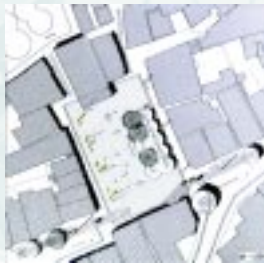


Gestaltungskonzept Innenstadt Werne



Wettbewerbsdokumentation



Stadt Werne

**Aufgabenbereich
Stadtentwicklung
und Stadtplanung**

Impressum

Herausgeber:

Stadt Werne

Der Bürgermeister

Aufgabenbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung

Konrad-Adenauer-Platz 1

59368 Werne

Tel. 0 23 89 - 71-610

Koordination des

Wettbewerbsverfahrens:

Norbert Post • Hartmut Welters

Architekten BDA & Stadtplaner SRL

Arndtstraße 37

Hachenburger Straße 20

44135 Dortmund

51105 Köln

Tel. 02 31 - 47 73 48 60

Tel. 02 21 - 9 83 34 31

Fax 02 31 - 55 44 44

Fax 02 21 - 9 83 34 31

post-welters@t-online.de

post-welters-koeln@t-online.de

Redaktion und Gestaltung:

Anke Thormählen

Hartmut Welters

Fotos:

Archiv Post • Welters

Herstellung:

Giesen Rotationsdruck GmbH, Rheinberg

Werne, im Mai 2002

Begrenzt offener Realisierungswettbewerb

Gestaltungskonzept

Innenstadt Werne

Wettbewerbsdokumentation

VORWORT 5

ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG 6

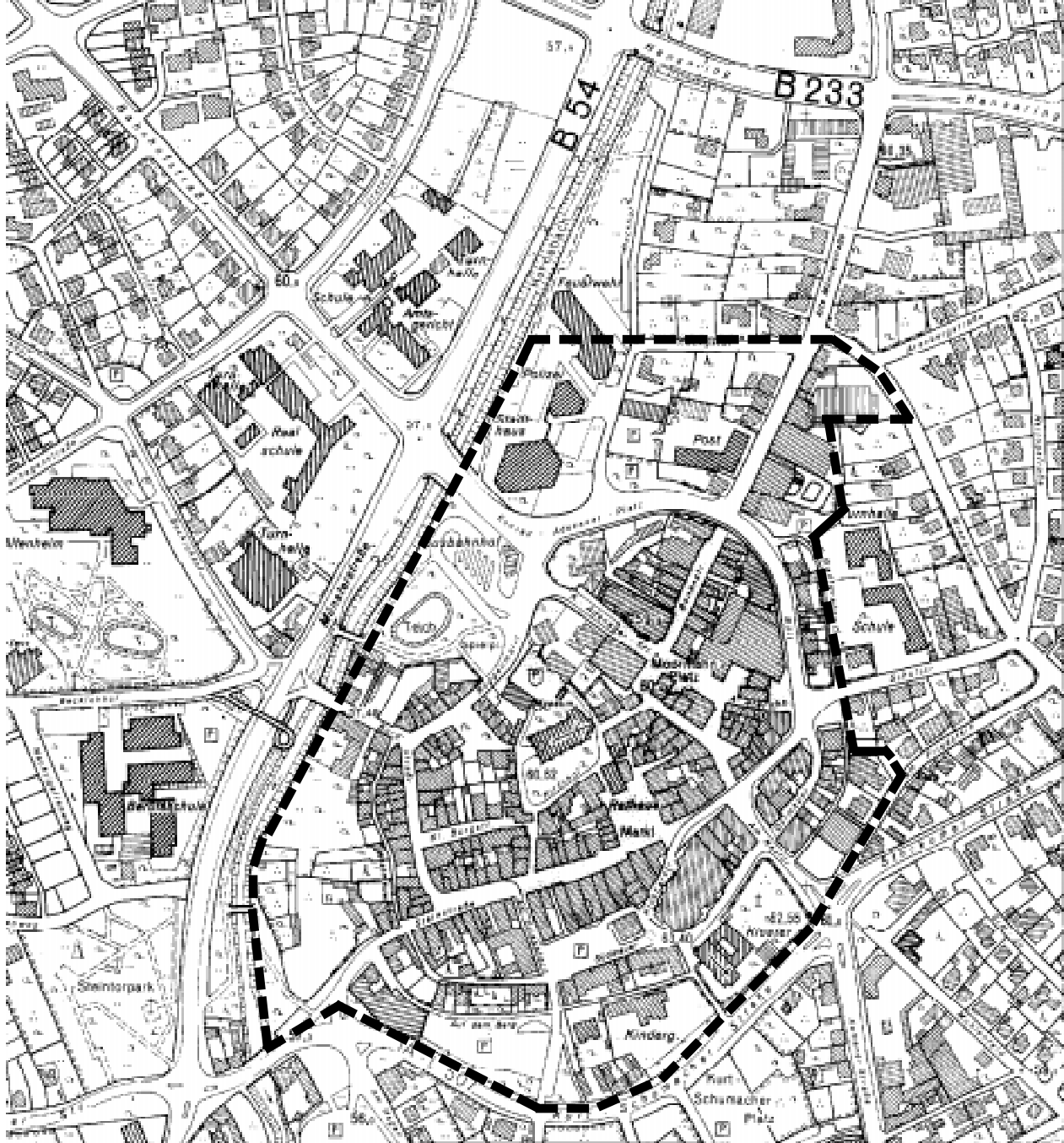
WETTBEWERBSVERFAHREN 7

WETTBEWERBSGEBIET 9

WETTBEWERBSAUFGABE 15

WETTBEWERBSERGEBNISSE 19

Stadtraum - Pohl, Strey, Rogge, Münster/Düsseldorf: 1. Preis
Pesch & Partner, Herdecke: 2. Preis
Weitere Teilnehmer



Das Wettbewerbsgebiet in der Werner Innenstadt



Unsere Innenstadt ist ein historisch gewachsenes Zentrum mit hohen städtebaulichen und architektonischen Qualitäten. Um diese Qualitäten zu sichern und das Zentrum als Einkaufsstandort aufzuwerten, ist eine Neugestaltung der öffentlichen Straßen- und Platzräume erforderlich. Voraussetzung für ein attraktives Erscheinungsbild des öffentlichen Raums ist ein einheitliches gestalterisches Prinzip für Pflasterung und Möblierung - eine Gestaltleitplanung, auf deren Grundlage die einzelnen Bauabschnitte schrittweise realisiert werden.

Rat und Verwaltung der Stadt Werne haben sich daher im Früh-

sommer 2001 entschlossen, einen Konzeptwettbewerb durchzuführen. Nachdem sich hierzu mehr als 40 Architektur- und Planungsbüros nach einer bundesweiten Ausschreibung beworben hatten, wurden 7 Büros ausgewählt bzw. ausgelost. Inhalt des Wettbewerbs war es, detaillierte Entwurfsvorgaben für die Gestaltung der Straßen und Plätze in der Innenstadt zu erarbeiten.

Das Ergebnis der eingereichten Arbeiten und die Diskussion hierüber im Preisgericht haben eindrucksvoll gezeigt, wie wichtig Wettbewerbe für eine ausgewogene Meinungsbildung aller Entscheidungsträger und für ein hochwertiges Ergebnis sind.

Unter Würdigung aller relevanten Aspekte kürte das Preisgericht in seiner Sitzung am 30. August 2001 einstimmig den Entwurf des Büros »Stadtraum - Pohl, Strey, Rogge« aus Münster/Düsseldorf zum 1. Preisträger. Das klare und qualitätvolle Konzept für den öffentlichen Raum soll nun abschnittsweise realisiert werden. Damit wird ein erster wichtiger Baustein des Stadtentwicklungsprogramms umgesetzt.

Vorwort

Allen Beteiligten sei an dieser Stelle ausdrücklich für das Gelingen des Wettbewerbs gedankt. Damit verbunden ist die feste Zuversicht, dass dieses Projekt durch einen nachhaltigen Städtebau und eine zeitgemäße Gestaltung zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Werner Innenstadt beitragen wird.

A handwritten signature in black ink, reading "Meinhard Wichmann". The signature is fluid and cursive.

Meinhard Wichmann
Bürgermeister der Stadt Werne

Anlass und Aufgabenstellung

Luftaufnahme der Innenstadt

Innerhalb der nächsten Jahre sollen die öffentlichen Straßen- und Platzräume der Werner Innenstadt neu gestaltet werden. Bereits im Jahr 2002 soll die erste Maßnahme zur funktionalen und gestalterischen Verbesserung begonnen werden: Die Anlage eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Steinstraße/

Am Hagen und die Umgestaltung der westlichen Steinstraße. Mittelfristig ist der Umbau weiterer Straßen und Plätze geplant, insbesondere östliche Steinstraße, Marktplatz und Kirchhof. Im Rahmen des vorliegenden Wettbewerbes wurden zur Gestaltung der öffentlichen Räume hochwertige und qualitätvolle Lösungen erwartet.



Im engen Zusammenhang mit der Gestalteinplanung stehen einige Grundaussagen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt. Mit dem Wettbewerb sollten - neben Vorschlägen zum verkehrsberuhigten Ausbau einzelner Straßenzüge und der Stadteingänge - Vorschläge für eine Konzentration des Parkraumangebotes sowie eine Verbesserung der Gestaltung der Parkplätze erarbeitet werden.

Am Rande der Innenstadt befinden sich zudem Brach- und mindergenutzte Flächen. Für diese städtebaulichen Neuordnungsbereiche wurden skizzenhafte Lösungsansätze für eine bauliche Nutzung und städtebauliche Integration in die umgebenden Bebauungs- und Nutzungsstrukturen erwartet.

Auslober

Der Realisierungswettbewerb wurde ausgelobt von der Stadt Werne, vertreten durch den Aufgabenbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung. Die Betreuung und Koordination des Verfahrens erfolgte durch Norbert Post und Hartmut Welters, Architekten BDA & Stadtplaner SRL, Dortmund/Köln.

Wettbewerbsart und Teilnehmer/innen

Der städtebauliche Realisierungswettbewerb wurde als begrenzt offenes Verfahren mit insgesamt 7 Büros durchgeführt. 5 Büros wurden nach einer bundesweiten Ausschreibung aus mehr als 40 Bewerbungen durch ein unabhängiges Gremium nach fachlichen Kriterien ausgewählt, zwei Büros wurden ausgelost. Beauftragt wurden die folgenden sieben Büros:

- BSV - Reinhold Baier, Aachen
- Boris Enning, Köln
- Kreikenbaum/Heinemann, Bremen
- Pesch & Partner, Herdecke
- Schamp + Schmalöer, Dortmund
- Stadtraum - Pohl, Strey, Rogge, Münster/Düsseldorf
- Heiner Wortmann, Lüdinghausen

Preisgericht

Zur Beurteilung der Arbeiten wurde ein unabhängiges Preisgericht eingesetzt, das am 30. August 2001 tagte. Es bestand aus:

Fachpreisrichter/innen:

- Prof. Christel Drey, Architektin und Stadtplanerin, Köln/Kassel
- Prof. Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin, Aachen/Böschung
- Rita Schulze Böing, Technische Beigeordnete der Stadt Werne

Stellvertretende Fachpreisrichter/innen:

- Benedikt Stahl, Architekt und Stadtplaner, Düsseldorf
- Ulrike Beuter, Landschaftsarchitektin, Oberhausen
- Karl-Heinz Schäfer, Leiter Aufgabenbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung der Stadt Werne

Sachpreisrichter/innen:

- Michael Zurhorst, CDU-Fraktion
- Karl-Friedrich Ostholt, SPD-Fraktion

Stellvertretende Sachpreisrichter/innen:

- Jürgen Grunewald, CDU-Fraktion
- Irmgard Elsagir, SPD-Fraktion

Wettbewerbsverfahren

Sachverständige (ohne Stimmrecht):

- Meinhard Wichmann, Bürgermeister der Stadt Werne
- Wolfgang Lünig, Fraktion UWW
- Reiner Wald, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Carl Reckers, Mittelstandsvereinigung
- Wilhelm Weischer, Einzelhandel (Aktionsgemeinschaft)
- Jürgen Zimmermann, Einzelhandel
- Michael Jardin, Kirchenvorstand St. Christophorus
- Heinrich-Theodor Küper, Stadtmarketing
- Sylke Schwarz, IVV Aachen (Verkehrsplanung)
- Gabriele Stolbrink, Aufgabenbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung
- Ralf Bülte, Aufgabenbereich Stadtentwicklung/Stadtplanung
- Dr. Ralf Wagner, Leiter Aufgabenbereich Umwelt und Verkehr
- Gisbert Bensch, Aufgabenbereich Umwelt und Verkehr

Die Vorprüfung erfolgte durch:

- Frank Hennecke, Dipl.-Ing. (Post und Welters), Dortmund
- Hartmut Welters, Architekt & Stadtplaner, Dortmund

Beurteilungskriterien

Zur Beurteilung diente folgender Bewertungsrahmen:

Städtebaulich-räumliches Konzept

- Leitbild und entwurfsbestimmende Grundidee
- Einbindung von Ergänzungsbauten in den Bestand
- Verteilung der Baumassen und Maßstäblichkeit
- Gliederung, Orientierbarkeit und Übersichtlichkeit

Gestaltungsqualität und funktionale Qualität

- Leitbild und entwurfsbestimmende Grundidee
- Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Gestaltqualität der öffentlichen Räume
- Gebrauchs- und Nutzungsqualitäten

Realisierbarkeit

- Möglichkeit zur abschnittswisen Realisierung
- Wirtschaftlichkeit
- Unterhaltungs- und Betriebsaufwand

Ablauf

Die Teilnehmer/innen erhielten Ende Juni 2001 die Planunterlagen. Am 5. Juli 2001 fand das Einführungskolloquium statt. Die Arbeiten mussten bis zum 20. August 2001 eingereicht werden.

Geschichtliche Entwicklung
834 wurde Werne erstmals urkundlich als kleiner Ort um eine Kapelle erwähnt. Im Jahr 1362 wurden Werne die Marktrechte verliehen. Kurze Zeit später nannte sich Werne Stadt und wies eine Stadtbefestigung auf. Händler und Handwerker verkauften ihre Waren auf dem Marktplatz - die Bauern der Umgebung boten ihre Produkte auf dem heute noch existierenden Roggenmarkt an.

1873 wurde bei der Suche nach Kohlevorkommen eine Thermalquelle entdeckt und ein Thermalbad errichtet. Der Betrieb wurde zwischen 1905 und 1935 infolge der Abteufung der 1899 gegründeten Zeche Werne eingestellt. Das Thermalbad befindet sich heute südlich der Innenstadt.

Von der Industrialisierungsphase im ausgehenden 19. Jahrhundert wurde Werne nur zögerlich erfasst. Erst 1928 erhielt Werne im Zusammenhang mit der Zeche Anschluss an das Eisenbahnnetz (Nebenstrecke Dortmund - Münster). Die Zeche Werne mit zeitweise über 4.000 Beschäftigten zog einen schnellen Anstieg der Einwohnerzahlen und ein bauliches Ausufer

über die früher durch die Festungsanlagen markierten Stadtgrenzen nach sich. Die Stilllegung der Zeche am 1. Januar 1975 führte zu einem Wandel der Wirtschaftsstruktur hin zu einer Mischung von klein- bis mittelständischen Betrieben.

Die Kernstadt von Werne wurde während der Kriegsjahre nicht in Mitleidenschaft gezogen und bewahrte so seine mittelalterlichen Strukturen. In den 60er und 70er Jahren führten Sanierungsmaß-

Wettbewerbsgebiet

Urkataster aus dem Jahr 1822



**Steinstraße (oben)
und
Moormannplatz (unten)**



nahmen (u.a. Verkehrsentlastung der Innenstadt, Auslagerung der Hefe- und Spiritusfabrik Moormann) zu Neuordnungen in Teilbereichen der Innenstadt.

Nutzungsstruktur

Das historisch gewachsene Zentrum Werne weist eine hohe und vielfältige nutzungsstrukturelle Dichte auf. So befinden sich in der Innenstadt:

- zentrale öffentliche Einrichtungen wie Stadthaus, Polizei, Feuerwehr, Museum, Volkshochschule und Stadtbücherei sowie am südlichen Randbereich das Natur-Solebad;
- kirchliche Einrichtungen und das Kapuzinerkloster;
- Kultur- und Freizeiteinrichtungen wie Kolpinghaus, Altes Rathaus und Kino;
- gastronomische Einrichtungen und Hotels.

Ergänzt wird dies durch zahlreiche Kindergärten, Schulen, Jugendzentrum und Altenwohnheim, die sich direkt in der Innenstadt oder am unmittelbaren Rand der Innenstadt befinden.

Im Zusammenwirken mit der städtebaulichen Unverwechselbarkeit des historischen Stadtkerns bietet die Werne Innenstadt ein hohes Maß an Versorgungs- und Lebensqualität.

Einzelhandelsstruktur

Die Einzelhandelsstruktur in der Innenstadt ist durch eine funktionsfähige Mischung aus inhabergeführten und filialgestützten Fachgeschäften geprägt. Die Einzelhandelsausstattung ist unter quantitativen Gesichtspunkten insgesamt als bedarfsgerecht zu bewerten.

Das Kaufkraftpotenzial entspricht den regionalen Durchschnittswerten - die Kaufkraftbindung ist jedoch mit lediglich 59 % steigerungsfähig.

Der innerstädtische Hauptgeschäftsbereich innerhalb des historischen Stadtkerns besteht aus Steinstraße, Markt, Moormannplatz, Konrad-Adenauer-Straße und Bonenstraße. Als Geschäftsnebenlagen fungieren die unmittelbar angrenzenden Straßenzüge Magdalenenstraße, Kirchhof, Am Griesetorn, Südmauer, Burgstraße, Kleine Burgstraße, Bült, Klosterstraße, Roggenmarkt, Am Neutor und Am Steinhaus.

Die Innenstadt verfügt über eine hohe Ausstrahlungskraft auf das Umland, unter anderem drückt sich dies in einem hohen Stammkundenanteil aus. Ein Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2000 kommt daher zu dem Ergebnis, dass Werne günstige Rahmenbe-

dingungen zur Erhaltung und Weiterentwicklung der Einkaufssituation bietet. Voraussetzungen hierfür sind neben baulichen Weiterentwicklungen und marketingbezogenen Maßnahmen auch flankierend Verbesserungen der städtebaulichen, stadtgesterischen und verkehrlichen Aspekte.

Verkehr

Aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur und der eher monozentrischen Versorgungsstruktur der Stadt Werne wird dem Individualverkehr auch zukünftig eine wichtige Bedeutung zukommen.

Infolge klassifizierter Umgehungs- und Entlastungsstraßen ist die Innenstadt vom Durchgangsverkehr weitgehend befreit. Durch Fertigstellung der Nordwestumgehung (L 518n) ist zusätzlich eine deutliche Reduzierung des Verkehrs auf der Münsterstraße zu erwarten. Trotzdem ist die Innenstadt - auch in der Meinung der Konsumenten - verkehrlich gut erschlossen. Folgende verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Anlage von Kreisverkehren als Eingang zur Stadt, u. a. an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Steinstraße/Am Hagen und Am Neutor/Kurt-Schumacher-Straße;

- Verkehrsberuhigter Ausbau von westlicher Steinstraße, Konrad-Adenauer-Straße, Am Neutor/Bült und Konrad-Adenauer-Platz.

Obwohl das Parkplatzangebot derzeit als ausreichend bezeichnet werden kann, weist die Innenstadt Werne im Meinungsbild der Konsumenten ein schlechtes Parkplatzimage auf. Dies ist - neben der bundesweit geführten Diskussion um die (teilweise) Abschaffung der Parkgebühren - vor allem auf die starke Zersplitterung der Parkplatzanlagen und unzureichende Wegweisungen zurückzuführen. Die Folge ist unter anderem ein hoher Parksuchverkehr. Als Verbesserung ist die Konzentration des Parkraumangebotes auf wenige, gut erreichbare Standorte vorgesehen.

Stadtbild und baulich-räumliche Struktur der Innenstadt
Im Hinblick auf die Stadtbildqualität verfügt die Innenstadt Werne aufgrund der unverwechselbaren, historisch gewachsenen Baustruktur und der verkehrsberuhigten Umgestaltung des Hauptgeschäftsbereiches über ein hohes Gestaltungspotenzial. Durch die Sanierungsmaßnahmen der 1960er und 1970er Jahre ist das Erscheinungsbild aber teilweise stark beeinträchtigt.

Überdimensionierte Verkehrsflächen am Neutor (oben) und wenig attraktive Tiefgaragenzufahrt am Roggenmarkt (unten)



Attraktive Straßen- und Platzräume:

Kirchhof (oben)

Roggenmarkt (mitte)

und Südmauer (unten)



Raumstruktur

Wie bereits erwähnt, weist der historische Stadtkern hohe stadträumliche Qualitäten auf. Interessante Raumfolgen und der Wechsel von Straßen- und Platzräumen schaffen eine spezifische Atmosphäre. Folgende einzelne Elemente sind besonders hervorzuheben:

- Marktplatz als zentraler Veranstaltungsort, Standort für Wochenmarkt und kulturelle Bühnenveranstaltungen;
- Kirchhof und Roggenmarkt mit fast geschlossener Randbebauung;
- Moormannplatz;
- weitere kleinere Plätze und Straßenaufweitungen, beispielsweise Bonenstraße, Südmauer, Markt/Klosterstraße, Ostmauer/Bült;
- attraktive Gässchen, zum Beispiel Westmauer/Südmauer/Ostmauer, Auf dem Berg/Am Stadtgraben, Magdalenenstraße, Domhof, Kirchhof, Borg.

Diesen stadträumlichen Qualitäten stehen gestalterische Defizite und Mängel gegenüber, die im Rahmen des beabsichtigten Entwicklungskonzeptes behoben werden sollen. Unter anderem sind dies:

- uneinheitliche und erneuerungsbedürftige Bodenmaterialien;
- unangemessene Möblierungen;
- fehlende Ablesbarkeit der Ein-

gänge zur Innenstadt, zum Beispiel Steintor, Neutor, Burgstrasse, Am Griesetorn.

Baustruktur

Der historische Stadtkern weist vielfach noch ein geschlossenes Erscheinungsbild ohne größere Maßstabsbrüche auf. Viele Gebäude sind stadtbildprägend, alleine 60 Baudenkmäler befinden sich in der Innenstadt.

Gleichwohl sind auch Mängel und Defizite festzustellen. So kann nicht verhehlt werden, dass einige unmaßstäbliche Neubauten der letzten Jahrzehnte das Stadtbild beeinträchtigen. Zudem sind auch in Werne typische Probleme von Innenstädten anzutreffen, die angesichts des qualitätvollen Stadtbilds um so stärker negativ auffallen:

- störende Nutzungen im Hauptgeschäftsbereich wie Spielhallen, Videotheken, Sonnenstudios usw.;
- Verunstaltungen der Gebäude durch mangelhafte Schaufenstergestaltung, Gestaltung der Erdgeschosszonen und Vordächer sowie Werbeanlagen;
- negative Fassadenerscheinung durch Materialienmix oder Veränderungen der historischen Gebäudegestaltung.

Grünstruktur

Freiräumliche Strukturen bieten sich vor allem durch den Grüngürtel entlang der historischen Stadtbefestigungsanlage. Erlebbar ist dieser Grünzug jedoch nur noch im Süden und Westen (Horne-Grünzug). Die Nutzbarkeit ist durch die derzeit noch stark belastete Münsterstraße eingeschränkt und soll daher langfristig verbessert werden. Weitere Defizite bestehen durch

- unterbrochene Freiraumverbindungen innerhalb des Grüngürtels,
- unzureichende Gestaltung und mangelnde Aufenthaltsqualität der vorhandenen Grünzone sowie die fehlende Erlebbarkeit der Horne.



Stadtgestaltung und Bodenmaterialien

Der historische Stadtkern weist kein einheitliches Gestaltungsbild auf. Bodenbeläge sind aus unterschiedlichen Materialien (Naturstein, Betonstein), in verschiedenen Formaten verlegt und erneuerungsbedürftig. Insgesamt sind 4 Lampentypen und zwei Arten von Pollern im Fußgängerbereich vorzufinden.



Grünzug Horne (unten links)

Unterschiedliche Lampentypen ...



... und unterschiedliche Bodenmaterialien in der Innenstadt



Städtebauliche Neuordnungsbereiche:
 Städteingang Neutor (unten links) und
 Busbahnhof/Konrad-Adenauer-Platz
 (oben links und unten rechts)



Städtebauliche Problembereiche

Die Innenstadt weist derzeit mehrere stadtstrukturelle Problembereiche auf, die einer Neuordnung bedürfen:

- *Nördlicher Innenstadtrand mit Busbahnhof und Zufahrt Tiefgarage, Bereich Schlot, Konrad-Adenauer-Platz (Parkplatz Stadthaus)/Post:* Der Busbahnhof wird in seiner gegenwärtigen Funktion und Größe nicht mehr benötigt. Zwei unbefestigte Flächen gegenüber dem Stadthaus, die als Parkplätze genutzt werden, weisen keine stadtgestalterischen Qualitäten auf. Ein mangelndes Erscheinungsbild besitzt zudem die Tiefgaragenzufahrt am Museum. Der Bereich zwischen Schlot

und Konrad-Adenauer-Platz wird nur durch Lager- und Garagenbauten genutzt und liegt brach.

- *Kurt-Schumacher-Straße/Am Griesetorn:* An der Einmündung zur Kurt-Schumacher-Straße befinden sich beidseitig der Straße Am Griesetorn zwei Freiflächen. Diese als Parkplatz bzw. als Grünfläche genutzten Areale stellen, gemessen an ihrer Lagegunst, einen mindergenutzten Bereich dar und sind nur unzureichend in das innerstädtische Gefüge eingebunden.
- *Bereich Neutor:* Das Eckgrundstück wird derzeit als Parkplatz genutzt. Dadurch ergibt sich eine äußerst unattraktive Eingangssituation in die Stadt.



Die Innenstadt von Werne ist ein historisch gewachsenes Zentrum mit hohen stadträumlichen Qualitäten. Um diese Qualitäten zu sichern und das Zentrum als Einkaufsstandort weiter zu attraktivieren, ist eine Neugestaltung der öffentlichen Straßen- und Platzräume erforderlich.

Die erste Maßnahme zur funktionalen und gestalterischen Verbesserung der Innenstadt soll möglichst noch im Jahr 2002 begonnen werden: Die Anlage eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Steinstraße/Am Hagen und die Umgestaltung der westlichen Steinstraße. Mittelfristig ist der Umbau weiterer Straßen und Plätze geplant, insbesondere östliche Steinstraße, Marktplatz und Kirchhof.

Voraussetzung für ein attraktives Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes ist ein einheitliches gestalterisches Prinzip für Pflasterung und Möblierung - eine Gestaltleitplanung, auf deren Grundlage die einzelnen Bauabschnitte schrittweise realisiert werden können. Im Rahmen des vorliegenden Wettbewerbes wurden hierzu hochwertige und qualitätvolle Lösungen erwartet.

Im engen Zusammenhang mit der Gestaltleitplanung standen einige Grundaussagen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt. Mit dem Wettbewerb sollten - neben Vorschlägen zum verkehrsberuhigten Ausbau einzelner Straßenzüge und der Gestaltung der Stadteingänge - Vorschläge für eine Konzentration des Parkraumangebotes sowie eine Verbesserung der Gestaltung der Stellplatzanlagen erarbeitet werden.

Am Rande der Innenstadt befinden sich Brach- und mindergenutzte Flächen. Für diese städtebaulichen Neuordnungsbereiche wurden skizzenhafte Lösungsansätze für eine bauliche Nutzung und städtebauliche Integration in die umgebenden Bebauungs- und Nutzungsstrukturen (Bauvolumen, Bauflucht usw) erwartet.

Auf dieser Grundlage sollen weitere Schritte (Investorenwettbewerb, Bauleitplanverfahren u. a.) zielgerichtet eingeleitet werden.

Wettbewerbsaufgabe

Gestaltleitplanung

Die skizzenhafte Gestaltleitplanung für die öffentlichen Räume der Innenstadt soll die Grundlage für die Realisierung der einzelnen Bauabschnitte sein. Die derzeitige Gestaltung der öffentlichen Räume stammt aus den 1970er und 1980er Jahren im Rahmen der Innenstadtsanierung. Viele Flächen sind erneuerungsbedürftig bzw. nicht mehr zeitgemäß. Ein übergeordnetes gestalterisches Leitbild lag der Umgestaltung bisher nicht zugrunde - Bodenmaterialien und Möblierung spiegeln daher die unterschiedlichen Gestaltungsvorstellungen der letzten 30 Jahre wieder.

Die Flächen unterliegen noch den Förderbindungen, das heißt, eine Umgestaltung ist im Regelfall erst nach Ablauf bestimmter Fristen möglich. Die ersten Flächen stehen aber kurz- und mittelfristig zur Umgestaltung an. Folgende Prioritäten werden derzeit seitens der Stadt Werne gesehen:

- kurzfristig (Baubeginn im Jahr 2002) Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Steinstraße/Am Hagen und westliche Steinstraße;
- in den nächsten drei Jahren unter anderem östliche Steinstraße,

Marktplatz, Kirchhof und Konrad-Adenauer-Platz;

- Am Neutor/Bült, Am Griesetorn.

Eine andere zeitliche Abfolge, insbesondere im Zusammenhang mit städtebaulichen Neuordnungsprojekten, sowie die Umgestaltung weiterer Flächen in der Innenstadt ist jedoch möglich.

Erwartet wurden skizzenhafte konzeptionelle Aussagen (Bodenbelag, Möblierung, Bepflanzung usw.) zur Gestaltung der öffentlichen Räume in der gesamten Innenstadt, wobei die zur Neugestaltung in den nächsten Jahren anstehenden Straßen und Platzräume vorrangig zu bearbeiten waren.

Städtebau Neuordnungsbereiche

Nördlicher Innenstadtrand

Der nördliche Innenstadtrand weist mehrere mindergenutzte Grundstücke auf, die einer Neuordnung zugeführt werden sollen.

Im Einzelnen sind dies

- Busbahnhof und Zufahrt Tiefgarage,
- Bereich Schlot (südlich des Konrad-Adenauer-Platzes),

- Konrad-Adenauer-Platz (Parkplatz Stadthaus)/Post.

Seitens der Stadt Werne ist hier ein großflächiges Einkaufszentrum beabsichtigt, um an einem städtebaulich integrierten Standort eine sinnvolle Komplettierung und Verdichtung des Geschäftsbesatzes zu erreichen und die Zentrumsfunktion der Innenstadt insgesamt zu stärken. Unter städtebaulichen Aspekten erscheint hier seitens des Auslobers eine mehrgeschossige, gegliederte Bauweise in direkter Nachbarschaft zur historischen Bausubstanz wünschenswert.

Der ca. 15.000 qm große Busbahnhof (mit Zufahrt zu einer Tiefgarage) befindet sich nordwestlich des Zentrums in verkehrsgünstiger Lage an der Münsterstraße und dem Konrad-Adenauer-Platz. Der Busbahnhof wird in seiner gegenwärtigen Funktion und Größe nicht mehr benötigt. Zukünftig sind noch max. 6 Standplätze für Busse vorzusehen - diese konnten auch in einer umzugestaltenden Straßenverkehrsfläche angeordnet werden.

Östlich des Busbahnhofes befindet sich südlich des Konrad-Adenauer-Platzes in exponierter Lage eine

private Grundstücksfläche (ca. 2.600 qm), die hinsichtlich der Nutzung und der städtebaulichen Wirkung stark verbesserungsbedürftig ist. Sinnvoll erscheint hier eine Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen/Büros und Einzelhandel. Mit einer Neubebauung könnte langfristig der Straßenraum Konrad-Adenauer-Platz erheblich aufgewertet werden.

Nördlich des Konrad-Adenauer-Platzes liegen zwei städtische Parkplätze sowie das Grundstück der Post. Bei einer möglichen Aufgabe der Postnutzung erscheint es sinnvoll, eine abgestimmte städtebauliche Konzeption unter Einbeziehung der beiden öffentlichen Parkplätze zu entwickeln (insgesamt ca. 3.000 qm). Für die ca. 70 Parkplätze war auf dem Areal oder in unmittelbarer Umgebung ein adäquater Ersatz vorzuschlagen.

Kurt-Schumacher-Straße/Am Griesetorn

Im Süden des historischen Zentrums befinden sich nördlich der Kurt-Schumacher-Straße beidseitig der Straße Am Griesetorn eine ca. 4.300 qm große und als Parkplatz (71 Stellplätze) genutzte Grundstücksfläche sowie eine ca. 1.000 qm gro-

ße Grünfläche. Die günstige Verkehrslage und der Standort bieten sich für hochwertige innenstadtypische Nutzungen an.

Von den Teilnehmern des Wettbewerbes wurden Aussagen erwartet, ob eine Aufgabe bzw. Verlagerung der Parkplatznutzung sinnvoll ist und wenn ja, wie eine städtebaulich wünschenswerte Bebaubarkeit aussehen könnte.

Bereich Neutor

Das ca. 700 qm große private Grundstück nördlich der Kreuzung Am Neutor/Am Friedstein stellt eine unbebaute Fläche dar. Aufgrund der exponierten Lage ist aus städtebaulicher Sicht eine Bebauung wünschenswert. Hierfür sollten skizzenhafte Grundaussagen - unter Berücksichtigung eines geplanten Kreisverkehrs an dieser Stelle - getroffen werden.

Im Rahmen des Wettbewerbes wurden für die genannten Neuordnungsbereiche skizzenhafte Aussagen zu einer standortangemessenen Erschließung, Nutzung und Bebauung (Bauflichten und Bauvolumen) des Areals erwartet.

Im Zusammenhang mit einer Neuplanung der o.g. Bereiche war zu berücksichtigen, dass diese Flächen während des jährlich stattfindenden Volksfestes Sim-Jü (ca. 500.000 Besucher) für Schaustellerwagen, Fahrgeschäfte etc. genutzt werden.

Verkehr

Im Rahmen des Wettbewerbes sollten von den teilnehmenden Büros drei Themenkomplexe untersucht werden:

- Neuordnung bzw. Aufgabe einzelner Parkierungsanlagen, gerade im Zusammenhang mit den städtebaulichen Neuordnungsbereichen, aber auch für städte-

baulich exponierte Flächen wie den Platz Am Griesetorn/Südmauer;

- Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des Straßenzuges »Am Neutor, Bült, Konrad-Adenauer-Platz«, der vom Durchgangsverkehr befreit und nur noch von Bussen und Taxen, Anwohnern und Lieferverkehr genutzt werden soll;
- Prüfung, ob neben den geplanten Kreisverkehren Kurt-Schumacher-Straße/Steinstraße/Am Hagen und am Neutor weitere Kreisverkehrsplätze (insbesondere am Konrad-Adenauer-Platz) angelegt werden sollen.



*Sim-Jü-Volksfest
in der Werner Innenstadt*

Die Preisträger

In seiner Sitzung am 30. August 2001 wählte das Preisgericht aus den 7 eingereichten Arbeiten folgende zwei Preisträger aus:

1. Preis (14.500 DM):

Stadtraum - Prof. Wolfgang Pohl, Bernd Strey, Martin Rogge, Münster/Düsseldorf

Mitarbeiter: Heide Schnickmann, Nora Schöffmann

Verkehrsplaner: Planungsgesellschaft Hoppe + Co., Köln

2. Preis (11.500 DM):

Pesch & Partner, Herdecke

Horst Schönweitz, Gerold Kalkowski

Mitarbeiter: Jochen Kral, Sabine Isenberg, Stefan Rütten

Verkehrsplaner: Kühnert, Bergkamen

Weitere Teilnehmer:

- BSV - Reinhold Baier, Aachen
Mitarbeiter: Stephanie Esch, Andre Friedel, Hannes Uhlig

- Boris Enning, Köln
Mitarbeiter: Susanne Hageböke, Dirk Berhausen

Landschaftsarchitekt: Lill + Sparla, Köln

Verkehrsplaner: IGH - Höpfner, Köln

- Hartmut Kreikenbaum/Georg Heinemann, Bremen
Mitarbeiter: Jan Demey, Andreas Wegmann-Klose, Gisela Proll
Architekt: Burkard Bruns
- Susanne Schamp + Richard Schmalöer, Dortmund
Mitarbeiter: Sibylle Urbach, Niels Friederich, Brenda Marzinezek, Hildegard Brandl, Katrin Eckhardt
Landschaftsarchitekt: Thomas Mielke in LP+B, Kamen
Verkehrsplaner: Dr. Lessmann, Dortmund
- Heiner Wortmann, Lüdinghausen
Mitarbeiter: Nikola Nikolovski, Claudia Lohmann, Kurt Berg
Architekt: Helmut Mohr, Münster

Empfehlungen des Preisgerichts

Das Preisgericht empfahl dem Auslober einstimmig, die Arbeit des 1. Preises der weiteren Planung für die öffentlichen Räume zugrunde-zulegen und die Verfasser/innen mit weiteren Leistungen zu beauftragen. Dabei sind neben den im Bewertungstext erwähnten Kritik-punkten folgende Empfehlungen zu berücksichtigen:

- Überprüfung der Lage und Vergrößerung des Kaufhauses unter Beibehaltung der Grünverbindung zum Kirchplatz;

Wettbewerbsergebnisse

- Überprüfung des Busbahnhofes und Änderung der nicht möglichen Busführung über den Roggenmarkt;
- Überprüfung der Lichtstelen und Baumstandorte auf dem Marktplatz;
- Ergänzung durch bescheidene Wasserspiele auf dem Marktplatz;
- Überprüfung von Dimensionierung und Möblierung der »Leitspur« im Sinne einer Vereinfachung und Vereinheitlichung.

1. Preis: Stadtraum Pohl, Strey, Rogge Münster/Düsseldorf

Aus dem Juryprotokoll
Dem Entwurf liegt ein klares städtebauliches Konzept zugrunde, das auf dem Gedanken basiert, den historischen Stadtgrundriss baulich zu arrondieren, mit dem geplanten Einkaufszentrum im Dialog mit dem Stadthaus einen neuen Stadteingang zu formulieren und den Grünzug am Hornebach und Moormannteich mit der gebauten Stadtstruktur zu verbinden.

Auch im Bereich des südlichen Anschlusses - Griesetorn und Am Neutor - werden schlüssige bauliche Antworten gegeben, die den funktionalen Anforderungen an Parkplatz- und Festplatznutzungen entsprechen. Durch das städtebauliche Konzept entsteht in Nord-Süd-Richtung eine zusammenhängende Abfolge von Plätzen bzw. Stadträumen mit unterschiedlicher Aufenthaltsqualität und Gestaltung.

Das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum basiert auf der Idee, zwischen der Gestaltung der linearen Räume und der Plätze deutlich zu differenzieren. Während in die linearen Straßenräume sogenannte »Leitspuren« als Ordnungslinien zur Anordnung von notwendigen Möblierungselementen eingefügt werden, werden die Plätze gestalterisch als einheitlich strukturierte Flächen behandelt.

Das Gestaltungskonzept überzeugt in seiner übergeordneten Idee und in seinem sensiblen Umgang mit den einzelnen Stadträumen (Berücksichtigung des Baumbestandes, Reaktion auf den asymmetrischen Standort des Rathauses), wobei die detaillierte Ausformulierung auch Kritik herausfordert:

- Die Leitspur erscheint mit Möblierungselementen etwas überfrachtet.
- Die historische Pflasterung des Marktplatzes fällt aus dem übrigen Gestaltkanon heraus.
- Die geplanten Lichtstelen und Lichthocker im Randbereich des Marktplatzes überzeugen wenig hinsichtlich Proportion und Gestaltung.

Das Verkehrskonzept, auf dem der Entwurf basiert, erscheint schlüssig, wobei die vorgeschlagene Busumfahrt mit den Haltezonen für die Busse problematisch gesehen wird - aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnittes am Roggenmarkt als auch wegen der Barrierewirkung im Übergang zum Einkaufszentrum.

Insgesamt stellt der Entwurf sowohl von seinem städtebaulichen Konzept als auch hinsichtlich der gestalterischen Ideen einen wertvollen Beitrag zur gestellten Aufgabe dar.

1291 d

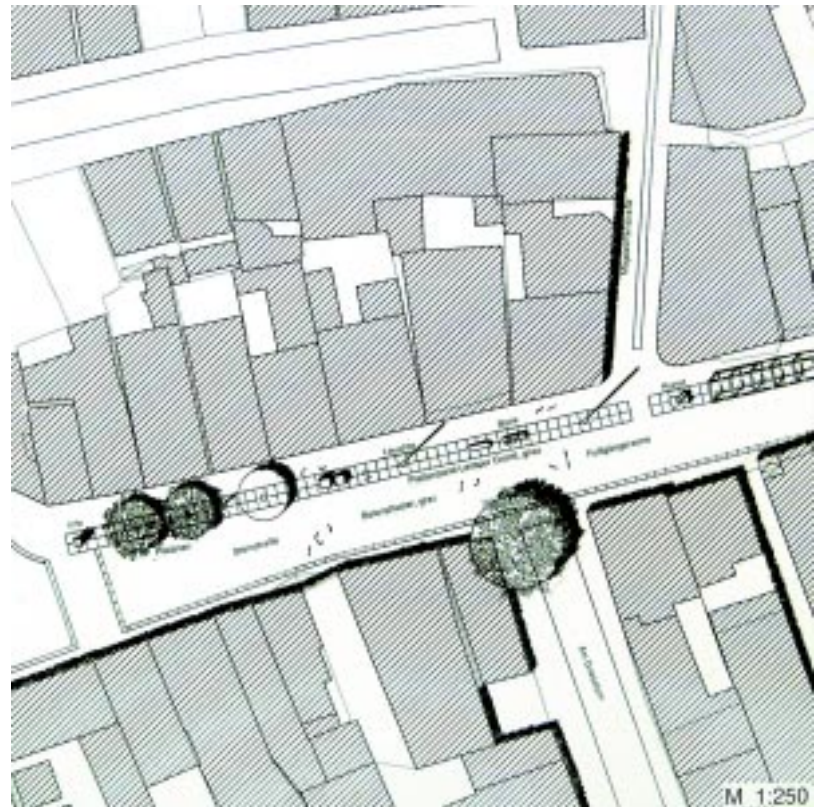


Lageplan

Gut erkennbar ist die Kompletierung des historischen Stadtgrundrisses - das neue Einkaufszentrum und das Stadthaus werden als Solitäre aufgefasst. Baumpflanzungen konzentrieren sich auf Grün- und Platzflächen.

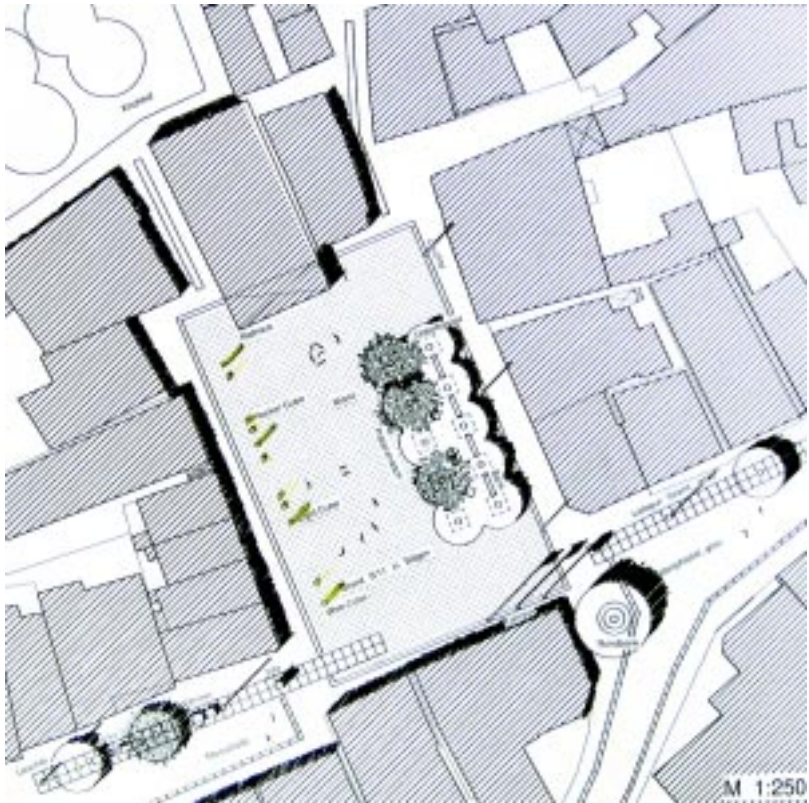
Umgestaltung Steinstraße

Gestaltprägend ist die »Leitspur«, die als Plattenband den Straßenraum zusammenfasst und alle erforderlichen Möblierungselemente integriert. Als Material werden dunkelgrau geschliffene Granitplatten in verschiedenen Formaten vorgeschlagen.



In der Platzbereich schneidet auf der linken Seite die Fußgängerzone ein, die als ein für alle Mal Fußgängerzone und gleichzeitig Sitzungsraum für die Bürger- und Minderparlamentarier dient.

Die Platzgestaltung soll die Straße als einen zentralen Punkt in dessen historischem Zentrum gestalten. Die Straße soll in ihrer Mitte ein zentrales Element sein, das die Platzgestaltung in der Mitte des Platzes darstellt. Die Straße soll in ihrer Mitte ein zentrales Element sein, das die Platzgestaltung in der Mitte des Platzes darstellt.



Umgestaltung Marktplatz

Wesentliche Merkmale des Vorschlags zur Umgestaltung des Marktplatzes sind die - asymmetrisch im Osten angeordnete - doppelte Baumreihe und die Licht- und Hocker-Cubes am westlichen Platzrand. Als Material soll in Bögen verlegtes Naturstein-Kleinpflaster (Granit) verwandt werden.

2. Preis: Pesch & Partner Herdecke

Aus dem Juryprotokoll
Die Arbeit besticht zunächst durch die städtebauliche Arrondierung im nordwestlichen Bereich. Vor allem der Durchstich zur Burgstraße leistet hierzu einen entscheidenden Beitrag. Jedoch wird der Nutzen des Durchstichs bezweifelt, wenn man ihn in Relation zum Moormannteich setzt. Der Stadtgrundriss wird abgerundet und die Innenstadt über die Konrad-Adenauer-Straße in überzeugender Weise mit dem neuen Kaufhausstandort verknüpft. Der Hornegrünzug wird durch die Neugestaltung aufgewertet.

Der Busbahnhof erhält zwar einen hervorgehobenen Standort, erscheint aber an dieser prominenten Stelle unangemessen. Aus verkehrstechnischer Sicht sowie bei Beachtung der Förderung des ÖPNV zeigt der Standort jedoch auch unbestrittene Qualitäten.

Das neue Gebäude am Neutor markiert den Stadtzugang an dieser Stelle, der dahinterliegende »Pocketpark« erscheint jedoch beliebig und dem Ort nicht angemessen. Der Verzicht auf den Kreisverkehr ist zwar logisch, aber nicht konsequent durchdacht, da im Bereich Steintor bei gleicher Pro-

blemelage der Kreisverkehr beibehalten wird.

Bei den Stellplätzen am Griesetorn wird die Begrünungsmaßnahme mit Rasenpflaster oder wassergebundener Decke als sehr positiv, die mit der Ergänzung des Baumbestandes verbundene Nutzungseinschränkung als Kirmesplatz jedoch negativ bewertet.

Die angedachte Koppelung der vorhandenen mit der neuen Tiefgarage wird positiv gesehen, ist jedoch in der Plandarstellung nicht nachzuvollziehen. Die Freitreppe als Verbindung zwischen Moormannteich und Kirchplatz könnte »großzügiger« sein. Der Rückbau der B 54 wird positiv bewertet.

Bei der Gestaltung wird eine Typologie für die Straßen und Plätze mit einem einheitlichen Materialkanon entwickelt. Dabei wird unterschieden zwischen Fußgängerstraßen, Gassen, Straßen für Pkw's und Straßen mit Bussen. Wenige Materialien (Grauwacke und Betonstein in verschiedenen Formaten) ziehen sich durch die gesamte Innenstadt. Insgesamt wird die Gliederung der Bodenflächen, insbesondere in den schmalen Gas-

Lageplan (rechte Seite)

Deutlich erkennbar wird die Neubebauung Am Stadthaus und am Griesetorn. Durch die Anlage einer neuen Straße am Moormannteich entsteht eine neue Abrundung der Innenstadt.

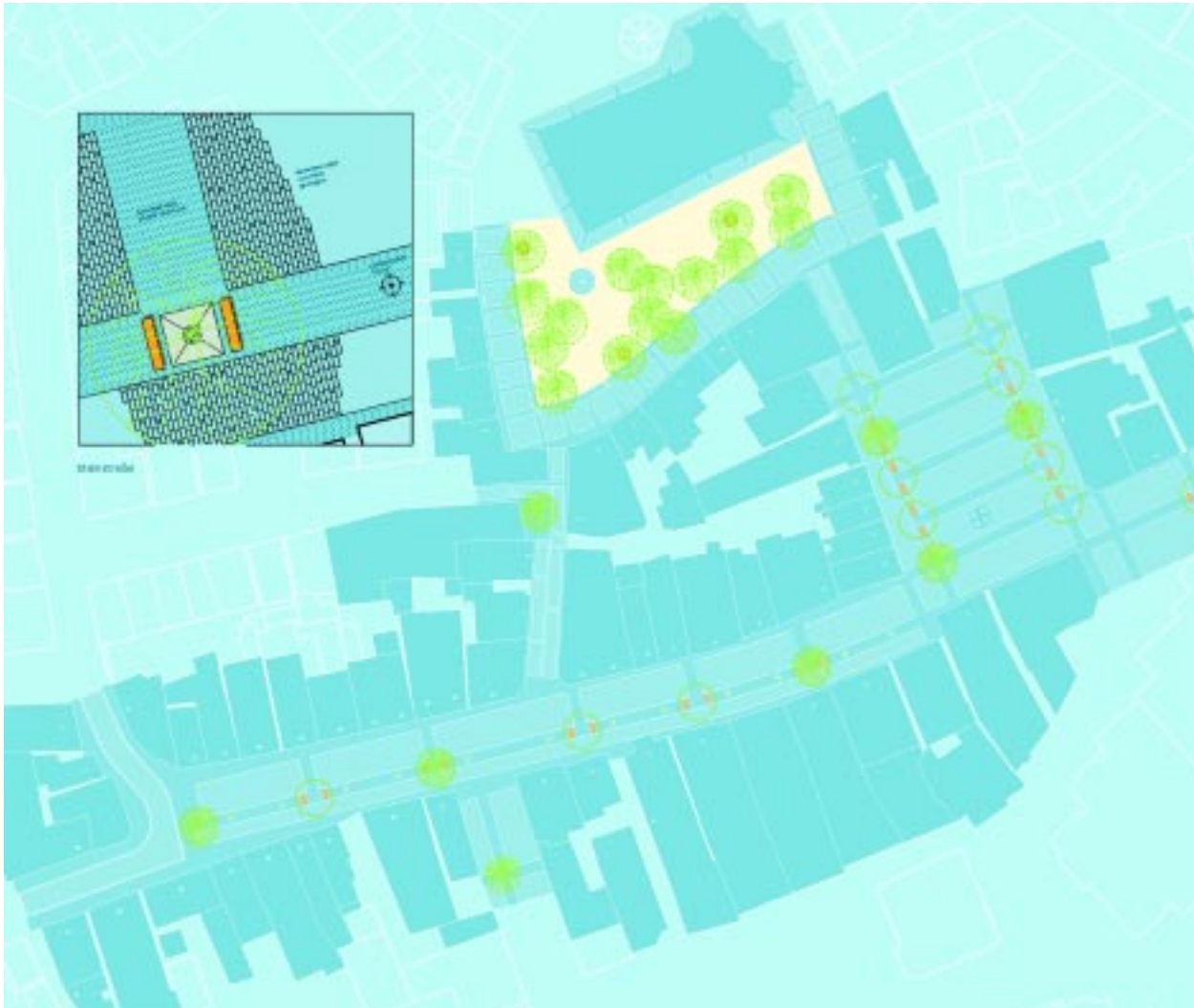


**Umgestaltung Steinstraße,
Marktplatz und Kirchhof**

Prägend für die Steinstraße ist ein breites,
asymmetrisch angeordnetes Band aus

Naturstein, das alle Möblierungselemente
aufnimmt. Gliedernde Pflasterbänder
führen zu einem streng orthogonalen
Verlegemuster. Der Marktplatz weist quer

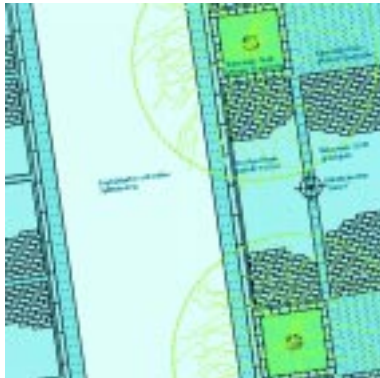
verlaufende Pflasterbänder auf und wird
beiseitig durch Baumreihen eingefasst.
Der Kirchhof wird nur im Randbereich
gepflastert.



sen, vom Preisgericht als sehr unruhig angesehen.

Der Marktplatz wird wohltuend sparsam möbliert - nur zwei Baumreihen und ein kleines Wasserspiel gliedern die Fläche. Der einheitliche Platz wird mit großformatigem Naturstein in Platten belegt. Die gliedernden Bänder werden in Kleinpflaster ausgeführt.

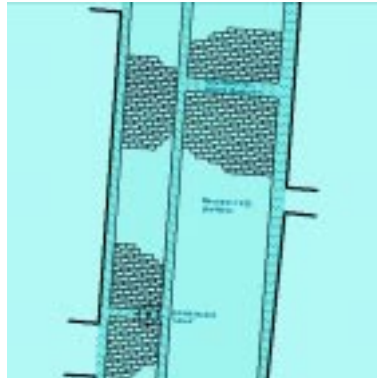
Der Kirchplatz wird bewusst als eigenständiger Platz betrachtet. Die innere Fläche wird als wassergebundene Decke, die Randbereiche in dem bekannten Raster in Natursteinplatten und -pflaster gestaltet. So erhält der Kirchplatz ei-



ne angemessene, zurückhaltende Form, die für eine Nutzung fast alle Möglichkeiten offen lässt. Das angedeutete Lichtkonzept müsste noch weiter ausgeführt werden.

Die geplante Bebauung am Steintor in Richtung Solebad fasst den Raum zwar städtebaulich, vernachlässigt jedoch die wichtigen Lauf- und Blickbeziehungen, das Solebad wird damit zu sehr abgebunden. Die Bebauung auf dem »DRK-Gelände« wird hingegen als ausgesprochen positiv bewertet.

Insgesamt ist dies ein Beitrag, dessen Stärken vor allem in den städtebaulichen Lösungsansätzen lie-



gen. Die stadtgestalterischen Vorschläge erscheinen für die Innenstadt insgesamt etwas überzogen.

Materialdetails von Bült (links) und Magdalenenstraße (rechts)

BSV Reinhold Baier Aachen

Aus dem Juryprotokoll
Die detaillierte Analyse und die Aufnahme des historischen Stadtgrundrisses werden positiv gesehen. Der Vorschlag, die durch die Umnutzung des Busbahnhofes entstandene Grünfläche mit einem Solitärgebäude (Hotel) zu bebauen, ist jedoch kritisch zu bewerten. Die Gebäude am Konrad-Adenauer-Platz erscheinen als beziehungslose Einzelbebauung und lassen keine Aussagen zu deren Erschließung zu. Der an dieser Stelle in den Stadtraum hineinreichende Grünzug kann historisch nicht begründet werden. Hingegen wird die Ausbildung des Übergangs der Grünfläche an der Horne zum Kirchhof positiv bewertet.

Ebenso wird der Standort des neuen Einkaufszentrums auf der nördlichen Seite des Konrad-Adenauer-Platzes hinsichtlich der Anbindung an die Innenstadt (Kundenlaufbeziehung) negativ gesehen. Die Abbindung des Konrad-Adenauer-Platzes für den Individualverkehr stellt zwar einen durchaus überlegenswerten Denkansatz dar, vermag aber die subjektive Distanz Einkaufszentrum - Innenstadt nicht entscheidend zu mindern. Die Anordnung des Busbahnhofes vor

dem geplanten Kaufhaus in Bezug zur vorgesehenen Einzelbebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist nicht nachvollziehbar und erscheint eher willkürlich.

Die Vorschläge zur Gestaltung der Straßen und Plätze sind durch eine übertriebene Materialvielfalt geprägt und werden stadtgestalterisch negativ bewertet. Darüber hinaus führt die Wahl rötlicher Bodenmaterialien für die Steinstraße zu einem »Verschwimmen« der Grenzen zwischen Straße und Gebäuden.

Die Idee der Wasserspiele auf dem Marktplatz wird als sinnvolle Bereicherung begrüßt - die Bäume in Pflanzkübeln am Rand des Marktplatzes anzuordnen, vermag das Preisgericht aber nicht zu überzeugen.



29

Lageplan

Deutlich abzulesen sind die Umgestaltung des Umfeldes Stadthaus/ Busbahnhof mit großzügigen Grünflächen und die fast vollständige Bebauung des Platzes »Südmauer«.

Für die Straßen, Wege und Plätze werden verschiedene Bodenmaterialien vorgeschlagen.

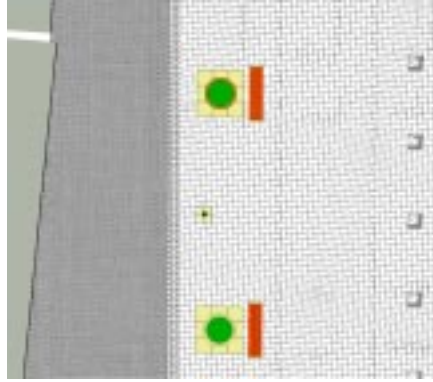


30



Umgestaltung Steinstraße

Die Steinstraße soll als Bodenbelag ein rötliches Betonsteinpflaster erhalten. Dieses wird durch Pflasterstreifen und Rinnen aus Basalt-Naturstein gegliedert.



Umgestaltung Marktplatz

Die zurückhaltende Gestaltung des Marktplatzes mit zweifarbigem, grauem Betonsteinpflaster (mit Natursteinvorsatz) und beidseitigen Baumreihen (in Pflanztrögen) erhält ihre Besonderheit durch Wasserdüsen (Thema Thermalquellen) mit Bodenleuchten. Bei Marktnutzung können die Wasserdüsen abgestellt werden.

Boris Enning Köln

Aus dem Juryprotokoll
Die Verfasser versuchen, mit kleinen Ergänzungen und neuen Raumkanten auf annähernd historischem Stadtgrundriss den Innenstadtkern zu arrondieren und gleichzeitig den Grünraum des ehemaligen Burgstandortes deutlich an den Stadtkern heranzuführen. Dieser Ansatz wird positiv gesehen. An der Lage des Kaufhauses auf der Postfläche jenseits des Konrad-Adenauer-Platzes wird deutlich, dass die Anbindung an den Stadtkern nicht überzeugend gelingt.

Sehr kritisch wird beurteilt, dass die städtebauliche Ergänzung an der Konrad-Adenauer-Straße eine neue Achse formuliert, die kein adäquates Ziel hat, sondern auf einem unattraktiv gestalteten Busbahnhof am alten Standort endet. Der Stadteingang von der B 54 aus wird darüber hinaus durch eine unglückliche Anordnung der Busbahnsteige verunklart. Die Hecke entlang der Straße vermag über diesen Mangel nicht hinwegzuhelfen.

Der Leitgedanke der Gestaltung des Stadtraumes, die Raumtypen in ihrem Gestaltcharakter unter-

schiedlich zu behandeln, unterteilt den kompakten qualitätvollen Stadtraum in unterschiedliche Funktionsräume - eine Haltung, die als kontraproduktiv bewertet wird. Von der kleinteiligen hochwertigen Bau- und Raumstruktur wird zusätzlich noch durch eine Vielzahl von Materialien, Farben, Mustern und Einbauten abgelenkt.

Auch die Separierung des Straßenraumes von Bült und Konrad-Adenauer-Platz durch Hecken ist unangemessen. Der Domhof wird unnötigerweise in mehrere Teilbereiche zerteilt, das hervorragende bauliche Ensemble aus dem Zusammenhang gerissen. Positiv bewertet wird der Vorschlag, dem Einzelgebäude einen Pavillon gegenüberzustellen. Das geschnittene Platanenkarree überfrachtet jedoch diesen kleinräumigen Platz.

Das Motiv der geschnittenen Platanen ist auf dem Marktplatz zurückhaltender verwandt, verstellt jedoch den Blick auf die qualitätvollen Fassaden der westlichen Platzrandbebauung. Die zusätzliche Anordnung von Schirmen im Bereich der Steinstraße trägt zur Übermöblierung der Straßen- und Platzräume bei.



Lageplan

Die - zu gering dimensionierte - Neubebauung im Umfeld des Stadthauses rückt dicht an die Innenstadt heran. So entsteht eine großzügige Grünfläche um den Moormannteich. Am Konrad-Adenauer-Platz wird ein weiterer Kreisverkehr vorgeschlagen.

Übrige Teilnehmer

Positiv bewertet wird der Vorschlag, den Museumsplatz mit einer großzügigen Treppenanlage zum Park hin zu öffnen und durch eine neue Gestaltung zu einem qualitätvollen Aufenthaltsbereich zu entwickeln. Nicht überzeugend ist das als besondere Inszenierung bezeichnete Beleuchtungskonzept mit der Akzentuierung von Kirchhof und Marktplatz.

Umgestaltung Marktplatz (unten)

Tag- und Nachtperspektive: Analog den Materialvorschlägen für die Steinstraße soll auch der Marktplatz mit Blausteinplatten (Granit) und rötlichem Natursteinpflaster (Porphy) belegt werden.



Umgestaltung Steinstraße
Perspektive (rechts), und Lageplan mit Details (unten), Schnitt (ganz unten):
Prägend ist die Materialwahl mit Blausteinplatten (Granit) und rötlichem Natursteinpflaster (Porphy) für die Seitenräume.



Blausteinplatten (Belgisch Granit), Format 15/20 bis 30/40 in längelaufender Felder mit Retenverband

Randbereiche Naturstein Kleinpflaster (z.B. Porphy), Format 8/11

Gestaltungssatzung für Mitterlung Auswegesysteme, z. B. Gewandstücke + Segelstützsystem / Abtrennung im Einzelfall

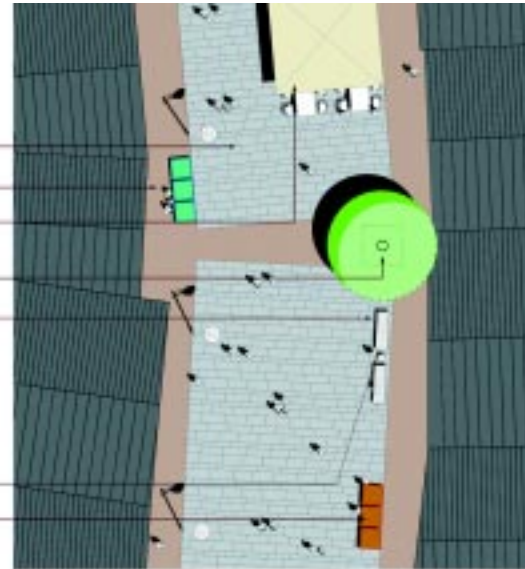
Baumstübe Gussanwesenheit

Bank, Fabrikal Bankart, Material: Ficus stabilis, Glas Holz



Akkumulierer, Fabrikal Bankart, Metall

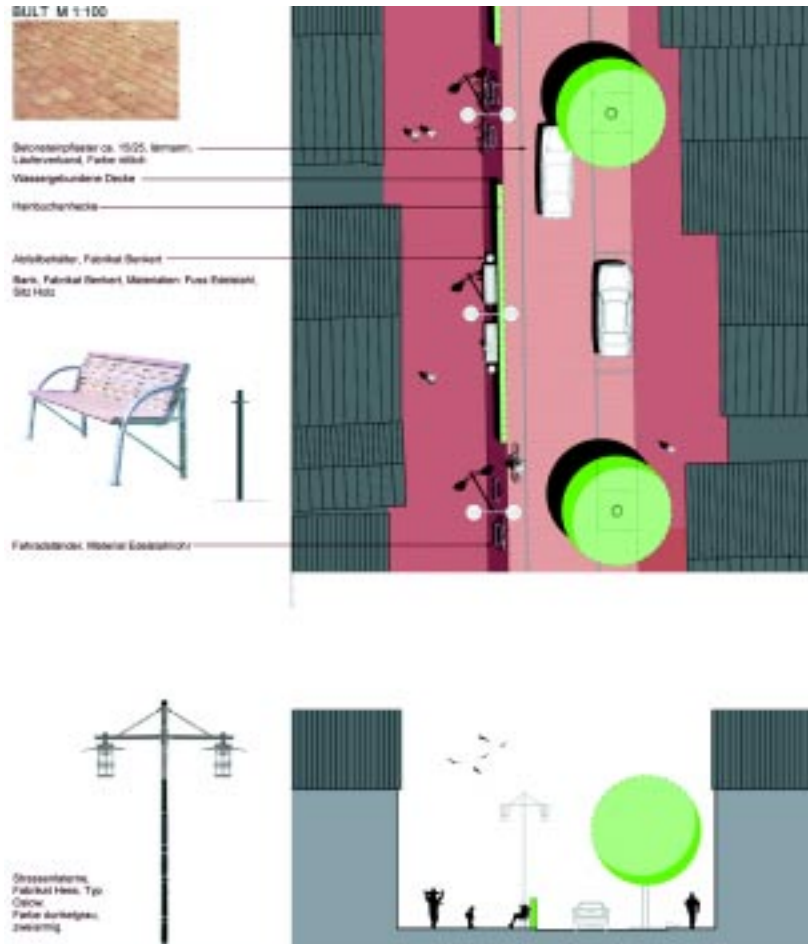
Gestaltungssatzung für Material und Werksätze anpassen





Umgestaltung Kurt-Schumacher-Straße/Steinstraße/Am Hagen

Der vorgegebene Kreisverkehr wird entsprechend den übrigen Gestaltleitlinien für die Innenstadt als Eingangsplatz umgestaltet.



Umgestaltung Bült

Lageplan mit Details (links), Schnitt und Perspektive (unten): Kennzeichnend für den Umgestaltungsvorschlag Bült ist die Verwendung von rötlichem Betonsteinpflaster für die Fahrbahn und rötlichem Natursteinpflaster (Porphy) für die Seitenräume. Einseitig gliedert eine Hecke den Straßenraum - auf der gegenüberliegenden Seite wird eine Baumreihe vorgeschlagen.



Hartmut Kreikenbaum
Georg Heinemann
Bremen

Aus dem Juryprotokoll
Die Grundidee dieser Arbeit - das übergeordnete Gestaltungskonzept - hat zum Ziel, ein einheitliches Qualitätsbild durch die Verwendung weniger Materialien in zurückhaltender Weise zu erreichen. So werden sehr detaillierte Angaben über die Verwendung entsprechender Materialien und Möblierungen bis hin zur Einführung einer Art Gestaltungssatzung für Werbeanlagen gemacht.

Die Arbeit geht vom Grundsatz davon aus, dass die bestehenden Stadträume ein erlebnisreiches und differenziertes Gefüge bilden, deren Eigenschaften besonders herauszuarbeiten sind. Das ist ein positiver Ansatz, der jedoch in der Ausarbeitung zu wünschen übrig lässt. So werden beispielsweise Materialien so festgelegt, dass in den neu entstehenden Straßenräumen der Charakter von Fahrspuren erzeugt wird (siehe Steinstraße). Die Materialwahl beschränkt sich auf 2 bis 3 Materialien (Naturstein), ohne jedoch spannungsreiche formale Bilder zu erzeugen. Insgesamt wird aber der behutsame und ortsspezifische Umgang mit den gestalterischen Ansätzen/

Detailausbildungen als ausbaufähiger Ansatz empfunden.

Sehr problematisch hingegen erscheint der Umgang mit den städtebaulichen Neuordnungen, vor allem im Bereich Stadthaus/Konrad-Adenauer-Platz. Die entsprechend den Flächenvorgaben dimensionierte Randbebauung Am Moormannteich ist weder stadträumlich noch architektonisch befriedigend. Die Positionierung des Busbahnhofs vor dem Stadthaus wird negativ beurteilt. Die Randbebauung der Konrad-Adenauer-Platzes überzeugt in keinsten Weise.

Hervorzuheben ist der Umgang mit Grün im Stadtraum, vor allem der Promenadenführung und Anbindung des Grünraumes entlang der Horne.

Lageplan

Auffällig sind die geschwungenen Baufluchten der Neubebauung am Stadthaus. Der Moormannteich wird städtisch

eingefasst. Baumpflanzungen konzentrieren sich auf die Grün- und Platzflächen.





Perspektive Steinstraße

Die Gliederung der Steinstraße orientiert sich an der historischen Flächenaufteilung.

39

Perspektive Kirchhof



Perspektive Kirchhof

Der Kirchhof soll eine wassergebundene Decke und in den Randbereichen Kleinpflaster erhalten. Rundbänke um die Bäume laden zum Sitzen ein.

Schamp + Schmalöer Dortmund

Aus dem Juryprotokoll
Nachvollziehbar ist die im Text beschriebene thematische Besetzung der unterschiedlichen Stadträume. Die entwerferische Umsetzung dieses sehr anspruchsvollen Leitgedankens lässt jedoch Zweifel aufkommen, ob das dargestellte Gestaltungskonzept dem Ort und der Aufgabe gerecht wird. Städtebau und Freiraumgestaltung mit ihren großstädtischen Elementen sind eher ortsfremd. Der - richtige - Brückenschlag vom Kirchhof zum Moormannteich bzw. seine achsiale Gestalt ist ebenso überdimensioniert wie die breite Treppe neben dem Museum.

Der Ring der roten Stahlplatten überzieht aus Sicht des Preisge-

richtes das Thema eines gestalterischen »Leitgedankens« ebenso wie die mächtigen Stahlplatten vor dem alten Rathaus, die ein gänzlich anderes Umfeld brauchen als die Altstadt Werne. Die angedeutete Architektur versucht nach Meinung der Jury, statt »Normalität« zu bauen, sehr neue starke Zeichen zu setzen in einer Sprache, die die Altstadt jedoch nicht braucht.

In sich zeigt die Arbeit als Ganzes eine einheitliche Haltung, die mit eingängigen und schönen Bildern illustriert wird. Die Arbeit verfehlt jedoch in gewisser Weise das Thema, weil sie mit der Stadtgestalt sehr viel radikaler umgeht, als es die Bilder auf den ersten Blick erscheinen lassen.

*Strukturskizze (links)
und Raumabfolgen (rechts)*



Lageplan

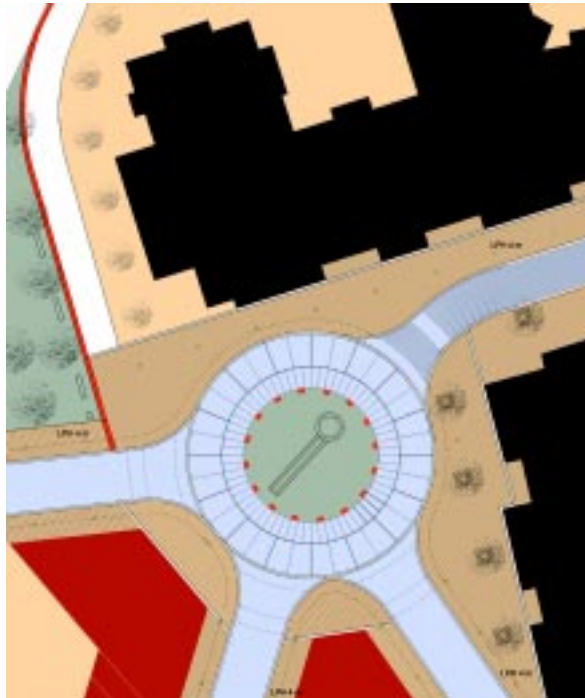
Auffällig sind die zahlreichen Neubauten und die großzügige Grünfläche um den Moormannteich.

Der historische Stadtmauerverlauf soll durch ein Band aus rostroten Stahlplatten nachgezeichnet werden.



Umgestaltung Steinstraße

Als Bodenmaterial wird ein Betonstein mit hellem Natursteinvorsatz (Sandstein) vorgeschlagen. Prägend ist das rostrote Stahlband, aus dem sich auch das Stadtmobiliar ableitet.





Umgestaltung Marktplatz

Gut erkennbar ist (vor allem in den Perspektiven) das prägende Element der aus flachen Stahlplatten bestehenden Brunnenanlage mit Bodenleuchten. Bei Marktnutzung können die Wasserdüsen abgestellt werden. Auf der östlichen Platzseite wird eine Baumreihe vorgeschlagen, auf der westlichen eine Sitzbankreihe.



Heiner Wortmann Lüdinghausen/ Helmut Mohr Münster

Aus dem Juryprotokoll
Die beiden wesentlichen Leitgedanken der Arbeit, die Altstadt zurückhaltend zu gestalten und mit kleinteiligem Städtebau zu ergänzen, werden positiv beurteilt. Auch die neue, sehr großzügige Freiraumgestaltung vom Kirchhof über das Museum zum Hornegrünzug nutzt ein wichtiges stadträumliches Potenzial. Die überformalisierte Gestaltung von Horne und Moormannteich ist jedoch nur scheinbar naturnah. Das Stadthaus

städtebaulich anzubinden, überzeugt in der dargestellten Gestalt nicht. Mit dem Kaufhaus, dessen Standort im Prinzip denkbar ist, entsteht ein merkwürdiger stadträumlicher Appendix an der Altstadt, der gestalterisch mit seiner angedeuteten architektonischen Sprache nicht überzeugen kann. Busbahnhof und Kreisverkehr wirken als starke Trennung.

Trotz des sympathischen Prinzips der Kleinteiligkeit der Bebauung überwiegen die formalen und inhaltlichen Schwächen der Arbeit.



**Grünordnungskonzept
mit Umgestaltung der Horne**

Lageplan (rechte Seite)

Auffällig sind die unzähligen kleinteiligen Neubaumaßnahmen (Umfeld des Stadthauses und Am Griesetorn/Kurt-Schumacher-Straße). Kennzeichnend sind zudem die zahlreichen Baumpflanzungen auf Straßen und Plätzen.





Umgestaltung Kirchhof und Moormannteich

Die Zufahrt der vorhandenen Tiefgarage wird verlegt. So kann eine großzügige Treppenanlage als Übergang vom Kirchhof zum Moormannteich mit begleitendem Wasserlauf angelegt werden.

Umgestaltung Steinstraße und Marktplatz

Die Steinstraße soll einen Belag aus Klinkerpflaster erhalten.

Prägend sind die Baumreihen sowie die Besonderheit, die Standorte der historischen Stadttore durch Sandsteinquader gestalterisch hervorzuheben.

Der Marktplatz wird durch ein schachbrettförmiges Muster aus Pflasterstreifen gegliedert. Die Längsseiten des Platzes sind durch geschnittene Linden betont. Den Mittelpunkt des Marktplatzes bildet ein neuer Brunnen.



