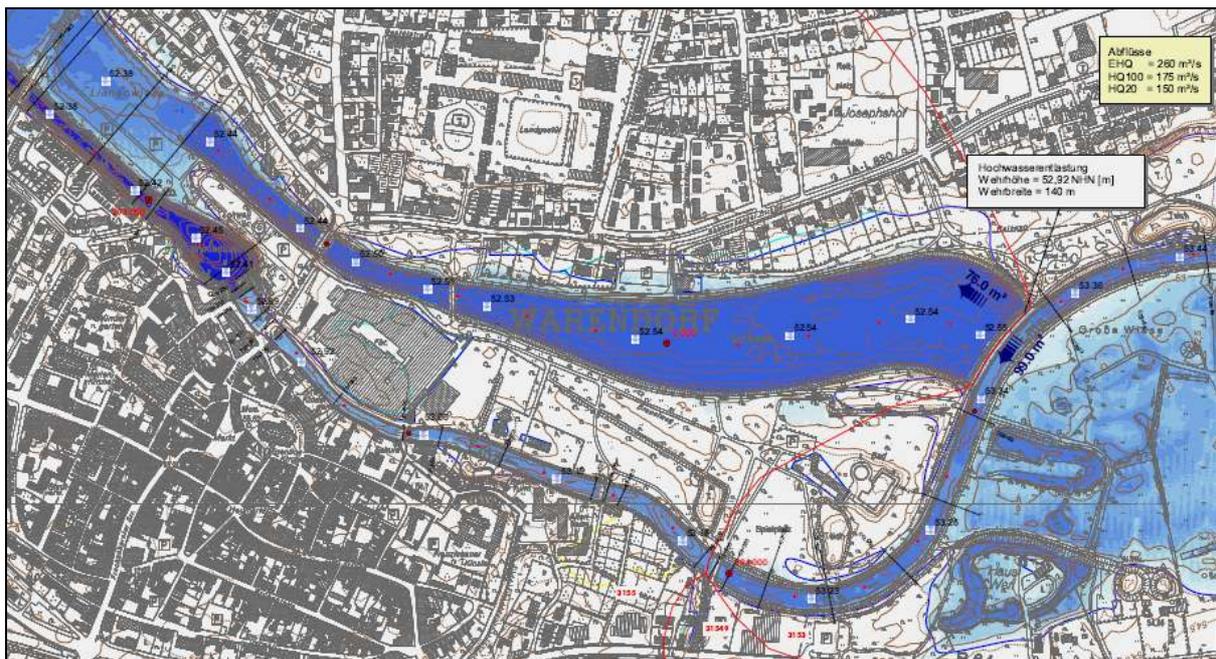
Die quantitativen Spielräume sind durch die positive Angebotsstruktur bis zum Jahre 2016 ausgeschöpft. Zusätzliche Verkaufsflächenpotenziale bewegen sich nur im Bereich von Arrondierungsspielräumen bis 250 m². Erweiterungsflächen in der Altstadt sind durch die vorhandenen Bebauungsstrukturen deutlich eingeschränkt. Erweiterungen ergeben sich durch Um- und Nachnutzungen angrenzender Flächen, wie z.B. dem Gelände der derzeitigen Stadtverwaltung und im Bereich „In den Lampen“. Oberste Priorität besitzt die Sicherung und Stärkung des Hauptgeschäftsbereiches in der Warendorfer Innenstadt. Sie bildet den siedlungsräumlichen und kulturellen Mittelpunkt der Stadt Warendorf. Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung von neuen Einzelhandelszentren zu vermeiden. Der Hauptgeschäftsbereich mit seiner Versorgungsfunktion ist eindeutig das Gebiet für die zukünftige zentrenrelevante Einzelhandelsansiedlung.

Die Emsinsel könnte vordergründig durch ihre zentrale Lage als Erweiterungsfläche für den Einzelhandel dienen. Die verkehrliche Erreichbarkeit mit dem PKW ist jedoch durch den Standort auf der Insel und das Nadelöhr Emsbrücke stark eingeschränkt. Auch die fußläufige Erreichbarkeit ist durch die Insellage unbefriedigend. Trotz der Nachbarschaft zur Innenstadt sind nur eingeschränkt einzelhandelsseitige Synergieeffekte zu erwarten. Es droht bei einer Einbeziehung der Fläche in den zentralen Versorgungsbereich anhand der potenziellen Größenordnung auf dem Grundstück eine „Polarisierung“ von Einzelhandelsnutzungen auf der Emsinsel. Dies kann zu einer massiven Konkurrenz zu den Hauptlagen des Hauptgeschäftsbereiches führen. Eine Einzelhandelsansiedlung wird im Gutachten nicht empfohlen.

Gutachten Überschwemmungsgebiet

Laut Gutachten vom Juni 2008 ist die gesamte Emsinsel – mit Ausnahme der westlich gelegenen, tiefer liegenden Emswiesen dauerhaft hochwasserfrei und aus wasserrechtlicher Sicht nutzbar.

Voraussetzung dazu ist allerdings die Beibehaltung der südlich der Werksgebäude liegenden Ufermauer (Spundwand), der Verwallung entlang der östlichen Grenze des Werksgrundstücks sowie der vorhandenen Böschungsoberkanten an Ems und Emssee.



Laut aktuellem Gutachten ist die Emsinsel hochwasserfrei

Zusammenfassend kommt das Gutachten zu folgender Empfehlung:

„Auf Grund der Berechnungsergebnisse wird für eine hochwasserfreie Nutzung der Fläche vorgeschlagen, das Gelände auf UKFF 53,50 NhN (m) aufzuhöhen. Dies entspricht einem Freibord von 50 cm bei einem HQ₁₀₀. Unterhalb des Aufhöhungs-niveaus sollten keine empfindlichen Bauteile, z. B. Keller, errichtet werden. Aus Gründen des Gewässerschutzes und für künftige Vorhaben am Gewässer sollte bei der Planung zur Umgestaltung des Geländes Brinkhaus zumindest ein Uferstreifen von 5 m zur Böschungskante der Ems eingehalten werden. Dies ermöglicht den ungehinderten Zugang zum Gewässer zu Unterhaltungszwecken und sichert Raum für eine mögliche Gewässerentwicklung. Der Böschungsbereich kann in seiner Höhe belassen werden. Eventuell empfiehlt sich, in dem Bereich des Fabrikgeländes der Rückbau der Ufermauer.“

aus: Gutachten zur Nutzung des Überschwemmungsgebietes der Ems in Warendorf, Sönnichsen & Partner, Juni 2008, S. 23

Ergebnisse der Planerwerkstatt



Durchführung/Ablauf

Vom 15. bis 17. Oktober 2008 wurde im Warendorfer Kolpinghaus eine dreitägige Planerwerkstatt durchgeführt. Unter Einbindung der Warendorfer Politik und Planungsverwaltung sowie Vertretern des Grundstückseigentümers waren fünf eingeladene Architektur- und Stadtplanungsbüros dazu aufgerufen, zunächst gemeinsam grundsätzliche Zielvorgaben und im weiteren Verlauf konkrete städtebauliche Konzepte für das Brinkhaus-Areal auf der Emsinsel zu erarbeiten. Der genaue Teilnehmerkreis ist dem Kapitel „Verfahrensbeteiligte“ zu entnehmen. Die Entwurfsteams standen bei der Bearbeitung der Aufgaben nicht im Wettbewerb zueinander, sondern es wurde besonderer Wert auf eine gemeinsame, kooperativ orientierte Erarbeitung der Konzepte gelegt.

Der Vormittag des ersten Werkstatttages diente zunächst der gemeinsamen Konkretisierung der Aufgabenstellung bzw. einer durch den Grundstückseigentümer geführten Ortsbesichtigung des Werksgeländes und seines stadträumlichen Umfeldes.



Herr Brinkhaus führt die Werkstatteilnehmer durch das Werksgelände



Die Aufgabenstellung wird diskutiert

Der Arbeitsauftrag für die zweite Hälfte des ersten Tages bestand darin, auf der Betrachtungsebene des Maßstabs 1:5.000 einen planerisch-städtebaulichen Grundansatz für die zukünftige Rolle und Funktion der Emsinsel im gesamtinnerstädtischen Kontext (Nutzungen, Nutzungs- und Bebauungsdichte, Erschließung/Vernetzung, Bedeutung des „Wasserstandortes“, ...) zu erarbeiten. Dazu wurden die Teilnehmer in fünf Arbeitsgruppen aufgeteilt, die sich jeweils aus einem Vertreter der Politik, der Verwaltung und der Planungsbüros zusammensetzten.

Bereits am Abend konnten die Ergebnisse zusammengetragen und diskutiert werden. Einhellig kamen alle Arbeitsgruppen weitgehend gleichlautenden grundsätzlichen Zielvorgaben, die im Einzelnen im Kapitel „Städtebauliche Grundaussagen“ aufgeführt sind.



Mit Zeichenstift, Rechenmaschine und Computer werden unterschiedliche Entwurfsansätze überprüft, weiterentwickelt oder wieder verworfen.

Der gesamte zweite Arbeitstag stand für die Erarbeitung eines Bebauungskonzeptes (Nutzungen, Baukörper, Geschossigkeit, Höhenentwicklung, Verkehrs- und Freiflächen, Parkraumkonzept, ...) im Maßstab 1:1000 zur Verfügung.

Für die weitere Vertiefung und Ausarbeitung des gemeinsam formulierten Grundansatzes zu einem städtebaulichen Gesamtplan verständigte man sich darauf, nun die Entwurfsarbeit büroweise – jedes Büro war mit zwei Planern vertreten - fortzusetzen, da jedes Büro seine eigene „Handschrift“ einbringen wollte. Politik und Verwaltung standen für Informationen, Diskussion und Reflexion zur Verfügung. Auch von Eigentümerseite wurden Anregungen zu Modifikationen und Ergänzungen in den Entwurfsprozess eingespeist.



Immer wieder werden die Ergebnisse der einzelnen Teams gegenseitig vorgestellt und diskutiert. Auch Bürgermeister Jochen Walter bringt sich intensiv in den Planungsprozess ein.

Die erste Hälfte des dritten Werkstatttages diente der Endbearbeitung der fünf individuellen Konzepte der Planungsteams sowie der anschließenden Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Plenum.

Zum Abschluss der Planerwerkstatt waren alle Beteiligten aufgefordert, Vorschläge und Ideen zum weiteren Verfahren und zu Instrumenten der Qualitätssicherung bei der Umsetzung der Ergebnisse der Planerwerkstatt einzubringen bzw. aus Erfahrungen ähnlicher Projekte zu berichten.

Städtebauliche Grundaussagen

Die Kernaussagen zur städtebaulichen Weiterentwicklung der Emsinsel, die übereinstimmend mit allen Beteiligten erarbeitet wurden, stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

Bauliche Nutzung

- Überwiegend (hochwertiges) Wohnen mit wohnflankierenden Nutzungen
- Teilweise bürogewerbliche Nutzung/freie Berufe
- Untergeordnete Einzelhandelsfunktionen (kleine „Spezialgeschäfte“, kein „Vollsortimenter“)
- Hochwertige Hotelnutzung und Gastronomie
- Sondernutzungen (städtisches Dienstleistungszentrum, pferde- und reitsportbezogene Campusnutzung, ...)
- Auslagerung des bestehenden Feuerwehrstandortes

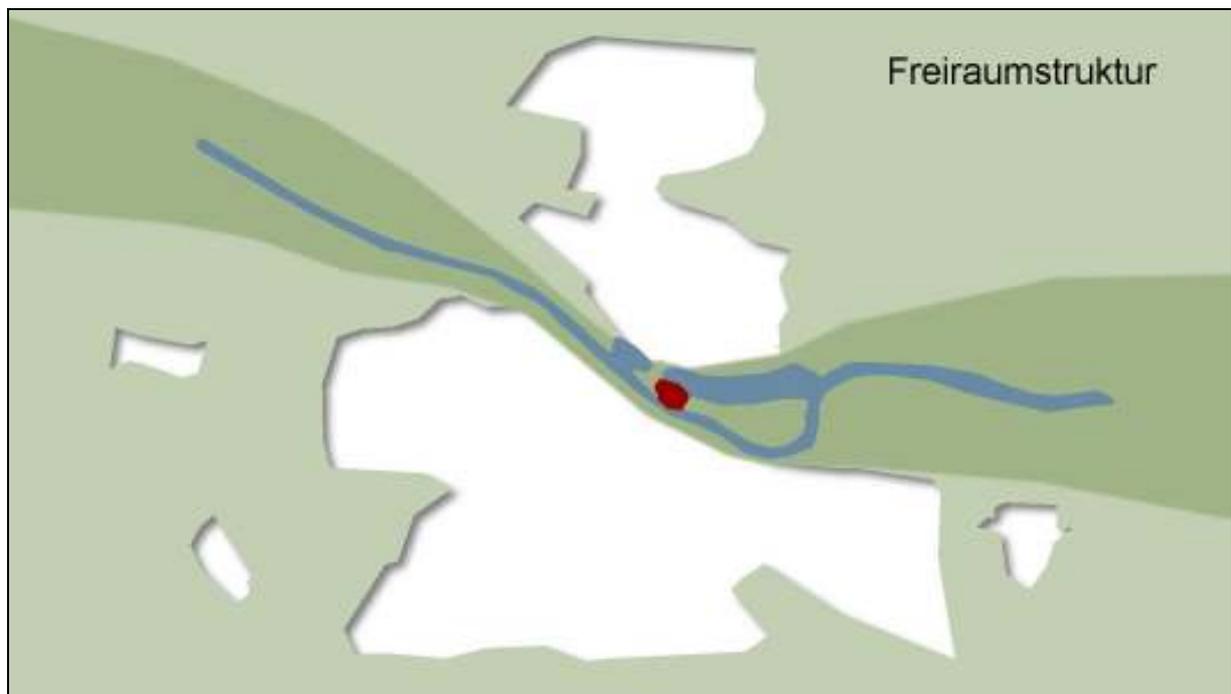
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass alle Werkstattteilnehmer den Schwerpunkt der zukünftigen Nutzung des Brinkhaus-Areals im Bereich des hochwertigen, stadtnahen Wohnens mit unterschiedlichsten Wohnformen, Gebäudetypen und wohnnutzungsbegleitenden Nutzungen und Serviceeinrichtungen sehen. Für den östlichen Auftakt des Plangebiets wird eine öffentliche Nutzung (z. B. kommunale Dienstleistung o. ä.) oder eine pferde- und reitsportbezogene Sondernutzung mit Ausbildungshintergrund vorgeschlagen.

Von einer großflächigen geschäftsgewerblichen Nutzung wird aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den Geschäftsstandort Altstadt und unter dem Aspekt der Parkraumproblematik und erhöhter Anforderungen an die verkehrliche Erschließung abgeraten. Untergeordnete geschäftliche, bürogewerbliche und Freiberufler-Nutzungen sind hingegen durchaus vorstellbar.

Eine besondere Eignung wird dem Standort für eine gehobene Hotelnutzung bzw. flankierende gastronomische Angebote attestiert.

Eine verträgliche Integration des bestehenden Feuerwehrstandortes in den zuvor beschriebenen Nutzungsmix wird sehr kritisch beurteilt. Daher wird auch dringend die Verlagerung der Feuerwehr an einen anderen Standort empfohlen.

Grün- und Freiraum



Gewährleistung einer durchgehenden Grünraumbeziehung in Ost-West-Richtung
(Entfernung des heutigen „Pfropfens“)

Die Lage des Plangebietes in einem Ost-West verlaufenden Grünzug mit hohen naturräumlichen Qualitäten und gewachsenen Freizeit- und Erholungsangeboten macht in besonderem Maße einen sensiblen planerischen Umgang mit dem Thema Grün-



und Freiraum erforderlich.

Dabei eröffnet die bevorstehende Überplanung des Werkgeländes nicht nur die Chance der Herausnahme des sehr kompakten Industriegebäudekomplexes, der - ähnlich einem Pfropfen - die Durchgängigkeit des an dieser Stelle eingeschnürten



Grünzugs blockiert, sondern es besteht erstmals die Gelegenheit, die vorhandenen Grünansätze, sowohl in Ost-West-, als auch in Nord-Süd-Richtung zu vernetzen und



die Insel in verschiedenen Ausprägungsformen mit den umgebenden Wasserflächen zusammen zu bringen.



Die historische Altstadt von Warendorf liegt halbkreisförmig südlich der Ems. Damit dies auch zukünftig ablesbar bleibt, legten alle Werkstattteilnehmer Wert darauf, dass der unmittelbare nördliche Brückenzugang zur Altstadt nicht von einer torartigen Bebauung gesäumt wird. Stattdessen wird – ähnlich wie auf dem unten abgebildeten historischen Photo zu sehen ist – eine straßenbegleitende Begrünung mit Alleebäumen vorgeschlagen.



Nördlicher Altstadtzugang, vermutlich um 1900



Heutige Eingangssituation



Wiederherstellung eines „grünen“ nördlichen Altstadt-Zugangs (kein gebautes „zweites Altstadttor“)

- Naturnaher Grünsaum am nördlichen Inselufer („weiche“ Wasserkante)
- Platz- und Promenadenbildung am südlichen Inselufer („harte“ Wasserkante/steinernes Ufer)

Das Nordufer der Emsinsel wird durch den in den 1970er Jahren künstlich geschaffenen Emssee gesäumt. Der Ems-Fluss bildet das vis-à-vis der Altstadt liegende Südufer. Schon heute unterscheiden sich die beiden Uferprofile deutlich voneinander. Diese Unterscheidbarkeit der beiden Wasserkanten soll auch zukünftig erhalten bzw. noch deutlicher ausgeprägt werden.

Für das Nordufer bedeutet das die Ausbildung einer flachabfallenden, landschaftlich modellierten, „weichen“ Wasserkante mit ufernahen Fußwegen und Baumpflanzungen. Der Charakter des altstadtzugewandten Südufers soll dagegen steinern-urban geprägt sein, eine „harte“ Wasserkante erhalten und platz- und promenadentypisch ausgebaut werden.



Naturnaher Grünsaum am nördlichen Inselufer („weiche“ Wasserkante)
Platz- und Promenadenbildung am südlichen Inselufer („harte“ Wasserkante/steinernes Ufer)

Denkbar ist, dass das Thema Insellage/Wasserstandort zusätzlich über Kanäle, Einbuchtungen oder sonstige Wasserflächen in die städtebauliche Konzeption einfließt. Dies bedürfte einer konkretisierten Machbarkeitsstudie.



Evtl. Gräben und Kanäle (Wohnen am Wasser)

Erschließung/Wegesystem

Alle Beteiligten waren sich schnell darüber einig, dass die Fahrerschließung des Brinkhaus-Areals auch zukünftig ausschließlich von Norden über die L 830 (Milter/Sassenberger Straße) erfolgen wird. Einer Fahrerschließung von Süden steht die Verkehrsberuhigung der gesamten Altstadt entgegen. Je nach zu erwartendem Verkehrsaufkommen muss ggf. über die Neuausgestaltung des Knotenpunktes L 830 mit der Dreibrückenstraße/Zwischen den Emsbrücken nachgedacht werden. Zur internen Fahrerschließung des Brinkhaus-Areals halten alle Werkstattsteilnehmer *eine* zentrale Erschließungsachse mit Seitenarmen oder Schleifen für ausreichend.



Beschränkung auf *eine* zentrale Fahrerschließung - Erforderlichenfalls Verkehrskreisel an der L 830

Die Öffnung des ehemaligen Werksgeländes ermöglicht für Fußgänger und Radfahrer eine deutlich verbesserte Anbindung der Emsinsel an die Warendorfer Altstadt



Durchgehende Verbindung Landgestüt – Altstadt - Verbindung zum Laurentius-Kirchplatz
Beiderseits uferbegleitende Fuß- und Radwege

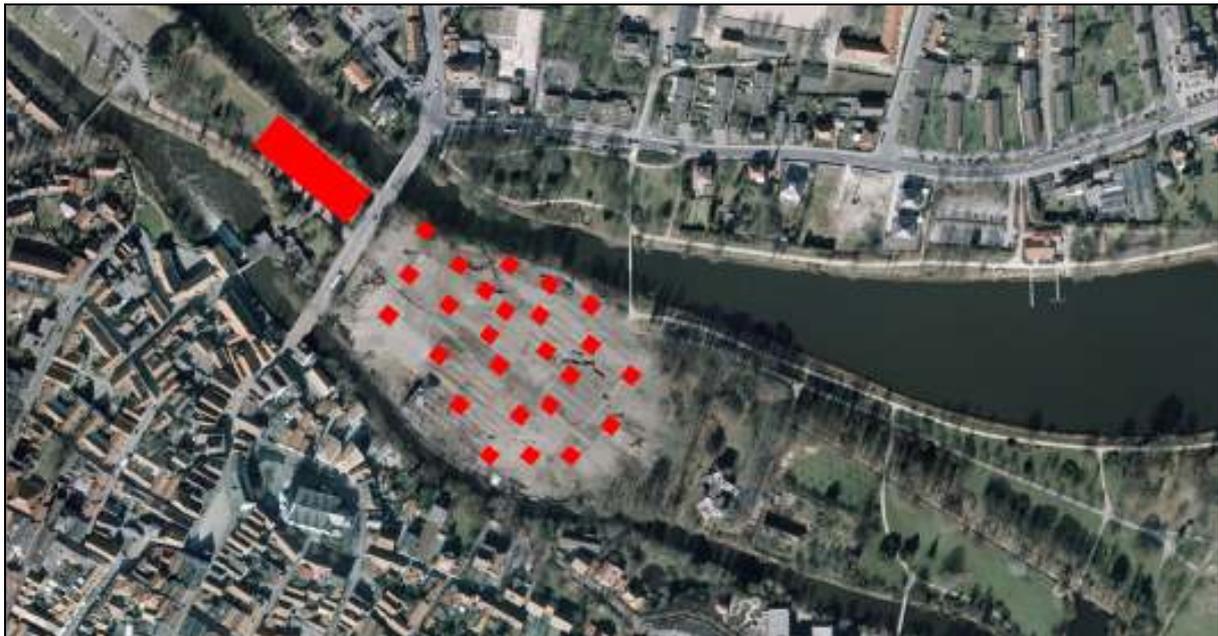
und deren Verklammerung mit der nördlichen Innenstadt Hälfte.

Auch besteht die einmalige Chance, das bereits existierende Fuß- und Radwegesystem in Ost-West-Richtung an beiden Inselufeln zu komplettieren und eine durchgehende Uferpromenade einzurichten bzw. die Möglichkeit einer fußläufigen durchgehenden „Altstadt“-Umrundung anzubieten.

Besonders wichtig erschien allen Werkstatteilnehmern die Ausbildung einer sowohl begehbaren, als auch optisch wahrnehmbaren Achse zwischen Landgestüt und Altstadt.

Eine angemessene Anbindung der Emsinsel an die Altstadt setzt sowohl den Bau einer Brücke zwischen Laurentius-Kirchplatz auf Höhe des unter Denkmalschutz stehenden Verwaltungsgebäudes der Fa. Brinkhaus, als auch die Revitalisierung der bestehenden Brückenverbindung hinter der Schule an der Klosterstraße voraus.

Westlich der Straße „Zwischen den Emsbrücken“ besteht bereits heute, ergänzend zu den umfangreichen Parkmöglichkeiten auf den Emswiesen, ein kostenpflichtiger öffentlicher Parkplatz. Ggf. könnte hier durch den Bau einer mehrgeschossigen Parkpalette der überwiegende Parkraumbedarf für die im westlichen Teil des Geländes angedachte Sondernutzung oder öffentliche Nutzung gedeckt werden.



Parken für Sondernutzungen überwiegend westlich der Straße „Zwischen den Emsbrücken“
Wohnbezogenes Parken direkt im Quartier

Das wohnungs- bzw. kleingewerbebezogene Parken soll dezentral, möglichst jeweils auf dem eigenen Grundstück, über das gesamt Areal verstreut werden. Zentrale, ebenerdige Parkplatzanlagen, die sich negativ auf die stadträumliche Qualität auswirken können, soll es nicht geben. Aufgrund der Wasserstandssituation kann nur im Ausnahmefall auf Unterflurparksysteme zurückgegriffen werden.

Bebauungsstruktur

Während sich die Baustrukturen vom westlichen Auftakt an den Emsbrücken nach Osten hin in Richtung Park- und Freiraum sukzessive entdichten, gibt es ein zweites überlagerndes Dichtegefälle von altstadtnaher, urbaner Kompaktheit (südlicher Teil) hin zu einer aufgelockerten oder auch kammartigen, den Landschaftsraum integrierenden Bebauung auf der Nordseite der Insel.

Die 2- bis 3-geschossigen Wohnbauten umfassen verschiedene Stadthautypen (Stadtvilla, gereihtes Stadthaus, niedriger Geschosswohnungsbau). Für die Sonder- bzw. die öffentliche Nutzung ist auch die 4-Geschossigkeit vorstellbar. Das Parken ist grundsätzlich ebenerdig oder abgesenkt in Einzelgebäude integriert.



Verdichtet/raumbildend-urban im Westen des Areals, nach Osten zunehmend aufgelockerter



Wohnbebauung nach Norden aufgelockert, nach Süden städtisch verdichtet

Die Einzelentwürfe der teilnehmenden Büros

Im Folgenden werden die von den teilnehmenden Büros verfassten Pläne und Erläuterungsberichte unkommentiert aufgeführt:

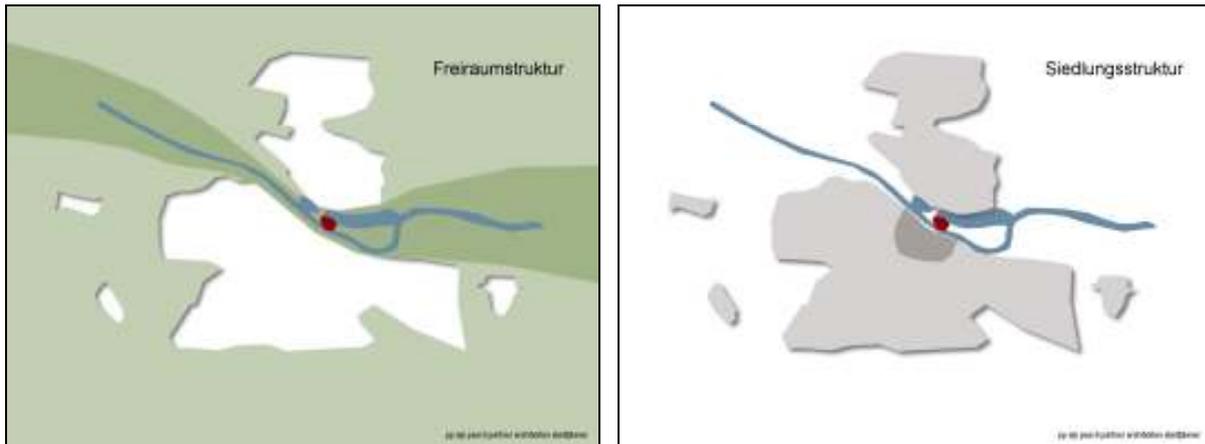


pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke (Darstellung LWL)

Einordnung des Areals in den gesamtstädtischen Kontext

Der Standort des ehemaligen Werksgeländes der Fa. Brinkhaus GmbH & Co. KG wird durch seine außerordentliche Lage gekennzeichnet, die sich für uns wie folgt darstellt:

- Betrachtet man das gesamtstädtische Siedlungsgefüge, so markiert der Standort heute die geografische Mitte der Stadt Warendorf.
- Betrachtet man den stadtnahen Landschaftsnaturraum der Ems, so befindet sich das Areal in einem Engpass des Landschaftskorridors zwischen den südlichen und nördlichen Siedlungsteilen der Stadt. Das augenblicklich nahezu vollständig überbaute ehem. Werksgelände wirkt in diesem Zusammenhang als eine starke Barriere.
- Das Areal ist derzeit isoliert. Es situiert sich auf der sog. Emsinsel zwischen Emsfluss und dem Emssee. Auf dieser Insel befindet sich weiter östlich eine große Parkfläche, die gemeinsam mit dem Emssee die zentrale Naherholungsfläche der Stadt, insbesondere der Altstadt, darstellt. Im Ostteil des Parks befindet sich das städtische Freibad.
- Der Standort befindet sich in einem sensiblen Umfeld in unmittelbarer Nachbarschaft zur hist. Altstadt, wodurch das emsseitige Entrée der Stadt beeinflusst wird.



Hieraus ergeben sich nachfolgende städtebauliche Zielsetzungen und Chancen für eine generelle Neuordnung des Areals:

- Der außerordentlichen Bedeutung der Standortlage muss in funktionaler und qualitativer Hinsicht Rechnung getragen werden. Dies gilt insbesondere für den „Kopf“ des Areals im Eingangsbereich der Altstadt.
- Eine Entwicklung der südlichen, zur Altstadt orientierten Flächen am „Brinkhaus-Ufer“ sollte Bezüge zur Altstadt herstellen.
- Das Nordufer der Emsinsel soll als „Grüne Spange“ von Bebauung frei gehalten werden, Hierdurch besteht die Chance der Entwicklung einer durchgängigen naturräumlichen Verbindung entlang der Ems, als Teil des Ökosystems der Ems.
- Die Neuordnung des Areals ermöglicht eine intensivere Verzahnung der Stadtteile zum Emspark hin und über die Emsinsel hinweg.
- Die stadtnahe Lage des Areals sollte sich auch in der Wahl der geeigneten Wohntypologie und der städtebaulichen Dichte ablesen lassen.

Entwicklungskonzeption

Das vorliegende Entwicklungskonzept basiert auf den vorher formulierten städtebaulichen Zielsetzungen aus der Gesamtbetrachtung des Planungsgebietes.

Nutzungskonzept

Das Entwicklungskonzept sieht ein gemischtes Quartier vor, das sich entsprechend seiner örtlichen Begabungen ausdifferenziert.

Gewerbliche und kommunale Nutzungen an der Emsterrasse

Um die lang gestreckte größere Platzfläche (Emsterrasse) herum können sich gewerbliche Flächen repräsentativ entwickeln. Wir sehen hier keine konkrete Nutzung sondern vielmehr mehrerer Optionsmöglichkeiten für eine qualitätvolle Entwicklung dieser Flächen. Wichtig wäre vor allem eine Hauptnutzung zu finden, diesem besonderen Standort gerecht wird. Auch ein Mix verschiedener Nutzungen ist möglich.

1. Historisches Verwaltungsgebäude

Das bestehende hist. Verwaltungsgebäude bietet, falls eine Fortführung der Nutzung durch die Firma Brinkhaus aufgegeben wird, aufgrund der eher kleinteiligen Grundrissaufteilung Platz für kleinere Büroeinheiten oder für Flächen bspw. zu Vereinszwecken. Im Erdgeschoss könnte zudem eine gastronomische Nutzung (Cafe/Restaurant) angesiedelt werden.

2. Optionsfläche am nördlichen Platzrand

Diese Grundstücksfläche ist ca. 2.200 qm groß und bietet in dieser Größe mehrere Möglichkeiten einer Entwicklung.

- Kommunales Dienstleistungszentrum

Eine zentrales Gebäude für alle bürgernahen Dienstleistungen der Stadt wäre eine herausragende Option als Ansiedlung auf dieser Fläche. Ein kommunales Dienstleistungszentrum dient als zentrale Anlaufstelle für Bürger für alle kommunalen Dienstleistungen im mit unmittelbaren Bürgerkontakt, wie Antragsbearbeitung, Anmeldungen, Passwesen etc. Gleichsam könnte im Erdgeschoss eine Tourist-Info repräsentativ untergebracht werden, die der wachsenden Bedeutung des Tourismus für die Stadt Warendorf Rechnung trägt. Eine nachhaltige Finanzierung könnte über den Abverkauf städtischer Immobilien oder über PPP-Modelle, möglicherweise auch in Kombination mit der Abgabe stadteigener Immobilien sichergestellt werden.

Weitere optionale Nutzungen auf Basis der Grundstücksgröße:

- Hotel****, mit ca. 120 Betten

Vorraussetzung hierfür wäre allerdings eine gezielte Entwicklung der Fremdenverkehrstruktur.

- hochwertiger Einzelhandel als Ergänzung des Innenstadtangebotes, wie z.B. ein Ökosupermarkt oder hochwertiger Facheinzelhandel.

Städtisches Wohnen auf der Emsinsel

Die Entwicklung des Wohnquartiers auf der Emsinsel sieht einen flexiblen Mix aus verschiedenen Typologien vor, die sich an einer moderaten städtisch verdichten Bauweise orientieren und die ein breites Nachfragespektrum an städtischem Wohnraum abdecken können.

- Stadthäuser entlang des Brinkhaus-Ufers

Die Stadthäuser werden unmittelbar an die steinerne Promenade des Brinkhaus-Ufers gebaut. Diese Häuser erhalten eine städtische Qualität mit Dachterrasse als „Garten“. Man wohnt unmittelbar an der Ems mit grandiosem Blick auf die Altstadt.

- Stadthäuser in der Reihe

Diese Typologie ist West-Ost ausgerichtet und bietet einen dreigeschossigen Reihenhaustypus mit eigener Gartenfläche und Garage im Gebäude an.

- **Stadtvillen**

Die Stadtvillen befinden sich am Nord- und Westrand des neuen Quartiers. Ihre punktuelle Bauweise bildet durch ihren stark durchgrüntem Charakter ein Art Membrane zu den angrenzenden Parkflächen und dem Emssee. Die Villen beinhalten Geschosswohnungen unterschiedlicher Größe.

- **Besondere Wohntypologien**

Im Ostbereich des Quartiers könnten am Landschaftsanger größere Flächen für gemeinschaftliche Wohnformen entwickelt werden.

Verkehrliche Erschließung

Das neue Quartier erschließt sich über eine Hauptzufahrt. Sämtliche Verkehrsflächen im Plangebiet werden als Mischfläche angelegt, auf der gleichsam Fußwege und öffentliche Stellplätze untergebracht sind.

Das Brinkhaus-Ufer wird als „Promenade an der Ems“ nur für den Fuß- und Radverkehr angelegt.

Alle privaten Stellplätze werden auf dem jeweiligen Grundstück oder als kleine Sammeleinheit auf dem jeweiligen Baufeld untergebracht. Die erforderlichen Stellplätze für die Kopfbebauung sind in einer Tiefgarage untergebracht.

Neue Fußwegverbindungen

Die Neuordnung des Brinkhaus-Areals ermöglicht neue Wegeverbindungen auf und über die Emsinsel. Der Emspark wird zukünftig besser erreichbar sein. Eine neue Fußgängerbrücke verbindet Altstadt und Emsinsel miteinander.

Grün- und Freiraum

Ein Hauptmerkmal unseres Entwicklungskonzeptes besteht in der klaren Ausformulierung einer durchgängigen Grünverbindung entlang des Emssees, der als der zukünftig als Landschaftskorridor dient und einen Teilraum im ökologischen Verbundsystem der Flusslandschaft Ems darstellt. Die Flusslandschaft durchquert die Stadt an dieser Stelle und schafft somit neue Freiraumqualitäten für die Stadt.

Durch diese Verbreiterung erhält der bis dato etwas versteckt hinter dem Brinkhausareal gelegene Park neue klar formulierte Zugänge. Der im Park befindliche Feuchtgraben wird als Landschaftselement bis zur Straße „Zwischen den Emsbrücken“ fortgeführt. Er leitet und begleitet Spaziergänger zukünftig in den Park und dient zudem der Flächenentwässerung des Areals

Das Brinkhaus-Ufer wird als steinerne Promenade entlang der Ems entwickelt, die von Osten her über die neue Platzfläche der Emsterrasse bis zur Staustufe am Mühlenkolg führt.

Attraktive Nord-Südwegeverbindungen Die Straße „Zwischen den Emsbrücken“ wird als grünes Entree zur Altstadt ausgestaltet.

Zwischen Altstadt und dem Landgestüt leitet zukünftig ein Landschaftsanger über die Emsinsel.



Realisierungsabschnitte

Realisierungsabschnitte

Eine Realisierung sollte effizient, also analog zur Neuverlegung der Infrastruktur erfolgen. Dafür bieten sich zwei Varianten an, wobei die Entwicklung der gewerblichen Flächen unabhängig angegangen werden sollte.

Die im Schema dargestellte Variante V1 ermöglicht in jeder Entwicklungsphase das Angebot von unterschiedlichen Wohntypologien. Die Variante V2 beginnt zunächst mit der Realisierung der Bebauung des Brinkhaus-Ufers an der Ems.

Der Rückbau der nicht mehr benötigten Werksanlagen sollte auf jeden Fall in einem Abschnitt erfolgen.

Steuerung: Im Hinblick auf eine Realisierung empfehlen wir zur Steuerung der Entwicklung das Instrument der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ nach BauGB.

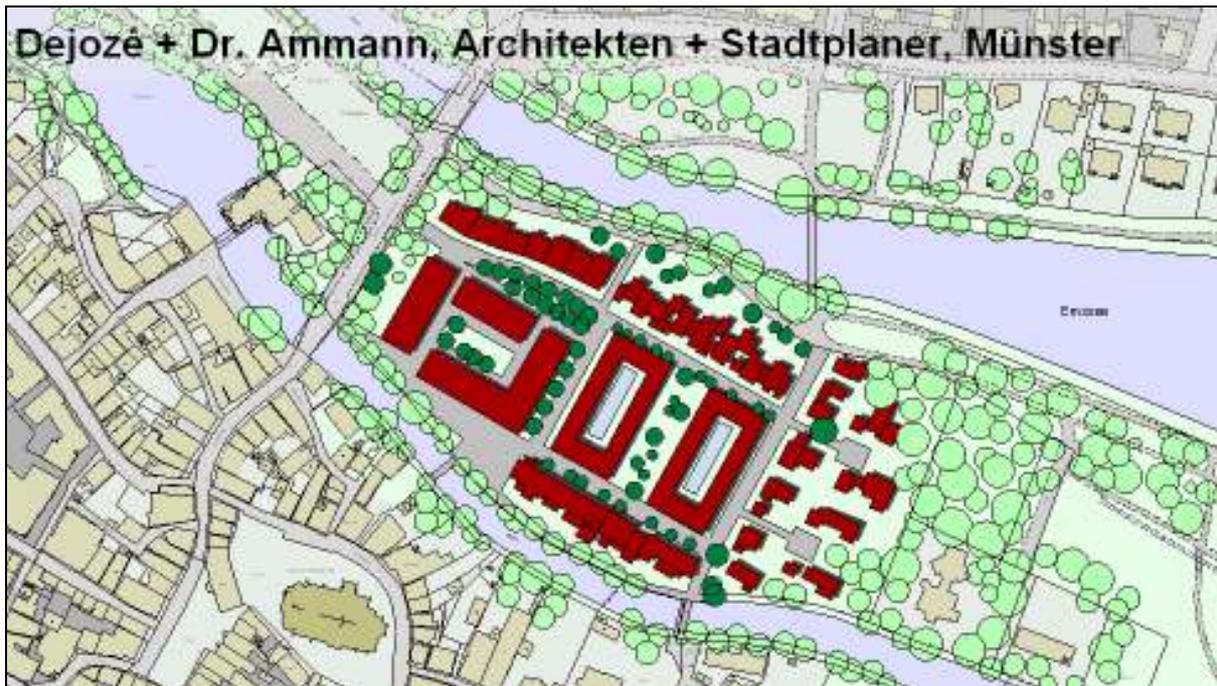
Kennzahlen/Flächen: Die städtebaulichen Kennzahlen können den untenstehenden Grafiken entnommen werden.





Städtebauliches Gesamtkonzept

pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke



Dejózé + Dr. Ammann, Architekten + Stadtplaner, Münster (Darstellung LWL)

Die Aufgabe

Die ehemals von der Ems umflossene Emsinsel stellt sich seit der teilweisen Verrohrung der alten Ems als Halbinsel dar.

Aufgrund der zentralen Lage der Emsinsel wird durch die Schließung der Fa. Brinkhaus an diesem Standort ein beträchtliches Potential für die Innenstadtentwicklung von Warendorf frei. Das ca. 4,2 ha umfassende Plangebiet entspricht in etwa 1 Zehntel der gesamten Altstadtfläche innerhalb des ehemaligen Wallrings.

Die strukturellen Rahmenbedingungen im Umfeld

Die Nutzungsstruktur der südlich anschließenden Altstadt ist durch eine kleinteilige Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Kleingewerbe und Wohnen geprägt. Eingestreut sind die großflächigeren Nutzungen der Stadtverwaltung, des Klosters und der Kirchen.

Die Baustruktur der Altstadt wird dementsprechend im Wesentlichen geprägt durch eine kleinteilige Mischung aus wechselnd giebel- und traufständigen, zum Teil verputzten oder mit Klinkern bekleideten Fachwerkhäusern. Insbesondere in den östlichen Randbereichen haben sich im Lauf der Entwicklung größere Gebäude angesiedelt; die vorwiegend 2-geschossigen, selten 3-geschossigen, zumeist mit Backstein bekleideten, traufständigen Häuser (siehe Fotodokumentation), zeigen in der Regel eine kleinteilige Fassadengliederung durch Gesimsbänder, Zwerggiebel und Fensterumrahmungen auf.

Die Nutzungs- und Baustruktur des nördlich angrenzenden Stadtgebietes ist geprägt durch in der Regel maßstäblich und stilistisch uneinheitliche Wohnhäuser in

offener Bauweise; eingemischt in diese Struktur sind vereinzelt Gewerbebauten und das Landgestüt.

Die strukturellen Rahmenbedingungen des Plangebietes

Die auf der Gewerbefläche stehenden Fabrikhallen bieten in ihrem Zustand kein nutzbares Entwicklungspotential. Die westlich davon stehenden Gebäude, das denkmalgeschützte 2-geschossige Bürogebäude und die heute von der Feuerwehr genutzte ehemalige Remise (unter Ensembleschutz) sind unserer Einschätzung nach ebenfalls nicht erhaltenswert sondern stehen einer angemessenen städtebaulichen Entwicklung im Wege.

Die Erschließung für den KFZ-Verkehr erfolgt ausschließlich von der Drei-Brücken-Strasse aus. Fußweganbindungen bestehen über eine Brücke nach Norden zur Sassenberger Strasse, nach Süden über eine private Brücke zur Quabbe und über 2 weiter östlich geführte Brücken. Im Westen führen Fußwege zur Drei-Brücken-Strasse.

Die Grünstruktur auf der Insel ist entsprechend der nördlich und südlich jenseitigen Uferbereiche durch großkronige Bäume geprägt, die auf der Insel allerdings stark von Unterholz begleitet sind. Die Erschließungsstraßen sind mit hohen Alleebäumen gesäumt.

Das städtebauliche Strukturkonzept

Nutzung

Die Nachbarschaft zur hoch verdichteten Altstadt legt es nahe, auf diesem Standort eine gemischte innerstädtische Nutzung mit angemessener Dichte anzusiedeln. Denkbar sind Nutzungen wie Hotel, Dienstleistung, Verwaltung, Bildung und freie Berufe kombiniert mit Wohnen.

Erschließung

Das Erschließungssystem für den KFZ-Verkehr sollte sich vorwiegend auf den ehemaligen Betriebsstandort ausrichten und eine Verbindung zu den östlich angesiedelten Nutzungen vermeiden.

Der ruhende Verkehr sollte möglichst im Plangebiet oder im westlich benachbarten Emsinselnbereich untergebracht werden.

Der Fußgänger-/Fahrradverkehr sollte durch wenigstens 2 weitere Brücken besser mit der Altstadt vernetzt werden.

Grünstruktur

Die von großkronigen Bäumen geprägten Grünstrukturen sollen weitestgehend erhalten und entlang der Drei-Brücken-Strasse ergänzt werden.

Das städtebauliche Konzept

Nutzungskonzept

Ansiedlung der großflächigen Nutzungen (Verwaltung, Bildung, Hotel usw.) im Eingangsbereich des Plangebietes nahe der Drei-Brücken-Strasse. Nördlich und östlich anschließend Wohnnutzung mit Seniorenwohnungen und freien Berufen.

Bebauungskonzept

Der kleinteiligen Bebauungsstruktur der Altstadt mit ihren eingefügten größeren Gebäuden entsprechend haben wir eine vergleichbar gemischte Baustruktur entwickelt. Während im Norden und im Süden Ufer-begleitend Reihen aus Stadthäusern unterschiedlicher Größe angeordnet sind, wird der Mittelbereich durch großformatigere Strukturen geprägt: 3 hofartige Gebäudekomplexe, dessen westlicher im Nahbereich der Drei-Brücken-Strasse gelegener Komplex z. B. Verwaltung und Hotel aufnehmen könnte und die beiden anderen entweder als Senioren-Anlage oder Geschosswohnungsbau errichtet werden könnten.

Weiter östlich anschließend ist Villenbebauung in parkartigem Umfeld vorgesehen. Die Geschossigkeit sollte 3-Geschosse nicht überschreiten; Staffelgeschosse sind überall denkbar. Es sollte ein einheitlicher Höhenverlauf der Gebäude vermieden werden.



Verkehrskonzept

Die Erschließung erfolgt für den KFZ-Verkehr über eine Anbindung an die Drei-Brücken-Strasse. Sie verläuft ringförmig im Plangebiet.

Der ruhende Verkehr wird auf den privaten Grundstücken ebenerdig oder im Souterrain untergebracht. Besucherstellplätze insbesondere für die großflächigeren Nutzungen (Verwaltung, Hotel) werden westlich der Drei-Brücken-Strasse, nördlich des Jugendheims auf einer Parkpalette untergebracht. Neben der Parkpalette soll ausreichend Stellfläche für wartende Busse vorgesehen werden; hierdurch können die Warteflächen für Busse auf der Drei-Brücken-Strasse entfallen.

Der Fußgänger-/Radverkehr nutzt weiterhin die vorhandenen Ufer-begleitenden Wege sowie die neuen

Erschließungsstraßen. Entlang des Südufers wird eine neue Wegeverbindung zwischen der Drei-Brücken-Strasse und dem östlichen Inselbereich geschaffen. Von hier aus werden drei öffentliche Brücken in die Altstadt erreicht.

Grün- und Freiraumkonzept

Zur Aufwertung der gesamten Insel wird der Altarm der Ems nach Westen wieder geöffnet und die Verrohrung beseitigt.

Östlich der Drei-Brücken-Strasse wird ein breiter Grünstreifen entsprechend der Westseite angelegt, jedoch nur mit großkronigen Bäumen ohne Unterholz bepflanzt, um die Sicht auf das neue Quartier zu ermöglichen.

Während die Stadthäuser mit privaten Gärten an den öffentlichen Raum der Inselufer angrenzen, zeigt sich der öffentliche Raum südlich des westlichen Gebäudekomplexes eher steinern (Emsterrasse).

Die wohngenutzten Blöcke können im inneren Wasserbecken, in denen das Oberflächenwasser gesammelt werden kann, erhalten. Zwischen beiden Wohnkomplexen können Privatgärten angelegt werden.

Die Erschliessungsstrassen sollen mit Baumreihen bepflanzt werden.

Umsetzungskonzept

Steuerungsinstrumente

Da unser Konzept nur im Mittelbereich Investoren-geeignete Strukturen vorsieht, sollte ein Nutzungsbezogener B-Plan aufgestellt werden. Dieser hätte den Vorteil, dass angemessene Instrumente der Qualitätssicherung flankierend eingesetzt werden könnten (Gestaltungssatzung/-fibel, Bauwettbewerbe, privatrechtliche Vereinbarungen)

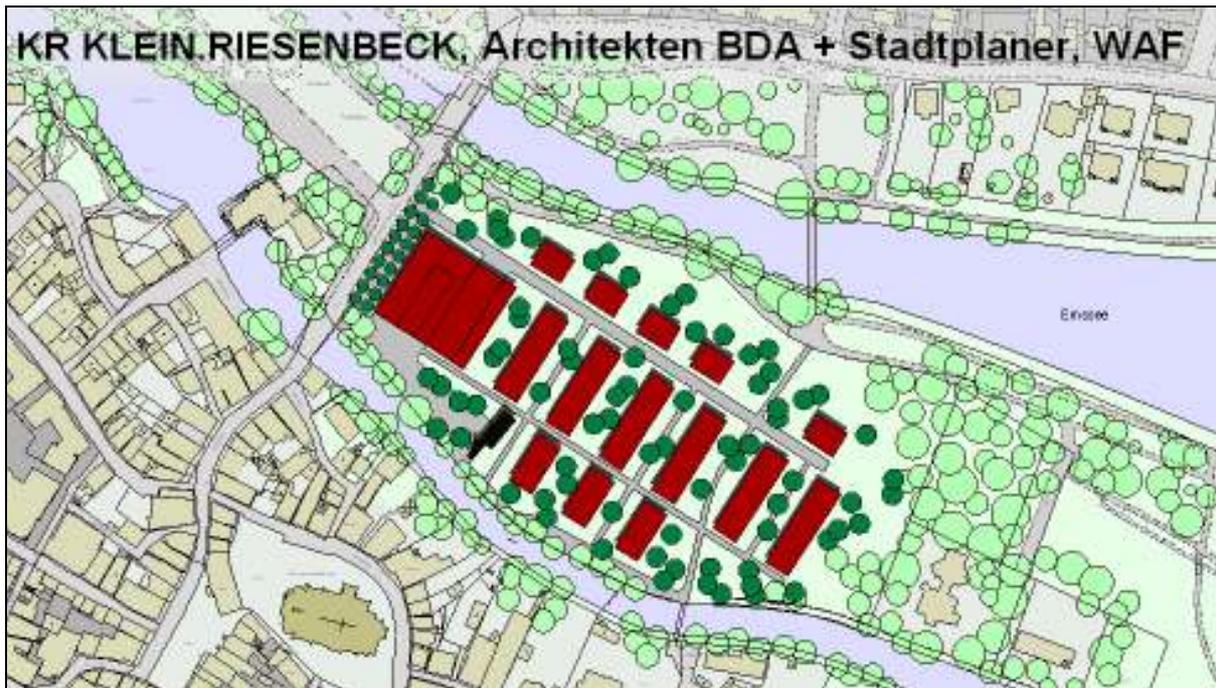
Förderinstrumente

Um das Gebiet unabhängig von Investoren entwickeln zu können, eignet sich die Förderung aus Städtebauförderungsmitteln.



Städtebauliches Gesamtkonzept

Dejové + Dr. Ammann, Architekten + Stadtplaner, Münster



KR KLEIN.RIESENBECK, Architekten BDA + Stadtplaner, Warendorf (Darstellung LWL)

Konzeptbausteine

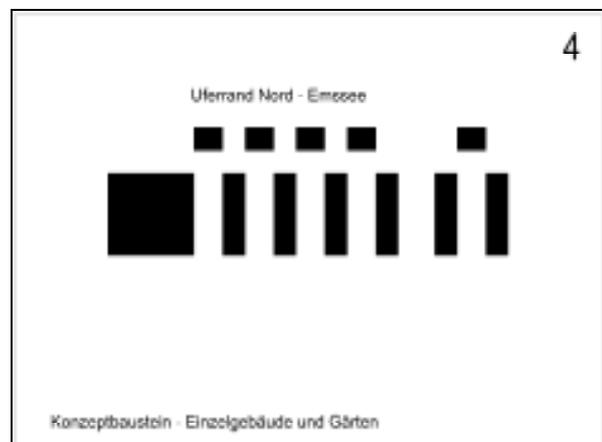
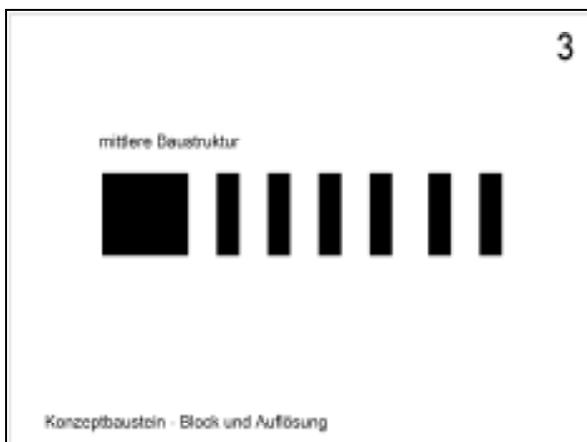
Städtebauliche Struktur Altstadt / Emsufer

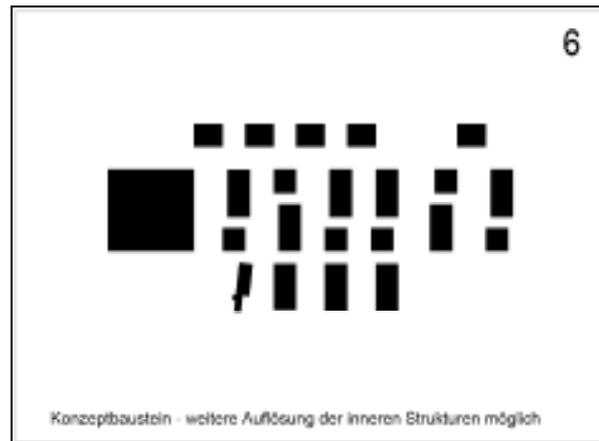
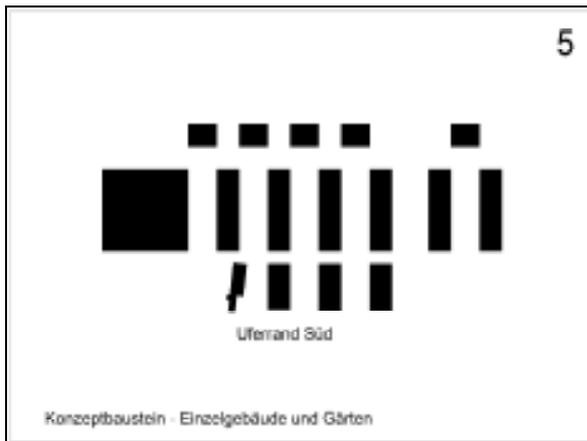
Der Altstadtbereich wird durch verdichtete Blockstrukturen geformt. Diese bestehen aus einer Addition von Einzelhäusern, die gemeinsam ein prägnantes städtebauliches Gesamtensemble bilden.

Am Uferbereich der Ems lösen sich diese Strukturen auf, hier sind Einzelgebäude und Privatgärten prägend.

Struktur Entwurf

Der mittlere Bereich der neuen Bebauung auf der Emsinsel folgt der in der Altstadt vorgefundenen verdichteten Blockstruktur. An den Uferbereichen werden diese Verdichtungen aufgelockert. Einzelgebäude und Gärten bilden hier die städtebauliche Figur.

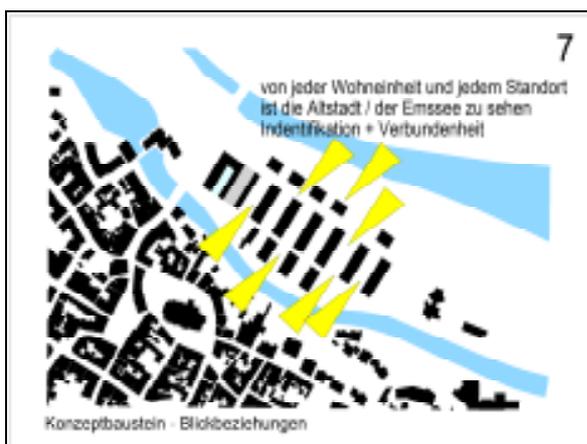




Blickbeziehungen

Die Anordnung der Gebäudekörper bietet von jeder Wohneinheit und jedem gewählten Standort aus die Möglichkeit, in Richtung Ems/Altstadt und zum Emssee hin zu blicken.

Diese Sichtbeziehungen fördern die Identifikation und Verbundenheit mit der Stadt Warendorf und ihrem historischen Ortskern und lassen auch den Blick frei für den benachbarten Naturraum.



Wegebeziehungen

Bestehende Fußwegebeziehungen werden aufgenommen und fortgeführt.

Entlang des nördlichen Emsufers entsteht eine Promenade für Fußgänger mit hoher Aufenthaltsqualität und großen Freizeitwert. Eine neue Brücke fördert die Anbindung an die historische Altstadt und verknüpft die neue Uferpromenade/den Vorplatz des historischen Brinkhaus-Gebäudes mit dem Ortskern.

Die Anbindung des neuen Quartiers auf der Emsinsel für den Individualverkehr erfolgt über eine Erschließungsstraße ausgehend von der Straße Zwischen den Emsbrücken.

Mittels dieser einen Stichstraße kann das gesamte Gebiet ökonomisch erschlossen werden.

Grün

Den einzelnen Gebäuden sind jeweils unmittelbar private Grünbereiche zugeordnet, die von den Bewohnern des neuen Quartiers individuell gestaltet werden können.

Somit ist das gesamte Plangebiet mit Grün durchzogen.

Entlang des Emssees reicht der öffentliche Grünraum als verbindendes Element bis an die Straße Zwischen den Emsbrücken heran und zieht den Blick von dort entlang des Emssees in den anschließenden Parkbereich.

Nutzungsstruktur

Angrenzend zur Straße „Zwischen den Emsbrücken“ kann eine gewerbliche Nutzung erfolgen. Vorstellbar wäre hier verträglicher kleinteiliger Einzelhandel,

Dienstleistungs- oder Verwaltungsnutzungen. Die restlichen Baustrukturen sollen als Hauptnutzung Wohnungsbau etablieren.

Ruhender Verkehr

Das Parken für den mittleren und südlichen Bereich des Plangebietes soll zentral unter Flur angeordnet werden. Den nördlichen und östlichen Gebäuden sind die notwendigen Stellplätze unmittelbar angrenzend oberirdisch zugeordnet.

Zur gewerblichen Nutzung kann ein Parkhaus, welches zudem die Zufahrt zum Unterflurparken beinhaltet, angeboten werden. Dies soll städtebaulich und gestalterisch verträglich in die angebotene Baustruktur mit aufgenommen werden.

Innere Gebäudestrukturen

Die gewählten Baukörperstrukturen bieten eine flexible Gestaltung und Aufteilung der einzelnen Wohneinheiten. Die Gebäudestränge können flexibel und individuelle aufgeteilt werden.

Horizontale und vertikale Wohnungstypologien sind möglich und je nach Bedarf gestaltbar. Rastermaße und Abmessungen können ebenfalls bedarfsgerecht angepasst werden.

Kenn dat en z um E nt w ur f

Geschossigkeit

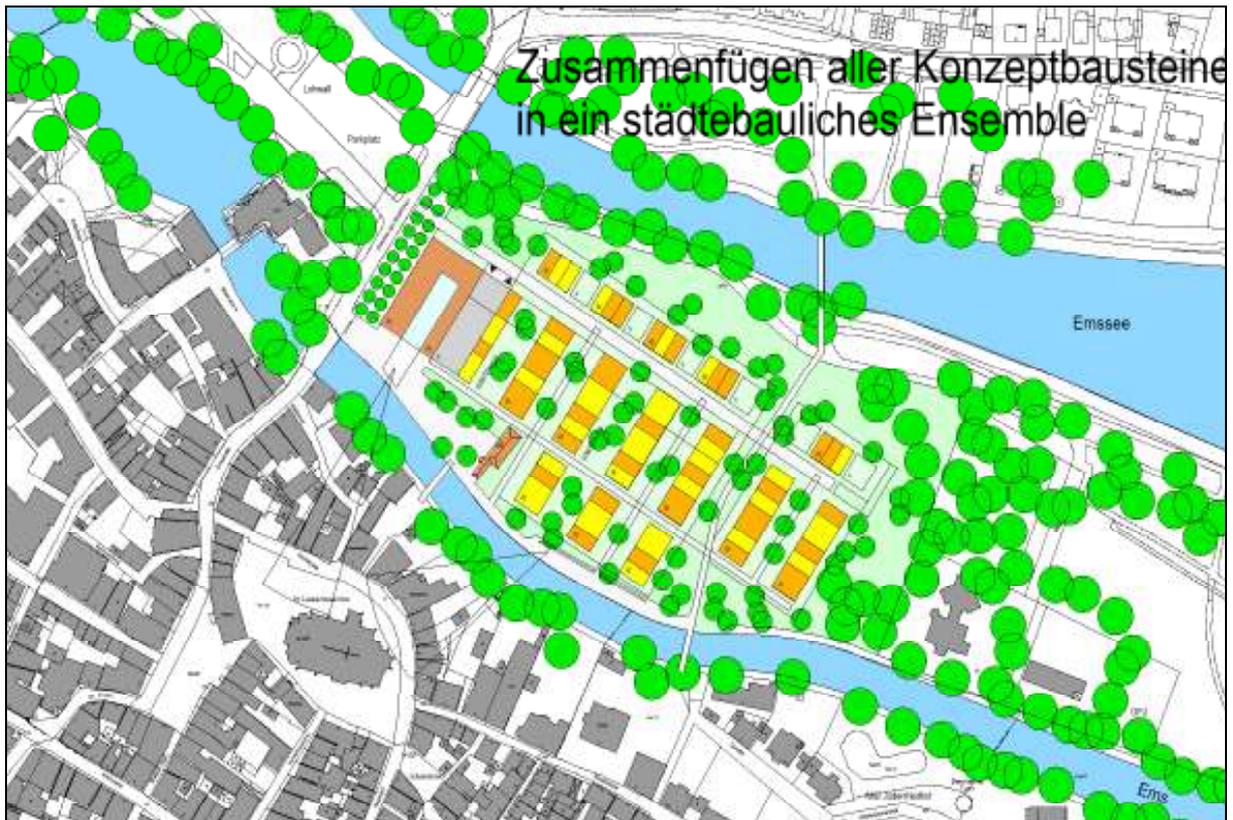
Es werden 3 Geschosse für das gesamte Plangebiet als städtebaulich vertretbar und sinnvoll angesehen.

Bruttogrundfläche – Anzahl Wohneinheiten und Stellplätze

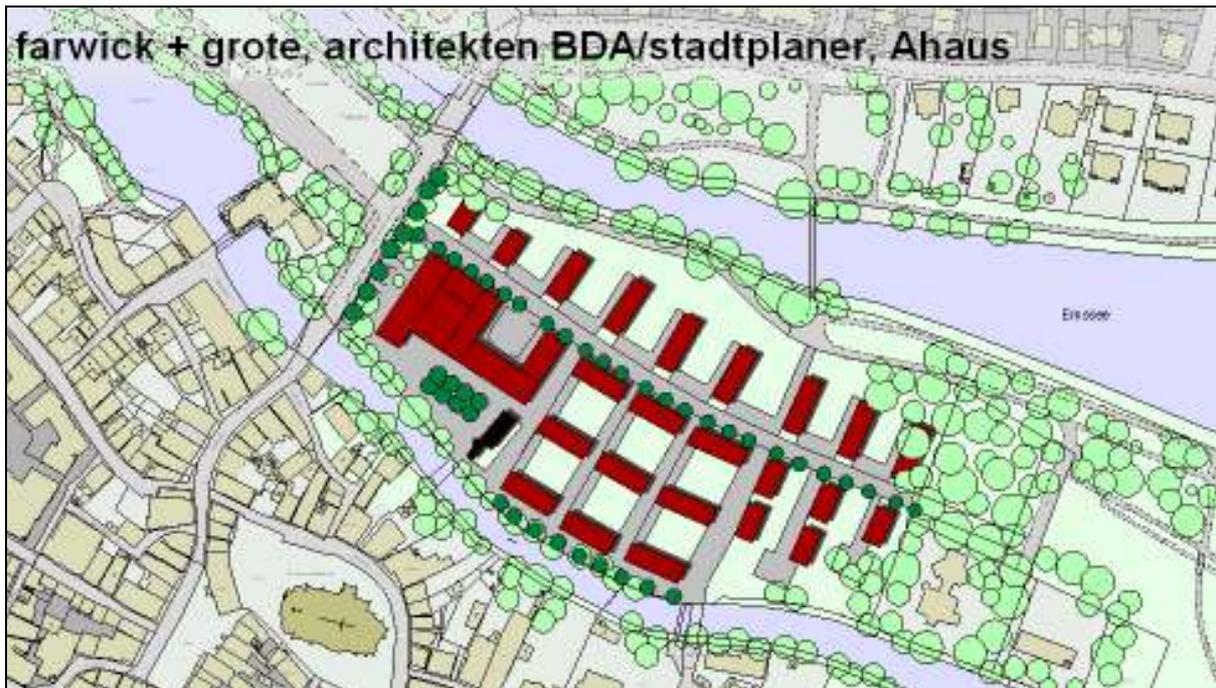
Der Entwurf bietet bei 3 Vollgeschossen eine BGF von insgesamt ca. 30.000 m².

Abzüglich der gewerblichen Flächen im nord-westlichen Planbereich können somit ca. 190 Wohneinheiten angeboten werden.

Die notwendigen Stellplätze für die Wohnnutzung und den gewerblichen Anteil können im angebotenen Unterflurparken und im Norden teilweise direkt den Wohngebäuden zugeordnet angeboten werden (s. Ruhender Verkehr).



Städtebauliches Gesamtkonzept KR KLEIN.RIESENBECK, Architekten BDA + Stadtplaner, Warendorf



farwick + grote, architekten BDA/stadtplaner, Ahaus (Darstellung LWL)

Erläuterung

Konzept

Urbanes Wohnen auf der Emsinsel im Spannungsfeld zwischen der historischen Altstadt und dem qualitätvollen Landschaftsraum der Emsinsel zu etablieren ist das Ziel des vorgeschlagenen Entwicklungskonzepts.

Die im Zentrum der Stadt Warendorf gelegene Emsinsel ist Bestandteil ein grünes Landschaftsbandes, welches in West-/Ostrichtung verläuft. Begleitet durch Ems und Emssee trennt sie die historische Altstadt von der nördlich gelegenen Stadterweiterung.

In dieser Gesamtsituation aus Stadt und Landschaftsraum wirken die heute nicht mehr genutzten Produktionshallen im zentralen Bereich der Emsinsel als Barriere zwischen den nach Osten und Westen trichterförmig sich aufweitenden Landschaftsraum und den beiden „Stadthälften“, historische Altstadt und Stadterweiterung.

Zielsetzung ist es daher eine Durchgängigkeit des Landschaftsraumes herzustellen und dies erlebbar zu machen. Gleichzeitig gilt es, die Emsinsel mit der bestehenden Stadt zu verknüpfen.

Der an der nördlichen Uferkante bestehende Grünbereich wird aufgeweitet. Als grüner Saum fasst dieser den Emssee.

Im Kontrast zu diesem „weichen“, von Grünelementen bestimmten nördlichen Uferbereich antwortet die städtisch ausgeformte südliche Uferausbildung auf die urbane Dichte der historischen Altstadt. Die der Altstadt zugewandte Uferkante wird als Emspromenade weiterentwickelt. Die Uferbegleitende Bebauung entlang der Ems schafft eine städtisches Gegenüber zur Altstadt.

Die neu angelegte Emspromenade am Südufer lädt zum städtischen Flanieren ein. Der Brinkhausplatz, Auftakt und Einmündung der Promenade, bietet Raum für viel-

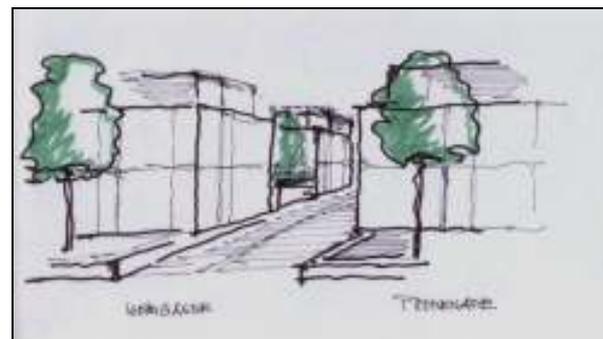
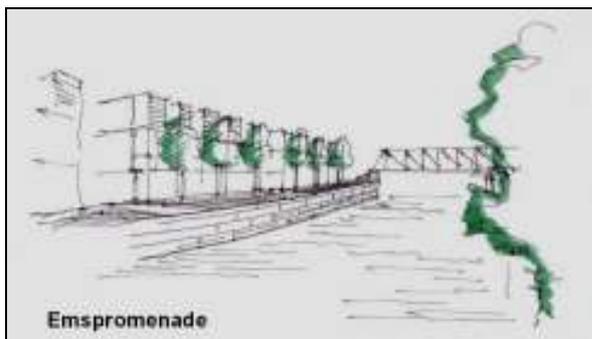
fältige städtische Aktivitäten. Von der Altstadt kommend bildet er unter Einbeziehung des denkmalgeschützten Industriegebäudes eine angemessene Platzsituation. Unter Einbindung der bestehenden Stahlbrücke, einem neuen Steg im Bereich der ehemaligen „Brinkhaus-Keimzelle“ und der Brücke Dreibrückenstraße wird die Promenade auf der Emsinsel mit der Altstadt verbunden und schließt so die ringförmige Wegeführung um die Altstadt.

Ergänzt durch weitere Wege sowohl in Nord-Südrichtung als auch in Ost-Westrichtung wird die Bebauung auf der Emsinsel mit der Gesamtstadt verknüpft.

Die Dreibrückenstraße wird als Grünes Tor zur Altstadt ausgeformt. Die zukünftige Bebauung wird von der Dreibrückenstraße abgerückt und erhält einen entsprechenden Vorbereich.

Das Wohnquartier ist über eine Zufahrt von der Dreibrückenstraße erschlossen, wobei die Erschließung der Wohnhofbebauung in Form von Wohnwegen nur zur An- und Abfahrt der Bewohner dient.

Die oberirdisch angelegten Stellplätze sind den Wohngebäuden unmittelbar zugeordnet oder zu Carportanlagen zusammengefasst. Im Bereich der Gebäude für Sondernutzungen kann eine geringe Anzahl an oberirdischen Stellplätzen für Kurzzeitparker angeboten werden, weitere notwendige Stellplätze sollten ergänzend zur bereits vorhandenen Stellplatzanlage auf der westlichen Emsinsel angelegt werden.



Gebäude

Von der Dreibrückenstraße aus bildet ein neues Gebäudeensemble den Auftakt für die Bebauung auf der Emsinsel. Im Zusammenspiel mit dem denkmalgeschützten Bürogebäude in preußischem Repräsentationsstil umfasst ein Gebäude für Sondernutzungen den neuen Brinkhausplatz. Unterschiedliche Nutzungen, ein Hotel, der Verkehrsverein, Gastronomie, kleine Einzelhandelseinheiten mit einem spezialisierten Warenangebot insbesondere in den Erdgeschosszonen, Dienstleistungseinheiten, wie Arztpraxen, Büros und Wohnungen in den Obergeschossen schaffen ein angemessenes Entree unter Berücksichtigung der hervorragenden Lage dieses Standortes, einen lebendigen Baustein der Stadt, ein Platz mit urbaner Qualität.

Die an den Brinkhausplatz anschließende Bebauung entlang der Emspromenade in Form von gereihten Stadthäusern verleiht dem Emsufer eine urbane Atmosphäre und Dichte. Kurze Wohnwege erschließen die Hausgruppen. Durch Mauern und He-

cken eingefassten Gärten schirmen die privaten Freibereiche ab und gliedern die Wege.

Nördlich der Erschließungsstraße, zum Grünbereich entlang des Emssees orientiert, greift die zeilenförmige Wohnbebauung fingerartig in den Grünraum. Die Ost-West orientierten Wohngebäude bieten die Möglichkeit sowohl Geschosswohnungen und Apartments als auch Reihenhäuser zu realisieren, wobei alle Wohneinheiten zum Naturraum Emssee ausgerichtet werden können.

Die einzelnen Wohngebäude bieten unterschiedliche Wohnungstypen und Größen, sodass eine gute Wohnungsmischung nicht nur innerhalb des gesamten Wohnquartiers, sondern auch in den Einzelgebäuden realisiert werden kann.

Die offene Bebauung im östlichen Bereich des Plangebietes sollte behutsam in den vorhandenen schützenswerten Baumbestand eingefügt werden und maßvoll an die bestehende Bebauung anknüpfen.

Die geplante Wohnbebauung bietet unterschiedliche Atmosphären, sodass die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen hinsichtlich der Wohnform (Wohnen für Familien, Senioren und junge Singles) erfüllt werden können. Urbanes Wohnen und Wohnen im Grünen können auf der Emsinsel angeboten werden.



Städtebauliches Gesamtkonzept

farwick + grote, architekten BDA/stadtplaner, Ahaus



Tischmann + Schrooten, Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung, Rheda-Wiedenbrück
(Darstellung LWL)

1. Entwurfsgrundlage: planerisch-städtebaulicher Grundkonsens

Das Bebauungskonzept basiert auf dem in der Planerwerkstatt erarbeiteten Konsens über die städtebaulichen Grundsätze und Zielvorstellungen für die Umnutzung des Brinkhaus-Areals. Diese betreffen v.a. das mögliche Nutzungsspektrum, städtebauliche Rahmenbedingungen, Fragen der Verdichtung, der Erschließung und Anbindung an das Umfeld sowie landschaftspflegerische Aspekte. Hierzu wird auf die Texte zu den gemeinsamen Planungsarbeiten verwiesen.

2. Bebauungskonzept

Grundidee ist eine verdichtete Wohn- und Mischbebauung im Südwesten an der Ems Richtung Altstadt und eine zunehmend aufgelockerte Wohnbebauung nach Nordosten Richtung Parkanlage. Die Durchgängigkeit des das Stadtgebiet gliedernden Grünzuges von Ost nach West wird verbessert, der Grünzug wird im Norden entlang des Emssees aufgeweitet und gestalterisch neu geordnet. Notwendig wird ergänzend eine Auslichtung der Ufergehölze zur Schaffung von Sichtbeziehungen im Park. Im Westen sollte darüber hinaus die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Bereichs „Mühlenkolk“ verbessert werden. Das Plankonzept basiert auf einer das Plangebiet querenden Haupterschließung und umfasst drei baulich unterschiedlich gewichtete Abschnitte:

Abschnitt 1: Mischnutzungen im Anschluss an die Altstadt („Brückenkopf“)

Der westliche Abschnitt schließt an die Erschließungsachse zwischen Altstadt und nördlicher Vorstadt an. Planungsziel bleibt jedoch die Beibehaltung und gestalterische Weiterentwicklung des „grünen Stadteingangs“ über die Emsbrücken, die Raumkante der Neubebauung wird daher deutlich zurückgesetzt.

Entwurfsidee ist eine zentrale Blockrandbebauung und die Neuanlage eines nach Süden Richtung Altstadt geöffneten Stadtplatzes zwischen Blockrand, denkmalgeschützter Firmenverwaltung und der Ems bzw. der Altstadt-Raumkante. Die Blickbeziehungen Richtung Altstadt mit St. Laurentiuskirche und Richtung Emsbrücke sowie die steinerne, städtische Uferpromenade und eine auf das Baudenkmal ausgerichtete Fußgängerbrücke schaffen die Voraussetzungen für einen attraktiven Stadtraum mit Bezug zur Keimzelle der Firma Brinkhaus („Brinkhaus-Platz“).

Der Bauabschnitt umfasst etwa 1,2 ha und kann mit zwei- (zzgl. Staffelgeschoss) und dreigeschossigen Gebäuden ggf. hoch verdichtet werden (siehe Strukturskizzen 1-4). Konkrete Nutzungen sind derzeit noch nicht absehbar, die dargestellte Bebauung ist ausdrücklich als Baukastenprinzip mit flexiblen Nutzungsmöglichkeiten zu verstehen. Zur weiteren Konkretisierung wird ein Investorenwettbewerb angeregt.

Planungsvorschlag ist ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO mit einer Grundflächenzahl GRZ von 0,6 und vielfältigem Nutzungsmix wie Dienstleistungen, Arztpraxen u.ä., Büros, Facheinzelhandel (soweit zentrenverträglich), Wohnen und Sondernutzungen wie z.B. Hotel oder Verwaltung. Im Verwaltungsgebäude der Fa. Brinkhaus (primär sozial-/wirtschaftsgeschichtlicher Denkmalwert) können als Teil einer Hotelnutzung oder separat Restauration/Cafe und ein kleines Museum für Industrie-/Stadtgeschichte untergebracht werden, die den Platz gezielt beleben.



Abschnitt 2: Städtisches Wohnquartier

Nach einer gliedernden Wegeachse folgt ein nach Südwesten ausgerichtetes Wohnquartier, das stufenweise mit zweigeschossigen Stadthäusern (+ Staffelgeschoss) als Einzel-, Doppel- und Reihenhausergruppe - gemäß Nachfrage und weiter entwickelten Planungszielen - verdichtet werden kann. Im Süden entlang der steinernen Emspromenade werden nur kleine Freisitze und Gärten mit einer Mauer als Raumkante vorgesehen. Durchblicke durch die südliche Bauzeile und Staffelgeschosse erlauben auch für die 2. Baureihe einen Bezug zur Altstadt. Der Abschluss nach Norden wird durch eine Richtung Emssee geöffnete Baugruppe gebildet. Hier sind alternativ Hausgruppen, Eigentumswohnungsbau oder Seniorenwohnen denkbar. Dieser Bauabschnitt, der als allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO mit einer GRZ von 0,4 entwickelt werden sollte, umfasst rund 1,5 ha.

Abschnitt 3: Aufgelockertes Wohnquartier - „Wohnen im Park“

Die Dichte der Wohnbebauung wird nach Osten hin deutlich abgestuft und geht fließend in die Parklandschaft über. Im Gegensatz zu einer grundsätzlich ebenso denkbaren städtebaulich klaren Abgrenzung der Neubebauung auf dem Brinkhaus-Areal

wird alternativ das Modell „Wohnen im Park“ zur Diskussion gestellt - in Anlehnung an die im Park vorhandenen zwei Gebäude.

Als räumlich wirksame Großstruktur wird der umfangreiche Baumbestand genutzt, in den zwei- bis dreigeschossigen Stadtvillen mit hochwertigen Eigentumswohnungen oder als Villa im Park eingestreut werden (je 1–6 Wohneinheiten). Die genauen Standorte sind nach Einmessung und Bewertung der Gehölzbestände festzulegen. Die Grenze zwischen kleinen privaten Bereichen (erweiterte Terrassen) und großzügiger Parkanlage sollen fließend und durchlässig entwickelt werden. Dieser Bauabschnitt umfasst rund 1,3 ha und sollte ebenfalls als allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO entwickelt werden, jedoch mit deutlich geringerer Baudichte.



3. Erschließung und Stellplätze

Das Plangebiet wird durch einen Haupterschließungsstich mit einem Einhang im östlichen Wohnquartier erschlossen. Eine markante Baumzeile mit einzelnen Besucherstellplätzen und ein abgesetzter Fußweg gliedern den Straßenzug. Der Abschluss des Erschließungsstiches und eine Wendemöglichkeit könnten im Osten als platzartige und baumüberstandene Situation im Park als „Gelenk“ (Sichtachse) zwischen baulicher Nutzung und Park, mit Aussichtspunkt auf den Emssee und Verteilerfunktion Richtung Freibad und Park geschaffen werden.

Im Falle einer Sondernutzung Hotel in Bauabschnitt 1 könnten eine Busschleife entlang der westlichen Gebäudekante oder eine Rangiermöglichkeit auf dem Baugrundstück geschaffen werden. Für sonstige Busse auf der Straße Zwischen den Emsbrücken können Rangier- und Aufstellflächen auf den westlich gelegenen Stellplatzanlagen geprüft werden, um ggf. eine Entlastung der Hauptstraße Richtung Altstadt zu erreichen.

Kfz-Stellplätze sind in den jeweiligen Quartieren zu integrieren. Im Bauabschnitt 1 können diese entweder im Innenhof oder je nach Verdichtungsgrad in Parkebenen (Untergeschoss) und im Norden entlang der Planstraße angeordnet werden. Im Bau-

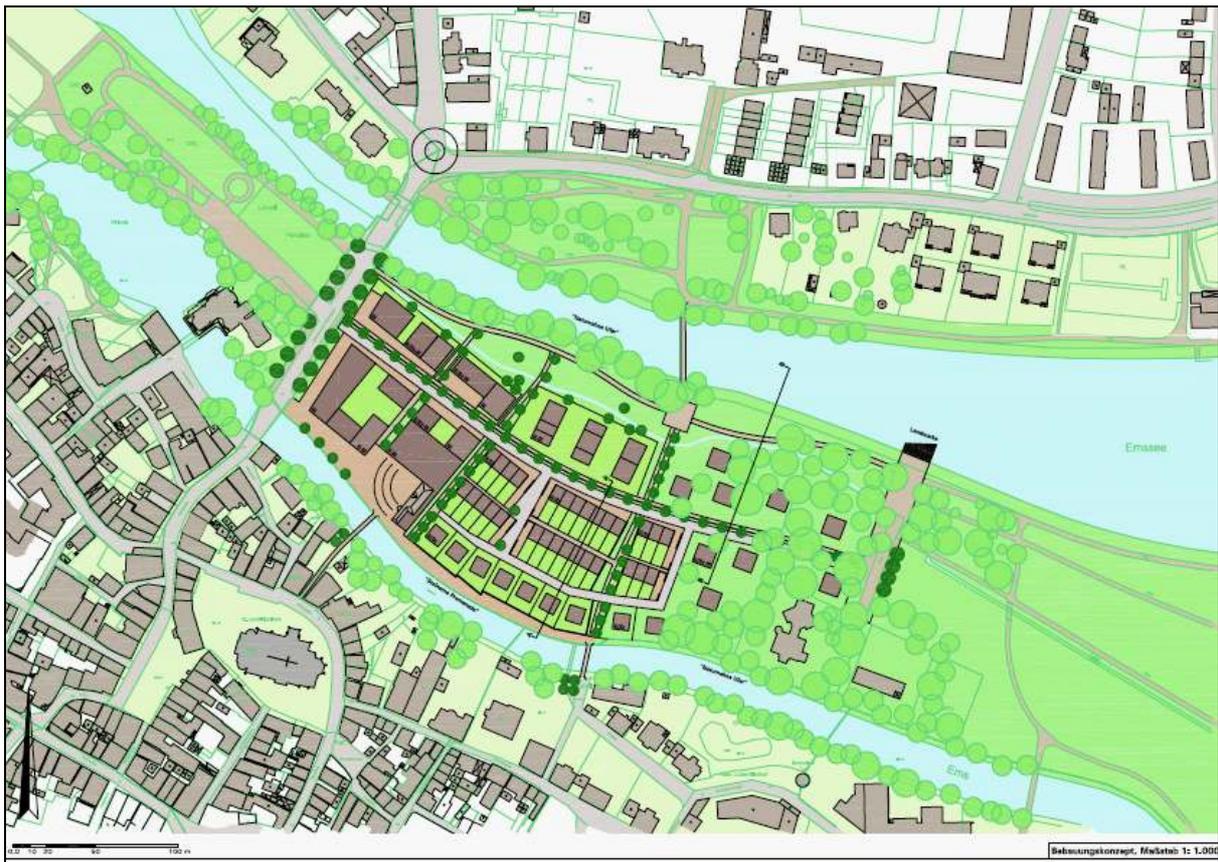
abschnitt 2 sind Stellplätze integriert in Hauseinheiten und seitlich - abgeschirmt vom öffentlichen Raum durch Mauern - unterzubringen. Im Norden können diese je nach Verdichtungsgrad ggf. zwischen Gebäude und Straße, im Randbereich der Gartenhöfe oder in teilweise abgesenkten Untergeschossen angeordnet werden. In Bauabschnitt 3 sind hofartige Stellplatzgruppen zwischen den Gebäuden anzuordnen. Entlang der Planstraße sind senkrecht anfahrbare Stellplatzreihen zu vermeiden, Stellplatzgruppen sind durch eine gemeinsame Zufahrt zu erschließen.

Das Plangebiet wird durch Fuß- und Radwege durchzogen und durch zwei zusätzliche Brücken an die Altstadt angebunden. Die beiden Hauptachsen - steinerne Uferpromenade im Süden und Hauptweg durch die Parkanlage im Norden - werden durch quartiergliedernde Wege eng vernetzt.

4. Städtebauliche Eckdaten

- Bruttogeschossfläche: 26.000 bis 30.000 m² je nach Bebauungsstruktur.
- Wohneinheiten: 140 bis 180 Wohnungen je nach Bebauungsstruktur und Zielgruppen.

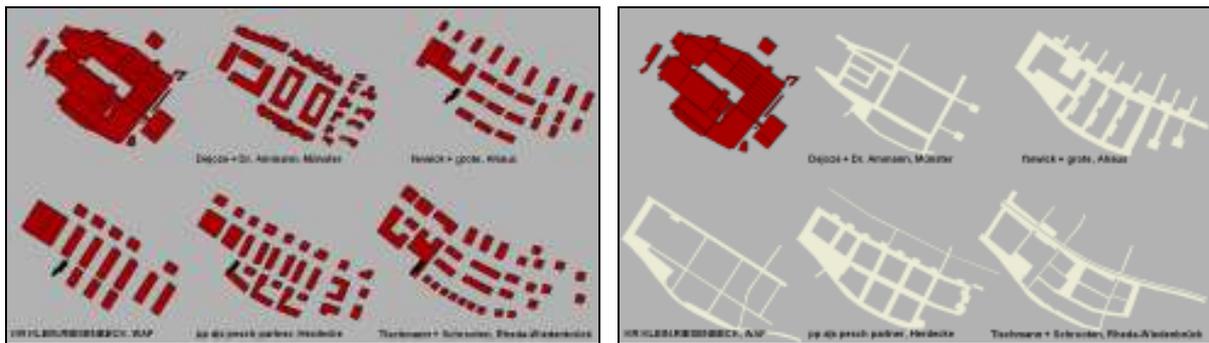
Stellplätze: 1 St je Wohneinheit + Besucherstellplätze, Mischnutzungen nach Bedarf.



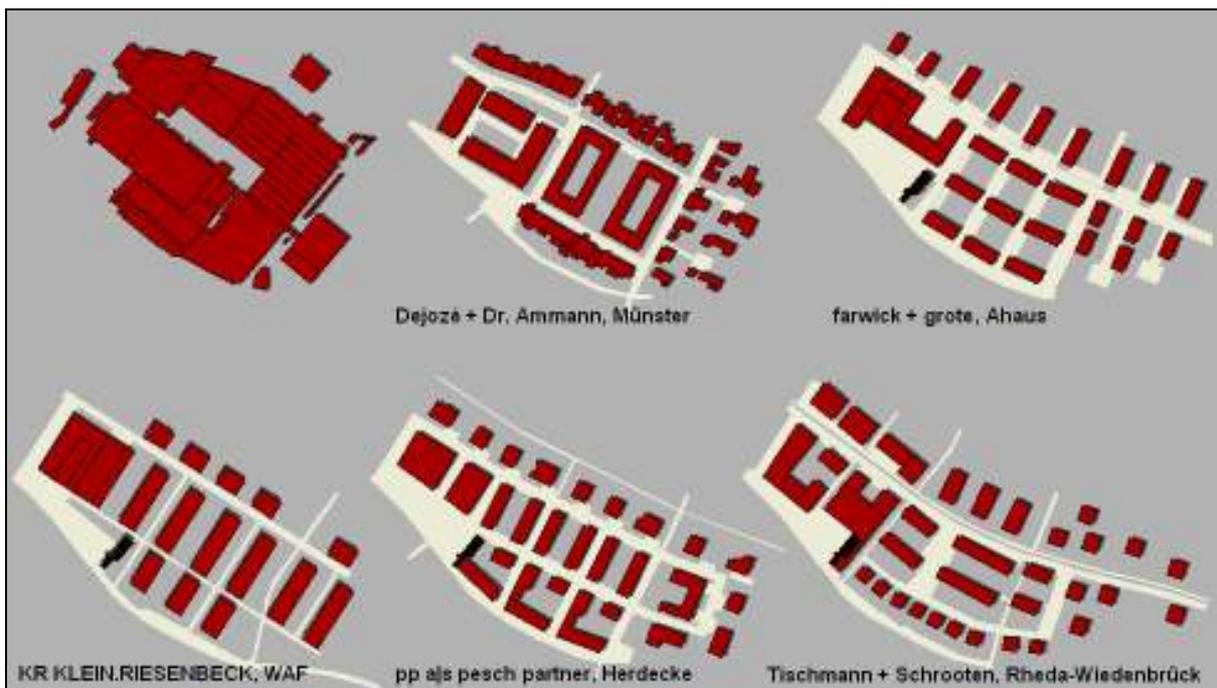
Städtebauliches Gesamtkonzept

Tischmann + Schrooten, Büro für Stadtplanung und
Kommunalberatung, Rheda-Wiedenbrück

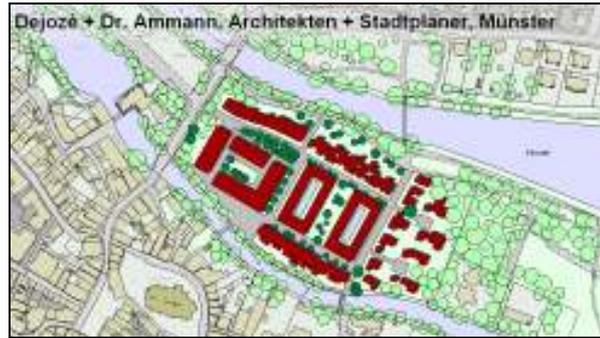
Gesamtvergleich der Entwurfsansätze



Die Gesamtschau der fünf erarbeiteten Entwürfe im Abgleich mit der Bestandssituation zeigt zwar in der Tendenz eine Auflösung bzw. Auflockerung der heute fast vollflächigen, sehr kompakten Baustruktur, macht aber ebenfalls deutlich, dass auch zukünftig nach übereinstimmendem Verständnis aller Teilnehmerbüros eine hohe Bebauungsdichte angestrebt wird. So pendelt sich die zu überbauende Bruttogrundfläche der verschiedenen Konzepte bei ca. 30.000 m² BGF ein, wovon mind. Dreiviertel auf eine Wohnnutzung entfallen. Insgesamt könnten so bis zu 200 Wohneinheiten entstehen.



Von der grundsätzlichen Nutzungskonzeption her unterscheiden sich die fünf Entwürfe kaum. Unterschiede werden erst in der konkreten Ausgestaltung der Baustruktur, des Erschließungssystems und im Umgang mit Grün- und Freiraum erkennbar. Es zeigt sich also, dass bei sehr ähnlichen Ansätzen zur Nutzung des Brinkhaus-Areals durchaus sehr verschiedene Bebauungsmuster, städtebauliche Raumgefüge und freiräumliche Strukturen entstehen können. Die gefundenen fünf unterschiedlichen Bebauungskonzepte erbringen also gewissermaßen den Beweis, dass die am Anfang des Werkstattprozesses vereinbarten Grundziele sich in vielfältiger Weise in ein realisierbares städtebauliches Gesamtkonzept überführen lassen.



Bei der städtebaulichen Ausgestaltung der sehr ähnlichen Nutzungsansätze haben die einzelnen Entwerfer unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt, die im Einzelnen den verschiedenen Erläuterungstexten der Büros entnommen werden können. Auf eine zentrale Aussage reduziert, lassen sich die Konzepte wie folgt charakterisieren:

- Dejozé + Dr. Ammann:
Kompakte/urbane Stadträume; kleinteiliger Nutzungsmix; Fortführung des Altstadt-Raumgefüges; breit ausdifferenzierte Gebäudetypologien
- farwick + grote
Urbanes Wohnen im Spannungsfeld zwischen historischer Altstadt und gewachsenem Landschaftsraum; Emspromenade vs. Grünraum am Emssee
- KR KLEIN.RIESENBECK:
Offene und durchgrünte Zeilenstrukturen mit Sichtbeziehungen auf Altstadt und Naturraum Emssee (Identifikation und Verbundenheit)
- pp als pesch partner:
Kontrastbildung zwischen verdichteter Bebauung einerseits und Offenlassen großzügiger Freiraum- und Grünachsen (Nordufer und Achse Landgestüt)
- Tischmann + Schrooten:
Dreigliederung „Brückenkopf“ (Mischnutzungen)/städtisches Wohnquartier/Wohnen im Park; Festlegung wichtiger Raumkanten/Sichtbeziehungen

Optionen zum weiteren Verfahren

Im Anschluss an die Planerwerkstatt haben der zuständige Ausschuss und der Stadtrat zwischenzeitlich einen Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst, der grob die Nutzungskategorien Mischnutzung, Wohnnutzung und Grünnutzung für das Brinkhaus-Areal vorgibt.



Für die weitere Entwicklung der Emsinsel schlagen die Werkstattteilnehmer im Wesentlichen zwei Verfahrensvarianten vor:

Verfahrensvariante 1 – Der „Investor“ als Gesamtentwickler

Im Idealfall findet sich ein Investor, der das gesamte Areal erwirbt, die nicht mehr benötigten Gebäude abbricht, mögliche Altlasten auf dem Gelände entsorgt und nach den Vorgaben der Ergebnisse und Erkenntnisse der Planerwerkstatt einen konkretisierten städtebaulichen Rahmenplan aufstellt.

Auf der Grundlage des Rahmenplanes können dann durch den Investor abschnittsweise Vorhaben bezogene Bebauungspläne entwickelt werden. Zur Qualitätssicherung von Städtebau und Architektur empfehlen die Werkstattteilnehmer grundsätzlich jeweils die Auslobung von Realisierungswettbewerben.

Im gesamten Verfahren und bei allen planerischen Einzelschritten bleibt die Kommune dabei gem. BauGB Träger der Planungshoheit, d.h. dass alle planerischen Entscheidungen – auch wenn sie in Abstimmung mit der kommunalen Planungsverwaltung durch den Investor erarbeitet werden – vom Rat der Stadt getroffen werden. Für das gesamte Verfahren wird empfohlen, dass der Rat zur architektonischen Qualitätssicherung ein Beratergremium aus Fachleuten bezieht.

Verfahrensvariante 2 – Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gem. BauGB

Findet sich kein Investor, so hat die Kommune die Möglichkeit, eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gem. §§ 165 ff Baugesetzbuch durchzuführen.

Der gesamte Prozess – vorbereitende Untersuchungen, Grunderwerb, städtebauliche Rahmenplanung, Bebauungsplanung, Baureifmachung des Baugebietes sowie die Rückveräußerung der einzelnen Parzellen an Bauwillige – wird dabei vollständig durch die Kommune selbst durchgeführt. Finanziert wird die Maßnahme durch den Differenzbetrag aus Einstandspreis zum aktuellen Bestandswert des Areals und (deutlich höherem) Verkaufserlös der baureifen Grundstücke an Einzelkäufer. Flankiert werden kann die Planung ggf. durch Städtebauförderungsmittel.

Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung

Viele Ideen fürs Herzstück

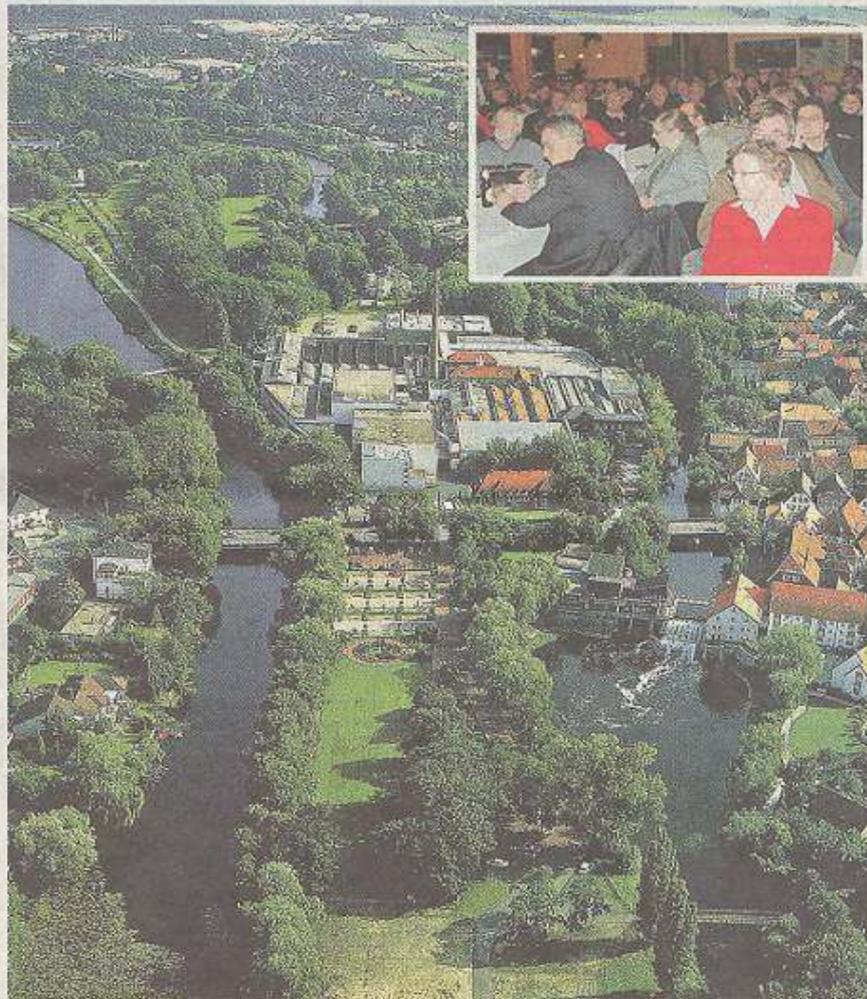
Stadt präsentiert Konzepte zur Überplanung der „Emsinsel“

Von Markus Schönherr
und Joachim Edler

Warendorf. Gute Noten gaben die Bürger den Planungen für eine Bebauung der Emsinsel. Mit viel Lob und einigen Verbesserungsvorschlägen bedachten sie die Ideen, die Vertreter der Warendorfer Verwaltung und Politik mit Fachleuten von fünf Planungsbüros und des Landschaftsverbandes (LWL) in einem dreitägigen Ideenprozess erarbeitet hatten. „Die Zielsetzung, die Innenstadt nicht zu beeinträchtigen, ist gut gelungen. Dankeschön“, sagte Norbert Funken vom Heimatverein und traf damit die Stimmung, die bei vielen der mehr als 100 Teilnehmer der Bürgerinformation am Mittwochabend im Kolpinghaus vorherrschte.

Auffällig an den fünf Entwürfen der Planungsbüros sind vor allem deren Übereinstimmungen. Alle setzen auf „überwiegend hochwertiges Wohnen“, wie Darius Djahanschah vom LWL erklärte. 150 bis 180 Wohneinheiten sollen auf der Emsinsel entstehen. Bürogewerbliche Nutzungen sehen die Planer nur in geringem Umfang vor. Schnell ausgeschlossen wurden großflächige Lebensmitteldiscounter. Der Einzelhandel auf der Insel soll sich an der Kleinteiligkeit der Altstadt orientieren, sagte Djahanschah, der die von den Planungsbüros entwickelten Vorstellungen vortrug. Ein Areal ist für Sondernutzungen vorgesehen. Dort könnte ein Hotel entstehen, ein neues Rathaus oder ein Kunstmuseum gebaut werden. Unterschiede weisen die Pläne lediglich in der Ausrichtung der Gebäude (zwei- bis viergeschossig) und der Grünstreifen auf. Gravierende zusätzliche Verkehrsbelastungen soll es nicht geben. Ob ein Kreisverkehr im „Dreispurung“ eingerichtet wird, muss geprüft werden.

Für die spätere Umsetzung des Vorhabens brachte Djahanschah zwei Varianten ins Spiel. Im Idealfall würde ein Investor das Areal kaufen und die Planungen übernehmen. Die Stadt Warendorf würde bei allen folgenden Schritten die Planungshoheit behalten, betonte Djahanschah. Ob sich zu diesen Bedingungen ein Investor findet, bliebe abzuwarten. Plan B sieht vor, dass die Stadt das Gelände vor einem Verkauf zunächst selbst



Auf der „Emsinsel“, wo heute noch die ehemaligen Produktionshallen der Firma Brinkhaus stehen, soll gehobene Wohnbebauung Platz finden. Mehr als 100 Besucher folgten die Bürgerinformation (kleines Foto).
Fotos: Firma Brinkhaus/Schönherr

bebaut. Nachteil dieser Variante: Die Stadt müsste in Zeiten knapper Kassen in Vorleistung gehen.

Die Ideen, die die Bürger nach der Präsentation einbrachten, reichten vom archaischen Freilichtmuseum über Seniorenwohnungen bis zu autofreiem Wohnen und einer Ausleihstation für Fahrräder. Aber auch kritische Töne wurden angeschlagen. „Ich weiß nicht, ob es realistisch ist, so viel Bauraum zu verkaufen“, merkte ein Teilnehmer an. „Gibt es wirklich Bedarf für so viel Wohnraum?“, fragte Laurenz Sandmann (Chef der Altstadt-freunde) und befürchtet ein „Ausbluten der Altstadt“. „Die Menschen sollen nach

Warendorf kommen und nicht innerhalb Warendorfs umziehen – auf Kosten der Altstadt.“ Ansonsten sei er voll begeistert ob der Promenade entlang der Ems oder der fußläufigen Erschließung zur Altstadt.

Auch der Wunsch, neben dem unter Denkmalschutz stehenden Verwaltungsgebäude weitere Industriehallen der Firma Brinkhaus zu erhalten, wurde geäußert. „Wir befinden uns in der Ideenfindung“, begrüßte Bürgermeister Jochen Walter die Kreativität der Bürger. Das nächste Gremium, das sich an dem Prozess beteiligt, ist der Planungsausschuss in seiner öffentlichen Sitzung am 27. November.

Bauliche Maßnahmen sind für die nahe Zukunft zwar noch Illusionen, doch der Prozess ist angestoßen. Nach der Einstellung der Produktion im Jahre 2004 soll das zurzeit brachliegende Firmengelände Brinkhaus eine blühende städtebauliche Zukunft bekommen. Hotel, Gastronomie, Einzelhandel (kleine Ladeneinheiten), Stadtvillen und gehobene Wohnhäuser, Museum, Bündelung von Stadtverwaltung und Verkehrsvereins an einem Ort. Ideen gab es am Mittwochabend viele für das 42 000 Quadratmeter große Areal im Herzen der Stadt. Oberstes Ziel bleibt dabei der Erhalt und die Stärkung der historischen Altstadt.

Presseartikel Neuer Emsbote, 14.11.2008

Nach der Aufbereitung der Ergebnisse der Planerwerkstatt wurde am 12. November 2008 unter großer Anteilnahme von Bürgerschaft, Politik und Presse im Warendorfer Kolpinghaus eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt.

Die dort vorgestellten Ergebnisse der Planerwerkstatt wurden im Wesentlichen von der Zuhörerschaft begrüßt. Im Rahmen der sich an die Präsentation anschließenden ausführlichen Diskussion wurden zahlreiche Ideen und Anregungen an Verwaltung und Politik weitergegeben, die untenstehend schlagwortartig zusammengefasst sind:

Wohnnutzung

- Bedarf für neue Wohnungsangebote analysieren
- Überprüfung der Auswirkungen neuer Wohnungsangebote auf der Emsinsel für den Wohnungsbestand in der Altstadt
- Autofreies Wohnen
- Zentrumsnahes Wohnen für ältere Menschen / Mehrgenerationen-Wohnen
- Zentrumsnahes familienfreundliches Wohnen

Museumsnutzung

- Museum für Werks-/Industriegeschichte
- „Museumsinsel“, „ewige mittelalterliche Baustelle“, z. B. Klosteranlage
- Archäologisches Freilichtmuseum
- Vielseitig und flexibel nutzbare Ausstellungsräume (Kunstaustellungen ...)

Werksgeschichte zeigen

- 50er -Jahre-Eingangsbau erhalten (Standortgeschichte zeigen)
- Wenn möglich weitere alte Industriegebäude umnutzen bzw. weinternutzen (Ausstellungsräume ...)

Sonstiges

- Emsinsel guter Standort für Verkehrsverein/Stadtmarketing
- Taxistand erhalten
- Passend zum Radweg: Übernachtungsmöglichkeit (Jugendherberge?)
- Landesgartenschau
- Innovative, moderne Architektur realisieren
- Fläche nicht so intensiv bebauen
- Einrichtung eines Altstadtbeirates

Von grundsätzlicher gesamtstädtischer Bedeutung ist sicherlich die Anregung, die Auswirkungen des enormen zusätzlichen Wohnraumangebotes auf der Emsinsel für die Zukunft des Wohnens in der Warendorfer Altstadt näher zu untersuchen.

Verfahrensbeteiligte

Stadtverwaltung Warendorf

- Herr Bürgermeister Jochen Walter
- Herr Dr. Martin Thormann, Erster Beigeordneter
- Herr Dipl.-Ing. Oliver Knaup, Baudezernent
- Herr Dipl.-Ing. Antonius Stuke, Sachgebietsleiter Bauordnung u. Stadtplanung
- Herr Dipl.-Ing. Achim Zimmermann, Bauordnung und Stadtplanung

Vertreter der Politik

- Herr Walter Steinbach, FWG
- Herr Norbert Offers, FDP
- Herr Dr. Mesch, Grüne
- Herr Alwin Wiggering, CDU
- Herr Klaus Artmann, SPD

H. Brinkhaus GmbH & Co. KG

- Herr Herrmann Josef Brinkhaus
- Herr Dipl.-Ing. Siegfried Wrocklage, Wrocklage + Partner
- Herr Dipl.-Ing. Uwe Raffloer, Wrocklage + Partner

Teilnehmende Planungsbüros



- farwick + grote, architekten BDA/stadtplaner, Ahaus
www.farwickgrote.de
- pp a|s pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke
www.pesch-partner.de
- Tischmann + Schrooten, Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung,
Rheda-Wiedenbrück
- Dejozé + Dr. Ammann, Architekten + Stadtplaner, Münster
- KR KLEIN.RIESENBECK, Architekten BDA + Stadtplaner
www.bkk-sachverstand.de

LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen

- Herr Dipl.-Ing. Darius Djahanschah
- Herr Dipl.-Ing. Architekt Jürgen Reuter
- Frau Dipl.-Ing. Katharina Hartmer M.A.