



Stadt  
Bielefeld



## Rahmenkonzeption „Mitten in Sieker“

Ergänzende Bebauungsstudie



Stadt Bielefeld • Immobilienservicebetrieb  
August-Bebel-Straße 92 • 33602 Bielefeld

Ansprechpartner:

Frau Altner [0521] 512185  
karin.altner@bielefeld.de

Stadt Bielefeld • Bauamt  
August-Bebel-Straße 92 • 33602 Bielefeld

Ansprechpartner:

Herr Fidler [0521] 51 3396  
ulrich.fidler@bielefeld.de

Frau Geppert [0521] 51 3258  
susanne.geppert@bielefeld.de

Herr Temmen [0521] 51 3209  
bodo.temmen@bielefeld.de

Planungsbüro Tischmann Schrooten  
Berliner Straße 38 • 33378 Rheda-Wiedenbrück  
fon [05242] 5509 0 • fax [05242] 5509 29  
buero@stadtplanung-ts.de

Ansprechpartner:

Dirk Tischmann [05242] 5509 21  
Yvonne Krekeler [05242] 5509 22

Bielefeld • Rheda-Wiedenbrück  
Februar 2011

# Inhalt

<b>5</b>	<b>Planungsanlass und Rahmenbedingungen</b>
7	Ausgangslage und Ziel der Planung
9	Historie
12	Planungsvorgaben
13	Exkurs: Wohnen in der Stadt
<b>15</b>	<b>Bestand</b>
17	Lage im Stadtgebiet und Anbindung
19	Nutzungsstruktur und Gebäudebestand
23	Freiraumstruktur
<b>25</b>	<b>Bebauungsstudie</b>
27	Zielsetzung
29	Städtebaulicher Entwurf



# Planungsanlass und Rahmenbedingungen





1 Auszug Luftbild

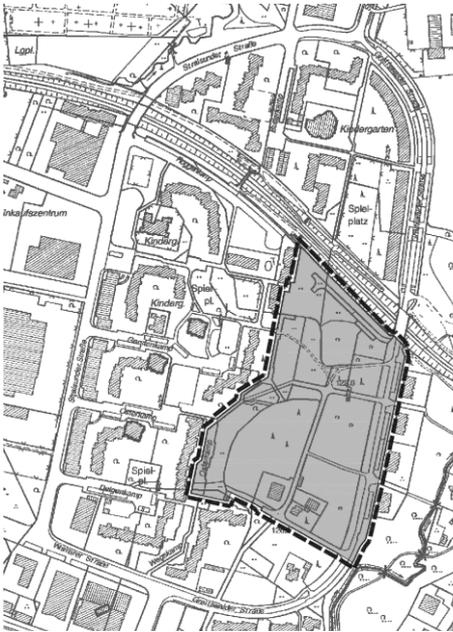
## Ausgangslage und Ziel der Planung

Inmitten des Stadtteils Sieker befindet sich an der Greifswalder Straße eine etwa 5 ha große, heute brachliegende Fläche. Die Fläche zeichnet sich durch eine hervorragende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr sowie an das überörtliche Straßenverkehrsnetz aus. Darüber hinaus liegt sie nahe der Bielefelder Innenstadt. Gleichzeitig sind sowohl der landschaftsorientierte Freiraum als auch der Kammzug des Teutoburger Walds in wenigen Minuten erreichbar. Die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen zur Versorgung sowie mit sozialen Einrichtungen und Schulen ist ebenfalls sehr gut.

Mit dem Stadtteil Bielefeld Sieker und der Großwohnsiedlung Stralsunder Straße/Greifswalder Straße wird jedoch i.d.R. ein benachteiligter Stadtteil mit einer Häufung sozialer Problemlagen und baulicher Missstände assoziiert. Als Wohnstandort ist er für viele Bielefelder wenig attraktiv. Wegen der besonderen Problemlage ist der Stadtteil 2007 in das Förderprogramm der Sozialen Stadt aufgenommen worden. Erste Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung des Gebiets wurden initiiert und begonnen.

Die heute brachliegende Fläche unterlag im Laufe der Zeit verschiedenen städtebaulichen Zielvorstellungen und Planungen, die jeweils bis heute nur in Ansätzen realisiert werden konnten.

Ursprünglich war für die städtebauliche Entwicklung und Nutzung der Fläche eine Fortführung der Ansätze der Großwohnsiedlung an der Stralsunder Straße vorgesehen. Mit der Abkehr von dem damaligen städtebaulichen Leitbildern der Großwohnformen der 1970er Jahre wurde Anfang der 1990er Jahre ein Wettbewerb ausgelobt, der im Ergebnis eine aus damaliger Sicht sinnvolle städtebauliche Ergänzung vorgeschlagen hat. Durch raumbildende mehrgeschossige Gebäudekörper entlang der Greifswalder Straße sollte ein angemessener städtebaulicher Übergang zwischen den bestehenden Wohngebieten geschaffen werden. Durch Schaffung einer Neuen Mitte in Richtung Stadtbahnhaltestelle sollte auf funktionale Defizite reagiert werden. Diese städtebaulichen Zielvorstellungen konnten jedoch bis heute nur teilweise realisiert werden.



**2** Engeres Untersuchungsgebiet



**3** Großwohnsiedlung Stralsunder Straße

Die Fläche befindet sich im Besitz der Stadt Bielefeld und konnte mit den bisherigen Planvorgaben bis heute nicht vermarktet werden. Im Jahr 2007 erfolgte daher der politische Beschluss, eine städtebaulich sinnvolle Abkehr von dem ursprünglichen planerischen Konzept zu prüfen. Eine Realisierung kleinteiligerer Bauformen und alternativer Wohnformen soll geprüft werden.

Ziel der vorliegenden ergänzenden Bebauungsstudie zum Handlungskonzept „Sieker-Mitte“ für den Bereich zwischen Greifswalder Straße und Stadtbahn ist es daher, den Rahmen darzulegen, in dem sich eine weitere städtebauliche Entwicklung für das Gebiet vollziehen kann. Die Restriktionen und Nachteile der Fläche mit der besonderen Nachbarschaft sind bekannt. Auf der anderen Seite sind die vorhandenen Chancen und Potenziale aufzugreifen, weiterzuentwickeln und stärker zu vermitteln.

Es gilt darzustellen, wie eine angemessene und an heutige Erkenntnisse und Bedürfnisse ausgerichtete Weiterentwicklung des Wohngebiets an der Greifswalder Straße für den engeren Untersuchungsraum aussehen könnte.

Im Rahmen der Bebauungsstudie sollen Bilder bzw. visuelle Vorstellungen davon geschaffen werden, wie die weitere städtebauliche Entwicklung aussehen könnte. Die Vorschläge und Entwürfe werden auf ihre Realisierungsmöglichkeiten untersucht

und eine sinnvolle und angemessene abschnittsweise Realisierung und Bebauung vorgeschlagen.



4 Großwohnsiedlung



5 Bebauung Greifswalder Straße



## II Historie

### Großwohnsiedlung

Realisiert ab Ende der 1960er Jahre sollte durch die Großwohnsiedlung Stralsunder Straße/Greifswalder Straße dem Wohnungsbedarf und der Enge der teilweise noch durch Kriegszerstörungen geprägten Innenstädte abgeholfen werden. Geplant war ein neuer Stadtteil für rund 7.000 Einwohner, der an den damaligen Wachstumserwartungen der Stadt Bielefeld ausgerichtet war. Am östlichen Rand der Bielefelder Innenstadt gelegen sollte ein neuer Stadtteil entstehen. Gemäß der Zielvorstellung „Urbanität durch Dichte“ sollte durch die räumliche Dichte von Wohnungen ein ausreichendes Nachfragepotenzial und somit eine tragfähige Bevölkerungszahl für weitergehende Infrastruktur generiert werden. Ziel war es, unterstützt durch die staatliche Förderung des sozialen Wohnungsbaus, einer breiten Bevölkerung modernes und preisgünstiges Wohnen zu ermöglichen.

Die der Großwohnsiedlung ihren Namen gebenden Straßen Stralsunder Straße und Greifswalder Straße bilden eine Ringschließung, die im Süden an die Detmolder Straße angebunden ist. Die Großwohnsiedlung ist jedoch nie vollständig

realisiert worden. Die Flächen entlang der Greifswalder Straße lagen bis Ende der 1990er Jahre vollständig brach.

### Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Mit Durchführung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Neues Stadtquartier Greifswalder Straße“ verfolgte die Stadt Bielefeld im Jahr 1991 das Ziel, das unvollständig realisierte Wohngebiet unter Berücksichtigung geänderter städtebaulicher Vorstellungen und Erkenntnisse sinnvoll zu ergänzen. Ziel des Wettbewerbs war es, ein zusammenhängendes Wohngebiet mit eigenem Charakter auszubilden.

Entlang der Greifswalder Straße sollte eine städtische, zumeist viergeschossige Bebauung realisiert werden. In Abkehr von der städtebaulichen Zielvorstellung der „Stadtlandschaft“, die ein Verschmelzen von Wohngebäuden mit den umgebenden Freiflächen vorsieht, orientierten sich die Gebäude gemäß der Wettbewerbsergebnisse nunmehr an den Erschließungsstraßen. Eine „Neue Mitte“ für das Plangebiet sollte dieses in Richtung



**6** Abgrenzung Soziale Stadt-Gebiet



**7** Landschaftsraum im Norden

Stadtbahnhaltestelle auch funktional ergänzen und stärken.

Planungsrechtlich durch den Bebauungsplan Nr. III/4/46.01 vorbereitet, konnte auch diese städtebauliche Zielvorstellung nur teilweise realisiert werden. Errichtet wurden ein Gebäuderiegel nördlich der Stadtbahnlinie sowie fünf Einzelgebäude südlich der Stadtbahntrasse. Eine ca. 5 ha große städtische Wohnbaufläche liegt heute brach.

### **Soziale Stadt „Sieker-Mitte“**

Bautechnische Mängel der Wohnungen, nicht mehr an heutige Bedürfnissen angepasste Wohnungszuschnitte sowie ein unzureichend gestaltetes Wohnumfeld schmälern heute die Attraktivität und Akzeptanz der Großwohnsiedlung. Aufenthalts- und Kommunikationsräume sind nur in Ansätzen ausgebildet bzw. fehlen vollständig. Negativ auf Wahrnehmung und Nutzung des Quartiers wirken sich die funktionalen Mängel in der Infrastrukturausstattung und brachliegende Flächen aus.

Die vorhandenen Wohngebäude unterliegen teilweise als sozialer Wohnungsbau einer Belegungsbindung. Durch die Konzentration von Menschen mit sozialen Problemlagen hat der Bereich im Osten an der Stralsunder Straße zusätzlich zu den baulichen, funktionellen und städtebaulichen

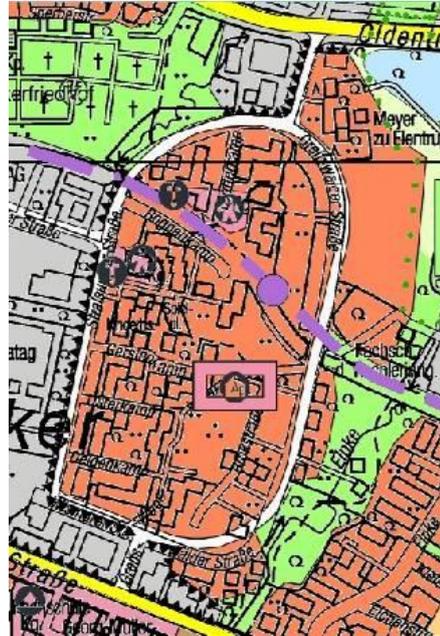
Schwierigkeiten im Gebäudebestand und im Wohnumfeld ein schlechtes Image.

Diese Probleme aufgreifend hat die Stadt Bielefeld 2007 beschlossen, das integrierte Handlungskonzept Bielefeld „Sieker-Mitte“ im Rahmen der Förderkulisse der Sozialen Stadt aufzustellen. Das Handlungskonzept untersucht das Gebiet großräumig, zeigt Restriktionen und Schwierigkeiten auf, entwickelt jedoch auch soziale und bauliche Maßnahmen, die priorisiert zu verfolgen sind. Mit Beschluss des Rats der Stadt Bielefeld im November 2010 wurden das Integrierte Handlungskonzept und die Abgrenzung des Gebietszuschnitts für die Soziale Stadt „Sieker-Mitte“ beschlossen. Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

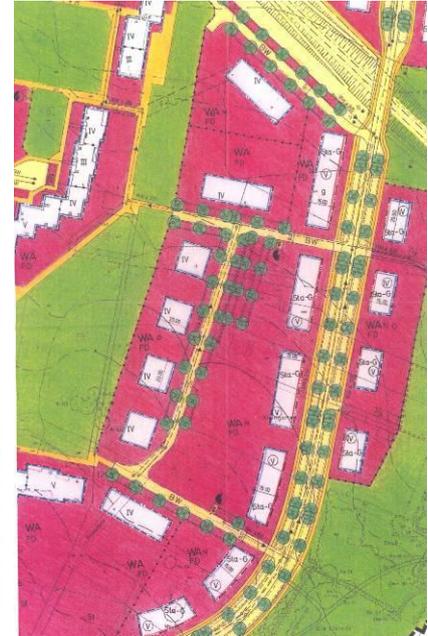




9 Regionalplan



10 Flächennutzungsplan



11 Bebauungsplan Nr. III/4/46.01

## III Planungsvorgaben

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold verdeutlicht, dass für das engere Untersuchungsgebiet grundsätzlich eine bauliche Nutzung und Entwicklung, vorwiegend als Wohnbaufläche, vorgesehen ist. Die Fläche ist als sogenannter Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Im Süden schließen der Grünzug des Teutoburger Walds und im Nordwesten der zum Teil noch landwirtschaftlich genutzte Freiraum an.

An den überörtlichen Verkehr ist das Gebiet über die Bundesstraße 66 (Detmolder Straße) sowie über die Stadtbahn- und Bahnlinien angeschlossen. Die in Troglage verlaufende und das Wohngebiet querende Stadtbahnlinie wird ebenso wie die Regionalbahnlinie im Regionalplan als regionalplanerisch bedeutsam geführt.

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bielefeld konkretisiert die regionalplanerischen Vorgaben und sieht für den gesamten Bereich grundsätzlich eine Wohnbauentwicklung vor. Innerhalb der im FNP dargestellten Wohnbauflächen sind verschiedene Gemeinbedarfseinrichtungen vorgesehen (Kirchliche Einrichtung wie z.B. Kindergarten, Alteneinrichtung). Der FNP verdeutlicht die besondere Rolle des Grünzugs entlang der Elpke als

Grünverbindung in den übergeordneten Freiraum. Auch im FNP ist die Stadtbahnlinie mit ihrer Haltestelle aufgeführt. Die Flächen nordöstlich der Greifswalder Straße werden heute als Grünfläche bzw. als landwirtschaftliche Fläche genutzt. Langfristig ist in diesem Bereich eine Wohnbauflächenentwicklung denkbar und daher im FNP vorgesehen.

Im Rahmen dieser übergeordneten Planungsvorgaben setzt der Bebauungsplan Nr. III/4/46.01 ein Allgemeines Wohngebiet fest. Die Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbs aufgreifend sind für die Flächen im engeren Untersuchungsgebiet vorwiegend an der Straße orientierte Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Entlang der Greifswalder Straße sieht der rechtskräftige Bebauungsplan zwingend vier bzw. fünfgeschossige Gebäude mit Staffelgeschoss vor. Durch einen Erschließungsring werden im Westen maximal viergeschossige Einzelhäuser erschlossen. Den Übergang zur westlich angrenzenden Großwohnsiedlung bildet gemäß Bebauungsplan eine parkartige öffentliche Grünfläche.

## IV Exkurs: Wohnen in der Stadt

Wohnen in der Stadt gewinnt im Zuge veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen wieder an Bedeutung. Nachdem lange Jahre ein starker Trend zur Suburbanisierung zu beobachten war, wird in den letzten Jahren zunehmend über einen Trend zur Reurbanisierung diskutiert. Dabei werden verschiedene Faktoren identifiziert, die ein „Zurück in die Stadt“ fördern:

- Eine zunehmende Wertschätzung von urbanen Lebensformen,
- neue Lebensstile der Generation 50 + ,
- die Entwicklung neuer Wohnformen wie Loftwohnungen, Stadthäuser oder Mehrgenerationenhäuser,
- die gute Infrastrukturausstattung der Städte im Vergleich zum ländlichen Räumen,
- gestiegene Mobilitätskosten, vor allem im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie
- der Wegfall der Eigenheimzulage.

Auch wenn sich der Trend empirisch derzeit noch nicht in großem Umfang nachweisen lässt, spricht

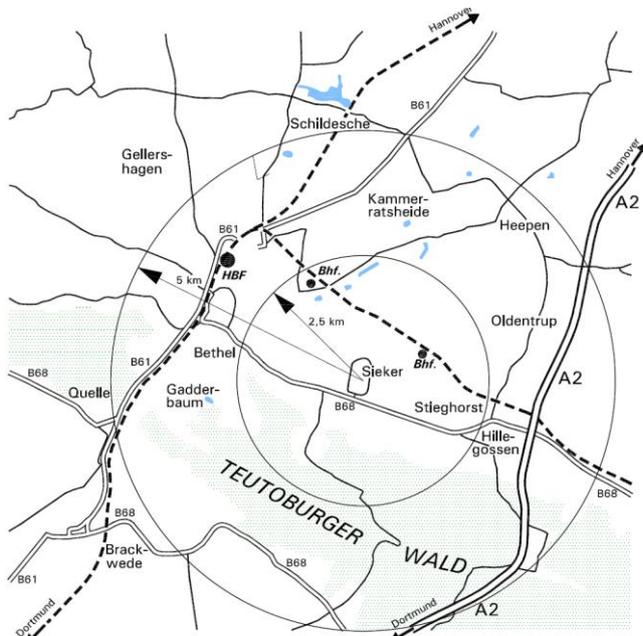
viel dafür, dass urbane Wohnlagen mit guter Infrastrukturausstattung und hervorragend angebundener Lage in der Zukunft verstärkt nachgefragt werden. Vor allem aufgrund steigender Mobilitätskosten gewinnen diese Flächen auch unter ökonomischen Gesichtspunkten zunehmend an Attraktivität.

Bei der Entwicklung handelt es sich nach Einschätzung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BSBR) mehr um ein „Bleiben in der Stadt“ als um ein „Zurück in die Stadt“. Junge Familien, die bislang vielfach in Eigenheime ins Umland abgewandert sind, können durch attraktive Angebote in der Stadt gehalten werden.



Bestand





**12** Lage im Stadtgebiet



**13** Stadtbahnbindung

## Lage im Stadtgebiet und Anbindung

Das engere Untersuchungsgebiet befindet sich in einer Entfernung von gut 3 km östlich der Innenstadt Bielefelds. Über die Detmolder Straße (B 66) ist die Autobahn A 2 in Richtung Hannover und Ruhrgebiet in nur fünf Autominuten erreichbar. Ebenfalls über die Detmolder Straße kann die B 61, der Ostwestfalen-Damm, in Richtung Gütersloh und Herford erreicht werden.

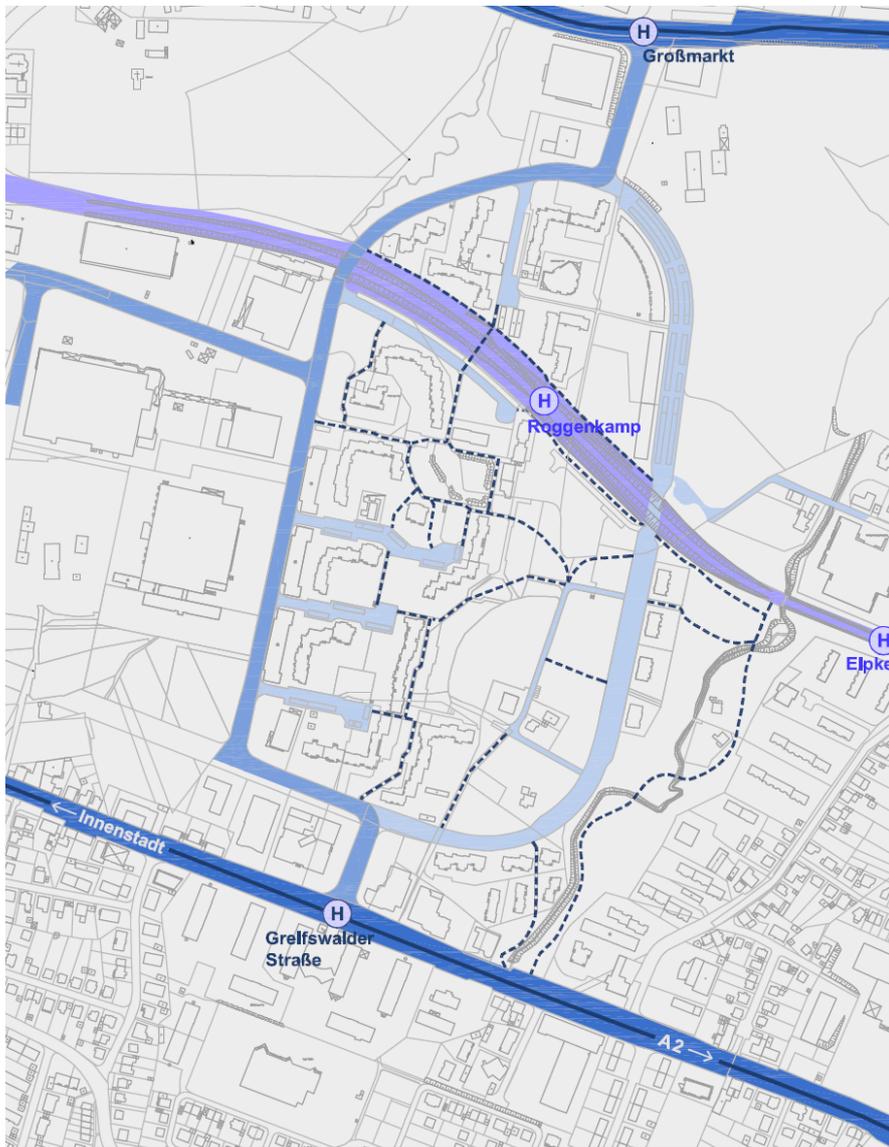
In gut 1,5 km Entfernung liegt der Bahnhof Oldentrup, der von der Regionalbahn zwischen Bielefeld und Lemgo angefahren wird. In gut 30 Minuten ist die Stadt Lemgo mit Mitteln des ÖPNV zu erreichen.

Nördlich an den engeren Untersuchungsraum grenzt die in Troglage verlaufende Trasse der Stadtbahnlinie 3. Diese verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt zwischen Babenhausen und Stieghorst. In nur 10 Minuten sind die Bielefelder Innenstadt Bielefelds und der Hauptbahnhof erreichbar. Im direkten Umfeld befinden sich die zwei Haltestellen „Roggenkamp“ und „Elpe“. Darüber hinaus liegt die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 2, die über die Bielefelder Innenstadt zwischen Sieker und Milse verkehrt, im Kreuzungspunkt von Detmolder Straße und Otto-Brenner-Straße. Diese

ist fußläufig ebenfalls in gut 10 Minuten erreichbar. Ergänzt wird das hervorragende ÖPNV-Angebot durch verschiedene Buslinien, die auf der Detmolder Straße bzw. auf der Oldentruper Straße verkehren.

Die innere Erschließung der Großwohnsiedlung in Sieker-Mitte erfolgt über den Ring aus Stralsunder Straße und Greifswalder Straße. Während die Stralsunder Straße als innerörtliche Verbindungsstraße fungiert und als Vorfahrtsstraße ausgebaut ist, wird die Greifswalder Straße vorwiegend als Wohn- und Erschließungsstraße genutzt. Untergeordnete Straßenstiche und -ringe ergänzen die Erschließung.

Charakteristisch für das Untersuchungsgebiet ist die hohe Durchlässigkeit gerade für Fußgänger und Radfahrer. Zwischen den Gebäuden, in die Freiraumbereiche hinein sowie entlang der Bahnlinie befindet sich eine Vielzahl von Fuß- und Radwegen. Die Greifswalder Straße im Plangebiet ist darüber hinaus mit großzügig bemessenen Fuß- und Radwegen ausgestattet. Hervorzuheben sind die vier vorhandenen Querungsmöglichkeiten der Stadtbahnlinie 3 im direkten Umfeld des engeren Untersuchungsgebiets.



-  Überörtlich bedeutende Straße
-  Innerörtliche Verbindungsstraße
-  Wohn- und Erschließungsstraße
-  Fußweg
-  Stadtbahntrasse mit Haltestelle
-  Buslinie mit Haltestelle

## 14 Verkehrsanbindung

Im Osten und Nordosten liegen wohnortnahe Freiräume. Die Zugänglichkeit dieser Freiräume ist zwar gegeben, jedoch verbesserungswürdig. Insbesondere der nahe Grünzug entlang des Bachlaufs Elpke ist für die Bewohner der Greifswalder Straße lediglich über den Zugang an der Detmolder Straße bzw. über Wege entlang der Stadtbahntrasse zu erreichen. Ebenfalls fehlt eine klare Zugänglichkeit in den landwirtschaftlich geprägten Freiraum nordöstlich des Plangebiets.



15 Punkthochhaus



16 Versorgungszentrum Schweriner Straße

## II Nutzungsstruktur und Gebäudebestand

Das Wohngebiet an Stralsunder Straße und Greifswalder Straße stellt einen eigenständigen Stadtteil dar, der von gewerblichen Nutzungen, Wohngebieten sowie landwirtschaftlichen Nutzungen umgeben ist. Durch die besondere städtebauliche Struktur der Großwohnsiedlung weist der Stadtteil nur wenige untergeordnete städtebauliche Bezüge mit der Nachbarschaft auf.

Insbesondere in Richtung Detmolder Straße finden sich gemischte und kleingewerbliche Nutzungen sowie zum Teil Einzelhandelsnutzungen gemischt mit Wohnnutzungen. Westlich des Untersuchungsgebiets an Schweriner Straße und Wismarer Straße sowie nördlich des Untersuchungsgebiets an der Oldentruper Straße schließen sich gewerbliche Nutzungen an.

Hervorzuheben ist die gute Ausstattung des Untersuchungsgebiets und seiner Umgebung mit Einzelhandelsbetrieben sowie Einrichtungen der Bildungs- und der sozialen Infrastruktur. Innerhalb der Großwohnsiedlung finden sich verschiedene Kindergärten. Ergänzt werden diese durch das Schulzentrum an der Detmolder Straße direkt gegenüber der Einmündung der Stralsunder Straße.

Ein großer Verbrauchermarkt (REAL) an der Schweriner Straße sowie ein Discount-Lebensmittelmarkt (Netto) an der Stralsunder Straße bilden die Basis einer guten Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Ergänzt werden diese durch eine Sparkassenfiliale sowie eine Tankstelle und einen Textil-Discounter (KiK), die zusammen mit dem Verbrauchermarkt eine Einzelhandelsagglomeration bilden.

Die Wohngebäude an der Stralsunder Straße sind zumeist drei- bis fünfgeschossig. Drei Punkthochhäuser mit bis zu zwölf Geschossen ergänzen die Großwohnsiedlung. Die Gebäude weisen die typischen Schwierigkeiten einer Großwohnsiedlung auf (schlechte Gebäudesubstanz, fehlende Aufenthalts- und Kommunikationsräume, funktionale Defizite, schwierige Bevölkerungszusammensetzung). Durch bauliche und soziale Maßnahmen im Rahmen des Städtebauförderprogramms der Sozialen Stadt „Sieker-Mitte“ und durch die Freiraumplanung „Grüne Mitte – Siekerpark“ erfolgt schrittweise eine Aufwertung des Quartiers.



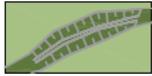
17 Stadträumliche Einbindung



Engeres Untersuchungsgebiet



Überörtliche Grünverbindung



Grünzug mit Bachlauf



Öffentliche Grünfläche



Bolzplatz



Spielplatz



Parkanlage, naturnaher Grünraum



Private bzw. halböffentliche Grünflächen



Vorhandene Verbindung und Querungsmöglichkeit der Bahntrasse



Versorgungsinfrastruktur



Bildungs- und soziale Infrastruktur



Gebäudebestand



Straßen- und Wegeverbindung



Stadtbahntrasse mit Haltestellen



Brachliegende bzw. mindergenutzte Fläche



Fehlende Durchlässigkeit und Verbindung



## 18 Schwarzplan Gebäudebestand

Direkt gegenüber der Stadtbahnhaltestelle „Roggenkamp“ befindet sich ein Studentenwohnheim der BGW (Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft), das zu einer Durchmischung beiträgt.

Auch die zwei etwa 130 Meter langen Gebäuderiegel nördlich der Stadtbahnlinie sowie die vier Mehrfamilienhäuser östlich der Greifswalder Straße, die auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbs in den 1990er Jahren realisiert wurden, sind Gebäude des sozialen Wohnungsbaus. Als 4½-geschossige Gebäude prägen sie den Straßenraum entlang der Greifswalder Straße.

Im engeren Untersuchungsgebiet konnte bis heute nur ein Gebäude in isolierter Lage innerhalb des heutigen Gehölzbestands gemäß den Vorgaben des städtebaulichen Ideenwettbewerbs realisiert werden. Dieses bildet zusammen mit einem älteren Wohngebäude die bestehende Bebauung im engeren Untersuchungsgebiet.



19 Freiraum im Untersuchungsgebiet



20 Jugendhaus „Kotten“

## III Freiraumstruktur

Die Freiraumstruktur und der Landschaftsraum im Untersuchungsgebiet und in seiner näheren Umgebung stellen sich heute als sehr abwechslungsreich dar. Die hervorragende Ausstattung mit vielfältigen Grünflächen in direkter Nachbarschaft zu den Wohngebäuden ist grundsätzlich positiv hervorzuheben.

Die nordöstlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sowie die teilweise noch bestehenden ehemaligen Kotten zeugen von der Historie und der ehemaligen landwirtschaftlichen Prägung des Gebiets.

Der Bachlauf der Elpke sowie der angrenzende naturnahe Grünraum markieren eine wichtige Grünverbindung in die übergeordnete freie Landschaft nordöstlich des Untersuchungsgebiets. Der Bachlauf weist auf der anderen Seite in Richtung des Kammzugs des Teutoburger Walds im Süden. Der Teutoburger Wald befindet sich in ca. 1 Kilometer Entfernung und ist in wenigen Gehminuten zu erreichen.

Typisch für Wohnsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre sind die Wohngebäude von halböffentlichen Grünflächen umgeben. Diese sind teil-

weise aufgewertet und qualifiziert worden. So finden sich innerhalb der Siedlung an der Stralsunder Straße verschiedene Kinderspielplätze und ein Bolzplatz. Auch die halböffentlichen Freiflächen übernehmen eine wichtige Verbindungsfunktion. Sie werden von den Anwohnern für die wohnnahe Erholung und als Übergang in den übergeordneten Freiraum zum Spazieren gehen, Joggen etc. genutzt.

Ein Großteil der vorhandenen Grünflächen stellt sich heute jedoch als mindergenutzt dar. Dies betrifft ebenfalls die im Bebauungsplan bereits als öffentliche Grünfläche festgesetzte Fläche zwischen der Großwohnsiedlung und dem brachliegenden näheren Untersuchungsgebiet. Durch Sukzession stocken heute Gehölzbestände auf den Freiflächen. Diese wirken ungeordnet und teilweise ungepflegt. Lediglich die Erschließungsstraßen und -wege erlauben heute ein „Durchkommen“ durch den Gehölzbestand.

Einen Mangel stellen teilweise fehlende bzw. unzureichende Verbindungen und Durchgänge dar. Insbesondere die Elpke und der angrenzende Grünraum sind nur schlecht zu erreichen und daher



21 Gehölzbestand



22 Grünzug Elpke

nur untergeordnet für die wohnortnahe Erholung nutzbar.

Die Freiraumplanung „Grüne Mitte – Siekerpark“ hat den Landschaftsraum und die Ausstattung mit Freizeit- und Spielmöglichkeiten untersucht (Stadt Bielefeld in Zusammenarbeit mit den Landschaftsarchitekturbüro Gasse, Schumacher, Schramm. Paderborn, Bremen: Entwurf 2010). Gerade für Kinder und Jugendliche aus der näheren Umgebung fehlen adäquate Spiel- und Freizeitmöglichkeiten. Die Planung der „Grünen Mitte – Siekerpark“ greift die Chancen der sehr guten Freiraumausstattung, aber auch die Schwierigkeiten und Mängel im Bestand auf. In dem grünen Dreieck zwischen dem Gebäudebestand an der Stralsunder Straße, der Stadtbahntrasse im Norden sowie dem Jugendhaus „Kotten“ im Süden sollen unterschiedliche Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche eingerichtet werden. Auf die Freiraumplanung wird verwiesen.

# Bebauungsstudie



## Zielsetzung

Die heute brachliegenden Flächen sind sinnvoll zu nutzen und maßvoll zu bebauen. Mit ihrer Freiraum- und Versorgungsausstattung in Verbindung mit der sehr guten ÖPNV-Anbindung ist die Fläche für eine Wohnbaulandentwicklung gerade auch vor dem Hintergrund zu verzeichnender Reurbanisierungstendenzen sehr gut geeignet. Die untergenutzten Flächen beeinträchtigen zudem den Gesamteindruck und die Attraktivität in einem schwierigen Gebiet. Als gemeindeeigene Flächen belasten sie darüber hinaus den städtischen Haushalt.

Eine Weiterentwicklung der Wohnnutzung stärkt die Auslastung und Tragfähigkeit der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen. Die Freiraumplanung „Grüne Mitte – Siekerpark“ und eine bauliche Weiterentwicklung des engeren Untersuchungsraums können sich ebenfalls gegenseitig stärken. Synergieeffekte können genutzt werden. Darüber hinaus können sich durch eine ansprechende Grüngestaltung und eine maßvolle Fortentwicklung der Wohnbebauung positive Effekte für das gesamte Quartier an Stralsunder Straße und Greifswalder Straße ergeben. Die Möglichkeiten, die sich derzeit durch die Stadterneuerungsmaß-

nahmen der Sozialen Stadt eröffnen, sind aufzugreifen und zu nutzen. Die Stadterneuerungsmaßnahmen, die Freiraumplanung und die bauliche Weiterentwicklung der brachliegenden Fläche sind aufeinander abzustimmen, um voneinander profitieren zu können und um den Siedlungsbereich langfristig zu sichern.

Wesentliche städtebauliche Ziele für die Weiterentwicklung der Fläche sind:

- Schaffung eines attraktiven, urbanen Wohnquartiers,
- bauliche Mischung und Einfügen in den Bestand,
- Verbindungen und Durchlässigkeit.

Die angestrebte Mischung betrifft weniger eine Mischung der baulichen Nutzung, als vielmehr eine Mischung aus verschiedenen Bauformen. Ziel ist es, ein urbanes Wohnquartier zu schaffen, das eine gewisse städtebauliche Dichte aufweist, auf der anderen Seite jedoch auch das Wohnen in Einzelhäusern ermöglicht. Eine Mischung bzw. Bereicherung des bestehenden Quartiers auch in sozialer Hinsicht ist auf diese Weise möglich.

Nach der Abkehr vom ehemaligen städtebaulichen Leitbild „Urbanität durch Dichte“ und der Abkehr von der Bebauung durch Großformen muss sich eine neue, zusätzliche Bebauung insbesondere durch eine abgestimmte Gebäude-, Architektur- und Formensprache in das bestehende Quartier einfügen.

Charakteristisch für das Gebiet sind die hohe Durchlässigkeit und die vielfältigen Fußwegeverbindungen. Im Zuge der Umgestaltung der Flächen ist die Erreichbarkeit des übergeordneten Grünraums zu verbessern. Es gilt, die hohe Durchlässigkeit als Qualitätsmerkmal aufzunehmen und fortzuentwickeln.

Die neue Wohnbebauung und die Freiraumplanung sind aufeinander abzustimmen. Dies betrifft insbesondere die Wege in den öffentlichen Grünraum und die direkt an die öffentlichen Flächen grenzenden Gebäude- und Bauformen.

Das Gebiet zeichnet sich durch eine hervorragende Anbindung sowohl an den ÖPNV als auch an das überörtliche Straßennetz aus. Die Erreichbarkeit gerade der Haltestellen der Stadtbahn ist zu gewährleisten und die Orientierung zur Stadtbahnlinie zu verbessern.

## II Städtebaulicher Entwurf

Die zwei folgenden Varianten des städtebaulichen Entwurfs zeigen die Bandbreite der Entwicklungsmöglichkeiten für die Fläche auf. Sie sollen als beispielhafte Bilder verstanden werden, die unterschiedliche städtebauliche Ziele und Herangehensweisen symbolisieren. Im Zuge der Weiterentwicklung und Vermarktung der Flächen können diese Entwürfe möglichst gemeinsam mit einem oder mehreren Kaufinteressenten oder Vorhabenträger weiter ausgestaltet und abgestimmt werden.

Gemeinsam ist den Varianten, dass eine bauliche Mischung realisiert werden kann. Darüber hinaus zeichnen sie sich durch eine Durchlässigkeit und eine gute Verbindung zum Freiraum aus.



## 23 Prinzipschnitt Greifswalder Straße – Variante 1

### Variante 1 – Raumkante Greifswalder Straße

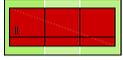
Variante 1 greift die vorhandene städtebauliche Struktur entlang der Greifswalder Straße mit den viergeschossigen Gebäudekörpern auf und schafft eine stringente Raumkante durch dreigeschossige Mehrfamilienhäuser. Diese orientieren sich durch die Dachform des Staffelgeschosses in ihrer Formensprache an den benachbarten Baukörpern, sind jedoch in ihrer Gebäudekubatur deutlich kleiner. Die städtebauliche Kante fasst den Straßenraum und vermittelt einen städtischen Eindruck. Durch Betonung der Nord-Süd-Ausrichtung wird die Verbindung zu den zentralen Einrichtungen, d.h. zu den Stadtbahnhaltestellen im Norden und zum Jugendhaus „Kotten“ im Süden, gestärkt.

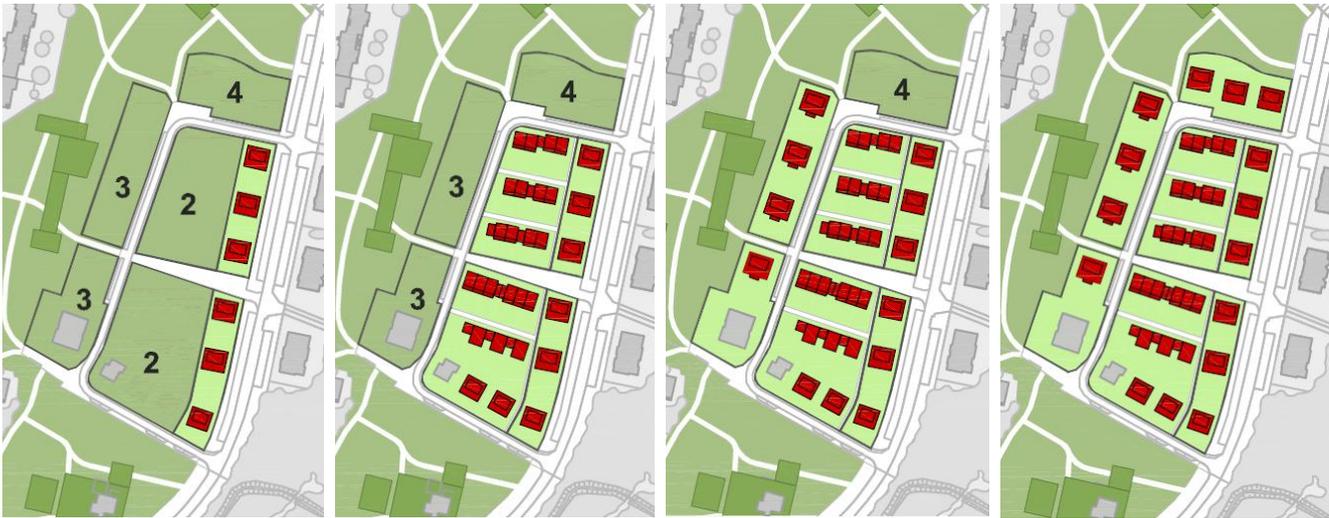
Eine abgestufte bauliche Verdichtung von 3½-geschossigen Gebäuden hin zu 2½-geschossigen Gebäuden in Richtung des Grünraums schafft einen harmonischen Übergang zum „Siekerpark“.

Eine zentrale Ost-West-Verbindung sichert die Erreichbarkeit der „Grünen Mitte – Siekerpark“ und teilt das Gebiet in zwei Quartiere. Im Norden markiert eine platzartige Aufweitung des Straßenraums den Übergang in den gestalteten Freiraumbereich. Die Platzsituation schafft Raum für Aufenthalt und Kommunikation der neuen Bewohner.



"Grüne Mitte - Siekerpark"

-  Bestandsgebäude
-  Gebäudeplanung Mehrfamilienhaus, hier 3-geschossig zuzüglich Staffelgeschoss
-  Gebäudeplanung Ketten-, Doppelhaus oder Hausgruppe, hier 2-geschossig zuzüglich Staffelgeschoss
-  Öffentliche Verkehrsfläche bzw. Wegeverbindung
-  Öffentliche Grünfläche
-  Freiflächen- und Wegeplanung gemäß Konzept „Grüne Mitte - Siekerpark“



25 Baustufen Variante 1

### Baustufen Variante 1

Im Zuge der Umsetzung in einzelnen Baustufen sind auf der einen Seite Aspekte der Wirtschaftlichkeit und der Realisierbarkeit wie die vorhandene und nutzbare Erschließungsstraße und das bestehende Planungsrecht zu beachten. Auf der anderen Seite spielen jedoch auch funktionale und gestalterische Aspekte wie das Ausbilden städtebaulicher Kanten und einzelner Wohnquartiere eine große Rolle.

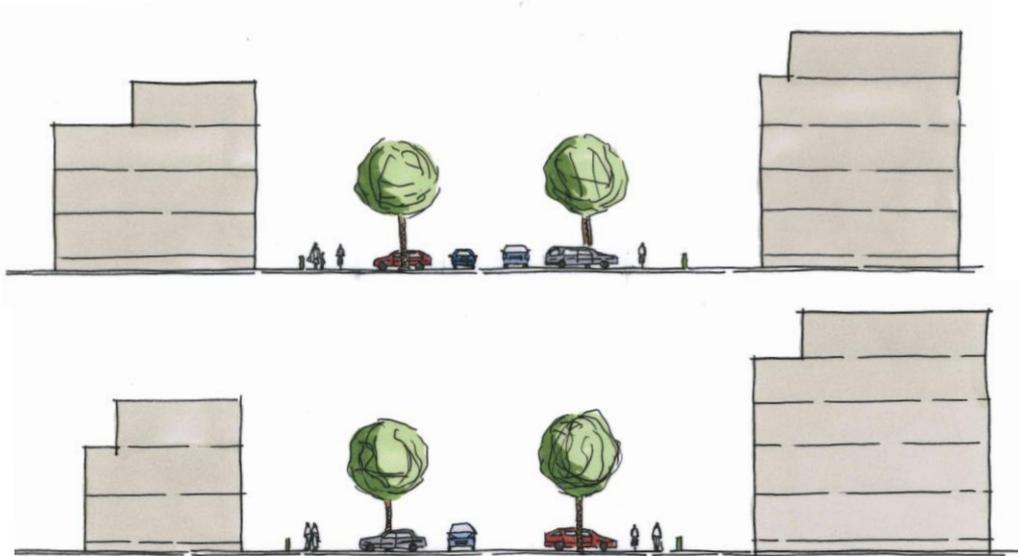
Die einzelnen Baustufen der Variante 1 folgen der vorhandenen Erschließungsstraße. Gerade entlang der Greifswalder Straße als gut ausgebauter Erschließungsstraße wirken die brachliegenden Flächen wie eine städtebauliche Lücke, die es zunächst zu schließen gilt. Die Gebäude entsprechen darüber hinaus in ihrer Lage und Orientierung zur Straße bereits dem bestehenden Bebauungsplan und können daher ggf. nach Abstimmung mit dem Bauamt der Stadt Bielefeld im Rahmen des bestehenden Baurechts durch Befreiung gemäß § 31 (1) BauGB realisiert werden.

Erst in einem zweiten Schritt sind die weiteren Flächen innerhalb des Erschließungsringes zu bebauen. Die gemeinsame Errichtung von Hausgruppen ermöglicht das Ausbilden von Nachbarschaften und erhöht die Möglichkeit der Identifikation zukünftiger Bewohner mit dem Quartier.

Werden zunächst die Flächen innerhalb des Erschließungsringes bebaut, kann der westliche Arm des Erschließungsringes zunächst als klare Trennung zwischen dem Wohngebiet und dem gestalteten öffentlichen Grünraum des „Siekerparks“ fungieren. Zur Ausgestaltung des Platzes im Nordwesten ist eine Bebauung nördlich des Erschließungsringes in Richtung der Stadtbahnlinie im direkten zeitlichen Anschluss anzustreben. Hierbei sind aber eventuelle Konflikte mit der geplanten Freiraumnutzung durch das Kleinspielfeld in Richtung Stadtbahnhaltestelle „Roggenkamp“ zu beachten.

Eine umgekehrte Entwicklungsrichtung, d.h. eine Entwicklung der Flächen von der öffentlichen Grünfläche in Richtung der vorhandenen Bebauung an der Greifswalder Straße, würde den heute bereits bestehenden „unfertigen“ Eindruck der Siedlung weiter verstärken. Ein Quartiercharakter mit den positiven Effekten der Bildung von Nachbarschaften könnte nicht entstehen.





**26** Prinzipschnitt Greifswalder Straße – Variante 2

### Variante 2 - Quartiermodule

In der Erschließungsvariante 2 wird ein kleinteiliger Ansatz für die Quartierbildung verfolgt. Die drei unterschiedlichen Quartiere innerhalb des Erschließungsrings können modulartig gebaut und untereinander ausgetauscht werden.

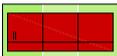
Denkbar sind einzelne Quartiere mit Stadtvillen und Mehrfamilienhäusern bzw. Quartiere mit Hausgruppen. Diese verschiedenen Quartiere können entweder homogen gestaltet oder aber auch in Bauweise, Baudichte und Gestaltung ein gewisses Maß an Heterogenität aufweisen. Die unterschiedlichen Bauformen sind sowohl als Quartiermodule aber auch als einzelne Bestandteile der Quartiere miteinander kombinierbar.

Die neuen Wohngebäude fügen sich raumbildend entlang der Greifswalder Straße in den Gebäudebestand der Umgebung ein. Die einzelnen Quartiere können durch die Bildung von Nachbarschaften um einen gemeinsamen Hof bzw. entlang einer Erschließungsstraße die Identifikation der Bewohner erhöhen und eine stufenweise Entwicklung erleichtern.

Die Zugänglichkeit zur „Grünen Mitte – Siekerpark“ wird durch die Schaffung verschiedener Eingänge sowie die klare Betonung der Ost-West-Ausrichtung sichergestellt und gestärkt.

Eine abgestimmte Architektur- und Formensprache sowie Dachgestaltung stellen einen städtebaulich angemessenen Übergang zu den Wohngebäuden an der Stralsunder Straße und an der Greifswalder Straße sicher.



-  Bestandsgebäude
-  Gebäudeplanung Mehrfamilienhaus, hier 3-geschossig zuzüglich Staffelgeschoss
-  Gebäudeplanung Ketten-, Doppelhaus oder Hausgruppe, hier 2-geschossig zuzüglich Staffelgeschoss
-  Öffentliche Verkehrsfläche bzw. Wegeverbindung
-  Öffentliche Grünfläche
-  Freiflächen- und Wegeplanung gemäß Konzept „Grüne Mitte - Siekerpark“



**28** Baustufen Variante 2

### Baustufen Variante 2

Durch das Herausbilden von drei unterschiedlichen Quartieren innerhalb des Erschließungsringes können sich abschnittsweise Nachbarschaften bilden. Da bereits im Süden des engeren Untersuchungsgebiets Bebauungsansätze vorhanden sind, sollten diese aufgegriffen werden. Eine abschnittsweise Entwicklung sollte sinnvollerweise von Süden nach Norden erfolgen. Gleichzeitig findet eine Orientierung in Richtung des Jugendhauses „Kotten“ und damit dessen funktionale Stärkung statt.

Ebenso wie bei Variante 1 kann der Erschließungsring im Westen zunächst als klare Grenze zwischen der neuen Wohnbebauung und dem „Siekerpark“ fungieren, bevor langfristig eine Wohnbebauung westlich und auch nördlich der Erschließungsstraße realisiert wird.

Bevor eine Bebauung nördlich der Erschließungsstraße in Richtung Stadtbahntrasse umgesetzt wird, kann die Straße den Grünraum klar fassen und abgrenzen. Gleichzeitig stellt sie eine zentrale Verbindung und einen Zugang in den „Siekerpark“ dar.

Erst wenn ein langfristiger Bedarf für eine weitere Bebauung besteht, ist eine abgestimmte Nachverdichtung in Richtung Stadtbahntrasse nördlich des Erschließungsringes noch denkbar. In diesem Fall wäre jedoch als Konsequenz eine intensive Nutzung des benachbarten Kleinspielfelds voraussicht-

lich nicht mehr möglich. Diese grundsätzliche Immissionsproblematik führt möglicherweise zu einem Zielkonflikt. Eine politische Entscheidung für oder gegen eine Bebauung der Fläche des Bauabschnitts 5 ist daher abhängig vom festgestellten Wohnbaulandbedarf sowie von der Intensität der Nutzung der Sport- und Freizeitflächen.



**29** Langfristsperspektive



### 30 Skizzenhafte Darstellung verschiedener Entwurfsvarianten

#### Prinzipiskizzen

Die verschiedenen Varianten greifen die städtebauliche Zielsetzung in unterschiedlicher Weise und unterschiedlicher Intensität auf. Die Varianten verdeutlichen, dass die Fläche sehr gut für eine weitere Wohnbauentwicklung geeignet ist. Der vorhandene Erschließungsring ist äußerst „robust“. Verschiedene Bebauungsmodelle lassen sich entwickeln und miteinander kombinieren.

Grundsätzlich ist eine reine Mehrfamilienhausbebauung für das Quartier in Anlehnung an die umgebende Bebauung denkbar. Aber auch eine Mischung aus verschiedenen Bau-, Erschließungs- und Gebäudeformen ist möglich. Ein reines Einfamilienhausgebiet würde demgegenüber wie ein Fremdkörper in der Umgebung wirken.

Die Größe der zu entwickelnden Flächen lässt grundsätzlich die Entwicklung von zwei oder drei Quartieren innerhalb des Rings zu. Langfristig ist eine zusätzliche Bebauung der nördlichen Teilflächen zwischen der Stadtbahntrasse und dem Erschließungsring möglich, wenn die sonstigen Wohnbauflächen erschlossen sind und ein weiterer Bedarf an Wohnbauflächen besteht. Die Zugänglichkeit in den öffentlichen Grünraum ist in jedem Fall zu gewährleisten und der Eingang in den „Siekerpark“ ansprechend zu gestalten.



