3. Analyse

Erläuterung historische Platz- und Wegeverbindungen

Die Struktur mittelalterlicher Stadtentwicklungen verrät viel über die Entstehungsgeschichte der Stadt, die Gebäude und Platzanordnung, sowie die Hierarchisierung der Straßenzüge. Gerade in Lemgos hervorragend erhaltener Bausubstanz ist die Geschichte der Stadt noch heute gut abzulesen.

Die historische Stadtstruktur der Lemgoer Kernstadt orientiert sich an sieben ehemaligen Stadttoren der Wallanlagen. Die Hauptwegeverbindung verläuft in Ost-West-Richtung. Die Gesamtstruktur ist dabei in die nördlich gelegene Altstadt und südliche Neustadt untergliedert.

Die nördlichen drei Straßenzüge bilden die Lemgoer Altstadt aus dem 12. Jahrhundert, zentral die Mittelstraße, nördlich die Echternstraße, sowie südlich Papenstraße und Rampendal. Entlang ihrer Achse reihen sich die wichtigsten weltlichen und geistlichen Gebäude der historischen Stadtstruktur. Mittig befindet sich das Rathaus mit angrenzendem Marktplatz und der Kirche Sankt Nicolai. Die Kirche Sankt Johann mit altem Gymnasium und Bibliothek im Bereich des heutigen Lippegartens im Osten.

Südlich davon entsteht etwa 150 Jahre später die Lemgoer Neustadt entlang zweier paralleler Straßenzüge, der Schuh- und Stiftstraße im Norden sowie der Orping- und Heustraße darunter, und der Breiten Straße als zentrale Geschäftsstraße in Nord-Süd-Richtung. Prägend sind hier die Kirche Sankt Marien und die Alte Abtei mit angrenzendem Abteigarten. Die zuerst als eigene Gemeinde gegründete Neustadt wächst Mitte des 14. Jahrhunderts mit der Altstadt zusammen und die heute nicht mehr vorhandenen, eigenen Befestigungsanlagen werden durch gemeinsame Wallanlagen mit den charakteristischen sieben Stadttoren ersetzt. Sie sind heute noch weitestgehend an den Freianlagen um die Kernstadt abzulesen. Im Bereich zwischen Neu- und Altstadt ist noch heute der Zusammenschluss der beiden Teile abzulesen. Sie sind trotz ihrer zentralen Lage unüblich stark durch Wohnen geprägt und weisen vergleichsweise hohe Grünanteile und eine etwas geringere Dichte auf.

Entlang des östlich Bereichs von Osten- und Regenstor ist die Stadtstruktur vergleichbar mit der historischen Situation. Im Westen wurden Teile der ehemaligen Wallanlage zwischen Heutor und Johannistor zugunsten der heutigen Engelbert-Kämpfer-Straße abgetragen und die historischen Straßenzüge abgeändert.

Reste der Historischen Stadtmauer im Osten der Altstadt

Durchbruch Stiftstraße im Westen um 1911[28]

Abb.10: Analyse der historischen Stadtstruktur

- Historische Grün- und Freiflächen im Kernstadtbereich
- Geringer verdichtete und stärker durchgrünte Zwischenzone
- Ehemaliger Verlauf der Wallanlagen
- Historisch bedeutsame, zentrale Bauwerke der Stadt
- Hauptwegekreuz des historischen Stadtkerns
- Historische Erschließungsstraßen
- Ehemalige Position der Stadttore
- Bereich des Zusammenwachsens zwischen Altstadt und Neustadt

<u>Historische Platz- und Wegeverbindungen</u>

- *Historische Teilbereiche noch heute gut im Stadtgrundriss ablesbar*
- *Stadteingänge mit Torbereichen und den Wallanlagen stark charakterbildend für das Gebiet*
- *Mit Abteigarten innerhalb des Walls und teils unüblich großen Grünanteilen in Privatbereichen vergleichsweise hohe Durchgrünung der Kernstadt ermöglicht*

» *Hohe Qualität und Identitätsstiftung durch historische Stadtstruktur, eine Verbesserung der Wahrnehmung im Stadtraum denkbar*

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sind die historischen Siedlungsstrukturen der Stadt Lemgo und Brake im Südosten noch klar zu erkennen. Außerhalb der dichten Siedlungskerne ist die Bebauung noch spärlich und der einige Jahre zuvor errichtete Bahnhof mitsamt der Trasse von Bielefeld nach Hameln befindet sich noch am Rand des Siedlungsraums.

Nach dem zweiten Weltkrieg ist eine deutliche Ausbreitung der Siedlungsfläche zu erkennen, die mit einem hohen Bevölkerungswachstum einhergeht. Die noch eigenständige Gemeinde Brake grenzt entlang der Bega-Aue bereits direkt an den Siedlungskörper Lemgos an. Im westlichen Bereich der ehemaligen Lemgoer Wallanlage führt nun die neu errichtete Engelbert-Kämpfer-Straße über die Bega zentral auf den Bahnhof zu. Die neuen Siedlungsbereiche der Stadt entstanden in erster Linie entlang ehemaliger Felder und deren Wege, relativ radial zum Stadtkern. Die Entwicklung südlich der Bahntrasse war dabei zuerst verhaltener. Sie wurde schließlich das Areal des heutigen Bildungszentrums mit angrenzender Wohnbebauung.

Noch auf dem Plan der Siedlungsflächenentwicklung von 1990 ist das heutige Areal des Areals von Hoch- und Berufsschule teilbebaut. Die östliche Hälfte weist bereits die heutigen Baustrukturen auf. Der Bereich im Nordwesten, der heute weitestgehend bis zum angrenzenden Siedlungsbereich bebaut wurde, ist zu dieser Zeit baulich noch nicht erschlossen.

In der Gegenwart hat der Siedlungsraum der Lemgoer Kernstadt das inzwischen eingemeindete Brake umschlossen und sich weiter ausgedehnt. Einzig die große Fläche der Bega-Aue südöstlich der Lemgoer Kernstadt und dem Schloss Brake bilden eine Grünzäsur im Siedlungsbereich.

Siedlungsentwicklung in den 1950ern: Bau von Mehrfamilienhäusern im Bereich des Pöstenweges (1953)[29]

1907

1955

2018

1990: Historische Siedlungsentwicklung Lemgos[30]

<u>Siedlungsflächenentwicklung</u>

- *Typische Siedlungsflächenentwicklung mit dichtem Zentrum und weniger dichten Randgebieten*
- *Besonderheiten: von Bebauung freigehaltene Bega-Aue und Verschmelzung der Siedlungskörper von Brake und Lemgo*
- *Bahn und Bega als Barriere der Entwicklung nach Süden wahrnehmbar, dadurch war zentrennahe Entwicklungsfläche für Campusbereich vorhanden*

» *Handlungsbedarf: Qualitätssteigerung des zentrennahen Campus, durch Reduktion der Barrieren von Bega und Bahn*

Erläuterung Bebauung und Nutzung

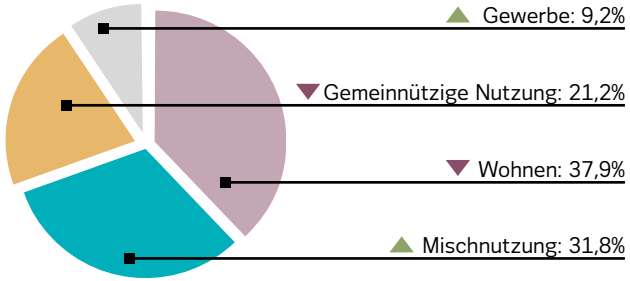
Die städtische Bebauungs- und Nutzungsstruktur ist prägend für die Nutzer einer Stadt. Gleichzeitig passen sich die Strukturen an die Nutzer an. Die Verhältnismäßigkeiten der unterschiedlichen Nutzungen, aber auch die Instandhaltung und der eventuelle Leerstand von Gebäuden gibt Aufschluss über einen Wandel von Anforderungen und Bedürfnissen.

Um den Erhalt der Funktionen und die mit ihnen verbundene Qualität zu sichern oder den Bereichen neue Nutzungen zuzuordnen, sind daher Lösungen zu suchen, die sowohl den neuen Ansprüchen als auch der historischen Bausubstanz genügen.

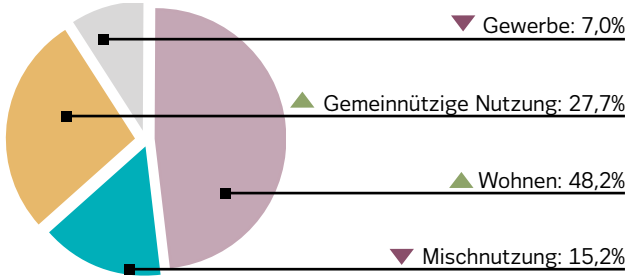
Verhältnisse der Arten der Nutzung im Plangebiet

Die Nutzungsstruktur Lemgos ist stark geprägt durch das Verhältnis zwischen dem kleinteiligen historischen Stadtkern und der nach außen hin in gewachsenen homogeneren Bereiche (Vgl. 3.1). Die kleinteilige Mischung des historischen Kerns fällt durch einen hohen Anteil von mischgenutzten Gebäuden in den zentralen Einkaufslagen, der Mittelstraße und Breiten Straße auf. Dem Handel vorbehaltene Erdgeschosszonen werden in historisch gewachsener Art und Weise in den Obergeschossen durch Wohnen ergänzt. Rein gewerblich genutzte Grundstücke sind die Ausnahme. Die Randbereiche der Kernstadt sind zu großen Teilen dem Wohnen vorbehalten. Mit rund 38% stellt die Wohnnutzung sogar den größten Anteil der innerstädtischen Privatflächen. Einige Bereiche gemeinnütziger Nutzungen, das Engelbert-Kämpfer-Gymnasium im Osten und einige kleinere Bereiche von Verwaltung und Kultur, ergänzen den innerstädtischen Mix, sind aber in geringerem Maße als in der Umgebung vertreten.

Dort wandelt sich das kleinteilige »Patchwork« der Altstadt zu größeren Nutzungsbereichen. Die Schulareale im Norden und Osten, wie auch der große Campus im Süden prägen als größere Cluster die Umgebung mit rund 28% der Gesamtfläche. Bereiche der Wohnnutzung überwiegen bei der Betrachtung des Gesamtbereiches mit knapp der Hälfte der Gesamtfläche. Betrachtet man das Gesamtareal, treten gewerbliche und gemischte Nutzungen weniger stark auf (-2,2% bzw. 15,8%). Sie ballen sich in erster Linie an den Hauptverkehrsachsen der Bundesstraßen und zentralen Versorgungsbereichen (vgl. folgende Seite). Insbesondere die stark reduzierte Mischnutzung im Gesamtbereich fällt auf und stellt die ihre Besonderheit für das Zentrum heraus.



Bauliche Nutzung der Kernstadt: Flächenverteilung



Bauliche Nutzung im Gesamtgebiet: Flächenverteilung

In der historischen Altstadt: Wohnen und Einkaufen in unmittelbarer Nähe

Außerhalb der Kernstadt: Homogeneres Wohnen im Straßenzug des Pöstenwegs

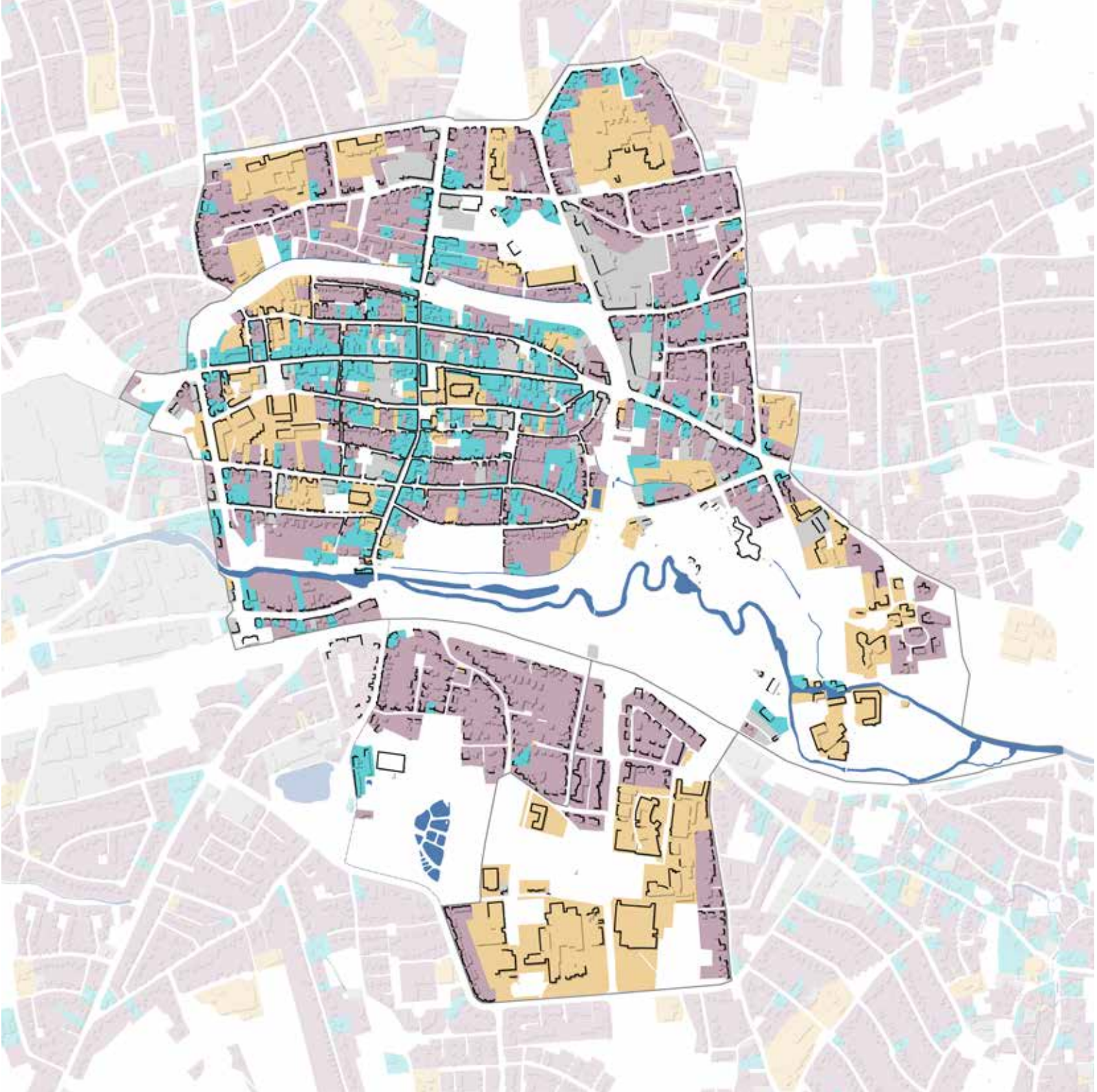


Abb.11: Analyse: Bauliche Nutzungen der Privatflächen

- Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe)
- Verwaltung und Gemeinnutzung
- Wohnen
- Gewerbe

Bauliche Nutzungen

- *Hoher Anteil Wohnen und Mischnutzung in der Kernstadt. Wohnen in Innenstadtrandlagen vorherrschend.*
- *Historische Mischnutzung ist ein Alleinstellungsmerkmal der Kernstadt im Vergleich zur Umgebung*

» *Handlungsbedarf: Funktion der Mischnutzung und das innerstädtische Wohnen sind als charakteristische Merkmale zu erhalten und zu fördern*

Nahversorgung und Handel

Die Alte Hansestadt Lemgo hat vier zentrale Versorgungsbereiche ausgewiesen und verfügt über zwei weitere Sonderstandorte für großflächigen Einzelhandel westlich der Kernstadt. Innerhalb und außerhalb dieser Versorgungsbereiche gibt es insgesamt elf Nahversorger im Einzugsbereich für den Betrachtungsraum. Das brachgefallene Hanse-Center auf der Breiten Straße mittig im Versorgungszentrum Innenstadt konnte trotz Bemühungen des ISEK 2009 nicht reaktiviert werden (vgl. 1.2.4). Direkt östlich der Kernstadt wurde aber ein kleinerer Bio-Supermarkt etabliert. Die Abdeckung in einem Radius von 500 Metern ist damit im Süden der Kernstadt nicht gegeben. Ein Radius von 750 Metern deckt jedoch den kompletten Raum des Untersuchungsgebietes ab.

Die Aufteilung des Handels im Zentrum Lemgos fußt mit rund der Hälfte der Fläche auf dem persönlichen Bedarf, wie Bekleidung und Accessoires. Mit je gut 15% sind noch der Bereich von Medien und Technik stärker vertreten, wie auch der periodische Bedarf. Dieser beinhaltet in erster Linie Lebensmittel, Pflegeprodukte und Zeitschriften. Die übrigen Sparten werden mit je etwa 5% nur in geringem Anteil bedient.

Die Innenstadt ist dabei mit rund der Hälfte aller Handelsbetriebe Lemgos der Bereich mit der höchsten Geschäftsdichte. Allerdings wirkt sich die Kleinteiligkeit der historischen Bausubstanz auf die dortigen Gewerbe aus. Obwohl 49% der gesamtstädtischen Betriebe in der Lemgoer Innenstadt vorzufinden sind, weisen diese nur 23% der Verkaufsfläche auf. Im Vergleich zu den übrigen zentralen Versorgungsbereichen ist die durchschnittliche Ladenfläche damit bei weitem am geringsten (vgl. Abb.12).

Im Rahmen des Einzelhandelskonzepts 2015 wurde erhoben, dass die Hälfte der innerstädtischen Einzelhandelsgeschäfte eine Verkaufsfläche von 50 Quadratmetern oder weniger aufweisen.

Die Abdeckung mit Nahversorgern ist dem Gutachten zufolge mäßig ausreichend. In Anbetracht wandelnder Anforderungen an den Einzelhandel ist aber die durchschnittliche Ladenfläche im innerstädtischen Bereich nicht zeitgemäß und sollte im Hinblick auf eine Sicherung der Funktion als städtisches Zentrum für Handel und Gewerbe kritisch geprüft werden. Eine Lösung wäre beispielsweise das Zusammenlegen von Ladenlokalen unter Beibehalten der historischen Fassadenstruktur. Ferner sind vorhandene Gewerbeleerstände auf etwaige Umnutzung entsprechend des Strukturwandels zu entwickeln.

Einzelhandel in der Neue Torstraße

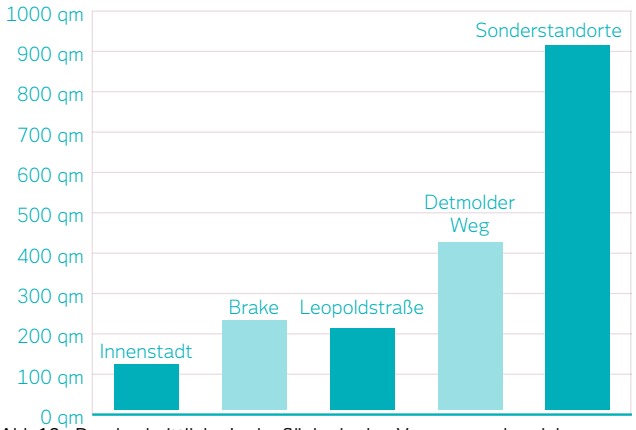


Abb.12: Durchschnittliche Ladenfläche in den Versorgungsbereichen Lemgos[31]

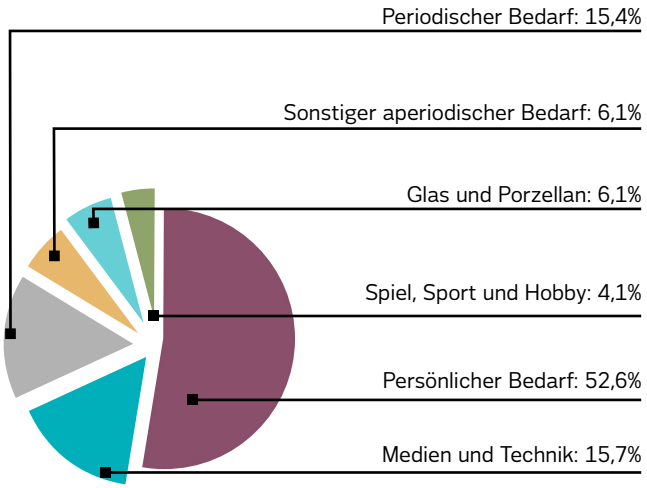


Abb.13: Flächenanteile der Einzelhandelssparten im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt[32]

Abb.14: Analyse: Versorgungsbereiche und Erreichbarkeiten

- 500m Erreichbarkeit
- 750m Erreichbarkeit
- Vollsortiment-Nahversorger
- Discounter
- Zentraler Versorgungsbereich
- Sonderstandort großflächiger Einzelhandel

<u>Nahversorgung und Handel</u>

- *Von jedem Punkt aus Nahversorger in maximal 750m erreichbar, aber: kein Nahversorger direkt in der Innenstadt*
- *Innerstädtische Handelsstrukturen sehr kleinteilig und im Durchschnitt auf wenig Fläche*

» *Handlungsbedarf: Erarbeiten gemeinsamer Lösungen für zukunftsfähiges innerstädtisches Gewerbe zur Sicherung des Funktionserhalts: Abwägung zwischen Denkmalschutz und Nutzungsanforderungen*

Bausubstanz

Die Erhebung der baulichen Missstände im Gebietsumgriff zeigt eine sehr heterogene Verteilung von Gebäuden mit überwiegend gutem Sanierungszustand und baulichen Mängeln. Doch zeigen sich Schwerpunktbereiche mit einem erhöhten Sanierungsbedarf. Ein Bereich hoher Anteile von Gebäuden mit Sanierungsstau könnten eine Abwärtsspirale auslösen und erzeugt einen Handlungsbedarf.

Die Innenstadt zeigt einen allgemein höheren Sanierungsstau auf als die umgebenden Quartiere. Positiv fällt hier besonders der östliche Kernstadtrandbereich auf. Schwerpunktbereiche der Innenstadt finden sich im Bereich der Nord-Südachse im Verlauf der Breiten Straße. Bei vorhergehenden Untersuchungen wurden dort bereits städtebauliche Missstände in Bezug auf Wohn- und Arbeitsverhältnisse identifiziert. Durch Maßnahmen im vergangenen Stadtentwicklungskonzept wurde zumindest für den Bereich des »Kulturquartier Neustadt« am südlichen Ende der Breiten Straße eine leichte Verbesserung der Bausubstanz erzielt. Auffallend ist im Norden der Kernstadt der Bereich der Leopoldstraße. Hoher Sanierungsstau tritt in diesem Bereich gebündelt auf.

Der Bedarf energetischer Sanierung ist im gesamten Gebiet vorhanden und als Querschnittsthema für die Sanierung zu sehen. Gerade im Hinblick auf das »Konzept für einen klimaneutralen historischen Stadtkern« (vgl. 2.2.3) ergibt sich hieraus ein Handlungsbedarf.

Leopoldstraße

Kontrast: Ein Drittel aller Gebäude der Innenstadt sind Baudenkmäler

Substanzschwächen in den Randlagen

Abb.15: Analyse: Bauliche Mängel im Gebiet

- Bereiche mit baulichen Mängeln
- Schwerpunkte baulicher Mängel
- Bereiche sanierter Bausubstanz
- Schwerpunkte sanierter Bausubstanz
- Bereiche mit energetischem Sanierungsbedarf

Analysebereich

- *Heterogene baustrukturelle Substanz*
- *Schwerpunktbereiche baulicher Missstände in der Kernstadt, insbesondere der Nord-Süd-Achse Breite Straße* und *Leopoldstraße*

» *Handlungsbedarf: Sanierungsbedarfe überall vorhanden, Fokus auf Nord-süd-Achse der Kernstadt*

» *Handlungsbedarf: Energetische Sanierungsbedarfe im gesamten Gebiet*

Leerstand

Wie unter 2.2.6 das »Handlungskonzept Wohnen« bereits analysiert hat, weist die Lemgoer Kernstadt mit einem Anteil von rund 12% Leerstand weit über dem städtischen Durchschnitt von 3,9% auf. Der dreimal so hohe Anteil leer stehender Gebäude im Vergleich zur Gesamtstadt wird darin auf strukturelle Schwächen und Einzeleigentümer vor dem Generationswechsel bei vorhandenem Sanierungsstau zurückgeführt.

Das »Einzelhandelskonzept« unter 2.2.5 geht davon aus, dass insbesondere die auftretenden gewerblichen Leerstände außerhalb der Hauptachse der Mittelstraße struktureller Natur sind und durch die überall bemerkbare gegenwärtige Reduktion der innerstädtischen Handelsflächen verursacht wird. In den Randbereichen der Innenstadt soll deshalb die Stoßrichtung der gewerblichen Nutzungen weg vom Handel und hin zur Ansiedlung kundenorientierter Dienstleistungen gehen. Mit dem Ansatz der Etablierung eines Kulturquartiers in der Breiten Straße wurde damit im Rahmen des vergangenen ISEK bereits begonnen (Vgl. 1.2.4).

Die augenscheinliche Erhebung der Leerstände bestätigt die Ergebnisse des Handlungskonzeptes. In erster Linie ist die historische Kernstadt von Leerstand betroffen. Außerhalb des Bereichs nehmen sie stark ab. Auffallend ist der hohe Anteil im Vergleich zum Bereich der Leopoldstraße trotz neuerer Baustruktur als im eigentlichen historischen Kern. Leer stehende Obergeschosse gerade in der Mittelstraße sind bei der Erhebung nur bedingt beachtet worden, da die Ermittlung dieser versteckten Art des Leerstandes in diesem Rahmen schwer möglich sind.

Leerstehender Handel jenseits der Haupteinkaufsstraße: Café Kracht in der Breiten Straße

Kinderbetreuung im Döner-Express. Vorhandene Beispiele von Zwischen- und Nachnutzung, Breite Straße

Problematischer zentraler Leerstand: Das Hanse-Center in der Breiten Straße

Abb.16: Analyse: Augenscheinlicher Wohnungsleerstand

Bereiche mit Leerständen

<u>Leerstand in der Kernstadt</u>

- *Gewerbeleerstände in den 1B Lagen der Kernstadt*
- *Relativ zur Gesamtstadt erhöhter Leerstand von Wohnungen*
- *Fokus auf Obergeschossen der mischgenutzten Gebäuden in den Haupteinkaufsstraßen und Wohngebäuden mit Sanierungsstau in den Randlagen*

» *Handlungsbedarf: Aktive Förderung der Sanierung und Aufwertung des Wohnungsbestandes*

» *Handlungsbedarf: Gewerbenutzungen entsprechend veränderter struktureller Ansprüche entwickeln*

Erläuterung Verkehr und Erschließung

Die Erschließungsstruktur einer Stadt stellt das Rückgrat für Wirtschaft und Gewerbe, aber auch die Bewohner dar. Dabei ist sie ambivalent zu betrachten. Eine überlastetes weil zu leistungsschwaches Straßennetz lähmt die Stadt. Doch eine überdimensionierte und für den Automobilverkehr optimierte Infrastruktur zerschneidet den Stadtraum, schafft Barrieren und verlärmt den Raum.

Im Verlauf des 20. Jahrhunderts haben viele Städte Anstrengungen unternommen, ihre dicht bebauten historischen Stadtzentren mit einer leistungsfähigeren Erschließung zu versehen, die allerdings oft auf Kosten des historischen Stadtraums und der Aufenthaltsqualität ging.

Mehrere Planungen eines radialen Erschließungssystems aus den 1950ern sind auch für Lemgo vorhanden, wurden allerdings nicht realisiert.

Kraftfahrstraßen

Straßennetz

Lemgos Kernstadt ist umgeben von einer ringförmigen Haupterschließung. Die Bundesstraßen B 66 und B 238 umschließen die Innenstadt im Norden, die L 941 und der Braker Weg südlich. Die Kernstadt selbst ist freigehalten von Hauptverkehrsachsen.

Die zentralen Geschäftsstraßen der Mittelstraße und Breiten Straße der Kernstadt Lemgos sind als Fußgängerzone ausgewiesen und komplett von motorisiertem Durchgangsverkehr befreit. Die Altstadt verfügt im übrigen Bereich mit einem System aus Einbahnstraßen entgegen des Uhrzeigersinns. Das ermöglicht die Erschließung des Stadtkerns, Durchfahrtsverkehr wird jedoch weitgehend vermieden. Die Neustadt wird von Süden über das Langenbrücker Tor stadteinwärts, und in Ostwestrichtung über die historische Verbindung der Schuh- und Stiftstraße in Zweirichtungsverkehr erschlossen. Die meisten übrigen Seitenstraßen sind weitgehend verkehrsberuhigt im Mischprinzip ausgebaut.

Ein Großteil des Verkehrs fokussiert sich auf die Schuh- und Stiftstraße und die im 20. Jahrhundert auf dem Wall gebaute Engelbert-Kämpfer-Straße. Im Gegensatz zum System aus Einbahnstraßen der Altstadt im Norden ist hier die einfache Durchfahrt durch die Kernstadt möglich. Da die Straße damit die beste Möglichkeit zur Kreuzung des Kernstadtbereichs darstellt, ist davon auszugehen, dass ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrsaufkommens darauf zurückzuführen ist. Ein restriktives Element zur Verkehrsberuhigung ist die Feuerwehr im östlichen Teil der Stiftstraße. Zur Erreichbarkeit des Abdeckungsraumes muss deshalb die eine durchgehende Befahrbarkeit des Verkehrskorridors sichergestellt werden.

Verkehr in der Stiftstraße. Blick nach Westen

Schuhstraße - Kreuzung am Regenstor. Blickrichtung Osten

Parkhaus Wüste: Parkhäuser am Rande der Innenstadt reduzieren Parksuchverkehr

Schuhstraße im Bereich Regenstor: Blickrichtung Altstadt.

Ruhender Verkehr

Entlang aller Eingangsbereiche zur Innenstadt befinden sich Parkflächen oder Parkhäuser, die das geringe Stellplatzangebot im historischen Stadtzentrum ergänzen. Sie reduzieren damit auch Parksuchverkehr in der engen historischen Altstadt und unterstützen die Reduktion des innerstädtischen Verkehrs.

Aufgrund des hohen Bedarfes ist der Campus geprägt durch eine Vielzahl an Stellplätzen. Sie sind derzeit durchgehend ebenerdig angeordnet und prägen das Bild des Campusfreiraums maßgeblich.

Im Bereich des durch Bunsen- und Liebigstraße erschlossenen Campus fallen insbesondere die große Menge an Stellplätzen auf, die den Freiraum in diesem Bereich stark prägen.

ÖPNV und Anbindung an Fernverkehr

Die Alte Hansestadt Lemgo hat ein Busfahrplan im Stadtgebiet mit insgesamt fünf »Stadtbus«-Linien, die vom Stadtzentrum aus die unterschiedlichen Ortsteile bedienen. Die Kernstadt ist als Knotenpunkt dabei durch alle Linien erschlossen. Von dort fahren alle Linien zeitgleich radial zu denen einzelnen Ortsteilen Der Campus ist mit der Buslinie 1 angeschlossen. Überörtliche Anbindungen in angrenzende Städte, wie Detmold und Bad-Salzuflen sind zudem über Anruf-Sammel-Taxis und die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) gewährleistet.

Lemgo hat drei Haltepunkte des Regionalverkehrs. Neben dem Bahnhof Lemgo bedient der Haltepunkt Lüttfeld Pendler zum Innovation Campus Lemgo und dem Bereich Brake. Ein weiter Haltepunkt befindet sich in Hörstmar westlich des Betrachtungsraumes. Die Bahnhaltepunkte werden stündlich durch die Regionalbahn 73 angefahren.

Lemgoer Bahnhof mit zentralem Busbahnhof

Einbahnstraße der Kernstadt mit Buslinie.
Echternstraße, Blick nach Westen

Busverkehr am Lippegarten

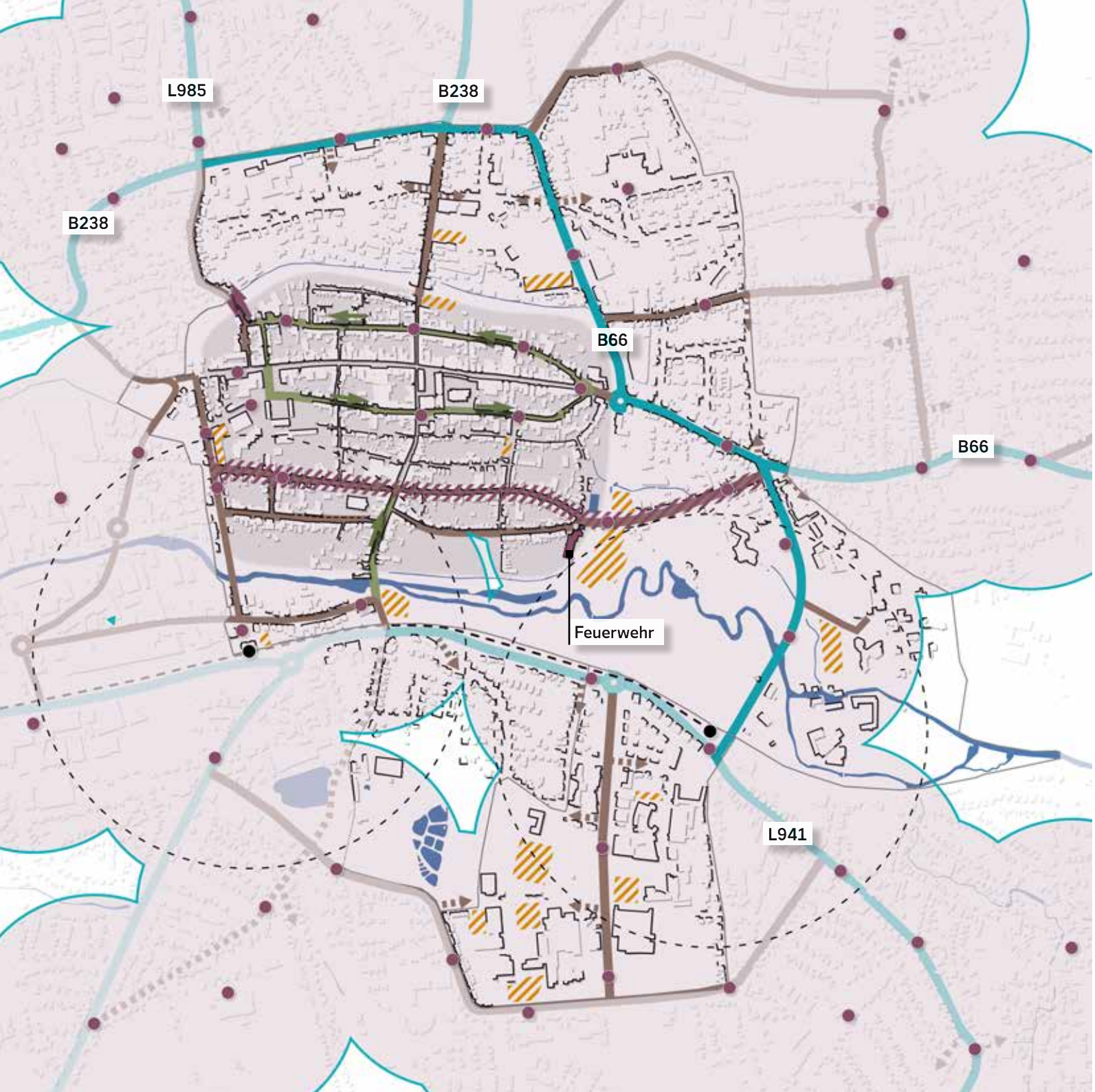


Abb.17: Analyse: Erschließung und ÖPNV

- Landes- und Bundesstraße
- Erschließungsstraße mit überörtlicher Bedeutung
- Erschließungsstraße
- Einbahnstraße
- Richtung der Einbahnstraße
- Parkflächen- und Parkhäuser (öffentlich)
- Bahnhaltepunkt
- 500m Radius Bahnhaltepunkt
- Bushaltestelle
- 300m Radius Bushaltestelle
- Handlungsbedarf Durchgangsverkehr

Verkehr und Erschließung

- *Haupterschließung radial um Kernstadt*
- *Innenstadt größtenteils frei von Durchgangsverkehr*
- *Schuh- und Stiftstraße Nadelöhr für Durchgangsverkehr*
- *Parkflächen an Altstadteingängen*

» *Handlungsbedarf: Reduktion der Durchgangsverkehrs*

Fußwegestruktur

Kernstadt

Die Kernstadt ist im Bereich der Mittelstraße und im nördlichen Teil der Breiten Straße als Fußgängerzone für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die meisten übrigen Straßen sind verkehrsberuhigt und für Fußgänger und Radfahrer gut nutzbar, wie zum Beispiel die Helle, die durch eine Kombination aus Kopfsteinpflaster und einem mittig angelegten Asphalt-Streifen die barrierefreie Begeh- und Befahrbarkeit gewährleistet. Aus diesem Muster fallen die Ost-West-Verbindungen von Orpingstraße, Heustraße, Schuh- und Stiftstraße im Bereich der Lemgoer Neustadt.

Die Orpingstraße und Heustraße fallen hier wegen ihres historischen Kopfsteinpflasters auf. Der unebene Untergrund und das besonders bei Nässe glatte Pflaster ist sowohl für Fahrräder als auch für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen schwer zu befahren.

Die Schuh- und Stiftstraße im Norden haben neben ihrer Belastung durch Durchfahrtsverkehr (vgl. Abb.17) schlechte Nutzungsqualität für Radfahrer und Fußgänger. Das wirkt sich auch auf den Bereich der Kreuzung von Wall und Regenstorstraße, der eigentlich den Eingang zur historischen Altstadt bildet, aus. Er gibt sich eher als ungeordneter Zwischenbereich denn als Eingang zur Kernstadt. Der Kreuzungsbereich ist aufgrund des Durchfahrtsverkehrs und der Straßenraumgestaltung stark und mit hoher Geschwindigkeit befahren. Die Kreuzung mit Ampelschaltung wirkt daher als Barriere für den Fußgänger- und Radverkehr.

Der Wallbereich mit Ausnahme der Engelbert-Kämpfer-Straße ist als ein ringförmiges Fuß- und Radwegenetz ausgebaut, das den Kernstadtbereich kleinteilig mit den umliegenden Quartieren vernetzt. Gerade im nördlichen Randbereich der Kernstadt besteht ein sekundäres Wegenetz, das eine hohe Durchlässigkeit für den Fuß- und Radwegeverkehr ermöglicht.

Nordöstlich des Zentrums führt die Verbindung über das Areal des Schützenvereins. Die ungeordnete, private Fläche wird als Durchgangsbereich und Parkfläche für Besucher des Stadtzentrums genutzt.

Historisches Kopfsteinpflaster am Weser Renaissance Museum: schön, aber nicht barrierefrei.

Kombination aus Kopfsteinpflaster und Asphaltstreifen in der Helle.

Campusanbindung

Obgleich ihrer positiven Wirkung, stellen die Bega und die Bahnlinie auch eine Barrierewirkung zwischen Kernstadt und Campus dar. Dabei gibt es zwei Übergangsbereiche: Das Langenbrücker Tor und südlich des Regentorplatzes durch den Grünzug der Bega. Am Langenbrücker Tors verbindet die Fahrradstraße »Steinstoß« das Zentrum mit dem südwestlichen Stadtbereich. Die Verbindung zum Campus führt über den Steinstoß und die kreuzende Liebigstraße. Als alternative Route wird der Hornsche Weg durch das angrenzende Wohngebiet genutzt.

Der Übergang vom Langenbrücker Tor zum Steinstoß ist für Radfahrer umständlich. Der Anschlusspunkt an der Kreuzung führt den Fahrradverkehr von der Fahrradstraße auf einen Bürgersteig im Kreuzungsbereich. Die Wegeführung endet damit abrupt. Im Anschluss macht der Weg einen großen Bogen hin zum Campus. Der Masterplan Innovation Campus Lemgo (vgl. 2.2.8) schlägt eine Verbindung im Bereich des Tennisplatzes vor. Der Ansatz soll in diesem Rahmen übernommen werden.

Fahrradstraße Steinstoß, Blick nach Süden

Nördliches Ende des Steinstoßes

Bega-Aue

Der Flusslauf der Bega-Aue und die angrenzenden Wiesen- und Gehölzstrukturen sind durch die Kernstadtnähe ein sehr charakteristischer Bereich für Lemgo mit hoher Erholungsfunktion. Gleichzeitig stellen der Fluss und die parallel dazu verlaufende Bahnlinie eine Barriere dar, welche die Kernstadt vom Campus trennt. Südlich der Kernstadt gibt es drei Querungsmöglichkeiten der Bega: über die Engelbert-Kämpfer-Straße am Bahnhof, über das Langenbrücker Tor südlich der Breiten Straße und für Fußgänger und Radfahrer südlich des Regenstors über eine Brücke. Besonders letztere Querung hat gerade für Radfahrer eine sehr geringe Breite und ist daher von unzureichender Qualität.

Der Osten des Gebietes hat zwei weitere Querungsmöglichkeiten der Bega. Die Pagenhelle führt Fußgänger- und Autoverkehr Richtung Zentrum und Richtung Campus. Die Schlossstraße führt über die Bega und das Schäfertor direkt zum Schloss Brake. Im Bereich des Schlosses führt die Braker Kulturmeile, ein Rundgang entlang mehrerer Baudenkmäler und der Kulturlandschaft, von Süd nach Nord durch das Gebiet. Als Wegeverbindung ist sie allerdings kaum zu erkennen. Die Kultur- und Forschungsmeile, die den Bahnhaltepunkt Lüttfeld mit dem Campusinneren vernetzt, beginnt weiter westlich ohne direkte Verbindung zur Kulturmeile. Eine gestalterische Verbindung dieser Bereiche war ausdrücklicher Wunsch im Rahmen der Bürgerbeteiligung (vgl. 1.3.2).

Bereits vor der Aufstellung dieses ISEK ist die Bega-Aue auf Basis des freiraumplanerischen Wettbewerbs überplant worden (vgl. 2.2.7). Der zentrale Bereich der Bega-Aue wird dort im Rahmen der Hochwasserschutzrechtlichen Erneuerungen überplant. Die wichtige Nord-Süd-Wegeachse wird dabei erneuert, genauso wie die Ost-West-Verbindung im Süden der Auenlandschaft.

Radwegenetz

Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist in den vergangenen Jahren gerade im innerstädtischen Bereich von wachsendem Interesse und Bedeutung für ein verbessertes Mobilitätsverhalten und Reduktion des Autoverkehrs auf kurzen Strecken. Von hoher Bedeutung für eine erfolgreiche Erhöhung Anzahl der Wege, die mit Fahrrädern zurückgelegt werden, ist die flächendeckende Versorgung mit einem Radwegenetz ausreichender Sicherheitsqualität.

Die Alte Hansestadt Lemgo hat ein ausgeprägtes Radwegenetz und ist Mitglied im AGFS. Seit 1997 verfügt die Stadt über ein Radverkehrskonzept und wurde zweimal erneuert. Das zuletzt 2015 überarbeitete Konzept hat zur weiteren Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer aktuelle Handlungsbedarfe kartiert (vgl. Abb.9) und soll als Grundlage für eine Integration relevanter Maßnahmen dienen. Allgemein verfügt die Stadt über ein ausgeprägtes Radwegenetz. Aktuelle Problemlagen befinden sich in erster Linie im Bereich der innerstädtischen Randlagen und am Campus, wie beispielsweise der viel befahrene Braker Weg, der trotzdem bisher keinen Fahrradweg hat.

Brücke über die Bega. Blickrichtung Süden

Blick von der Brücke auf die Bega und das umgebende Unterholz, Blick nach Westen

Fehlende Markierung für Radfahrer am Braker Weg. Blickrichtung Osten.

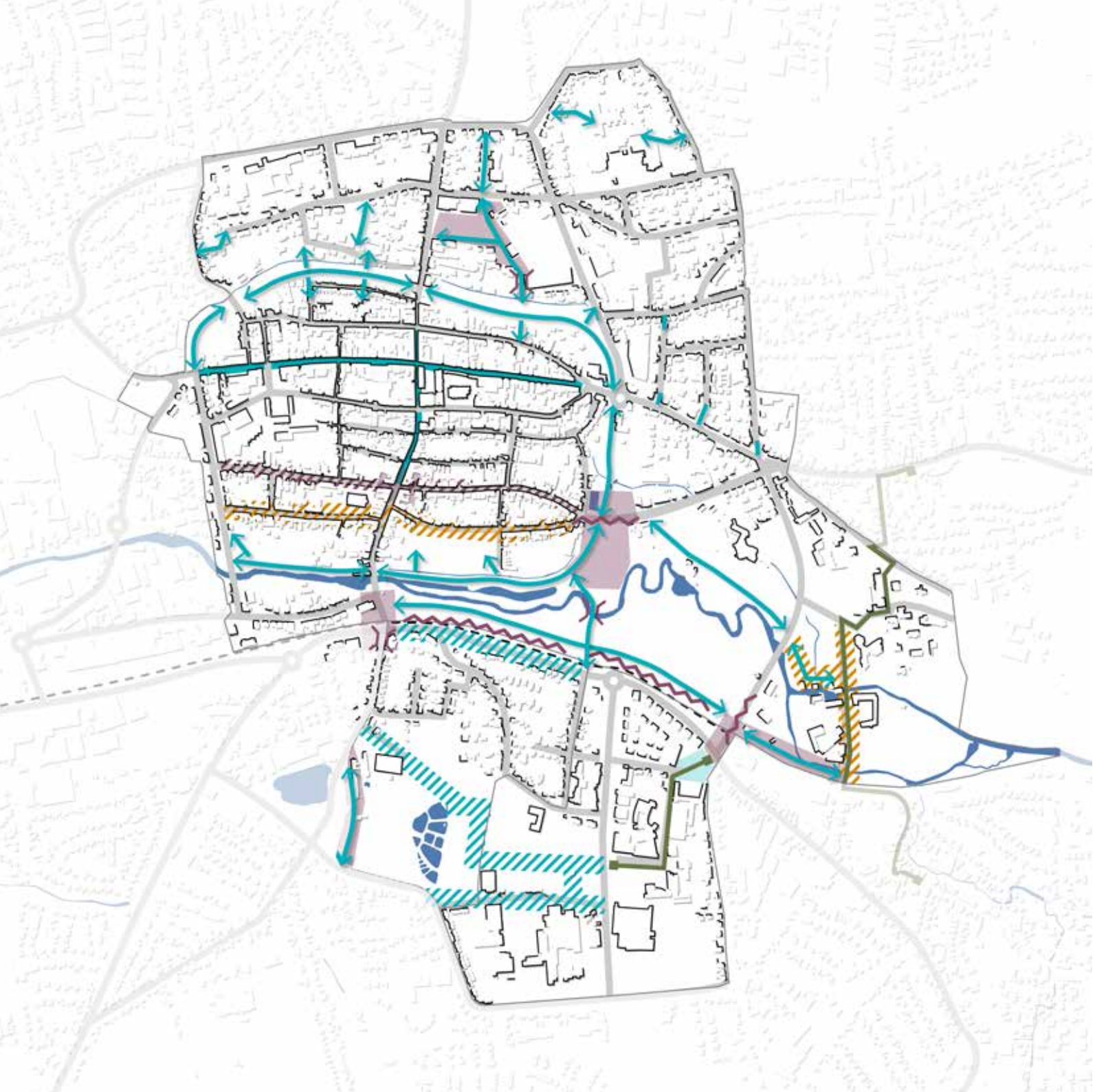


Abb.18: Analyse: Wegenetz für Radverkehr und Fußgänger

- MIV-freies Fuß- und Radwegenetz
- Vorhandene »Bildungs- und Forschungsmeile« sowie »Kulturmeile«
- Barriere
- Engstelle
- Handlungsbedarf Verbindung gestalten
- Handlungsbedarf Barrierefreiheit
- Handlungsbedarf Verbindung schaffen
- Handlungsbedarf Aufwertung des Straßenraums

Fuß- und Radwegenetz

- *Wall: gutes Verteilernetz für Fuß- und Radwege*
- *Wohngebiete zum Teil gut mit Kernstadt vernetzt*
- *Übergänge schaffen und verbessern: Schützenplatz,, Regenstor, Langenbrücker Tor, Bega-Übergang*
- *Umständliche Verbindung zwischen Campus und Kernstadt*

» *Handlungsbedarf: Verbesserungen der Engstellen im Wegesystem*

» *Handlungsbedarf: neue Qualitäten durch verbessern vorhandener Verbindung*

» *Handlungsbedarf: Neue Qualitäten durch Schaffen neuer Verbindungen*

Erläuterung Grün und Freiraum

Unter dem Aspekt Grün und Freiraum werden unterschiedliche Analyseaspekte betrachtet. Die Begrünung dicht bebauter Bereiche durch Bäume beugt durch Verschattung und Verdunstung der Aufheizung des Stadtraums im Sommer vor. Sie dient damit der Verbesserung des Mikroklimas im Sinne einer Klimafolgenanpassung. Großflächige Grünbereiche dienen der Stadt als Kaltluftschneisen und Temperatursenken.

Das Vorhalten ausreichender Erholungsflächen für die Bewohner durch Entspannungs- und Aktivitätsmöglichkeiten im Stadtgefüge ist der zweite Aspekt der Analyse. Möglichkeiten zur Erholung sind sicherzustellen und gegebenenfalls zu aktivieren.

Am Johannistorwall: Zentrennaher Freibereich rings um die Kernstadt

Art und Prägung der innerstädtischen Grünbereiche

Die Grün- und Freiflächen im Zentrum Lemgos werden geprägt durch die Bega-Aue, die den Kernstadtbereich von Ost nach West fließend am südlichen Rand tangiert, und durch den stark begrünten Bereich der ehemaligen Wallanlagen, der sich als Grüngürtel um die historische Altstadt legt.

Die öffentlichen Flächen und Straßen der Kernstadt weisen wenig Grünflächen und Baumbestände auf. Teilweise ist es aufgrund der engen, historischen Straßenflächen schwer möglich den Straßenraum zu begrünen. An anderen Stellen wird auf straßenbegleitende Begrünung zugunsten einer breiteren Fahrbahn, aber auch der besseren Wahrnehmung der historischen Fassaden und Straßenräume angelehnt an den Charakter der mittelalterlichen Stadt verzichtet. Die Ausnahme in der Kernstadt bilden die Heustraße im Südwesten und die Breite Straße im Süden, die straßenbegleitend begrünt sind. Außerdem haben Lippegarten und Waisenhausplatz als Stadtplätze wie auch die Kirchenvorplätze von Sankt Marien und Sankt Nicolai einen Baumbestand. Der Abteigarten direkt am Wall ist die einzige größere Grünfläche innerhalb der historischen Kernstadt.

Der Wall ist allerdings zu großen Teilen stark begrünt. Die ehemaligen Wallanlagen sind heute zu einem Großteil als breiter Weg für Fußgänger und Radfahrer mit begleitenden Baumreihen ausgebaut. Im Südwesten und insbesondere im gesamten Norden der Wallanlagen verbreitert sich die Freifläche zu einer linearen Parkanlage mit einem Bestand aus Baumgruppen und Grasflächen. Die ringförmige Grünfläche des Walls wird ansonsten lediglich durch die Straßenkreuzungen im Bereich der ehemaligen Tore durchbrochen und ist an den meisten Stellen für den Fuß- und Radverkehr relativ problemlos zu überwinden. Die Erkennbarkeit der Wallstruktur im Freiraum dieser Kreuzungsbereiche variiert.

Im weiteren Bereich des Betrachtungsraumes jenseits der Kernstadt ist eine straßenbegleitende Begrünung nur gelegentlich vorhanden. Die in diesem Bereich weit weniger Dichte Bebauungsstruktur mit freistehenden Gebäuden und zum Teil begrünten Vorgartenbereichen erweckt hier aber im Vergleich zur Kernstadt den Eindruck eines weitaus grüneren Straßenraumes. Auffällig, doch kaum auffallend, ist der alte Baumbestand zwischen Schützenverein und Leopoldstraße. Dieser befindet sich auf einer Restfläche des Schützenvereins und ist nicht in den Stadtraum integriert.

Die Aue entlang der Bega bildet eine Grünzäsur beachtlicher Größe. Im Bereich des Langenbrücker Tors wurden gewässernahe Aufenthaltsflächen als begrünte Stufen, die »Bega-Terrassen« als Maßnahme aus dem vergangenen ISEK bereits realisiert. Der Bereich südlich des Regenstorplatzes ist dagegen noch geprägt von Unterholz und bietet kaum Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Bereich wird derzeit nach einem freiraumplanerischen Wettbewerb überplant. Die Aufenthaltsqualität und Durchwegung wird verbessert und die Zugänglichkeit zum Wasser erhöht. (vgl. dazu »2.2.7 Wettbewerb zum Auenpark«).

Südlich der Bahnschiene fallen das Waldstück und die angrenzenden Tonkuhlenteiche zwischen Tennisplatz und Campus ins Auge. Sie liegen prominent zwischen den beiden Bereichen, ist allerdings vom umgebenden Raum getrennt und deshalb kaum wahrzunehmen.

Naturschutzrechtliche Schutzzonen und Hochwasserschutz

Die Bega-Aue ist Lebensraum unterschiedlicher Tier- und Pflanzenarten und ein wichtiges Zeugnis der lippischen Kulturlandschaft. Ganz im Osten des Gebietes ist ein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) ausgewiesen. Im Bereich zwischen Schloss Brake und Langenbrücker Tor befindet sich ein Landschaftsschutzgebiet.

Der Bereich der Bega-Auen ist im Bereich der Stadt Lemgo einer Überflutungsgefahr ausgesetzt. Im Bereich des Betrachtungsraumes ist ein Überschwemmungsgebiet als ein Risikogebiet mittlerer Wahrscheinlichkeit (Ereignisse, die im statistischen Mittel alle 100 Jahre und seltener auftreten) festgesetzt.

Im Süden im Wäldchen neben den Tonkuhlenteichen ist ein kleiner Teich als geschütztes Biotop festgesetzt. Der restliche Teil des »Langenbruchwäldchens« ist als schutzwürdiges Biotop, als Sekundärwald mit dichtem Salweidengebüsch, klassifiziert. Das Ziel für den Masterplan und für diesen Sekundärwald und die »Tonkuhle« ist es, die aufgelassene Tonabgrabung passierbar und erlebbar zu machen. Das schutzwürdige Biotop ist dabei gleichzeitig zu enthalten und Fortzuentwickeln . Das kann zum Beispiel durch Verbesserung der vorhandenen Biotoptypen (Feuchtgebüsch) oder Entwicklung der Abbruchkante der Tonkuhle zu einem nachhaltigen Lebensraum erfolgen (vgl. 2.2.8).

Abb.19: Schutzgebiete im Bereich der Bega-Aue

- Bega und sonstige Wasserflächen
- Überschwemmungsgebiet
- Flora-Fauna-Habitat-Gebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Schutzwürdiges Biotop
- Geschützes Biotop

Spielplätze und Freiflächen

Neben seiner Funktion als zentrennahe, öffentliche Grünfläche bietet der Wall durch drei Spielplätze im Süden, Norden und Nordwesten ausreichende Spielflächen im Quartiersbereich. Die in Abb.20 dargestellten Umrisse zeigen, dass weite Teile der historischen Innenstadt und angrenzenden Kernstadtquartieren damit in erreichbarer Umgebung von 400 Metern einen Spielplatz aufweisen. Im Bereich der Bega-Aue befindet sich derzeit der Spielplatz am Auenpark in Planung (vgl. 2.2.7). Im Rahmen der Analyse wird er als existent betrachtet und entsprechend im Plan integriert.

Auffallend ist der Mangel von Spielplätzen und Spielflächen im Bereich des Campus. Trotz des auffallenden Grünraumes der Tonkuhlen und des Wäldchens ist dieser Bereich nicht für eine Nutzung als Spielplatz oder wohnortnaher Freibereich erschlossen. Die vorhandenen Freibereiche werden an diesem Standort in erster Linie als Stellplätze genutzt.

Als weitere gering genutzte Grünstruktur ist die Schützenallee im Norden der Kernstadt zu nennen. Durch die Hinterhofsituation im Bereich des Schützenplatzes ist der Grünbereich ungestaltet und hat keine Erholungsfunktion.

Enge Straßenräume, begrünte Privatgrundstücke. Die Seitenstraßen der Lemgoer Kernstadt

Lippegarten

Parkplätze. Derzeit die prägende Freiraumnutzung des Campus

Abb.20: Analyse: Spielplätze, Spielmöglichkeiten und Freiräume

- 400m Radius Erreichbarkeit Spielplätze
- Spielplatz
- 400m Radius geplanter Spielplatz Auenpark
- Sonstige Spielgeräte und Möglichkeiten
- In Planung befindlich
- Größere Grün- oder Freiflächen
- Baumbewuchs
- Handlungsbedarf: Aufwertung Grün- und Freiraumbereich
- Handlungsbedarf: Abdeckung von Spielplätzen

Spielplätze und Freiflächen

- *Wenig öffentliches Grün in der Kernstadt, aber Abtei-Garten und Wall als nahegelegene Grünflächen*
- *Wall und Abtei-Garten nicht ungepflegt doch veraltetes Mobiliar und mangelndes Gesamtkonzept*
- *Grünbereiche außerhalb des Walls vorhanden doch ungeordnet (Bega-Aue) oder kaum wahrnehmbar (Schützenallee, Tonkuhlenteiche)*

» *Einheitliche Entwicklung im Kernbereich benötigt, Integration und Aufwertung der Außenbereiche*

Freiflächenversiegelung der historischen Kernstadt

Lemgos Kernstadt steht mit ihrem hohen Anteil denkmalgeschützter Bausubstanz im Zwiespalt der Anpassung der dichten, historischen Baustruktur an die Veränderungen der klimatischen Anforderungen zum Klimaschutz wie auch der Klimafolgen. Aspekte des Klimaschutzes wurden durch die Konzepte des Klimaschutzes, des klimaneutralen historischen Stadtkerns und des Teilkonzepts Klimafreundliche Mobilität (vgl. 2.2.2 – 2.2.4) bereits analysiert. Da aber insbesondere der Versiegelungsgrad von städtischen Flächen sowohl für die mikroklimatischen Effekte auf den angrenzenden Stadtraum als auch für die Versickerungsfähigkeit im Fall von Starkregenereignissen von hoher Bedeutung ist, soll er an dieser Stelle genauer betrachtet werden.[33]

Der Versiegelungsgrad der Kernstadt innerhalb des Walls beträgt für die öffentlichen und privaten Flächen rund 65%. Auf Privatflächen allein bezogen ist dieser mit rund 62% nur unwesentlich kleiner. Allerdings ist dort die Varianz innerhalb der verschiedenen Straßenzüge sehr hoch. Während im Bereich der Haupteinkaufsstraßen Mittelstraße und Breite Straße die Versiegelung gegen 75–80% tendiert, finden sich gerade im Südosten und Südwesten sowie in reduziertem Maße inmitten der Kernstadt, im Bereich der Tweten (Reinertstraße, Mohlenstraße, Neue Straße, Hinter dem Heiligen Geist) Blockstrukturen mit einem höheren Grad an unversiegelten Flächen. Die heterogene Bebauungsdichte ist möglicherweise durch die außergewöhnliche Siedlungsgeschichte Lemgos mit dem Zusammenschluss der Neustadt und Altstadt zu begründen (vgl. »3.1 Siedlungsentwicklung«).

Gleichzeitig hat die Kernstadt Lemgos mit einem Anteil von lediglich 15,5% eine geringe Menge an Straßenflächen. Aufgrund des geringen Anteils und dem hohen Denkmalanteil des innerstädtischen Stadtbildes und damit auch der Straßenzüge ist eine starke Entsiegelung der öffentlichen Flächen und Straßenzüge kritisch abzuwägen.

Aufgrund des nicht unerheblichen Anteils an Grundstücken die ausschließlich der Wohnnutzung dienen (vgl. 3.2) und nach augenscheinlicher Analyse (vgl. Bilder) sind insbesondere auf den Privatgrundstücken noch Entsiegelungspotenziale festzustellen.

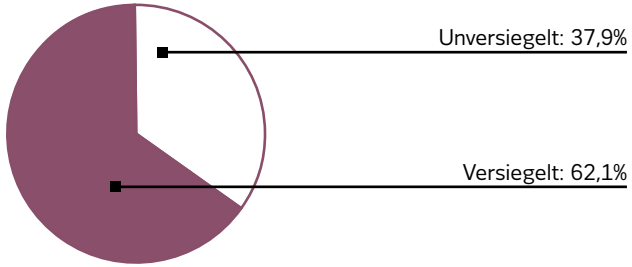


Abb.22: Versiegelungsgrad der Kernstadt – Privatflächen

Grüne Innenhöfe in den Seitenstraßen der historischen Altstadt

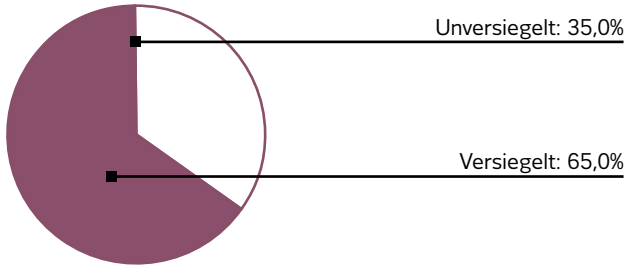


Abb.21: Versiegelungsgrad der Kernstadt – insgesamt

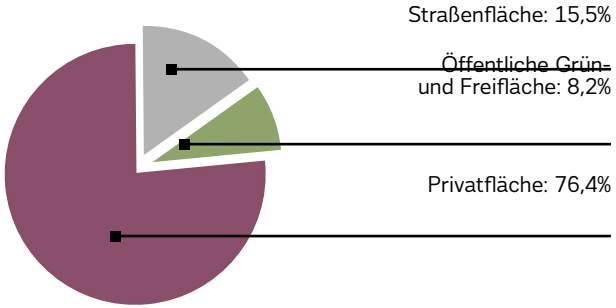


Abb.23: Flächenverteilung der Kernstadt

Abb.24: Analyse: Versiegelung auf Privatflächen der Kernstadt

Unversiegelte Privatflächen

Versiegelte Privatflächen

Gebäudeblocks als Messgröße

Anteil der Versiegelten Fläche an der Gesamtfläche

<u>Innerstädtische Versiegelung</u>

- *Mäßiges Entsiegelungspotenzial im öffentlichen Raum durch enge, historische Straßenstruktur und Wall und Abtei-Garten nicht ungepflegt doch veraltetes Mobiliar und mangelndes Gesamtkonzept*

» *Handlungsbedarfe: Entsiegelung in Privatbereichen fördern zur Stärkung mikroklimatischer Resilienz*

Erläuterung Zusammenfassende Bewertung

Die zusammenfassende Bewertung dient als Zusammenfassung der Kapitel »2. Rahmenbedingungen« und »3. Analyse« und bietet die Grundlage für die im Anschluss folgende Erstellung von Zielen und Handlungsfeldern.

Die sogenannte »SWOT-Analyse« von Stärken und Schwächen, Risiken und Chancen (engl. Strengths, Weaknesses, Opportunites, Threats » S.W.O.T.-Analyse) gibt einen stichpunktartigen Überblick über die vorhandenen Möglichkeiten und Handlungsbedarfe im Gebiet.

3.5.1 SWOT-Analyse

Stärken

- **Forschung, Bildung, Wirtschaft:** Mit der wachsenden HS OWL und den begleitenden Bereichen der Forschung und innovativen Wirtschaft werden die Grundsteine für ein nachhaltiges Wirtschaften und Aufbau von Kooperationen in den kommenden Jahren gelegt.
- **Historische Bausubstanz**: Die vielen erhaltenen Baudenkmäler, rund ein Drittel in der historischen Kernstadt, geben der Kernstadt ihren einzigartigen Charakter.
- **Nutzungsstruktur**: Ein hoher Anteil Wohnen und Mischnutzung in der historischen Altstadt fördern die Funktion des kleinteilig mischgenutzten Stadtzentrum als Arbeits-, Lebens und Handelsraum.
- **Versorgungsstruktur**: Nach der Ergänzung eines kleinen Nahversorgers am Ostertor der Kernstadt ist das Zentrum nicht mehr ohne Versorgung eines großflächigen Einzelhandels.
- **Historische Freiräume:** Innerstädtische öffentliche (z.B.: Abteigarten) und private Grünbereiche (Hinterhöfe) geben der Innenstadt einen heterogenen, teils aufgelockerten Charakter und verbessern das Mikroklima.
- **Autoarme Altstadt:** Die Lemgoer Altstadt ist durch die Einbahnstraßen weitgehend von Durchfahrtsverkehr befreit, was die Qualität des Wohnens und die Nutzung von Fußgängern und Radfahrern massiv verbessert.
- **Parkmöglichkeiten Innenstadtrand:** Viele Parkflächen und Parkhäuser am Kernstadtrand reduzieren den Parksuchverkehr im Zentrum und fördern die autofreien Kernstadtstraßen.
- **Vernetzung durch Wall**: Der Wall dient für Fußgänger und Radfahrer als Vernetzungsgrundlage für den gesamten Kernstadtbereich und die angrenzenden Stadtteile.

Schwächen

Funktionsmängel

- **Durchgangsverkehr Neustadt:** Der Bereich der Neustadt (Schuhstraße, Stiftstraße) ist stark befahren und fördert Durchgangsverkehr.
- **Leerstand:** Innerstädtischer Wohnungs- und Ladenleerstand gefährdet die Funktion des historischen, mischgenutzten Zentrums.
- **Vernetzung:** Ungestaltete Teilbereiche gefährden die Funktion der innerstädtischen Vernetzung (Schützenquartier, Regenstorplatz, Kreuzung Langenbrücker Tor).
- **Radwege:** Das Radwegenetz weist an wichtigen Bereichen Lücken (Braker Weg) auf. Das Fußwegenetz weist teilweise Barrieren auf.
- **Freiraum Campus**: Der Freiraum des Campus kommt seiner Funktion als Naherholungsbereich und dem zur Verfügung Stellen von Spielplätzen nicht nach.

Substanzmängel

- **Leerstand:** Die Innenstadt hat aufgrund von Sanierungsstau und wandelnden Anforderungen erhöhten Leerstand in Wohn- und Gewerbeimmobilien.
- **Bauliche Missstände**: Ein baulicher Sanierungsstau ist heterogen im Gesamtgebiet verteilt. Der Bereich der Nord-Süd-Achse der Innenstadt (Breite Straße, Leopoldstraße) ist auffallend stark betroffen. Energetische Sanierung ist im gesamten Gebiet ein relevantes Thema.

Chancen

- **Demografie:** Die letzten Jahre haben eine Trendveränderung von Bevölkerungsverlusten zu einem leichten Wachstum gebracht. Im Vergleich zur Region ist die Stadt damit gut aufgestellt.
- **Geringe städtische Distanzen:** Campus, Bega und Kernstadt liegen nah beieinander. Diese Nähe wäre durch bessere Vernetzung und Reduktion von Barrieren besser erfahrbar zu machen.
- **Qualität durch Vernetzung**: Bisher nicht nutzbare oder schlecht gestaltete Bereiche können durch neue Verbindungen und neue Qualitäten sowohl Wege verkürzen als auch die Qualität der Umgebung erhöhen (Tonkuhlenteiche, Schützenquartier, Regenstorplatz, Langenbrücker Tor)
- **Entsiegelung:** Die Kernstadt bietet besonders im Privatbereich Potenziale die Freibereiche der Grundstücke zu entsiegeln und damit sowohl das Mikroklima als auch die Resilienz gegen Starkregenereignisse zu verbessern.
- **Vorhandene Planungen:** Der landschafts-architektonische Wettbewerb der Bega-Aue und der Masterplan des Innovation Campus bieten gestalterische und konzeptionelle Grundlagen, auf die zurückgegriffen werden kann.

Risiken

Funktionsmängel

- **Bausubstanz Kernstadt:** Durch wandelnde Nutzungsansprüche an Wohnraum und Gewerbe ist bei unterlassenem Handeln eine zunehmende Verödung und Leerstand der Innenstadt(rand)lagen zu befürchten. Das Risiko besteht, dass sie zunehmend ihre Funktion verliert.

Substanzmängel

- **Barrierefreiheit:** Aufgrund des Bodenbelags von historischem Kopfsteinpflaster kommt es in Teilen der Innenstadt und im Bereich des Schloss Brake zu starken Einschränkungen der Barrierefreiheit. Nichthandeln bei zunehmendem Bedarf nach barrierefreien öffentlichen Räumen gefährdet ihre Nutzbarkeit.

3.5.2 Zwischenfazit

Stärken und Entwicklungschancen

Die Alte Hansestadt Lemgo hat in den vergangenen Jahren einen nicht unerheblichen Wandel vollzogen. Die seit Jahren sinkenden Bevölkerungszahlen haben sich durch steigende Zuzüge in die Stadt zu einer stagnierenden, und tendenziell steigenden Bevölkerungsentwicklung gewandelt. Die Migration ist dabei ein Indiz für die wirtschaftliche Stärke von Lemgo und der Region. Die Stadt fördert innovatives Wirtschaften, Forschen und die Bildung. Diese Entwicklung, die durch eine überdurchschnittliche Nachfrage nach Wohnraum, steigenden Pendlerströmen und sinkender Arbeitslosigkeit gestützt wird, ist eine Chance für die langfristigen Perspektiven der Stadt.

Auch der Bereich der Stadtentwicklung hat seinen Beitrag zu der Entwicklung dieser Stärken geleistet. Unter der konzeptionellen Leitung des »Städtebaulichen Entwicklungskonzept Innenstadt« von 2009 und seine Fortschreibung 2016 wurden wichtige Weichen zur Festigung des innerstädtischen Handels gestellt. Die Mittelstraße im Zentrum der historischen Altstadt mit seinen vielen denkmalgeschützten Bürgerhäusern der Renaissance wurde sowohl funktional als auch in Gestalt und Substanz erneuert und aufgewertet.

Die historisch bedingte Mischung der Kernstadt weist dabei einen hohen Anteil vertikal gemischter Gebäude auf. Handel in den Erdgeschossen ergänzt sich mit Wohnflächen in den Obergeschossen der zentralen Geschäftsstraßen, die Seitenstraßen dagegen sind zu höheren Teilen der reinen Wohnnutzung vorbehalten. Es ist eine historisch gewachsene kleinteilige und heterogene Mischung, die nicht unerheblich durch die historische Bausubstanz geprägt wird.

Die Lemgoer Altstadt ist bereits seit Jahren zur Verbesserung der Wohnverhältnisse und dem Erhalt des historischen Ortsbildes von engen, mittelalterlichen Straßenzügen weitgehend von Durchgangsverkehr befreit. Eine Reihe von Parkmöglichkeiten am Rand des historischen Zentrums ergänzen die Situation durch eine Reduktion des innerstädtischen Parksuchverkehrs.

Auch die Versorgung für die Bewohner der Altstadt, die nach Brachfallen des Hanse-Centers, des Nahversorgers im Zentrum, gefährdet war, ist durch die Entwicklung eines Biomarkts am östlichen Rand der Altstadt zumindest bedingt gesichert.

Die Kernstadt bietet trotz seiner historischen Stadtstruktur viele, wohnortnahe Grünflächen und Spielplätze. Der Abteigarten im Süden stellt eine Grünfläche innerhalb der ehemaligen Wallanlagen dar, der durch seine Vergangenheit als Abtei eine für die dichten, mittelalterliche Stadtgrundrisse unübliche Größe aufweist. Ähnlich unüblich sind die privaten Freiflächen des Bereichs zwischen der ehemals getrennten Alt- und Neustadt: Der Zusammenschluss der südlichen und nördlichen Teilstadt lässt sich bis heute in geringer Bebauungsdichte und stärkere Begrünung dieses Bereichs ablesen.

Zum Teil sorgen diese entsiegelten und begrünten privaten Innenbereiche für ein besseres Klima im sonst so steinernen und dichten innerstädtischen Bereich und halten Versickerungsflächen für starken Niederschlag vor. Wo trotz geringerer Dichte versiegelte Flächen vorherrschen, bietet sich die Chance zukünftig diese Entsiegelungspotenziale zu aktivieren.

Auch der Wall selbst, die ehemaligen Befestigungsanlage der mittelalterlichen Stadt, ist heute eine ringförmige Parkanlage und gleichzeitig Grünanlage wie auch Verbindungselement für den Fußgänger- und Radverkehr. Im weiteren Verlauf dieser Verbindungen mit der Umgebung ergeben sich drei Chancen für eine Erweiterung des Vernetzungsbereichs.

Das Schützenquartier im Nordosten der Kernstadt dient bereits heute als Wegenetz, ist allerdings ungestaltet und ohne nennenswerte Qualität. Stattdessen kann er als Erweiterungsbereich des Vernetzungssystems Wall gesehen, nicht nur eine Verbindungsfunktion sondern perspektivisch auch eine Qualität als Aufenthaltsbereich entwickeln.

Die südwestliche Verbindung für den Fuß- und Radfahrerverkehr zwischen der Kernstadt und dem Campus besteht gegenwärtig etwas umständlich über ein weiten Bogen. Das Areal zwischen dem dort befindlichen Tennisplatz und dem Bereich der Tonkuhlenteiche bietet die Chance hier ein besseres, kürzeres Wegenetz zu entwickeln.

Im Südosten schließlich schließt die Bega-Aue an dieses Freiraumsystem an. Bereits jetzt erfüllt sie eine Verbindungsfunktion. Durch die aktuelle Freiraumplanung des Auenparks hat sie die Chance, jenseits dieser Funktion mit gestalterischen Qualitäten einen zusätzlichen Aufenthalts- und Erholungsraum unter Einbezug der mäandrierender Flusslandschaft zu werden.

Eine ähnliche Chance bietet die Planung des Innovation Campus Lemgo. Die Bildungsangebote im Bereich sind bereits heute renommiert und nachgefragt. Der Masterplan zum Campusgelände eröffnet nun die Chance, dem Campus sowohl Freiraumqualitäten und eine bessere Verbindung zum Rest der Kernstadt als auch ein repräsentatives Gesicht für die Institutionen zu verleihen.

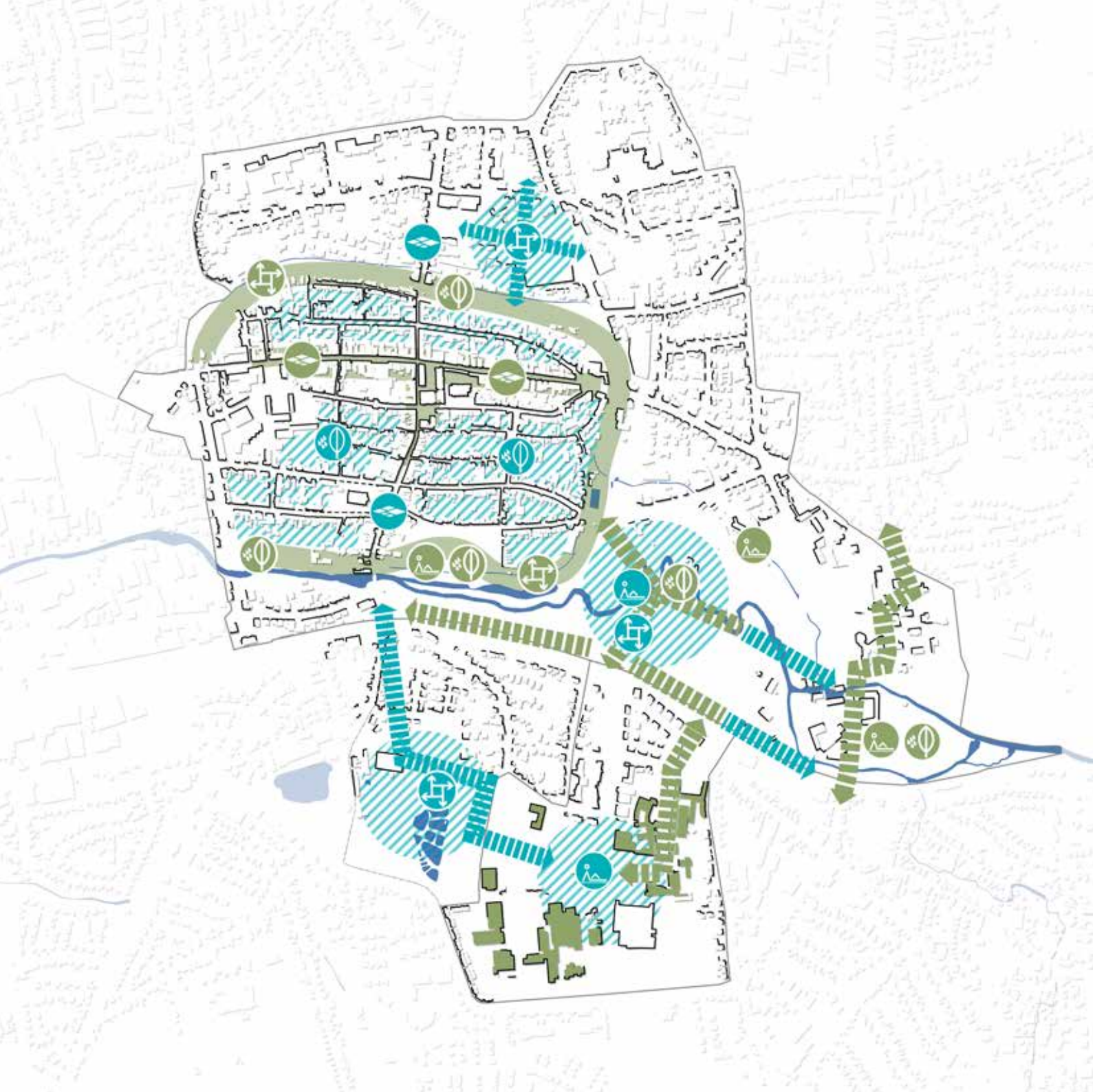


Abb.25: Zusammengefasste Stärken und Chancen

- Stärken
- Chancen
- Synergien durch Vernetzung
- Mikroklima
- Frei- und Naherholungsflächen
- Kleinteilige Nutzungsmischung

Mängel- und Risikobereiche

Doch positive Entwicklungen offenbaren die Schwächen in anderen Bereichen des Stadtraumes. Der Strukturwandel und die Veränderung der Ansprüche und Nachfragen von Bewohnern wie Gewerbetreibenden polarisiert die Innenstädte. Die zentralen Einkaufsbereiche, ehemals mischgenutzte Bürgerhäuser, weisen zunehmend leer stehende, zuvor zum Wohnen genutzte Geschosse auf. Die Gründe sind vielfältig. Sanierungsstau, mangelndes Interesse der Eigentümer oder Umnutzung zu Lagerflächen erzeugen im Ergebnis einen funktionalen Missstand durch eine schleichende Verlagerung der vorhandenen Mischung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse von einer heterogenen Mischnutzung hin zu einer stärker gewerblich orientierten Struktur in den zentralen Einkaufsbereichen.

Durch die Konzentration des Handels auf die zentrale Mittelstraße findet in den kernstädtischen Randbereichen das gleiche Phänomen mit umgekehrter Symptomatik statt. Der hier vorwiegende Gewerbeleerstand der Erdgeschosse reduziert die Funktion des zentralen Versorgungsbereichs der Innenstadt und lässt eine homogene Wohnnutzung entstehen. Diese strukturellen Nutzungsproblematiken bedingen einander und sind konzeptionell gemeinsam zu begreifen und aufzuarbeiten.

Setzt sich die Tendenz fort, besteht das Risiko einer zunehmenden Entmischung des kernstädtischen Bereichs. Im Hinblick auf die Qualitäten der historischen Mischnutzung ist das mit einer Verödung der Kernstadt gleichzusetzen. Die durchschnittliche Ladengröße ist im Vergleich zu den Versorgungsbereichen außerhalb der Kernstadt sehr gering. Die vorhandene Qualität müssen daher erhalten und gefördert, strukturelle Schwächen an die aktuellen Anforderungen angepasst werden.

Unter die strukturellen Schwächen fallen zum einen Mängel an Privatgebäuden und dem öffentlichen Raum – beispielsweise das Sicherstellen barrierefreier Straßenräume und Gebäude. Zum anderen zählen hierzu die baulichen Anpassungen von Wohn- und Gewerbeflächen an gegenwärtige Standards. Andernfalls steigt das Risiko einer zunehmenden Abwanderung sowohl der Gewerbetreibenden als auch der Bewohner und damit verbunden der zunehmende Funktionsverlust der Innenstadt.

Neben den funktionalen Mängeln des Bereichs sind auch die Substanzschwächen in diesem Bereich erhöht. Es ist sowohl energetisch als auch substanziell ein erhöhter Sanierungsbedarf festzustellen, der sich insbesondere auf der Nord-Süd-Achse von Leopold- und Breiter Straße zeigt. Eine flächig fokussierter Sanierungsstau birgt die Gefahr die Nutzungsproblematik der Innenstadtrandlagen weiter zu verschärfen.

Von Ost nach West durch die Lemgoer Neustadt verläuft die Wegeachse der Schuh- und Stiftstraße. Im Gegensatz zum Wegenetz der Altstadt führt sie geradlinig im Zweirichtungsverkehr durch die Kernstadt und bietet damit Durchfahrtsverkehr eine Querungsmöglichkeit mitten durch die Kernstadt. Die Gestaltung ist dabei von geringer Qualität, besonders an den Kreuzungspunkten der Breiten Straße und am Lindenwall. Parallel dazu ist die Orpingstraße gerade für Fahrradfahrer auch keine Alternative: Sie weist noch das alte historische Kopfsteinpflaster auf. Das ist zwar optisch ansprechend, aber im Sinne der Barrierefreiheit sowohl für Radfahrer als auch Rollatoren und Rollstühle schwer nutzbar – ein Mangel der in gleicher Form auch für die Umgebung des Schloss Brake gilt.

Jenseits der historischen Altstadt fällt am Innovation Campus der gravierende Mangel gestalteter Freiflächen auf. So hat zum einen der Campus keine angemessene Gestaltung der Freiräume. Die Freibereiche werden in erster Linie als Parkplätze ohne Bezug zur solitären Bebauung genutzt. Zum anderen hält aber auch der Bereich für die angrenzende Wohnnutzung keine wohnortnahen Frei- und Spielflächen vor.

Zwischen Campus und Innenstadt stellt der Kreuzungsbereich des Steinstoßes und der Braker Straße insbesondere für die Funktionsfähigkeit des Radverkehrs einen Mangel dar. Im Kreuzungsbereich ist eine ausreichende Anbindung der Fahrradstraße Steinstoß für den querenden Radverkehr nicht vorhanden. Der Braker Weg direkt östlich der Kreuzung hat trotz hoher Verkehrsbelastung keinen Radfahrstreifen.

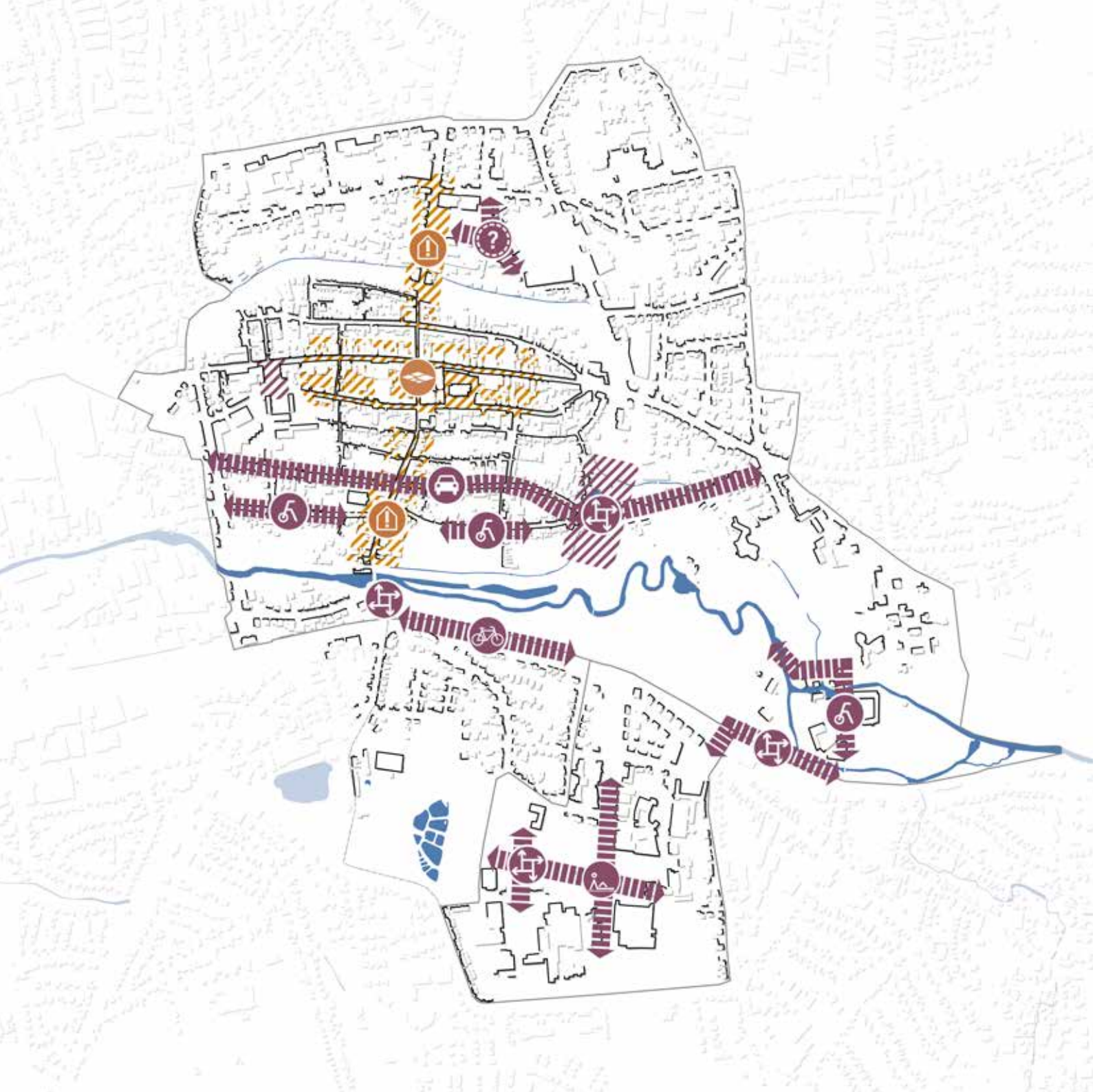


Abb.26: Zusammengefasste Mängel und Risiken

- Schwächen
- Risiken
- Gebäudesubstanz
- Verkehrsbelastung
- Frei- und Naherholungsflächen
- Kleinteilige Nutzungsmischung
- Barrierefreiheit
- Unklare Raumordnung
- Vernetzung