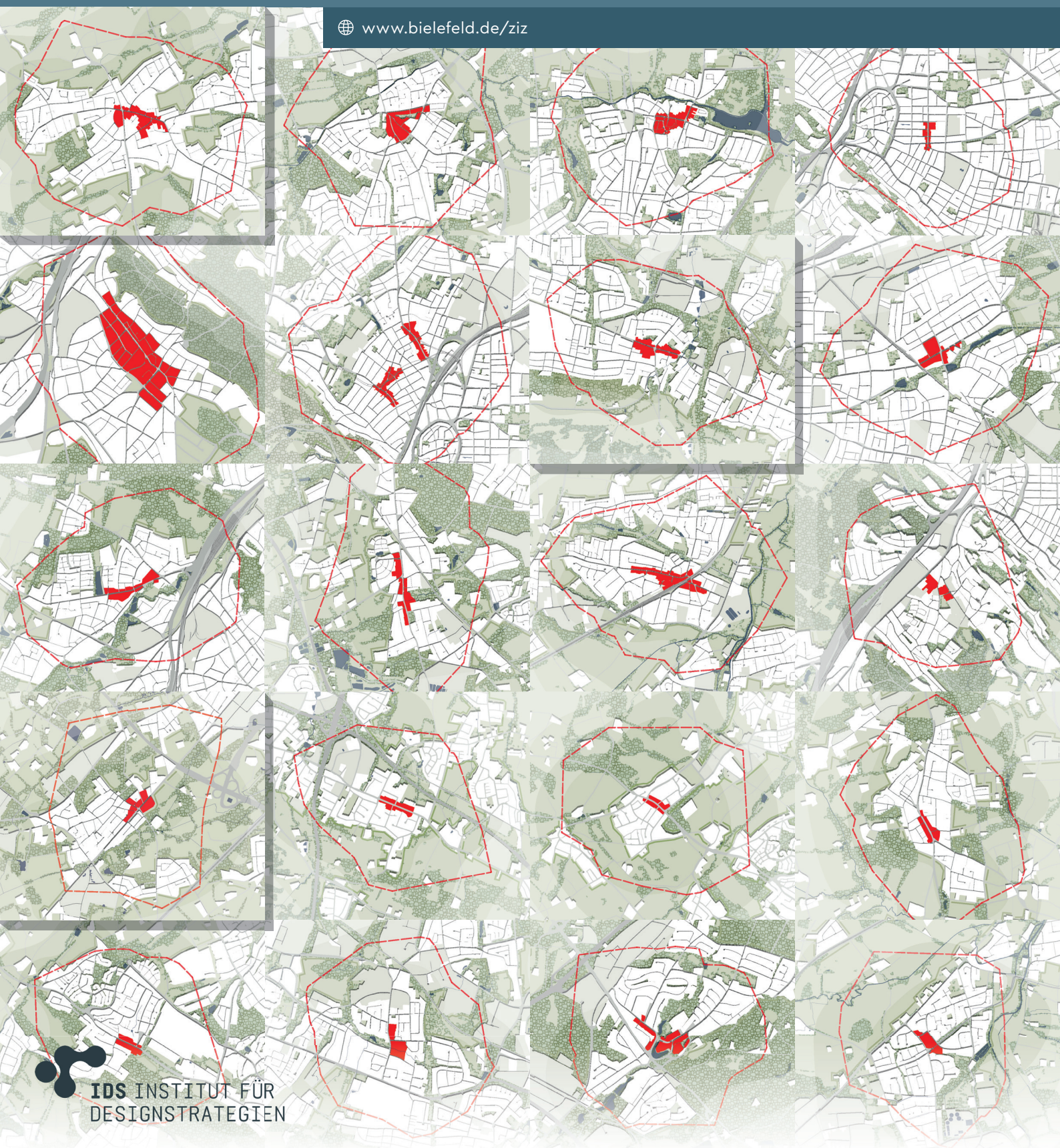
Stadtteilzentren als lernende Räume

Stärkungskonzept für 20 Stadtteilzentren mit drei Vertiefungsräumen

www.bielefeld.de/ziz



IDS INSTITUT FÜR DESIGNSTRATEGIEN

Impressum

Steuerung und Koordination:
Stadt Bielefeld Bauamt
Technisches Rathaus
August-Bebel-Straße 92
33602 Bielefeld

Stadt Bielefeld
Bauamt

Verantwortlich für den Inhalt:
Lars Bielefeld

Anprechpersonen:
Christine Thenhaus
Cansu Ceylan-Aliyev
Jessica Volke

Konzeption und Bearbeitung:
Institut für Designstrategien
Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe
Emilienstraße 45
32756 Detmold

TH OWL
IDS INSTITUTE FOR DESIGN STRATEGIES

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall
Dr. Marcel Cardinali

Bearbeitung:
David Savic, BA.
Lukas Vössing, BA.

Detmold, November 2024

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren

Stadt
Bielefeld

Weitere Informationen:

Bielefeld macht sich – stark für die Zentren

Institut für Designstrategien

Inhalt

Vertiefungskonzept 6

Historischer Dorfkern 8
Jöllenbeck 10
Heepen 20
Alt-Schildesche 21

Städtisches funktionales Zentrum 22
Hillegossen 24
Heeper Straße 34
Quelle 35
Senne 36
Brake 37
Gadderbaum 38

Funktionales Zentrum einer Stadt 40
Ummeln 42
Ubbedissen 52
Großdornberg 53
Theesen 54
Wertherstraße/Wellensiek 55

Urbanes Zentrum 56
August-Bebel-Straße 58
Brackwede 59
Zentrum-West 60

Zentrum der 60/70er Jahre 62
Stieghorst 64
Sennestadt 65
Baumheide 66

Resumee der Zentrentypen 68

Die wichtigsten Maßnahmen 70

Abbildungsverzeichnis 72

Von der Analyse zur vertieften Betrachtung

Im Rahmen der Analyse für das Stärkungskonzepts wurden die 20 Bielefelder Stadtteilzentren anhand einer Bewertungsmatrix und durch die Beteiligung von Schlüsselpersonen systematisch analysiert. Dabei standen zentrale Themen wie Versorgung, Mobilität, Aufenthaltsqualität, Bezirkskultur und städtebauliche Entwicklungen im Mittelpunkt. Für die Analyse wurden die ausgewählten Stadtteilzentren nach fünf Zentrentypen sortiert: Historischer Dorfkern, Städtisch funktionales Zentrum, Funktionales Zentrum einer Stadt, Urbanes Zentrum und Zentrum der 60/70er Jahre. Der Vergleich nach Zentrentypen identifizierte Jöllenbeck (Historischer Ortskern), Hillegossen (Städtisch funktionales Zentrum) und Ummeln (Funktionales Zentrum einer Siedlung) als Zentren mit besonders hohem Handlungsbedarf und gleichzeitigem Vorbildpotenzial für die anderen Stadtteile.

Die Vertiefungskonzepte

Die Vertiefungskonzepte bauen dabei auf den gemeinsam mit den Schlüsselpersonen gesetzten Prioritäten auf. Eine vertiefende räumliche Analyse des Stadtteilzentrums und seines Umfelds arbeitete Mängel und Potenziale im räumlichen Nahbereich heraus. Diese dienten als zentrale Anknüpfungspunkte für mögliche Interventionsräume. Die strategisch konzeptionelle Ausrichtung wurde dann in Form eines Leitbilds auf die wesentlichen Handlungsräume fokussiert und schließlich für den Untersuchungsraum räumlich und zeitlich ausgearbeitet und in Beziehung zu bestehenden Planungen der Stadt Bielefeld gesetzt. Einzelne Details zeigen schließlich Schlüsselmaßnahmen – größtenteils zunächst temporär und minimalinvasiv – die an prägnanten Stellen im öffentlichen Raum vorhandene Potenzialräume verbinden können.

Die erneute Beteiligung der Schlüsselpersonen

Die Vertiefungskonzepte wurden den Schlüsselpersonen in drei weiteren Beteiligungsveranstaltungen vorgestellt, die größtenteils auch schon in der ersten Beteiligungsphase des Stärkungskonzepts dabei waren. Anhand der Entwurfsvorschläge in den Plänen wurden Anmerkungen der Teilnehmenden diskutiert, und wo nötig anschließend in Abstimmung mit der Verwaltung in den Entwürfen angepasst. Das Ergebnis dieser Phase ist nun in der hier vorliegenden Dokumentation zusammengefasst, in der für drei Stadtteilzentren exemplarisch städtebauliche Maßnahmen vorgeschlagen werden.

Die lernenden Räume – Handlungsempfehlungen

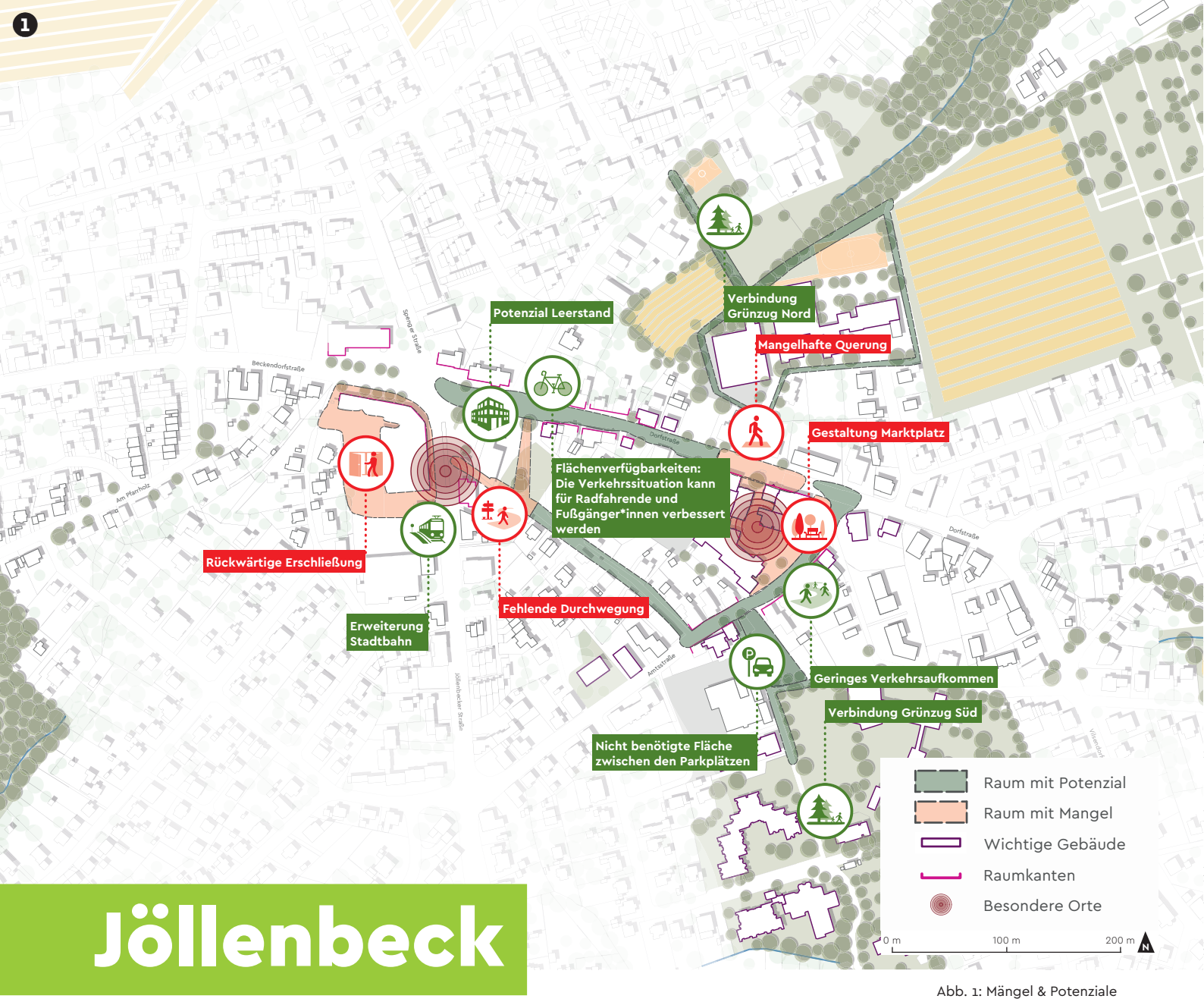
Im Folgenden sind alle 20 Stadtteilzentren sortiert in die aus der Analyse benannten 5 Zentrentypen: Historischer Dorfkern, städtisch funktionales Zentrum, funktionales Zentrum einer Stadt, urbanes Zentrum und Zentrum der 60/70er Jahre. Die detaillierter herausgearbeiteten Vertiefungskonzepte werden für den Typus historischer Ortskern, städtisch funktionales Zentrum und Funktionales Zentrum einer Siedlung vorangestellt, gefolgt von den Zentren gleichen Typs und der im Stärkungskonzept mit den Schlüsselpersonen entwickelten Prioritäten in der Entwicklung.

Im Ergebnis liegen nicht nur detaillierte Handlungsempfehlungen für die drei vertieften Stadtteilzentren vor, sondern jeweils auf die Zentrentypen bezogene Handlungsempfehlungen. Im Sinne der lernenden Räume sind die wesentlichen Maßnahmen, die in den Vertiefungskonzepten angewandt wurden, als übertragbare Handlungsempfehlungen im Schlussteil zu finden.

Impressionen aus den Beteiligungsveranstaltungen mit den Schlüsselpersonen

Historischer Dorfkern

Historische Ortskerne blicken auf eine lange Geschichte zurück. Die Identifikation mit dem Stadtteil ist in der Regel hoch, die Wege sind kurz und die Abstände zwischen den Gebäuden sind gering. Die Einbindung zeitgemäßer Einzelhandelsflächen (v.a. im Bereich der Nahversorgung) stellt aufgrund der engen baulichen Strukturen eine Herausforderung dar. Die Aufenthaltsqualität rund um den zentralen Platz ist in der Regel hoch und die meisten Herausforderungen im Ortsteil sind nicht im Zentrum selbst zu finden.



Jöllenbeck

Abb. 1: Mängel & Potenziale

Mängel & Potenziale

Das Stärkungskonzept hat gezeigt, dass das Ortszentrum in Jöllenbeck eine starke Identität besitzt und mit dem Marktplatz eine räumlich gute Ausgangslage für eine weitere Entwicklung hat. Insbesondere die Mobilitätsanforderungen an zukunftsfeste, nachhaltige Ortsteile sind allerdings laut der Analyse bisher nur unzureichend erfüllt. Die beteiligten Schlüsselpersonen sprachen sich für eine (1) stärkere Vernetzung mit der Innenstadt, (2) eine bessere Anbindung des Ortszentrums in die Ortsteile, (3) eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz und in seiner Umgebung sowie (4) eine Verbesserung der Bezirkskultur aus.

Die vertiefende räumliche Analyse verdeutlicht die Stärken Jöllenbecks mit seinen Grünzügen unweit des Marktplatzes, offenbart aber auch Mängel in der Durchwegung im Zentrum (siehe Abb. 1). Die geplante Stadtbahnerweiterung bringt hohes Potenzial für eine verbesserte Vernetzung mit der Innenstadt mit sich, die gleichzeitig ein Impuls sein kann den Leerstand östlich der Jöllenbecker Straße zu aktivieren und eine verbesserte Anbindung zwischen Marktplatz und zukünftiger Haltestelle zu erreichen. Der Marktplatz selbst erreicht in seiner Gestaltung und Zonierung bisher nicht sein volles Potenzial und kann durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie einer Vernetzung in Nord- und Südrichtung deutliche Verbesserungen für die Bewohner erzielen. Insbesondere die wenig frequentierte Amtsstraße bietet in dem Bereich Möglichkeiten den Platzraum besser zu fassen und zu vernetzen. Vom Marktplatz Richtung Süden bietet der Parkplatz an der Amtsstraße in seiner konischen Gestaltung die Möglichkeit den Grünraum zu erweitern, ohne wesentlich in die Anzahl der Parkplätze einzugreifen. Damit kann die

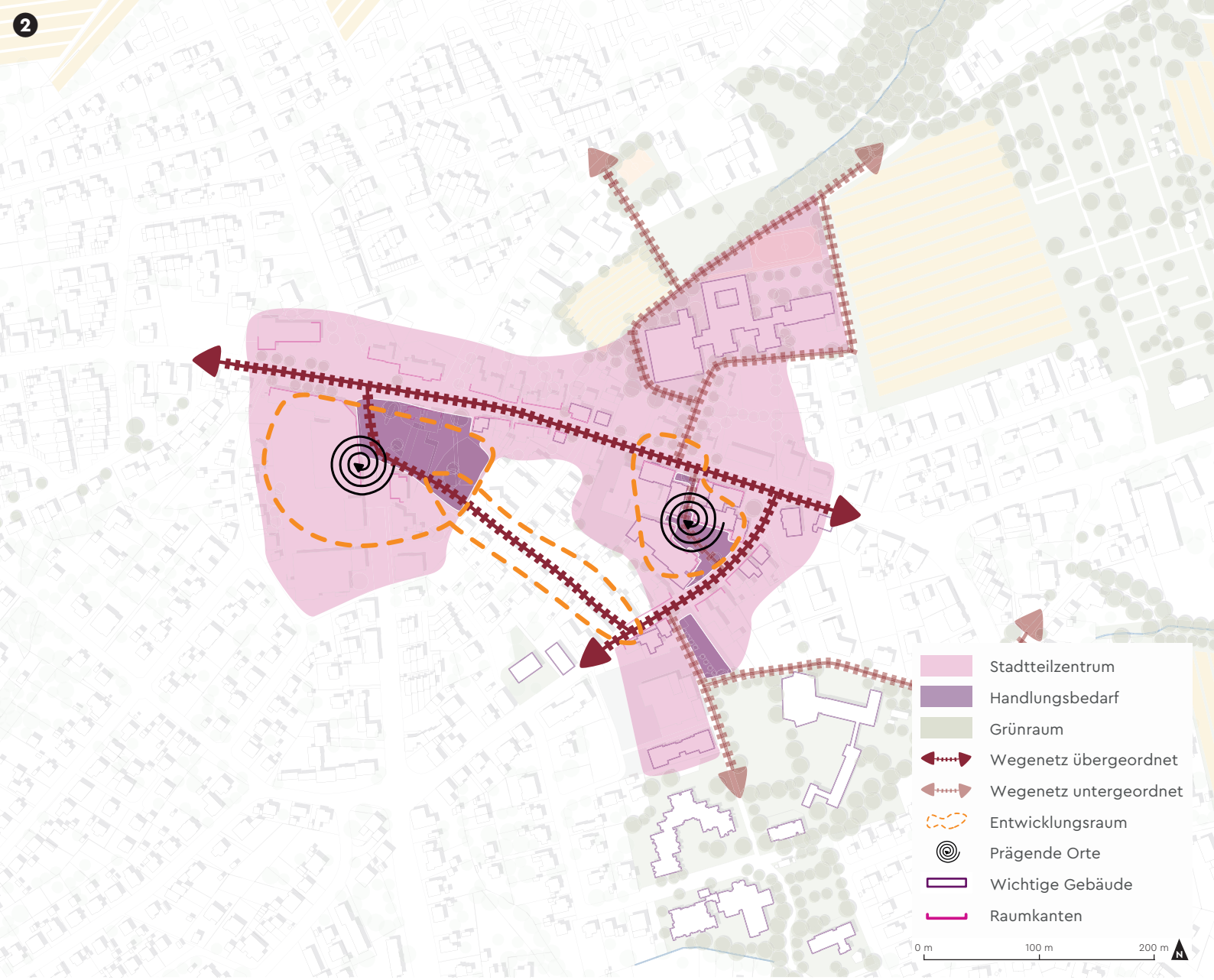


Abb. 2: Leitbild

Verbindung zum südlichen Grünzug gestärkt werden. Im nördlichen Bereich in Richtung der Realschule sind es insbesondere die Überquerung und die kleine Platzsituation an der Apotheke, die das Potenzial bieten, die Binnenmobilität und Aufenthaltsqualität im Ortskern weiter zu steigern. Es lässt sich insgesamt feststellen, dass eine positive Entwicklung durch kleinere Maßnahmen im Ortszentrum erreicht werden kann.

Leitbild

Das Leitbild konzentriert sich folgerichtig auf die beiden wesentlichen prägenden Orte am Marktplatz und der zukünftigen Stadtbahnhaltestelle sowie deren Verbindung mit dem übrigen Stadtteilzentrum (siehe Abb. 2). Die Aufwertung des Marktplatzes als zentraler Aufenthaltsort wird durch die verbesserte Vernetzung auch stärker in die Binnenmobilität eingebettet. Die Entwicklung der Stadtbahnhaltestelle als städtebauliches Gelenk wird langfristig zum neuen Ankommensort im Stadtteil und kann die Vernetzung der bestehenden Versorgungsbereiche verbessern. Insgesamt werden so die prägenden Orte miteinander verzahnt und mit den Grünzügen vernetzt, die es dann einem Großteil der Bevölkerung in Jöllenbeck erlauben, auf hochwertigen Fuß- und Radwegen in ihr Ortszentrum zu gelangen. Im Ergebnis entsteht das Potenzial für eine lebendige und stark frequentierte Ortsmitte in Jöllenbeck.

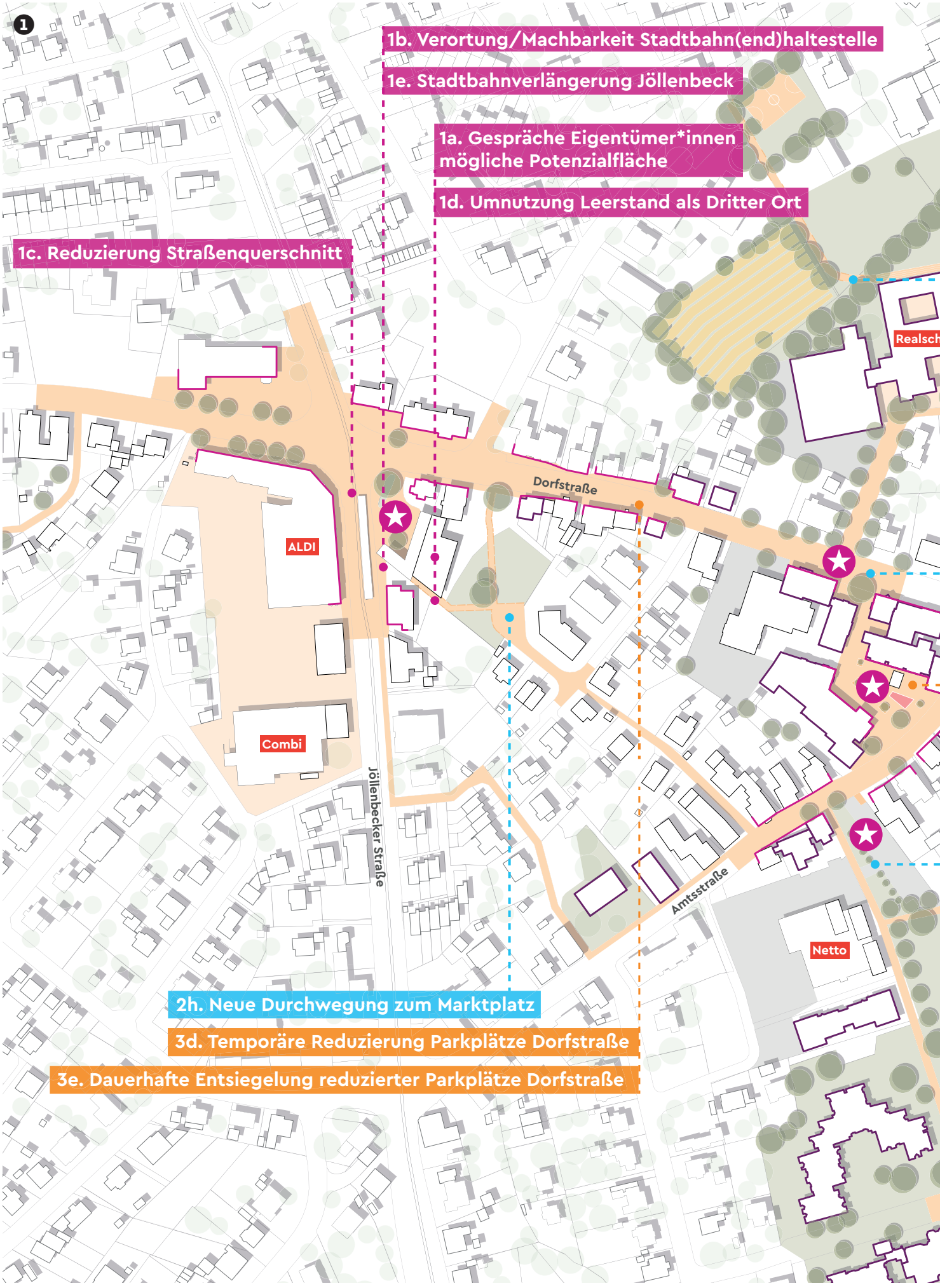

1
1b. Verortung/Machbarkeit Stadtbahn(end)haltestelle
1e. Stadtbahnverlängerung Jöllenbeck
1a. Gespräche Eigentümer*innen mögliche Potenzialfläche
1d. Umnutzung Leerstand als Dritter Ort
1c. Reduzierung Straßenquerschnitt
Realsch
Dorfstraße
ALDI
Combi
Jöllenbecker Straße
Amtsstraße
Netto
2h. Neue Durchwegung zum Marktplatz
3d. Temporäre Reduzierung Parkplätze Dorfstraße
3e. Dauerhafte Entsiegelung reduzierter Parkplätze Dorfstraße

Abb. 1: Entwicklungsperspektive

Entwicklungsperspektive

Eine **Verbesserung der Vernetzung mit der Innenstadt** wird durch eine Erweiterung der Stadtbahn angestrebt. Um diese Entwicklung bestmöglich voranzubringen und vorzubereiten, sieht das Konzept folgende Maßnahmen vor: (1b) Es wird empfohlen, für die bereits beabsichtigte Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahnverlängerung nach Jöllenbeck die hier vorgeschlagene (1b) Verortung einer möglichen Stadtbahn(end)haltestelle und die vorgeschlagene einhüftige Lösung mit einzubeziehen. (1c) Die Reduzierung des Straßenquerschnitts der Jöllenbecker Straße wertet den Straßenraum besonders für den Fuß- und Radverkehr auf. Dies kann zunächst in einer Testphase mit temporären Objekten nach dem Prinzip des Tactical Urbanism erprobt werden. (1a) Es wird empfohlen Gespräche mit den Eigentümern der bestehenden Hallen aufzunhmen, um eine (1d) Aktivierung der ehemaligen Werkstatt an der Jöllenbecker Straße als Dritter Ort zu initiieren, und mit Hilfe des zweiten Eigentümers eine bessere Durchwegung zum Marktplatz zu ermöglichen. Mit der Realisierung der (1e) Stadtbahnverlängerung nach Jöllenbeck kann der Ortsteil schließlich ideal an die Innenstadt angebunden werden.

Um auch die **Vernetzung mit dem Ortszentrum** zu verbessern sieht die Entwicklungsperspektive folgende Maßnahmen vor: Kurzfristig können der (2b) testweise Rückbau von wenigen Stellplätzen auf dem Parkplatz an der Amtsstraße und der (2a) gleichzeitige Ausbau von Sharingangeboten zu einer Verbesserung der Binnenmobilität beitragen. Diese kann weiter von (2d) der Schaffung einer Fußwegeverbindung auf dem Kämpchen in Kombination mit einer (2c) verbesserten Querung an der Dorfstraße in Richtung Marktplatz weiter gestärkt werden. Es gilt ebenfalls (2h) eine neue Durchwegung vom Versorgungszentrum in Richtung Marktplatz auszubauen sowie (2e) die Schulhöfe und Sportplatze für die Bewohnenden zu öffnen. Diese Maßnahmen können mit (2f) einer verbesserten Beschilderung und Markierung des Wegenetzes, (2i) der baulichen Ver-

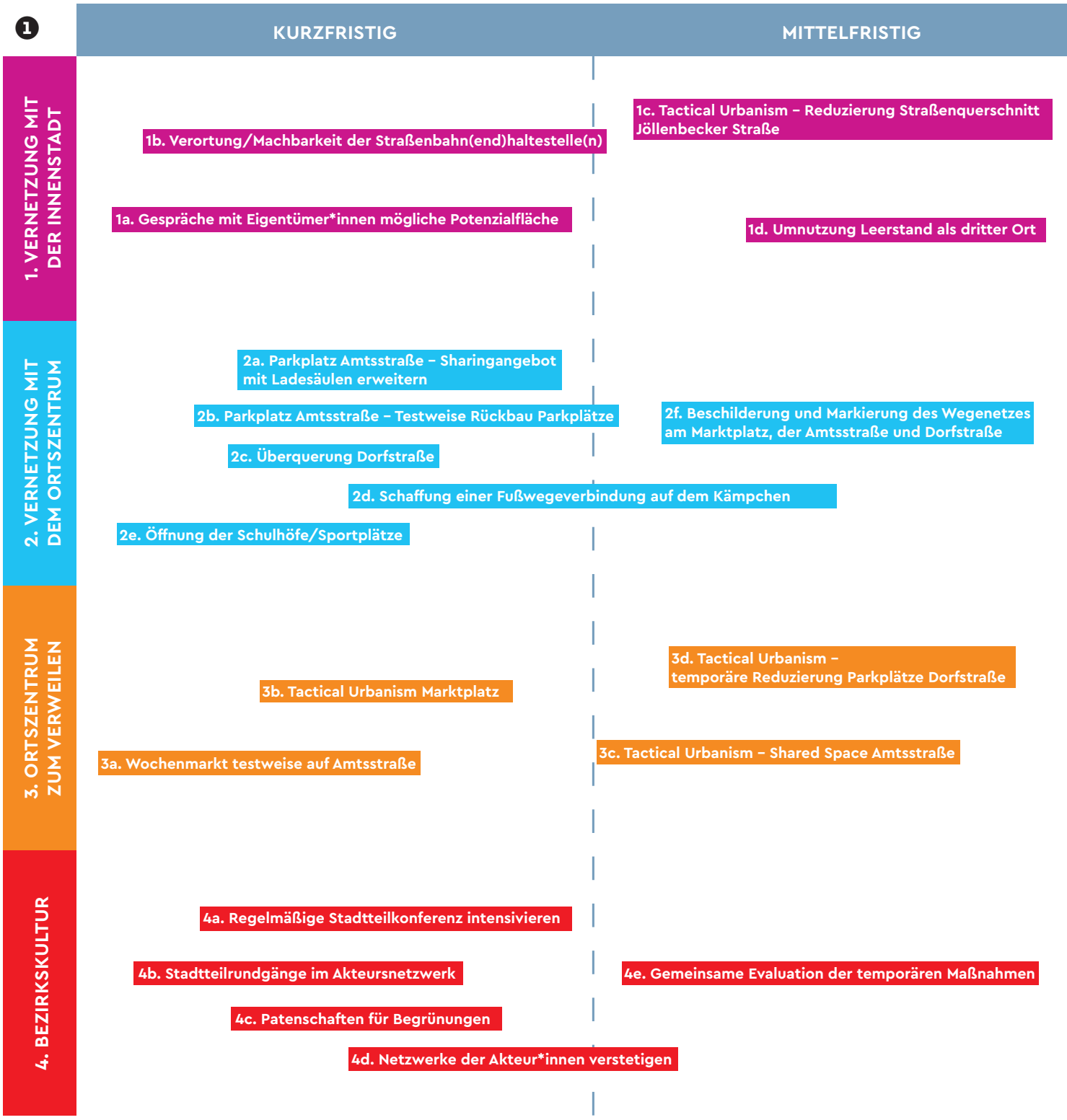

1
KURZFRISTIG
MITTELFRISTIG
1. VERNETZUNG MIT DER INNENSTADT
2. VERNETZUNG MIT DEM ORTSZENTRUM
3. ORTSZENTRUM ZUM VERWEILEN
4. BEZIRKSKULTUR
1c. Tactical Urbanism – Reduzierung Straßenquerschnitt Jöllenbecker Straße
1b. Verortung/Machbarkeit der Straßenbahn(end)haltestelle(n)
1a. Gespräche mit Eigentümer*innen mögliche Potenzialfläche
1d. Umnutzung Leerstand als dritter Ort
2a. Parkplatz Amtsstraße – Sharingangebot mit Ladesäulen erweitern
2b. Parkplatz Amtsstraße – Testweise Rückbau Parkplätze
2f. Beschilderung und Markierung des Wegenetzes am Marktplatz, der Amtsstraße und Dorfstraße
2c. Überquerung Dorfstraße
2d. Schaffung einer Fußwegeverbindung auf dem Kämpchen
2e. Öffnung der Schulhöfe/Sportplätze
3d. Tactical Urbanism – temporäre Reduzierung Parkplätze Dorfstraße
3b. Tactical Urbanism Marktplatz
3c. Tactical Urbanism – Shared Space Amtsstraße
3a. Wochenmarkt testweise auf Amtsstraße
4a. Regelmäßige Stadtteilkonferenz intensivieren
4b. Stadtteilrundgänge im Akteursnetzwerk
4e. Gemeinsame Evaluation der temporären Maßnahmen
4c. Patenschaften für Begrünungen
4d. Netzwerke der Akteur*innen verstetigen

Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive

stetigung sowie (2g) der dauerhaften Entsiegelung reduzierter Parkplätze verstetigt werden, sofern die temporären Maßnahmen positiv verlaufen.
Die **Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Ortszentrums** wird durch (zunächst) temporäre Eingriffe beabsichtigt. Hierzu werden folgende Maßnahmen empfohlen: Durch (3b) die testweise Neuorganisation des Marktplatzes in Kombination mit einem (3c) Shared Space auf der Amtsstraße, auf welcher (3a) der Wochenmarkt testweise stattfinden kann, lädt das Ortszentrum zum Verweilen ein, da sich so neue Möglichkeiten der testweisen Begrünung und Möblierung ergeben. Die (3d) Reduzierung des Straßenquerschnitts der Dorfstraße kann diese Entwicklung weiter vorantreiben. Sollten sich diese Eingriffe bewähren, gilt es (3e) die reduzierten Parkplätze dauerhaft zu entsiegeln und (3f) den neuen Marktplatz baulich zu verstetigen.

Um die **Bezirkskultur** weiter zu stärken, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen: Es gilt die vorhandenen Instrumente wie die (4a) Stadtteilkonferenzen zu intensivieren und die (4d) Netzwerke der Beteiligten zu verstetigen. Durch (4b) Stadtteilrundgänge im Akteursnetzwerk als auch durch (4c) Patenschaften für Begrünungen kann die Bezirkskultur profitieren. Die (4e) gemeinsame Evaluation der oben genannten temporären Maßnahmen ist hierbei essenziell. Die (4f) Entwicklung und Umsetzung von Projekten, die aus Eigeninitiative hervorgehen, können mit Hilfe eines Teilhabefonds unterstützt werden. (4g) In Form eines Vereins kann die Stadtteilkollaboration verstetigt werden.

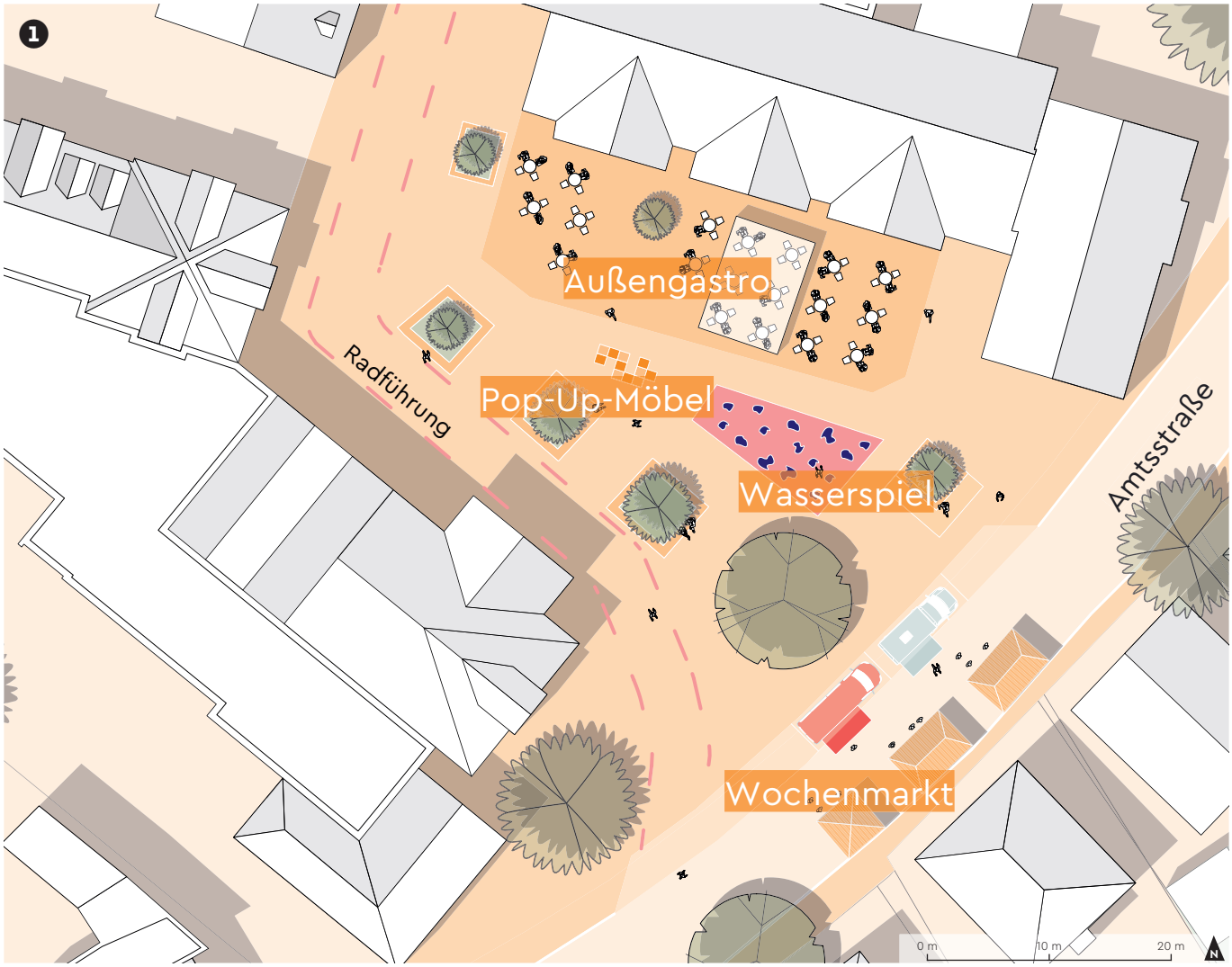


Abb. 1: Vertiefungsraum Marktplatz

Marktplatz

Um die Aufenthaltsqualität des Marktplatzes zu verbessern, bietet es sich an, neue Sitzgelegenheiten in Form von Pop-Up-Möbeln zu implementieren. So kann ein Aufenthaltsraum geschaffen werden, der ohne Konsumdruck besucht werden kann. Das wurde von den Bürger*innen während der Beteiligungen als sehr wichtig angesehen. Ein weiterer Vorteil der experimentellen Pop-Up-Möbel liegt darin, dass diese kostengünstig und zunächst temporär platziert werden. Es gilt die Maßnahme im Verlauf zu evaluieren und bestenfalls zu verstetigen. Das Wasserspiel trägt ebenfalls zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei, darüber hinaus bindet das Wasser Schadstoffe und Staub, wodurch die Luftqualität verbessert werden kann. Die Radführung über den Marktplatz trägt ebenfalls zur stärkeren Frequentierung des Platzes bei, wovon besonders die ansässigen Geschäfte profitieren können. Der Entwurf sieht eine Vergrößerung der Außengastronomieflächen vor, um die Belebung weiter zu stärken. Der aktuell auf dem Marktplatz

Abb. 2: Perspektive Marktplatz

stattfindende Wochenmarkt sollte dafür auf die Amtsstraße verlegt werden, sofern diese verkehrsberuhigt oder zu einer shared space Zone umgewidmet werden kann. Dies sollte in einem Verkehrsversuch temporär getestet und evaluiert werden.

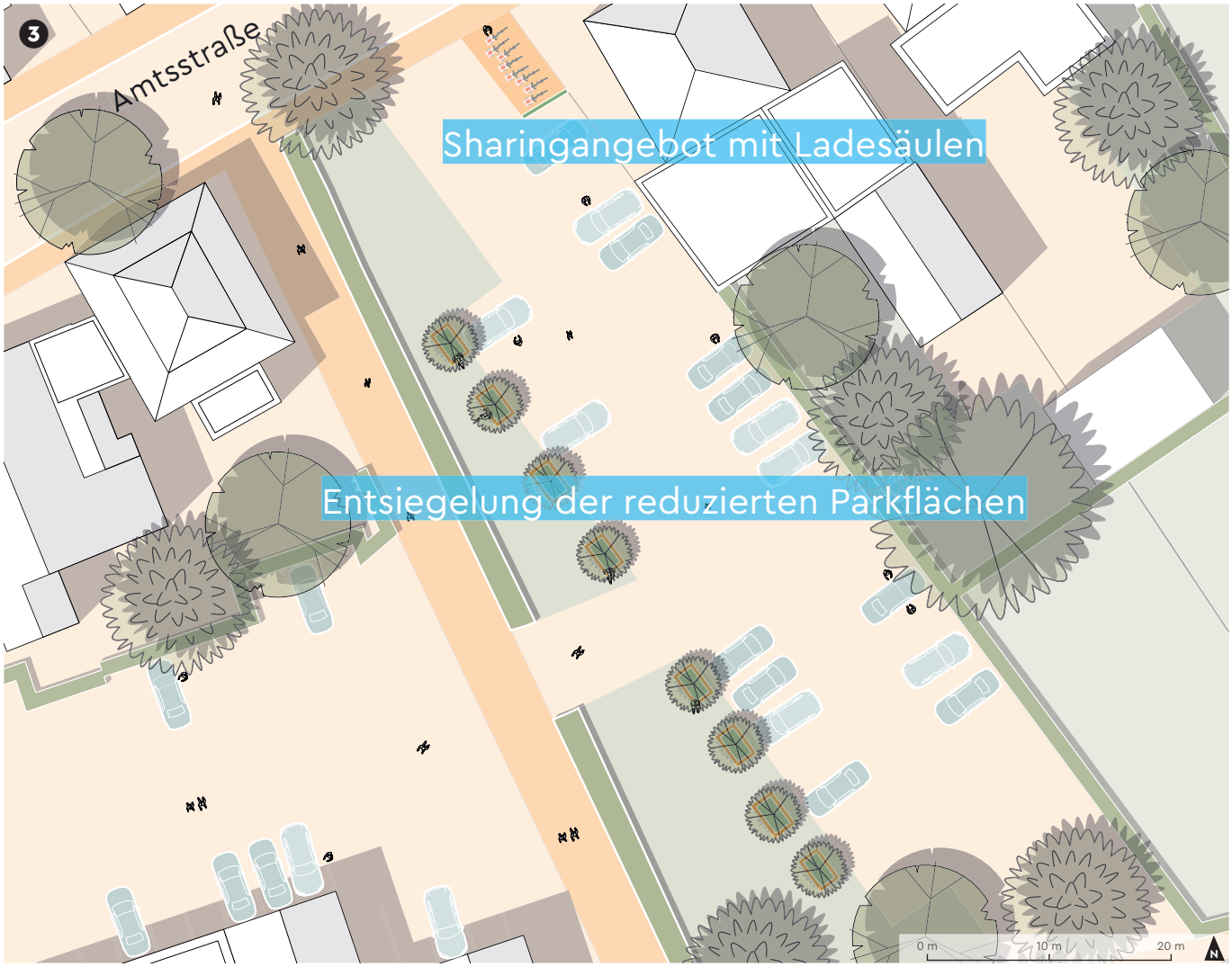


Abb. 3: Vertiefungsraum Amtsstraße

Parkplatz an der Amtsstraße

Der Entwurf sieht vor, den bestehenden Parkplatz an der Amtsstraße zu optimieren. Durch die Entsiegelung und Begrünung von drei Parkplätzen in der Mitte sowie bis zu sechs Parkplätzen an der nordwestlichen Ecke können die Grünverbindungen gestärkt werden. Die Entsiegelung trägt stark dazu bei, die Qualität der Nord-Süd-Verbindung aufzuwerten und so die Binnenmobilität des Stadtteils zu stärken. Um die Verkehrswende weiter voranzutreiben wird empfohlen, die bestehenden Ladesäulen für PKW auszubauen sowie die bestehende Mobilstation für Sharing-Räder zu erweitern.

Abb. 4: Perspektive Amtsstraße

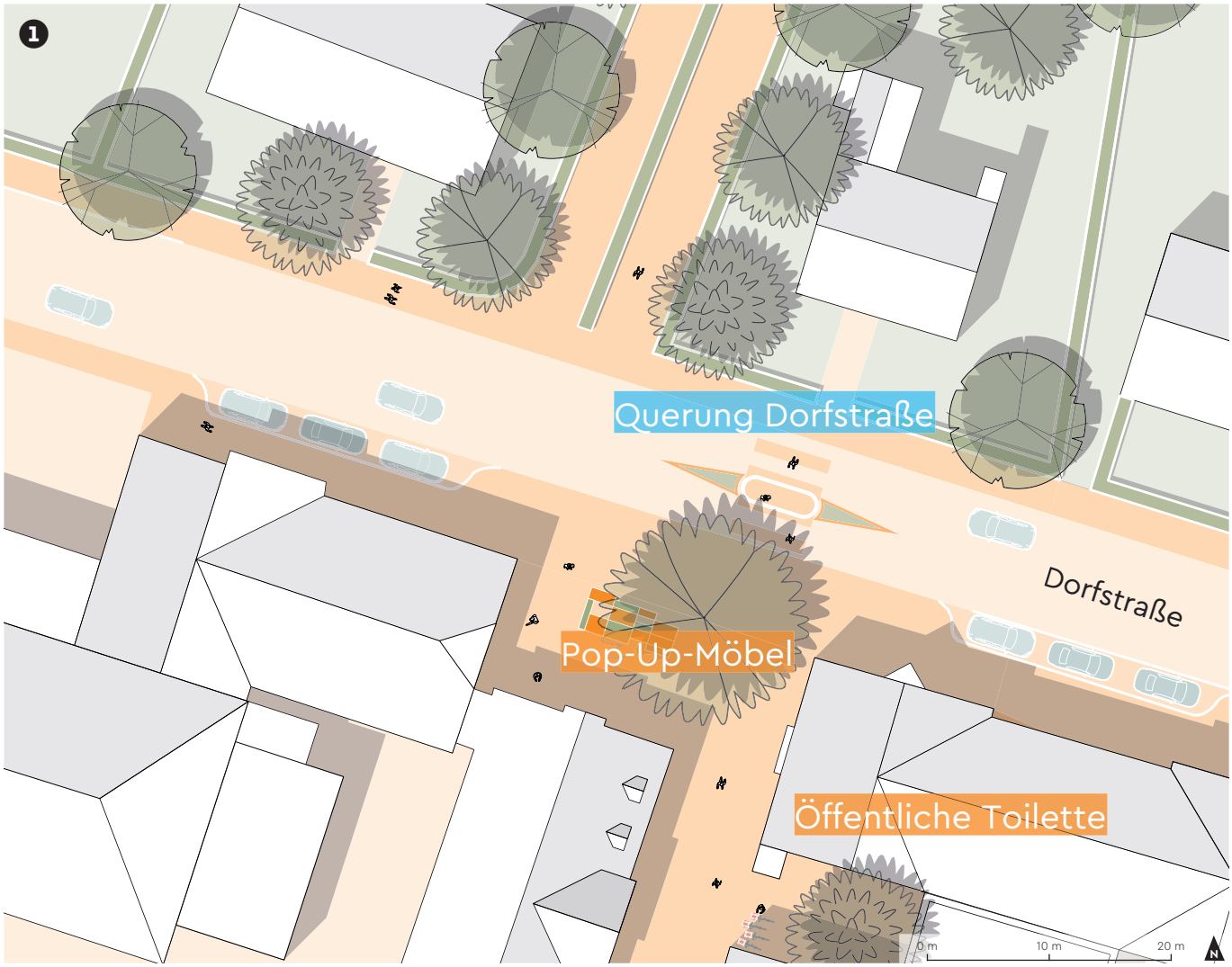


Abb. 1: Vertiefungsraum Dorfstraße

Querung an der Dorfstraße

Eine Verbesserung der Querung an der Dorfstraße kann dazu beitragen, die Vernetzung mit dem Ortszentrum zu stärken. Es wird empfohlen, die bereits bestehende Querung zu begrünen und gegebenfalls die Querung durch Änderung des Bodenbelags zu markieren, um die Sichtbarkeit zu erhöhen. Die Begrünung kann durch Patenschaften mit lokalen Akteurinnen und Akteuren niederschwellig erfolgen. Um die Aufenthaltsqualität entlang der Nord-Süd-Verbindung zu qualifizieren, sieht das Konzept außerdem vor, die 4 Stellplätze des Parkplatzes der Apotheke zu reduzieren und diese durch Tactical Urbanism in Form von Pop-Up-Möbeln zu bespielen. Diese Maßnahmen sind zunächst temporär, es gilt diese zu testen und gegebenenfalls zu verstetigen. Die benötigten Parkplätze für mobiltätseingeschränke Personen sind durch die nahegelegenen Parkbuchten an der Dorfstraße sichergestellt.

Abb. 2: Perspektive Dorfstraße

Die Errichtung einer öffentlichen Toilette in unmittelbarer Nähe zum Marktplatz würde die Nutzerfreundlichkeit des öffentlichen Raums deutlich erhöhen. Es wird empfohlen, einen Standort am Marktplatz zu suchen und auf seine technische und rechtliche Machbarkeit hin zu prüfen.

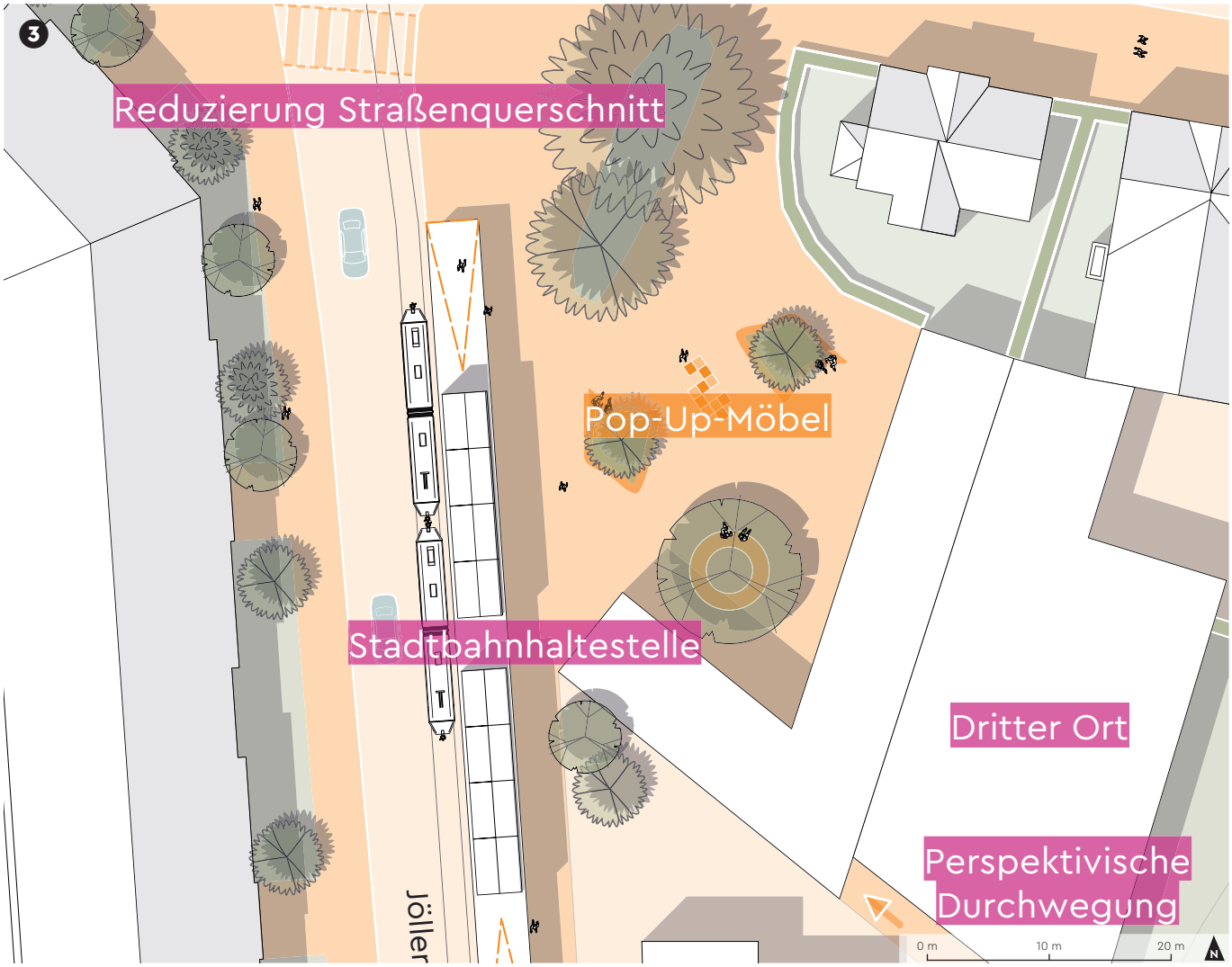


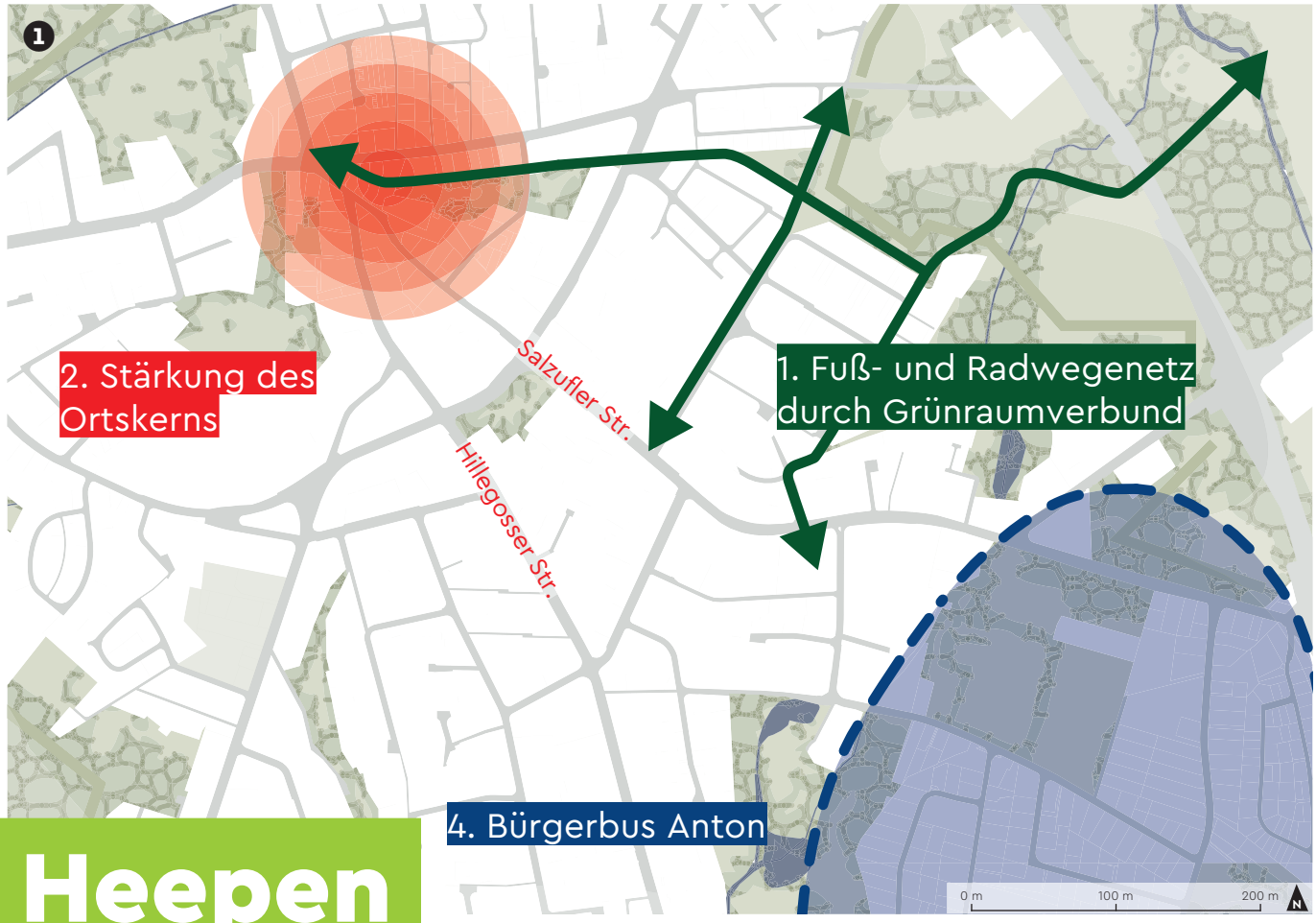
Abb. 3: Vertiefungsraum Stadtbahnhaltestelle

Stadtbahnhaltestelle

Es wird vorgeschlagen, die perspektivische Stadtbahnhaltestelle im Bereich des Versorgungszentrums an der Jöllenbecker Straße im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu prüfen. Durch die Einhüftigkeit der Haltestelle, wird möglichst wenig Platz benötigt. Ebenso kann sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr, durch eine Reduzierung des Straßenquerschnittes, mehr Platz eingeräumt werden.
Der Entwurf sieht vor, den entstehenden Vorplatz durch Pop-Up-Möbel zu qualifizieren und so die Aufenthaltsqualität zu stärken.

Abb. 4: Perspektive Stadtbahnhaltestelle

Für die positive Entwicklung des Standortes wird neben der Aufwertung des Vorplatzes ergänzend empfohlen, das Bestandsgebäude für verschiedene Nutzungen zu öffnen. Das Ziel sollte sein, das Gebäude als einen Dritten Ort für die Bewohner*innen des Ortsteils zu qualifizieren. Zudem bietet es sich zukünftig an, eine neue Durchwegung in Richtung des Marktplatzes zu schaffen, um die Vernetzung mit dem Ortszentrum zu stärken. Diese ist von besonderem Interesse, da die Stadtbahnhaltestelle zum Ankunftspunkt wird und das bestehende Versorgungszentrum ebenfalls in seiner fußläufigen Erreichbarkeit verbessert wird.



Heepen

Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Insgesamt zeigt sich der Ortsteil Heepen in einem guten Zustand, mit vergleichsweise geringem dringenden Handlungsbedarf. Um die Weiterentwicklung des Stadtteils in Richtung eines lebendigen nachhaltigen Stadtteilzentrums noch weiter zu verbessern, werden folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

1. Fuß- und Radwegenetz durch Grünraumverbund: Heepen hat eine gute Ausgangslage durch bereits vorhandene Grünkorridore. Es wird empfohlen, den Ortskern und den Anschluss der Schule an den Grünraumverbund weiterzuentwickeln und zu stärken. Neben einer generellen Verbesserung von Radwegen ist es zudem wichtig Maßnahmen auszuweiten, die die Nutzung von Freizeitradwegen fördern, dabei können Gemeinschaftsaktionen zum Fahrradfahren für die Bewohner*innen beitragen sowie die Mobilitätserziehung für Kinder (z.B. Schulprojekte wie STARS – Umwelt-, Verkehrs- und Mobilitätserziehung).

2. Stärkung des Ortskerns: Die aktuelle Planung der verkehrlichen Umgestaltung des Heeper Ortskerns trägt dazu bei, die Qualität des Ortskerns weiter zu steigern. Die einzelnen Akteure sollen sich hierbei in den Planungsprozess einbringen.

3. Angebote für den Austausch: Auch in Heepen wächst die Sorge vor einer Segregation einzelner Milieus, aber auch verschiedener Lebensphasen. Es wird empfohlen, auf die bestehenden Einrichtungen aufmerksam zu machen, diese zu stärken und durch einzelne Verknüpfungen Synergien zu entwickeln.

4. Bürgerbus Anton: In den Gesprächen mit den Schlüsselpersonen wurde vielfach der nachvollziehbare Wunsch geäußert, die süd-östlichen Ortsteile Heepens mit Bielefelds Bürgerbus Anton besser mit dem Ortszentrum zu vernetzen. Es wird empfohlen, diese Möglichkeit nach der Testphase in Jöllenbeck und Sennestadt insbesondere auch im Hinblick der Wirtschaftlichkeit zu prüfen und das hohe ehrenamtliche Engagement in Heepen miteinzubeziehen.

Abb. 2: Handlungsempfehlungen

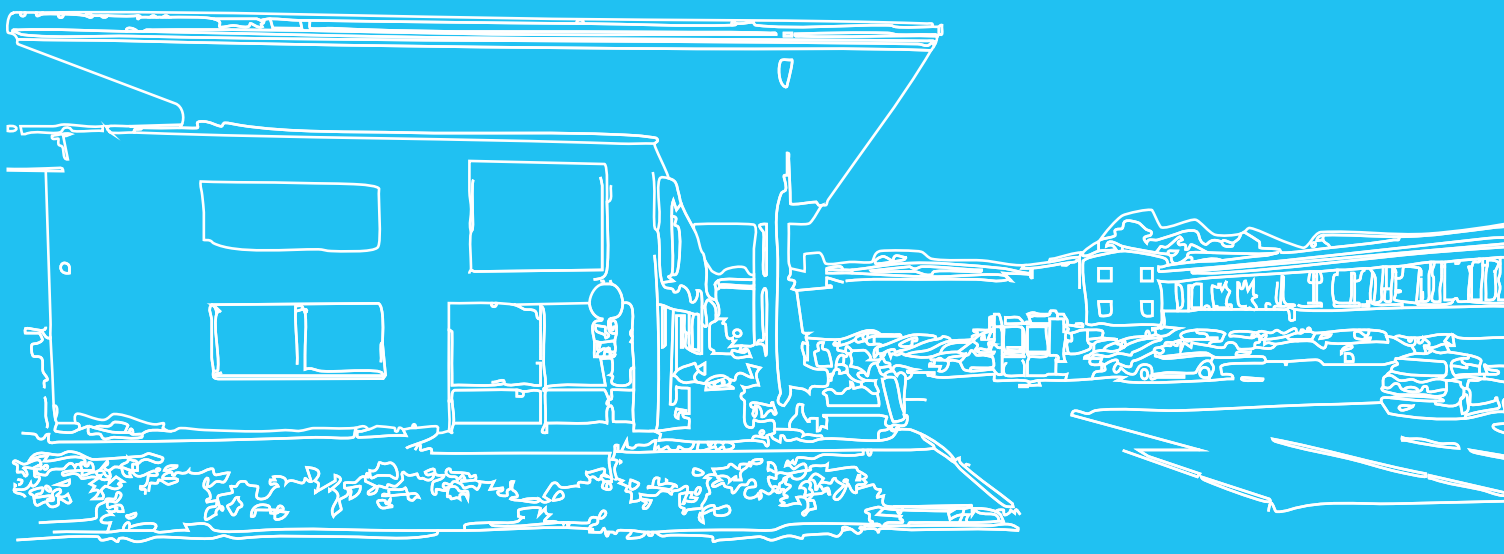
Auch im Ortszentrum in Alt-Schildesche zeigen sich die Herausforderungen der Mobilitätswende und der nachlassende soziale Zusammenhalt zwischen den Generationen und Milieus. Städtebaulich macht sich das in der Dominanz des Autos im öffentlichen Raum, sowie dem für seine Qualität unterdurchschnittlich frequentierten Ortskern bemerkbar. Zur Weiterentwicklung des Ortszentrums werden daher folgende Maßnahmen empfohlen:

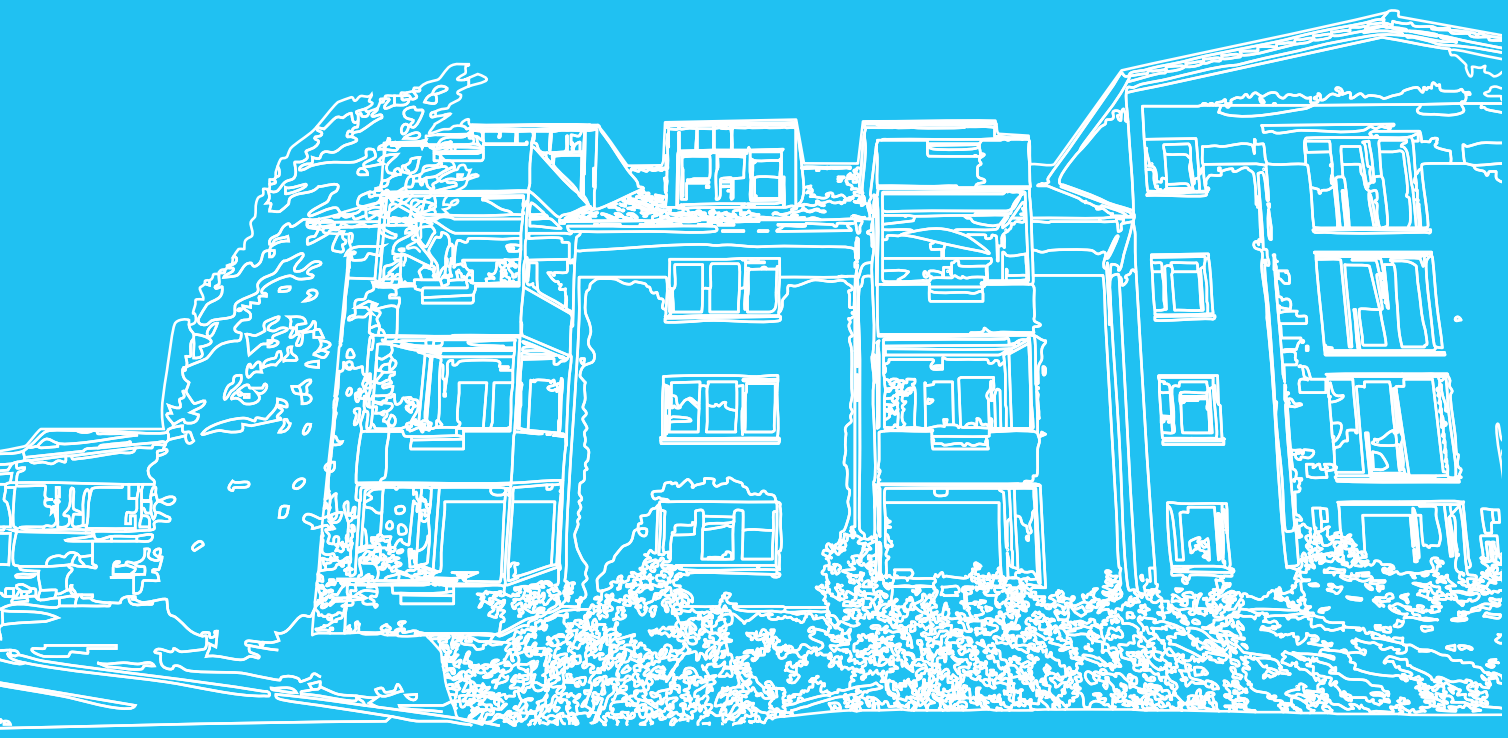
1. Frequenzbringer bündeln: In Schildesche sind eigentlich alle Dinge des alltäglichen Bedarfs verfügbar, jedoch gerade so weit auseinander, dass doch regelmäßig auf das Auto zurückgegriffen wird. Das gilt insbesondere für die Angebote an der Westerfeldstraße. Es wird vorgeschlagen ein Leerstandsmanagement zu initiieren, das Einzelhändler*innen, Gastronomen und Eigentümer*innen vernetzt und so über freiwerdende Erdgeschossflächen informiert, um mittelfristig eine höhere Konzentration gut frequentierter Nutzungen im direkten Ortskern zu erreichen. So besteht nicht nur das Potenzial, die Passantenfrequenz für die Einzelhändler*innen und Gastronomen*innen zu erhöhen, sondern auch den ruhenden Verkehr im Zentrum zu reduzieren.

2. Stärkung der Mobilität im Ortszentrum: Angesichts eines wachsenden Interesses an Lastenrädern und einer abnehmenden Autonutzung, die von den Schlüsselpersonen berichtet wurde, sollte die steigende Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität aufgegriffen und verstetigt werden. Es wird (a) die schrittweise Erweiterung des „meinSiggi" Angebots um E-Lastenräder empfohlen, sowie (b) der kleinschrittige, aber stetige Rückbau von Parkplätzen zu Gunsten von Fahrradständern, Außengastronomie und einer generellen Steigerung der Aufenthaltsqualität, sowie (c) die Machbarkeitsprüfung eines Quartiersparkhauses, um den ruhenden Verkehr im Zentrum zu reduzieren. Hier könnten zudem die notwendigen E-Ladesäulen integriert werden. Eine vielversprechende Möglichkeit wäre, den bestehenden Parkplatz an der Hermann-Schäffer-Straße dahingehend weiterzuentwickeln.

Städtisches funktionales Zentrum

Funktionale Zentren stammen in der Regel aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Sie sind überwiegend durch rein funktionale Versorgungsfunktionen definiert und befinden sich überwiegend an stark befahrenen Straßen. Typische Mängel sind eine hohe Verkehrsbelastung, eine fehlende Aufenthaltsqualität und Schwächen in der Bezirkskultur.





Hillegossen

Abb. 1: Mängel & Potenziale

Mängel & Potenziale

Das Stärkungskonzept zeigt, dass das Ortszentrum in Hillegossen eine ausreichende Versorgungsqualität bietet und mit den vorhandenen Grünzügen gute Voraussetzungen für eine Verbesserung der Binnenmobilität mitbringt. Insbesondere die fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten im Ortszentrum und die damit verbundene eher schwach ausgeprägte Bezirkskultur wurden in den Beteiligungsveranstaltungen als Schwächen hervorgehoben. Die Schlüsselpersonen betonten (1) die Notwendigkeit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität, einhergehend mit der Schaffung von Aufenthaltsflächen und (2) die Stärkung der Bezirkskultur, sowie (3) die bessere Anbindung des Ortszentrums in die Ortsteile.

Durch eine vertiefende räumliche Analyse rücken besonders die attraktiven und ausgedehnten Grünflächen im Norden und Süden des Stadtteils in den Fokus (siehe Abb. 1). Diese könnten durch bessere Verbindungen und eine gestalterische Aufwertung zu einem zusammenhängenden Freiraumsystem verknüpft werden, das sowohl die Naherholung als auch die Binnenmobilität fördert. So ließen sich beispielsweise die Wegeverbindungen zu den nördlichen Wohnsiedlungen optimieren, da derzeit wichtige Verbindungen fehlen oder unattraktiv gestaltet sind – etwa der Weg über den Parkplatz des Küchenstudios. Die ungenutzte Grünfläche am Ortseingang entlang der Detmolder Straße bietet Potenzial als lokale Fläche für kleinere Veranstaltungen und Aktionen. Das Freibad im Süden fungiert auch als zentraler Treffpunkt und bietet Potenzial zur Aktivierung des Raums, besonders in den Sommermonaten. Der Neubau der Kita neben der Grundschule eröffnet Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere durch die Aufwertung der Verbindung von der Detmolder Straße zum Tempelkamp, was die Erreichbarkeit dieses Bereichs deutlich verbessert. Problematisch

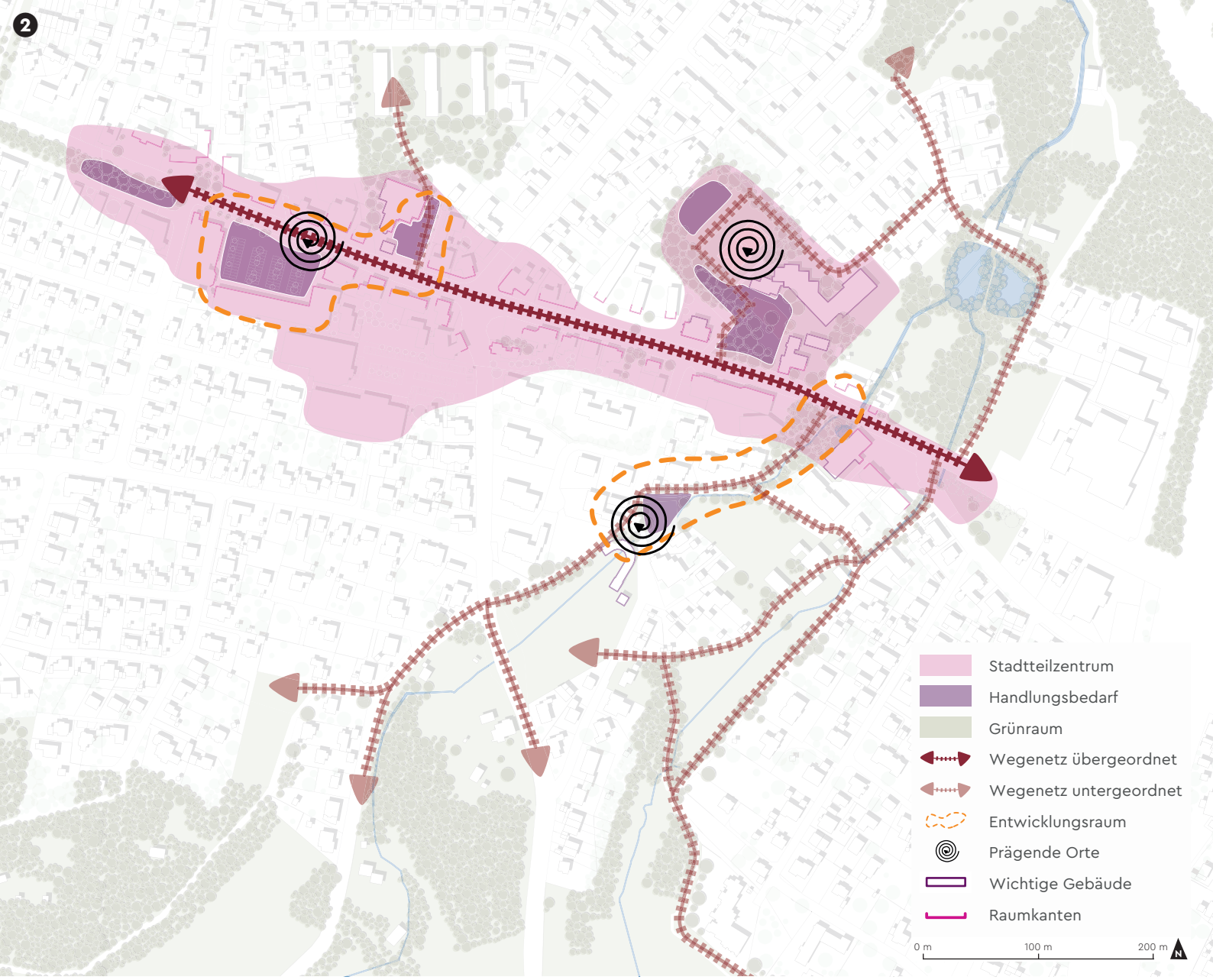
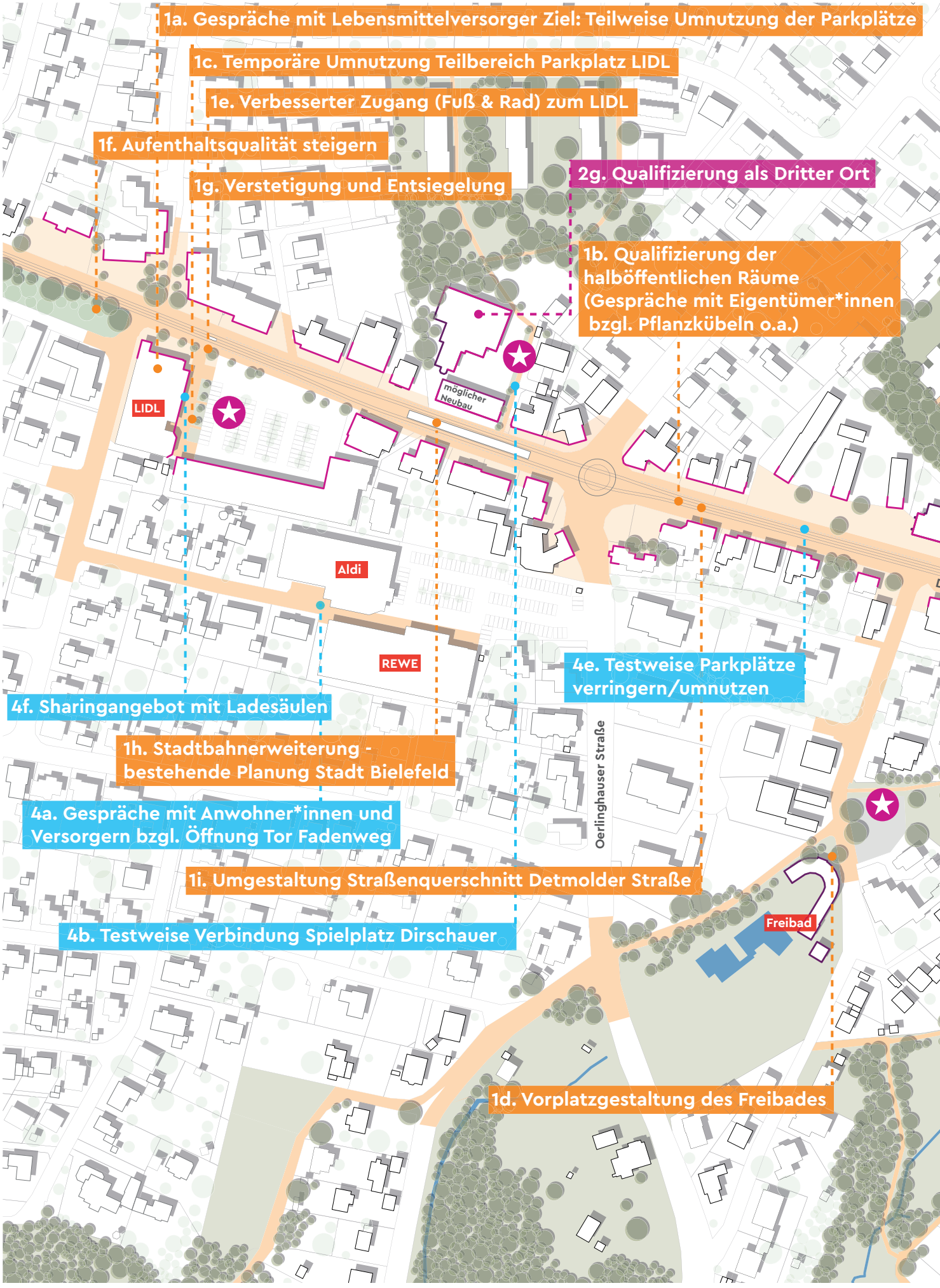


Abb. 2: Leitbild

hingegen ist die überproportional von ruhendem und fließendem PKW Verkehr belastete Detmolder Straße als eigentliches Ortszentrum. Auch umliegende Nahversorger zeigen wenig Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Dieser Raum könnte, einhergehend mit der Erweiterung der Stadtbahn als Impuls, für attraktivere Nutzungen umgestaltet werden und so auch die Nord-Süd Grünverbindung verbessern, wo derzeit noch eine Querungshilfe fehlt. Insgesamt wird deutlich, dass durch gezielte Eingriffe an ausgewählten Stellen eine erhebliche Verbesserung erzielt werden kann.

Leitbild

Ein zentrales Ziel des Leitbildes ist die Stärkung der Aufenthaltsqualität im Ortsteil und die gezielte Stärkung von prägenden Orten sowie deren Verknüpfung über die Grünzüge (siehe Abb. 2). Gemeinsam mit den Akteuren vor Ort gilt es die Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit vorhandener Flächen im Westen des Ortszentrums zu verbessern. Im östlichen Bereich sind die Umgestaltung des Schulhofs der Grundschule und der Neubau der Kindertagesstätte bereits in vollem Gange und können durch verbesserte Wegeverbindungen den Weg zu den Einrichtungen und ins Ortszentrum generell erleichtern. Wichtige Wegeverbindungen, wie neben der ehemaligen Gaststätte Siekmann in Richtung Freibad, verbinden die Grünflächen und schließen wichtige Lücken in der Binnenmobilität. Die Verknüpfung dieser beiden Entwicklungsorte entlang der Detmolder Straße wird auch mit der Umgestaltung des Straßenraumes im Zuge der Stadtbahnerweiterung sichergestellt.


1a. Gespräche mit Lebensmittelversorger Ziel: Teilweise Umnutzung der Parkplätze
1c. Temporäre Umnutzung Teilbereich Parkplatz LIDL
1e. Verbesserter Zugang (Fuß & Rad) zum LIDL
1f. Aufenthaltsqualität steigern
1g. Verstetigung und Entsiegelung
2g. Qualifizierung als Dritter Ort
1b. Qualifizierung der halböffentlichen Räume (Gespräche mit Eigentümer*innen bzgl. Pflanzkübeln o.a.)
möglicher Neubau
LIDL
Aldi
REWE
4e. Testweise Parkplätze verringern/umnutzen
4f. Sharingangebot mit Ladesäulen
1h. Stadtbahnerweiterung - bestehende Planung Stadt Bielefeld
Oerlinghauser Straße
4a. Gespräche mit Anwohner*innen und Versorgern bzgl. Öffnung Tor Fadenweg
1i. Umgestaltung Straßenquerschnitt Detmolder Straße
Freibad
4b. Testweise Verbindung Spielplatz Dirschauer
1d. Vorplatzgestaltung des Freibades

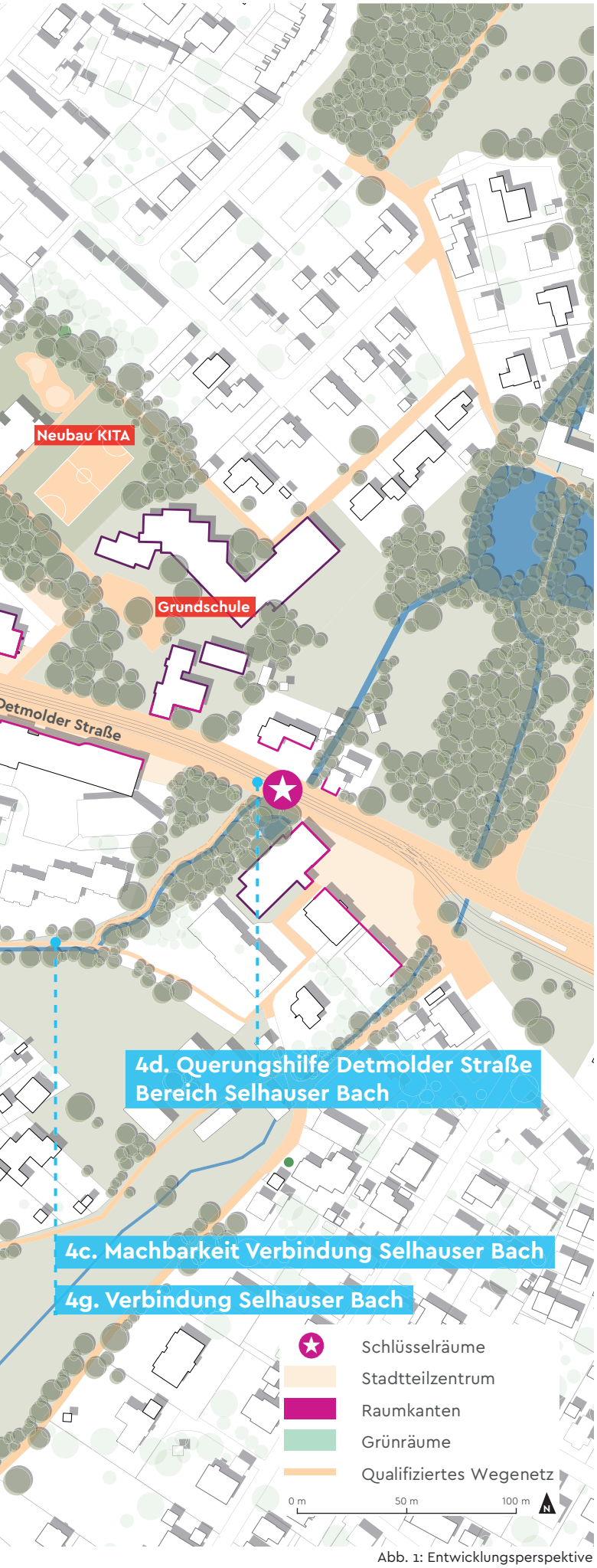


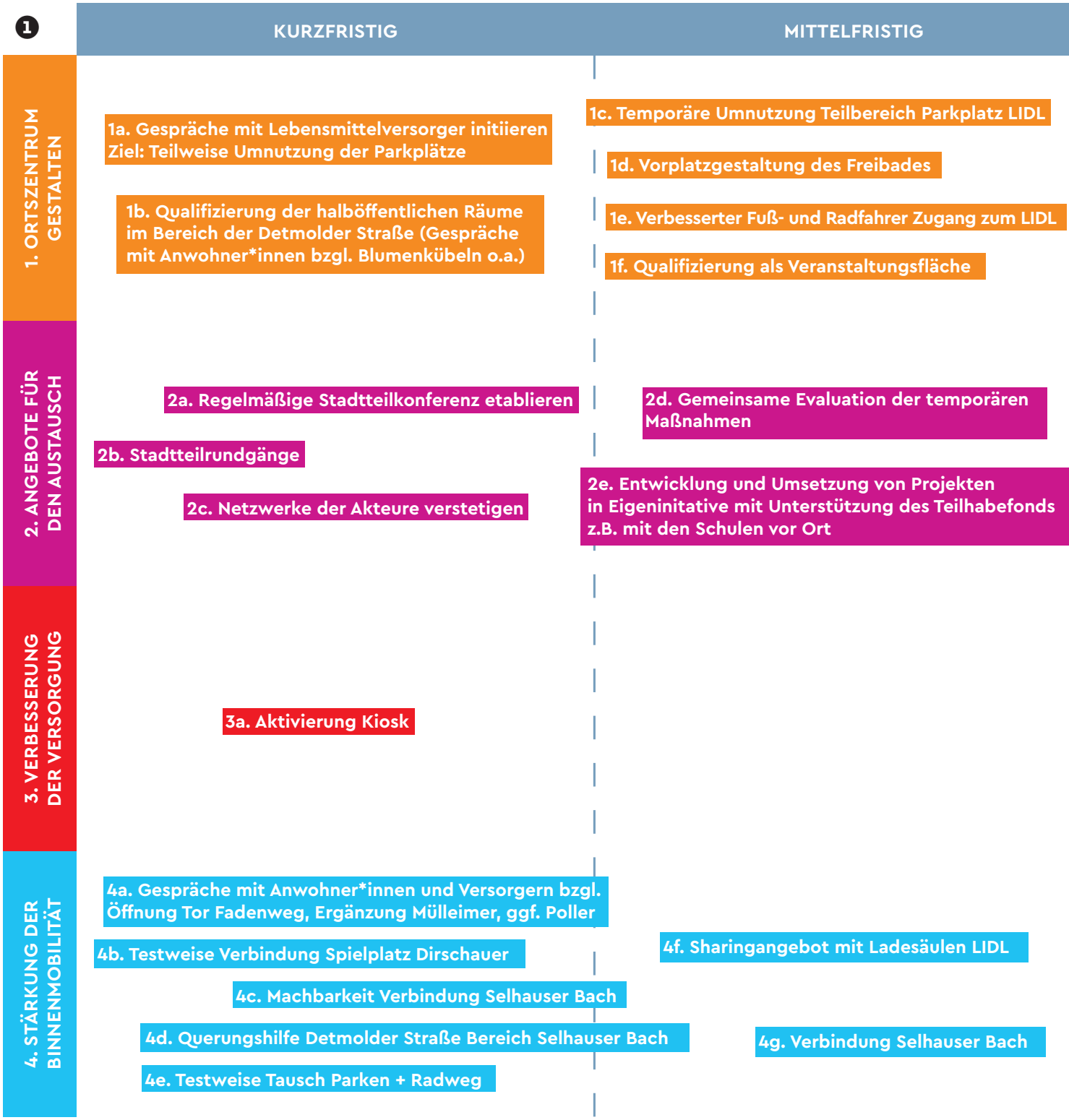
Abb. 1: Entwicklungsperspektive

Entwicklungsperspektive

Um das **Ortszentrum zu gestalten**, sieht das Konzept vor, den Bereich des LIDL, die Detmolder Straße selbst, die Grünfläche am Ortseingang und den Vorplatz am Freibad zu qualifizieren. Zunächst sollen (1a) Gespräche mit den Lebensmittelversorgern/Eigentümern initiiert werden, mit dem Ziel der (1c) zunächst temporären Umnutzung eines Teils der Parkplätze. Dieser kleine Eingriff schafft einen Aufenthaltsraum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und erlaubt es, die Außengastronomie am Bäcker qualitätvoll zu erweitern. Zudem ermöglicht dies, den (1e) Zugang zum LIDL für Fuß- und Radfahrer*innen von der Detmolder Straße deutlich zu verbessern. Sofern die temporären Maßnahmen erfolgreich angenommen werden, gilt es die (1g) wegfallenden Parkplätze zu entsiegeln und die Nutzung zu verstetigen.

Auf der Detmolder Straße selbst wird empfohlen, die (1h) Erweiterung der Stadtbahn nach Hillegossen zu nutzen, um die (1i) Umgestaltung des Straßenquerschnitts der Detmolder Straße im Sinne der Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auch die Bürgerschaft sollte durch die (1b) Qualifizierung der halböffentlichen Räume im Bereich der Detmolder Straße, z.B. in Form von Blumenkübeln oder anderen kleinen Maßnahmen, miteinbezogen werden. Die (1d) Gestaltung des Freibadvorplatzes mit Pop-Up-Möbeln, als auch die (1f) Qualifizierung der Grünfläche am Ortseingang, tragen zusätzlich zur verbesserten Gestaltung des Ortszentrums bei.

Es wird empfohlen die **Angebote für den Austausch** im Wesentlichen durch nicht-räumliche Maßnahmen zu stärken, dabei gleichzeitig aber mögliche zur Verfügung stehende Räumlichkeiten zu prüfen. Es gilt die vorhandenen Instrumente wie die (2a) Stadtteilkonferenzen zu etablieren und die (2c) Netzwerke der Akteurinnen und Akteure zu verstetigen. Über (2b) Stadtteilrundgänge kann die Bezirkskultur gestärkt werden. Die (2d) gemeinsame Evaluation der oben genannten temporären Maßnahmen, als auch die (2e) Entwicklung und Umsetzung von Projekten in Eigeninitiative mit Hilfe eines Teilhabefonds, können die Angebote für den Austausch verbessern. Die (2f) Stadtteilkollaboration kann in Form eines Vereins verstetigt werden. Es gilt zu prüfen, ob freiwerdende Immobilien als (2g) Dritter Ort qualifiziert werden können.


1
KURZFRISTIG
MITTELFRISTIG
1. ORTSZENTRUM GESTALTEN
1a. Gespräche mit Lebensmittelversorger initiieren Ziel: Teilweise Umnutzung der Parkplätze
1b. Qualifizierung der halböffentlichen Räume im Bereich der Detmolder Straße (Gespräche mit Anwohner*innen bzgl. Blumenkübeln o.a.)
1c. Temporäre Umnutzung Teilbereich Parkplatz LIDL
1d. Vorplatzgestaltung des Freibades
1e. Verbesserter Fuß- und Radfahrer Zugang zum LIDL
1f. Qualifizierung als Veranstaltungsfläche
2. ANGEBOTE FÜR DEN AUSTAUSCH
2a. Regelmäßige Stadtteilkonferenz etablieren
2b. Stadtteilrundgänge
2c. Netzwerke der Akteure verstetigen
2d. Gemeinsame Evaluation der temporären Maßnahmen
2e. Entwicklung und Umsetzung von Projekten in Eigeninitative mit Unterstützung des Teilhabefonds z.B. mit den Schulen vor Ort
3. VERBESSERUNG DER VERSORGUNG
3a. Aktivierung Kiosk
4. STÄRKUNG DER BINNENMOBILITÄT
4a. Gespräche mit Anwohner*innen und Versorgern bzgl. Öffnung Tor Fadenweg, Ergänzung Mülleimer, ggf. Poller
4b. Testweise Verbindung Spielplatz Dirschauer
4c. Machbarkeit Verbindung Selhauser Bach
4d. Querungshilfe Detmolder Straße Bereich Selhauser Bach
4e. Testweise Tausch Parken + Radweg
4f. Sharingangebot mit Ladesäulen LIDL
4g. Verbindung Selhauser Bach

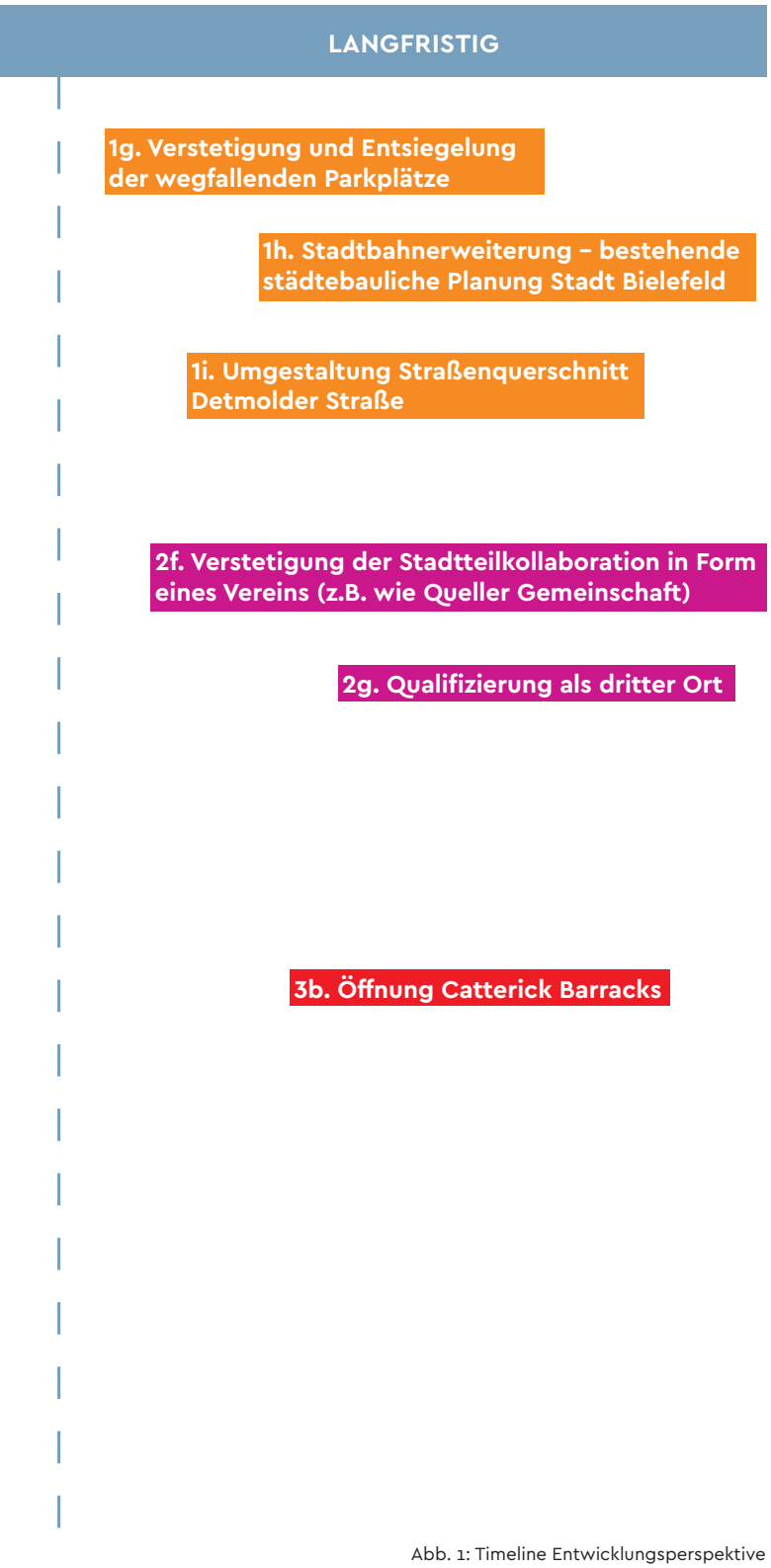


Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive

Um die **Versorgung** für den Bereich Lipper Hellweg zu verbessern, könnten sich Anwohner*innen und lokale Initiativen bilden und zusammenschließen, um den (3a) Kiosk durch Gemeinschaftsaktionen zu reaktivieren, bis die (3b) Öffnung und Entwicklung der Catterick Barracks erfolgt, so dass der Lipper Hellweg dauerhaft besser an Hillegossen und Stieghorst angebunden sein wird.

Zur **Stärkung der Binnenmobilität** wird die Schaffung von neuen Wegeverbindungen zu Zielen des Alltags empfohlen, wie dem Spielplatz Dirschauer, den Lebensmittelversorgern, dem Freibad, sowie KITA und Grundschule. Es wird empfohlen die (4a) Gespräche mit den Anwohner*innen und den Versorgern bezüglich der Öffnung des Tores Fadenweg erneut aufzunehmen und so die Grundlage für eine Umsetzung zu schaffen. Es wird empfohlen, den Durchgangsverkehr durch Poller zu verhindern und der Sorge vor einer etwaigen Verschmutzung mit zusätzlichen Mülleimern im Bereich der Poller zu begegnen. Die (4b) testweise Verbindung über den Spielplatz Dirschauer kann die Verbindung nach Norden verbessern. Es gilt zu überprüfen, ob eine (4c) Verbindung entlang des Selhauser Baches umsetzbar ist. Sofern dies der Fall ist, empfiehlt es sich die (4g) Verbindung entlang des Selhauser Baches herzustellen und mit einer (4d) Querungshilfe an der Detmolder Straße zu verstetigen. Die (4e) testweise Reduzierung von einzelnen Parkstreifen an der Detmolder Straße kann die Sicherheit für Radfahrer*innen erhöhen und in Kombination mit einem (4f) Sharingangebot mit Ladesäulen am LIDL zu einer Verbesserung der Binnenmobilität beitragen.

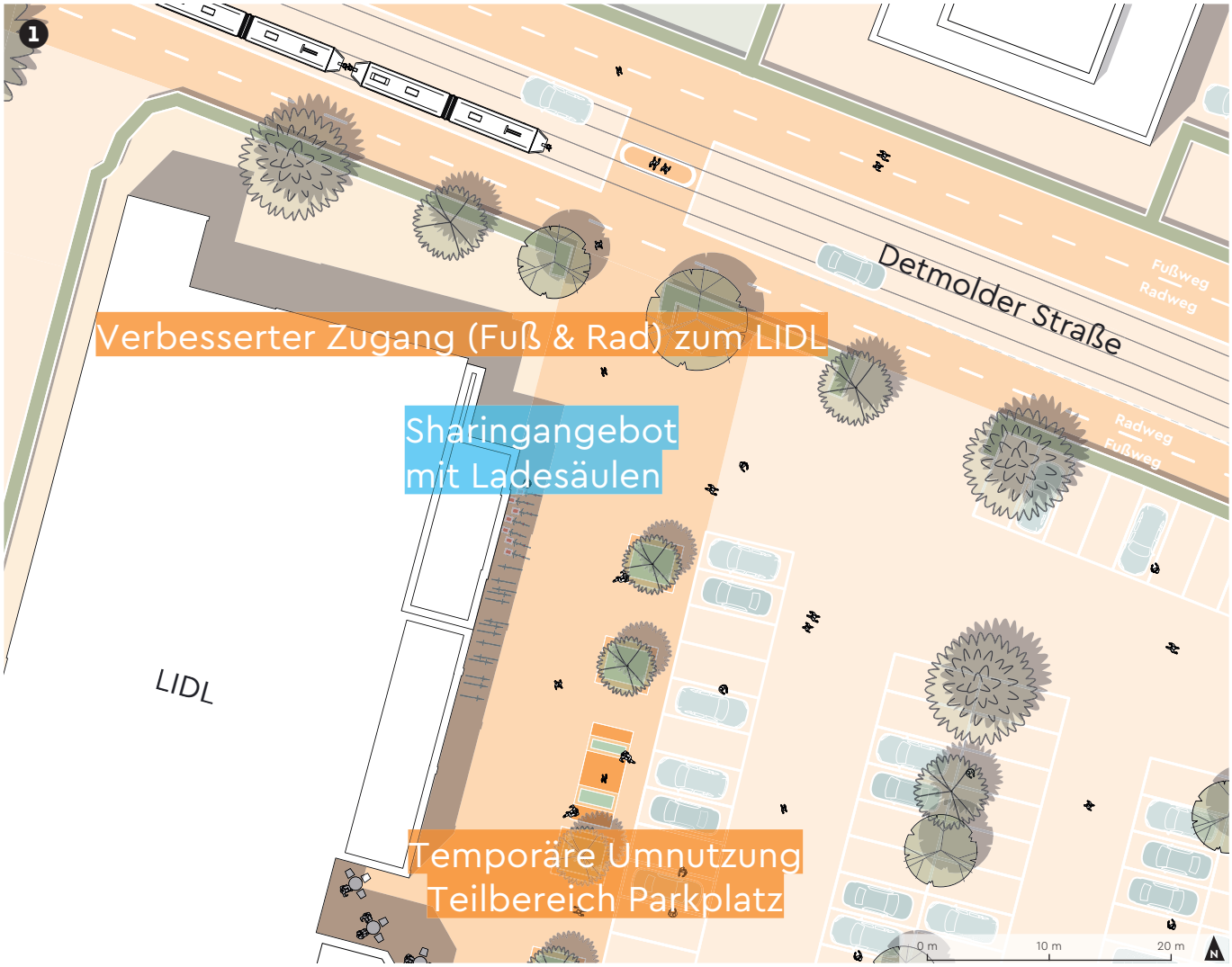


Abb. 1: Vertiefungsraum LIDL Parkplatz

LIDL-Parkplatz

Die temporäre Umnutzung eines Teilbereiches des LIDL-Parkplatzes kann stark zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität beitragen. Der Entwurf sieht hierfür die Implementierung von Pop-Up-Möbeln auf einer Parkplatzreihe vor. Dies ermöglicht ebenfalls die Erweiterung der Außengastronomie der Bäckerei. Ein Vorteil der Pop-Up-Möbel liegt darin, dass diese kostengünstig und zunächst temporär platziert werden. Es gilt die Maßnahme im Verlauf zu evaluieren und bestenfalls zu verstetigen. Um den Zugang zum LIDL insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu erleichtern, wird empfohlen, den vorhandenen Zaun und die Bodenbegrünung zu öffnen. In Kombination mit einem Sharingangebot inklusive Ladesäulen kann die Binnenmobilität verbessert werden.

Abb. 2: Perspektive LIDL Parkplatz

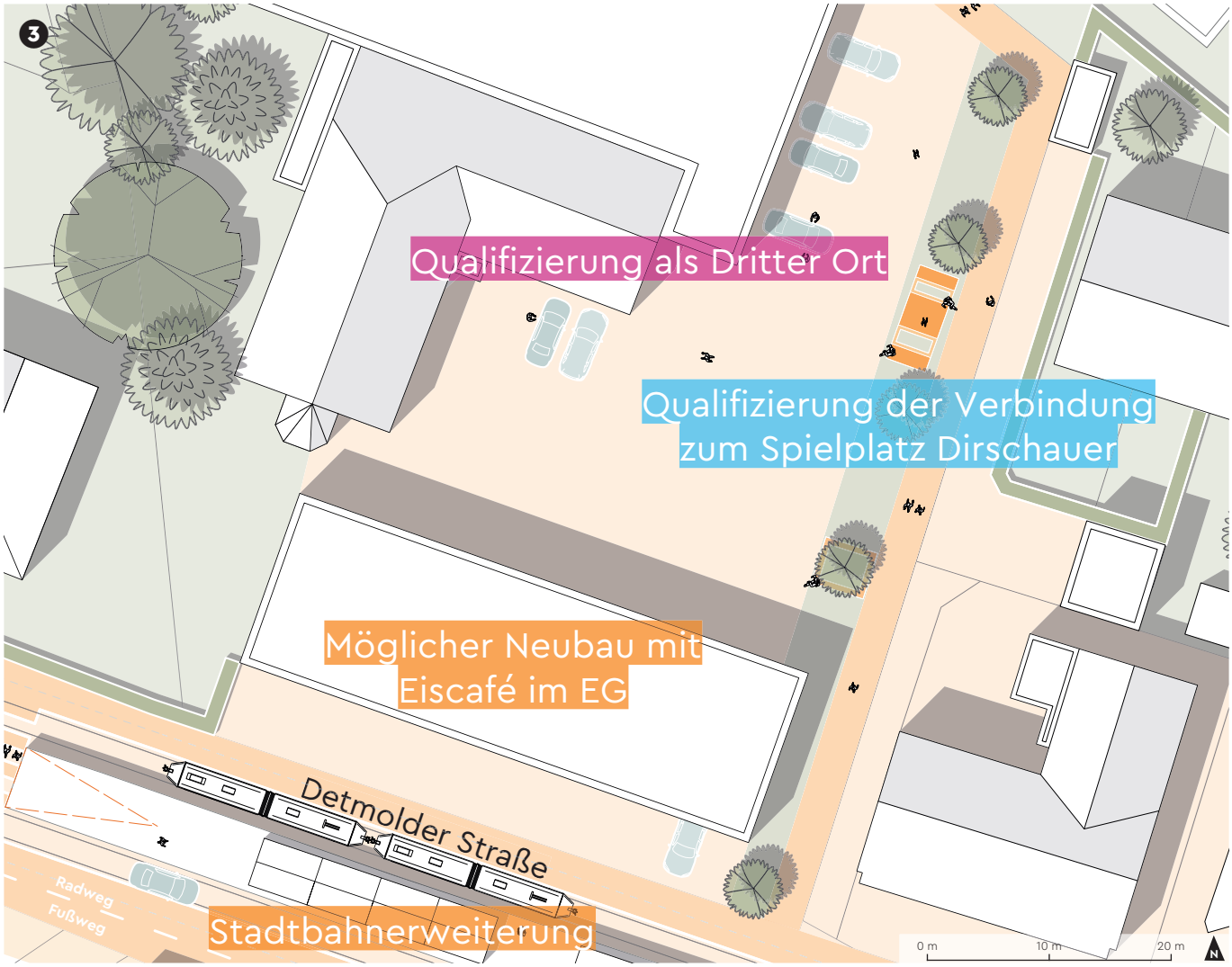


Abb. 3: Vertiefungsraum Küchenstudio

Neuer Ankunftsort

Die Haltestellen der geplanten Stadtbahnerweiterung werden zu neuen Ankunftsorten im Stadtteilzentrum. Um die Anbindung an die Haltestelle zu verbessern, wird empfohlen, die Verbindung zum Dirschhauer Spielplatz zu qualifizieren. Der Straßenraum der Detmolder Straße kann durch einen Neubau, der die aktuelle Nutzung des Eiscafés weiter ermöglicht, stärker gefasst werden. Es gilt zu evaluieren, ob zukünftig der Standort als Dritter Ort qualifiziert werden kann, um so die Angebote zum Austausch zu erweitern.

Abb. 4: Perspektive Küchenstudio

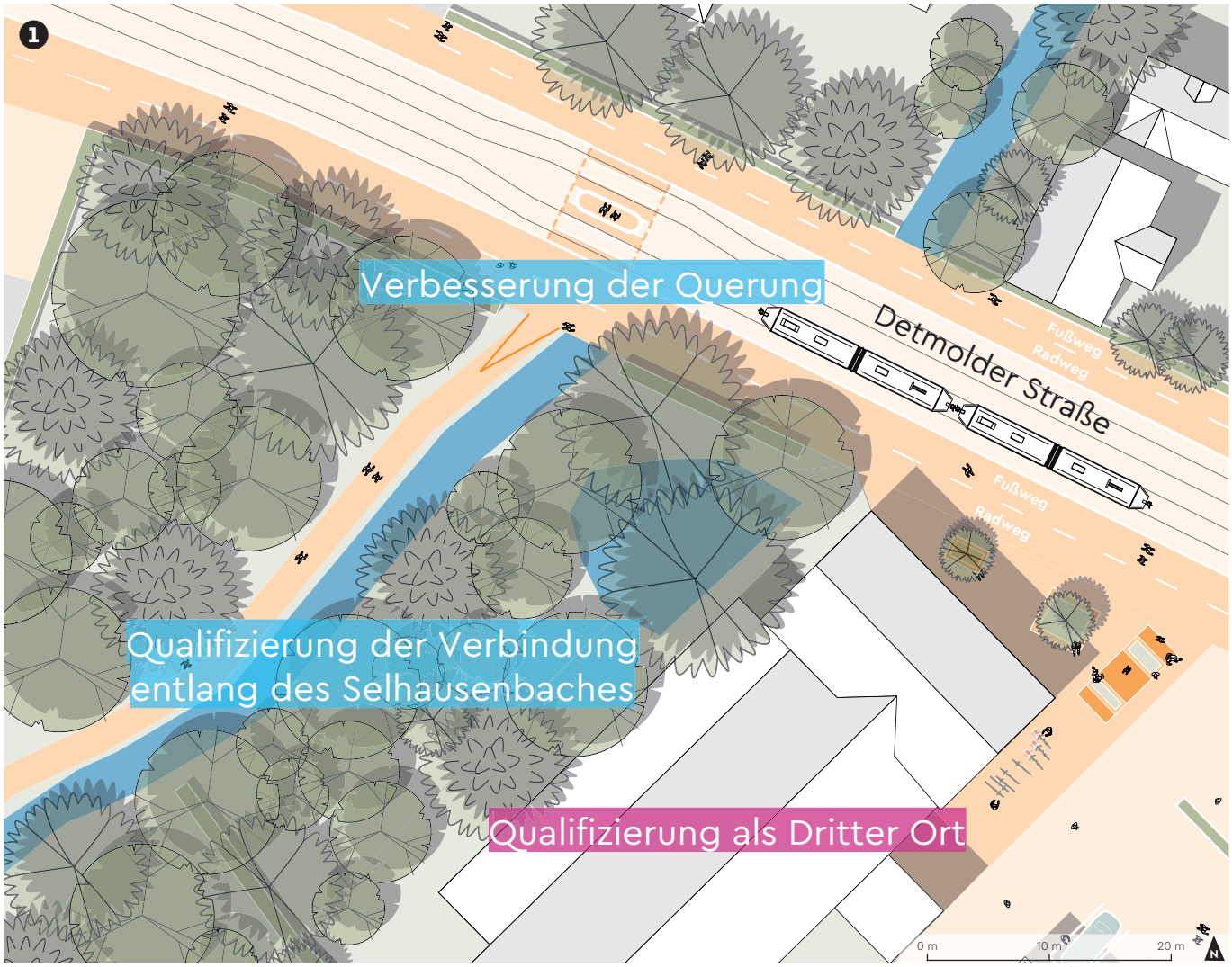


Abb. 1: Vertiefung Gasthof

Gasthof

Um die Binnenmobilität zu stärken, sieht unser Entwurf, nach der Machbarkeitsüberprüfung, eine Qualifizierung der Verbindung entlang des Selhauser Baches vor. Diese soll in Kombination mit einer neuen Querungshilfe auf der Detmolder Straße erfolgen. Es gilt zu überprüfen, ob die leerstehende Immobilie des ehemaligen Gasthof Siekmann als Dritter Ort qualifiziert werden und so zur Stärkung der Bezirkskultur beitragen kann.

Abb. 2: Perspektive Gasthof

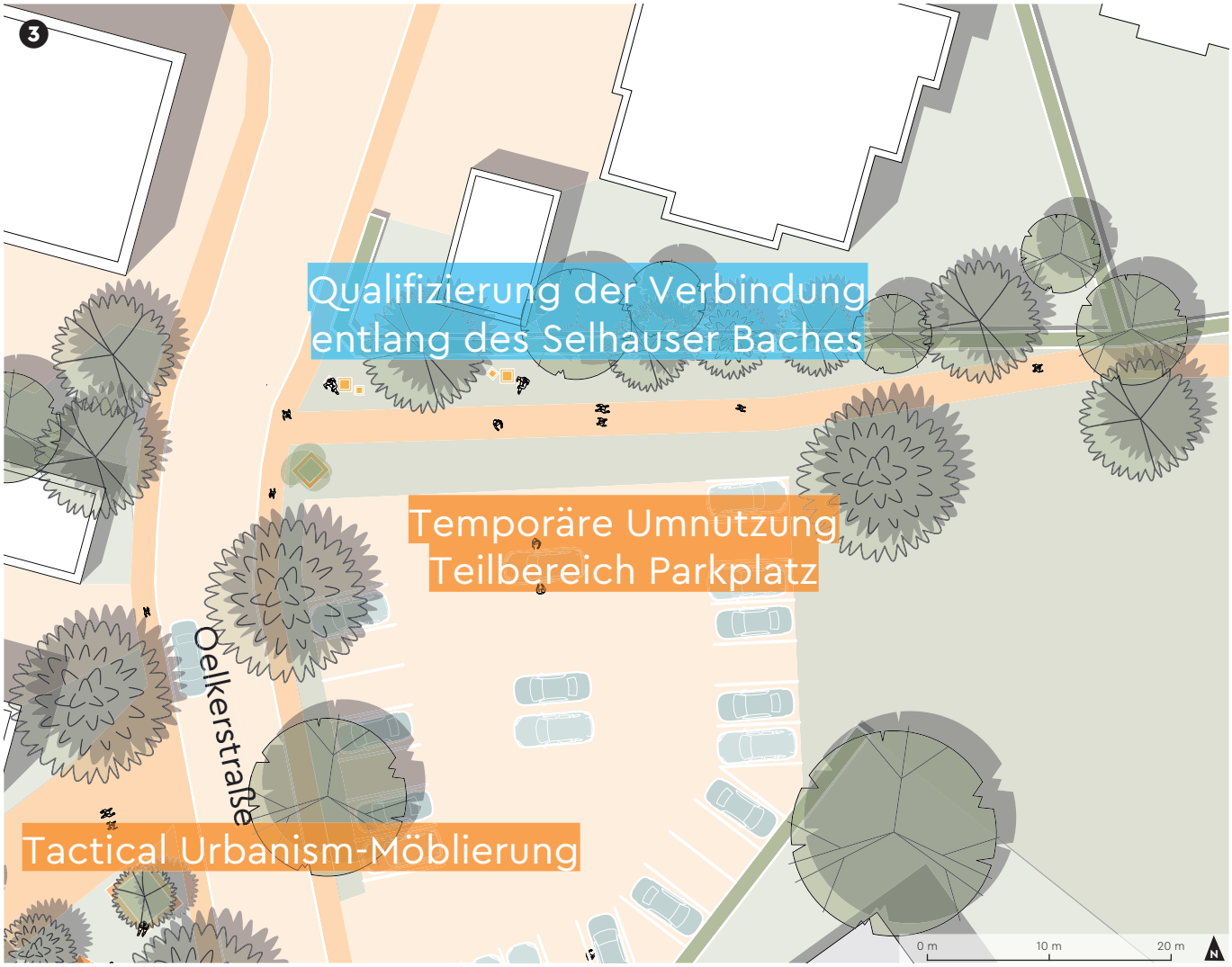


Abb. 3: Vertiefung Parkplatz Freibad

Parkplatz Freibad

Die temporäre Umnutzung eines Teilbereiches des Parkplatzes ermöglicht die Qualifizierung der Verbindung entlang des Selhauser Baches. Um den Vorplatz des Freibades aufzuwerten, wird die Implementierung von Pop-Up-Möbeln empfohlen. Ein Vorteil der Pop-Up-Möbel liegt darin, dass diese kostengünstig und zunächst temporär platziert werden. Es gilt die Maßnahme im Verlauf zu evaluieren und bestenfalls zu verstetigen.

Abb. 4: Perspektive Parkplatz Freibad

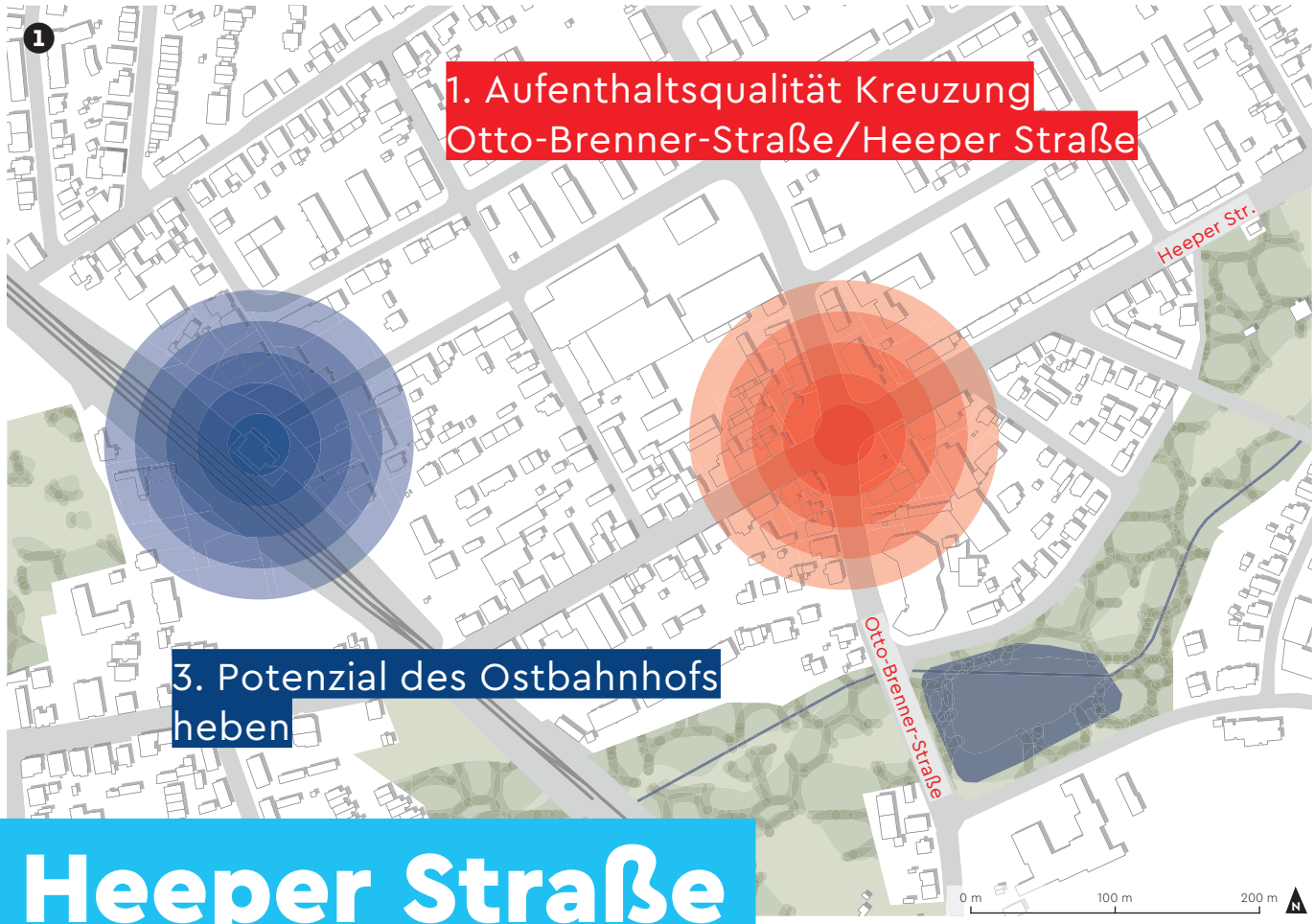


Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Heeper Straße

Insgesamt zeigt die Untersuchung erheblichen Handlungsbedarf im Bereich der Aufenthaltsqualität im Zentrum sowie in der Bezirkskultur des 5. Kantons. Ersteres ist bereits erkannt und der Umbau der Heeper Straße auf den Weg gebracht. Um die Weiterentwicklung des Stadtteils in Richtung eines lebendigen nachhaltigen Stadtteilzentrums zu fördern, werden daher folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

1. Aufenthaltsqualität Kreuzung Otto-Brenner-Straße/ Heeper Straße: Es wird empfohlen das Momentum der Aufwertung der Heeper Straße dazu zu nutzen, auch Gespräche über den Kreuzungsbereich Otto-Brenner-Straße/Heeper Straße zu initiieren. Dieser ist städtebaulich kaum gefasst und bietet wenig Orientierung. Es wird empfohlen Gespräche mit den Eigentümern der Parzellen 2132 und 488 aufzunehmen und Möglichkeiten zu eruieren, die Flächen zu begrünen, ggf. in Selbsthilfe der Bewohner*innen und durch Gestaltung des öffentlichen Raums mit Sitzbänken, Mülleimern, höherwertigen Oberflächen als attraktive Aufenthaltsorte zu gestalten.

2. Aktivieren der Bezirkskultur im 5. Kanton: Die Initiierung regelmäßiger Stadtteilkonferenzen, ausgehend von bestehenden Strukturen, würde die Bezirkskultur verbessern und böte die Chance, das Vereinsleben zu aktivieren und Projekte im Stadtteil zu initiieren, die aus bürgerschaftlichem Engagement einen Mehrwert für alle ziehen und öffentlichen Räume mehr Aufenthaltsqualitäten verleihen könnten. Um die Bezirkskultur weiter zu stärken, empfiehlt es sich die Aufmerksamkeit für bereits vorhandene Angebote zum Austausch, wie das Nachbarschafts- und Aktivitätszentrum Meinolfstraße oder den offenen Kinder- und Jugendtreff Hot Billabong, zu fördern.

3. Potenzial des Ostbahnhofs heben: Der Ostbahnhof stellt ein erhebliches AusbauPotenzial dar, eine höhere Taktung würde die Attraktivität erhöhen, insbesondere für Berufsschüler*innen, die einen deutlichen Teil des Verkehrs im Stadtteil auszumachen scheinen. Es wird empfohlen darüber hinaus den Aus- und Eingang des Ostbahnhofs unmittelbar nach Süden an die Heeper Straße mit Rampe anzuschließen, die heute ausschließlich nach Norden abgeht. Der Rampenzugang könnte in Kombination mit dem Spielplatz am Trachtenweg entwickelt werden. Die Attraktivität dieses Ortseingangs und der kleinen Grünanlage könnte durch ergänzende Aufenthaltsmöglichkeiten am Spielplatz weiter gesteigert werden.

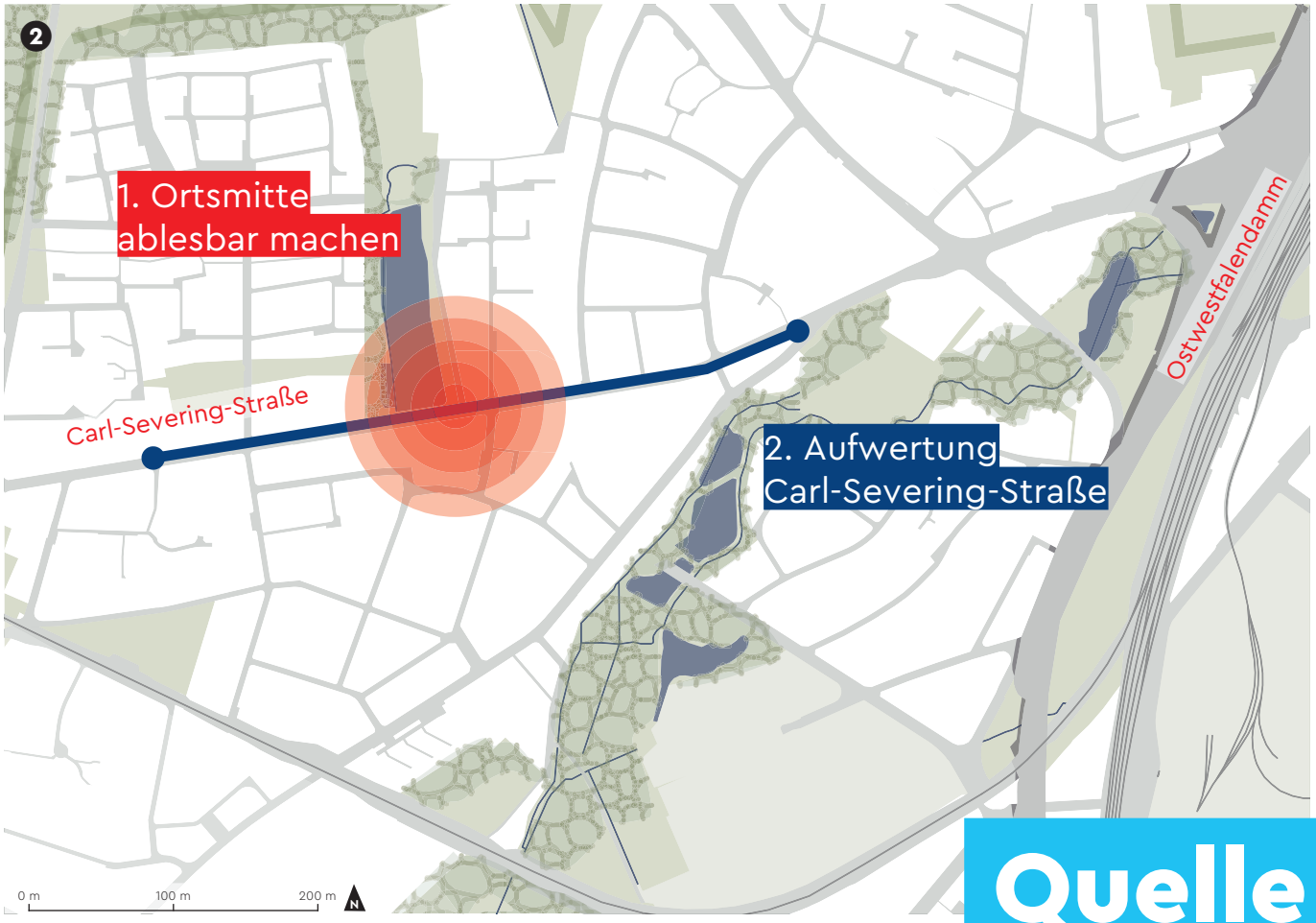
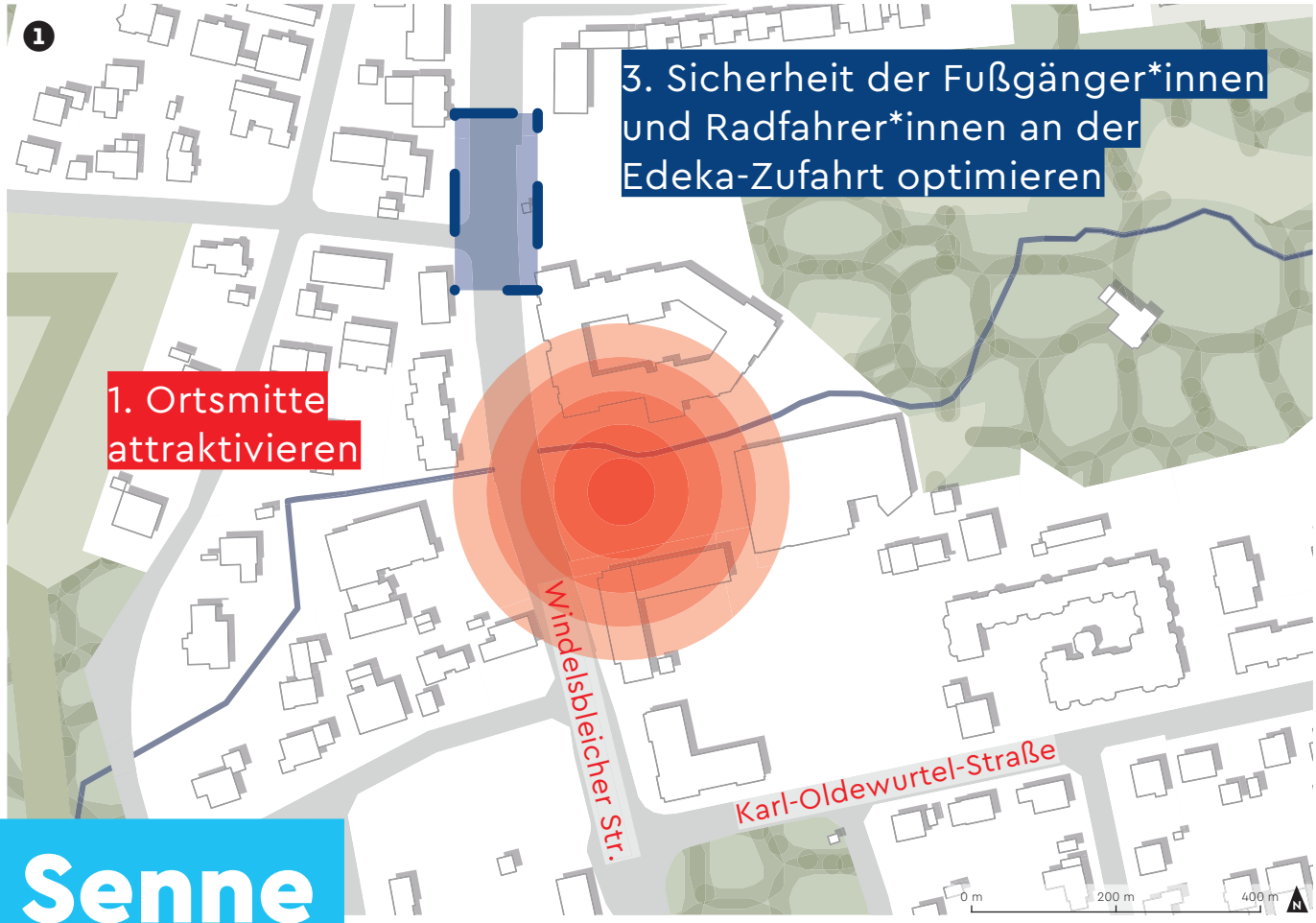


Abb. 2: Handlungsempfehlungen

Das Ortszentrum in Quelle an der Carl-Severing-Straße ist ein funktionales Zentrum des 20. Jahrhunderts und ist von den typischen Herausforderungen einer mangelnden Aufenthaltsqualität und einer hohen Verkehrsbelastung mit entsprechenden Emissionen betroffen. Im Einklang mit der Rückmeldung der beteiligten Schlüsselpersonen werden folgende Maßnahmen empfohlen, um die Lebendigkeit und Frequentierung des Ortskerns zu erhöhen und den Alltag für die lokale Bevölkerung zu verbessern:

1. Ortsmitte ablesbar machen: Der zentrale Versorgungsbereich erstreckt sich von der Alleestraße bis zur Osnabrücker Straße, bildet damit aber nur bedingt das gefühlte Ortszentrum der beteiligten Schlüsselpersonen rund um das Eiscafé San Remo und die Ev.-Luth- Johannes Kirchengemeinde ab. Hier finden bereits die Stadtteilfeste statt. Dazu gibt es die Bestrebung der Kirche, sich zu verkleinern und Flächen anders zu nutzen. Es wird empfohlen, in einer Potenzialstudie die Nachnutzung der Räumlichkeiten sowie den umliegenden öffentlichen Raum für die Entwicklung einer zentralen Ortsmitte zu prüfen. Für die Nachnutzung sollten Angebote für Jugendliche im Vordergrund stehen.

2. Aufwertung Carl-Severing Straße: Darüber hinaus besteht das Potenzial, die Carl-Severing-Straße umzugestalten, die Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität durch zunächst temporäres Mobiliar zu erhöhen. Eine Belagsänderung zwischen Marienfelder Straße und Magdalenenstraße, zumindest aber in dem Bereich des hier diskutierten Ortszentrums, könnte dies unterstützen. Um sich schrittweise einer optimalen Lösung zu nähern und die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen, empfiehlt sich zunächst eine temporäre Umsetzung durch farbliche Fahrbahnmarkierungen und mobiles Mobiliar.



Senne

Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Das Ortszentrum Senne/Windelsbleicher Straße ist als modernes Zentrum der 1990er Jahre unter den damaligen städtebaulichen Prinzipien entstanden. So verfügt Senne über eine eigene Ortsmitte mit angrenzenden urbanen Strukturen, hochwertigen Grünräumen, einem breiten Straßenquerschnitt mit Allee-Charakter und über gleich zwei Bahnhöfe. Dennoch zeigen sich zukünftige Herausforderungen in der Attraktivierung der Ortsmitte sowie der notwendigen Stärkung des sozialen Zusammenhalts im Stadtteil. Im Einklang mit der Rückmeldung der beteiligten Schlüsselpersonen werden folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

1. Ortsmitte attraktiveren: Um die Weiterentwicklung des Ortszentrums in Richtung eines nachhaltigen und lebendigen Treffpunkts zu fördern wird empfohlen Gespräche mit den Flächeneigentümern rund um den Ortsplatz aufzunehmen und gemeinsam Wege zu eruieren, wie die Vermietung der Erdgeschossflächen zielgerichtet an gastronomische Betriebe erfolgen kann. Es empfiehlt sich weitere Flächen zu entsiegeln und mit klimaangepassten Laubbäumen zu bepflanzen, sowie den Grünzug entlang des Toppmannsbaches zu erweitern, um die Aufenthaltsqualität als auch das Stadtklima zu verbessern.

2. Gemeinsame Vernetzung und Durchführung von Veranstaltungen: Um die Frequentierung und Wirtschaftlichkeit der Veranstaltungen im Ortsteil zu verbessern, wird eine verstärkte Zusammenarbeit unter den Akteureninnen und Akteuren, die Einbindung weiterer relevanter Akteurinnen und Akteure, wie Schulen und die Öffnung bestehender Angebote für Beiträge anderer Akteurinnen und Akteure, empfohlen. Ein Angebot, das sich aus der Beteiligung heraus ergeben hat, ist es das Pfarrfest St. Bartholomäus gemeinsam als Stadtteilfest auszubauen.

3. Sicherheit der Fußgänger & Radfahrer an der Edeka-Zufahrt optimieren: In der Beteiligungssitzung wurde die Zu- und Abfahrt zum Edeka-Parkplatz insbesondere zu Stoßzeiten von mehreren Teilnehmer*innen als Sicherheitsrisiko bewertet. Es wird empfohlen zu prüfen, ob durch eine Belagsänderung im Bereich der Zufahrt, im Sinne eines durchgehenden Fuß- und Radwegs, eine Verbesserung eintritt. Dies kann temporär durch farbliche Markierungen getestet werden.

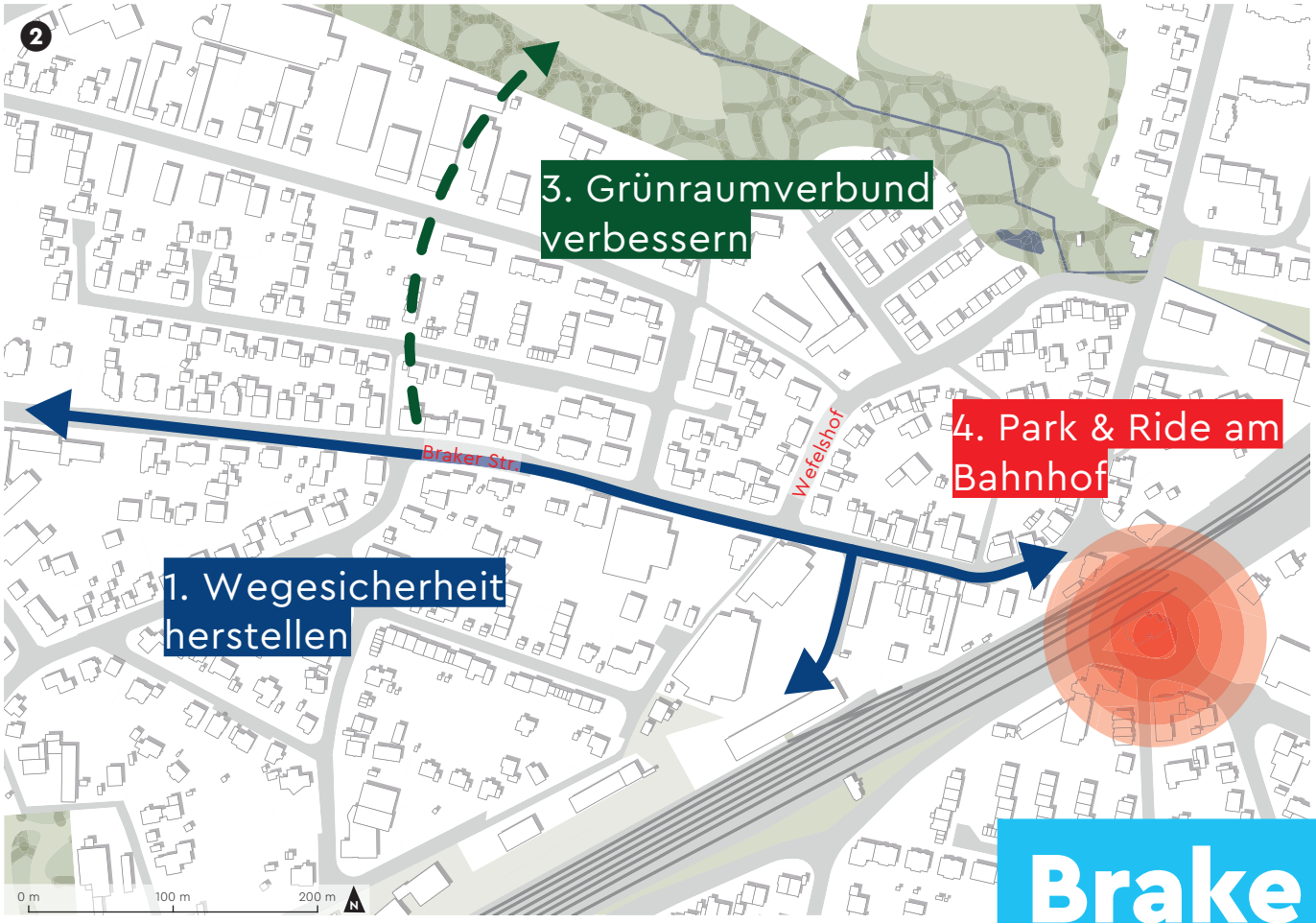


Abb. 2: Handlungsempfehlungen

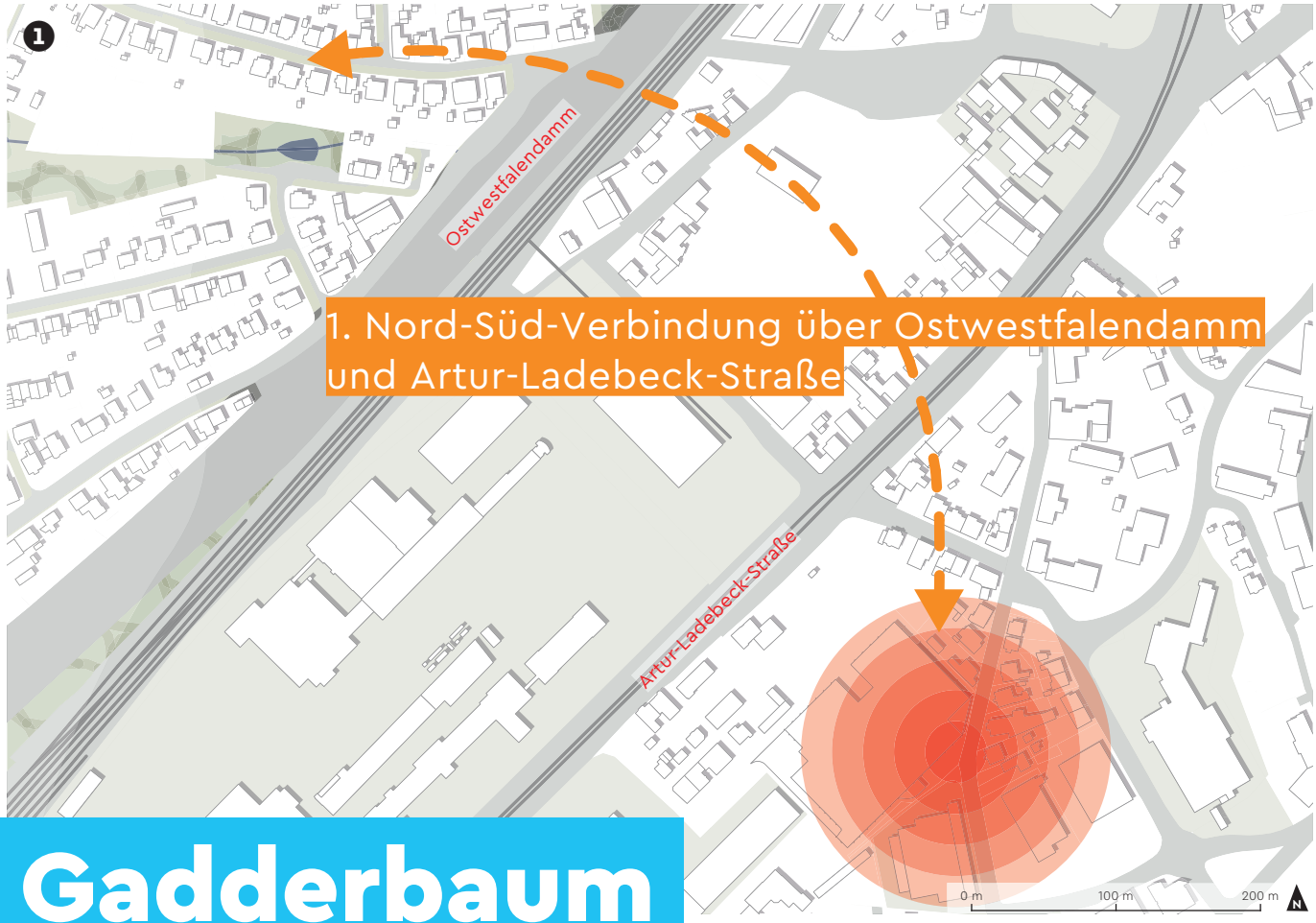
Zusammenfassend zeigen sich in Brake insbesondere Schwächen in der Aufenthaltsqualität im Zentrum. Um die Weiterentwicklung des Stadtteils in Richtung eines lebendigen und nachhaltigen Stadtteilzentrums zu fördern, werden folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

1. Wegesicherheit herstellen: In der Beteiligungsveranstaltung wurde deutlich, dass die Kreuzung Braker Straße/Bornholmstraße für die Schulkinder aus dem südlichen Wohngebiet eine Barriere auf dem Schulweg ist. Es wird empfohlen, über Schulprojekte wie Schüler-/Elternlotsen das Bewusstsein der Schüler*innen für sichere Verkehrsüberführungen und auch Gefahren im Verkehrsraum zu stärken. Damit einhergehend empfiehlt sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren, auch um die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum zu steigern.

2. Suchraum Ortszentrum: Die Braker Straße dient zwar als zentrale Einkaufsstraße für den Ortsteil, jedoch lässt sich ein Ortszentrum mit hoher Aufenthaltsqualität nicht identifizieren. Es stehen derzeit auch keine Flächen zur Verfügung, um bspw. den Wochenmarkt, der sich momentan am Wefelshof befindet, in die Braker Straße zu verlegen. Die zusätzliche Trennungswirkung durch die Bahngleise erschwert die Suche nach einem geeigneten Standort zusätzlich. Aus gutachterlicher Sicht kommt das unmittelbare Bahnhofsumfeld auf beiden Seiten der Gleise als potenzieller Suchraum in Betracht. Wichtig ist hierbei nicht nur der öffentliche Raum selbst, sondern auch die Wegführung möglichst als natürlicher Knotenpunkt im Ortsteil sowie die angrenzenden Nutzungen. Die Möblierung und Begrünung der zur Verfügung stehenden öffentlichen Räume (z.B. in Zusammenarbeit mit den Vereinen vor Ort), spielt hierbei eine große Rolle.

3. Grünraumverbund verbessern: Brake besitzt mit den Sieben Teichen einen hochwertigen Freiraum, in dem mit dem Sportplatz und der Grundschule auch wichtige Zielpunkte des Alltags liegen. Die qualitätvollen Park- und Grünflächen scheinen laut den Beteiligten jedoch nur in geringem Maße frequentiert. Es wird empfohlen, zunächst die Aufmerksamkeit durch weitere Beschilderungen vom Zentrum aus zu verbessern.

4. Park & Ride am Bahnhof: Der Bahnhof in Brake verfügt gegenwärtig kaum über Parkplätze. Die Wenigen, die existieren, sind kostenpflichtig und wirken eher als Barriere. Es wird empfohlen, das Potenzial für die Einrichtung von P+R-Parkplätzen im Umfeld zu prüfen.



Gadderbaum

Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Das Stadtteilzentrum Gadderbaum zeigt sich insgesamt in einem guten Zustand. Damit der Stadtteil sich weiter in Richtung eines lebendigen und nachhaltigen Stadtteils entwickelt, werden folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

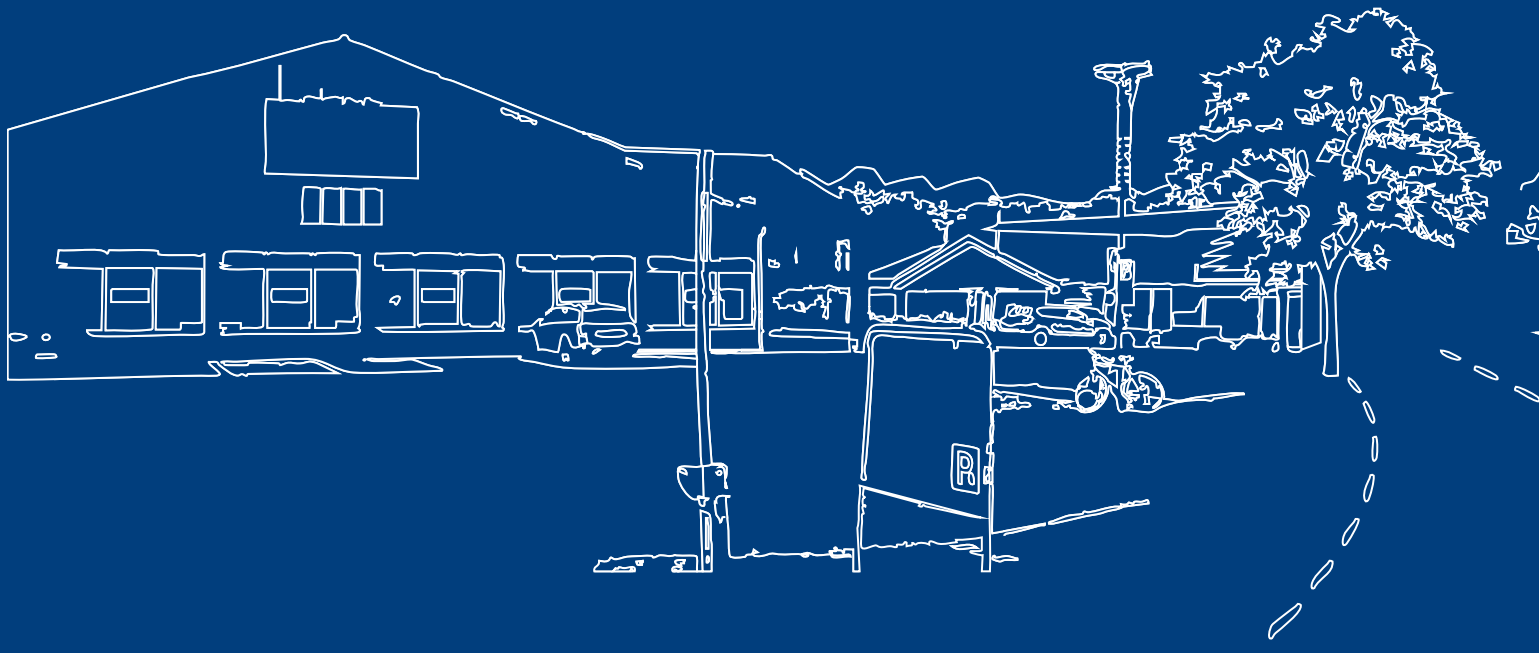
1. Nord-Süd-Verbindung über Ostwestfalendamm und Artur-Ladebeck-Straße: Durch das Infrastrukturband am Ostwestfalendamm wird der Stadtteil bisher gefühlt in zwei Teile getrennt. Bestehende Fuß- und Radverbindungen erscheinen wenig attraktiv und werden kaum genutzt. Es wird empfohlen zu prüfen, wie die Überführung am Haller Weg und Friedrich-List-Straße auf der südlichen Seite offener gestaltet und aufgewertet werden kann. Die zweite Überquerung am Haller Weg weiter nördlich gesteht dem Fuß- und Radverkehr wenig Straßenraum zu. Es wird empfohlen in zukünftigen Planungen, die Aufteilung der Straße zugunsten von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu verändern und die Fahrspuren auf ein Mindestmaß zu verringern.

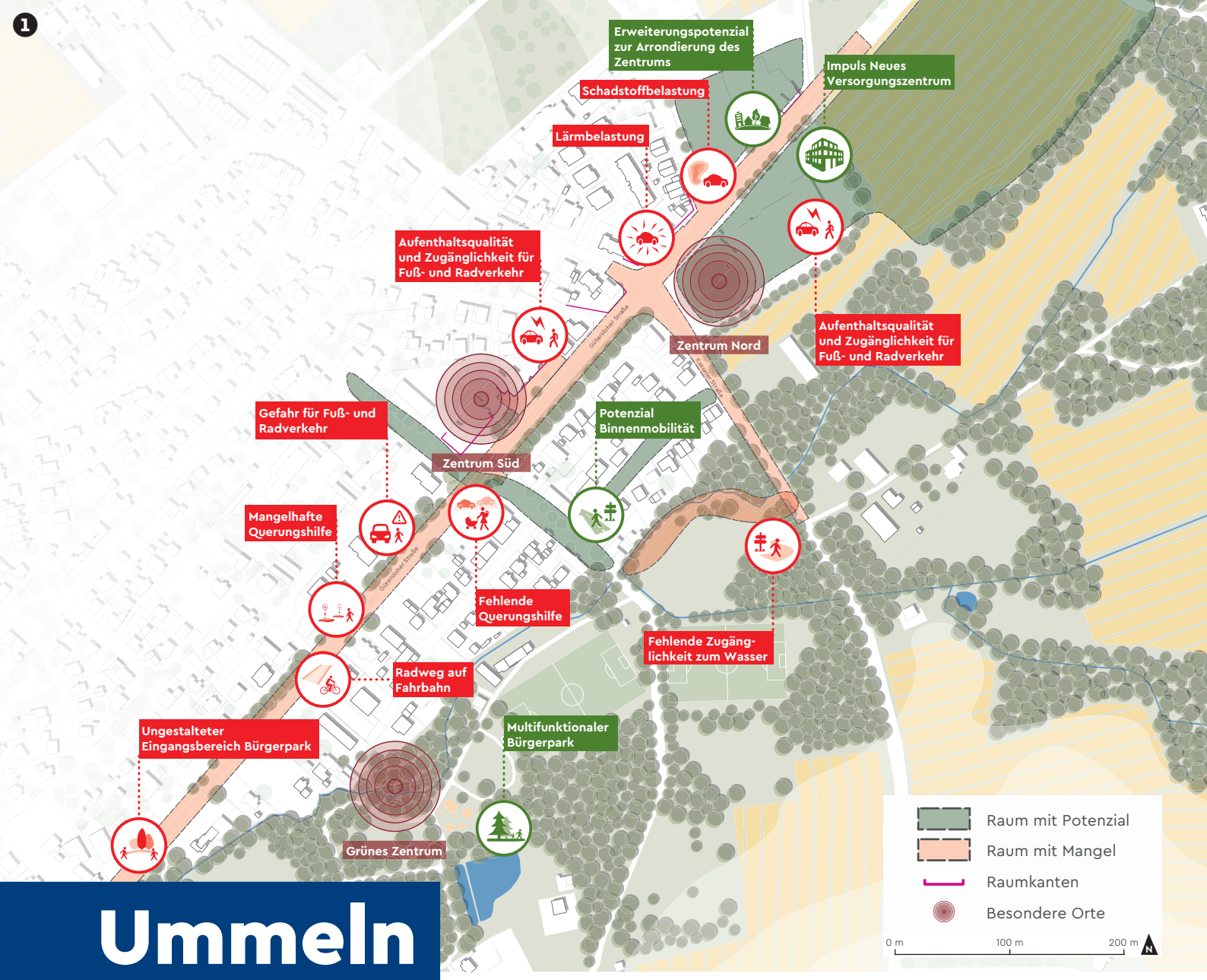
2. Angebot an Mobilitätshilfen erweitern: Das Infrastrukturband und die Topografie sowie die überdurchschnittliche Anzahl an mobilitätseingeschränkten Personen im Stadtteil erschwert die Mobilität im Stadtteil. Es wird empfohlen zu prüfen, ob der Bürgerbus Anton die Fahrplanlücken des ÖPNV insbesondere am Wochenende schließen kann. Das überdurchschnittliche Engagement im Stadtteil gilt es miteinzubinden, um die Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Ergänzend wird empfohlen das Angebot an elektrisch gestützter Mobilität im Stadtteil zu expandieren.

3. Raum für Veranstaltungen: In dem Gespräch mit den Schlüsselpersonen zeigte sich ein Mangel an Wochenendangeboten sowie nutzbare Räume für Veranstaltungen z.B. der Lokalpolitik. Es wird empfohlen, in der Runde der Schlüsselpersonen und gegebenenfalls eines erweiterten Kreises die verfügbaren Räumlichkeiten zu listen und untereinander zugänglich zu machen. Dieser Gesprächskreis kann auch dazu dienen, gemeinsam die Angebotslücke am Wochenende zu schließen.

Funktionales Zentrum einer Siedlung

Im Unterschied zu den städtischen Zentren verfügen die Zentren in den Außenbereichen über ein geringeres Einzugsgebiet und damit in der Regel auch weniger Versorgungs- und Kulturangebote. Hinzu kommt die gleichermaßen niedrige Aufenthaltsqualität. Die öffentlichen Räume wurden auch hier funktional, und schlicht nicht zum Verweilen entwickelt. Bei dieser Art Zentrum handelt es sich zudem überwiegend um Randbezirke, die nicht so gut an die Innenstadt und die Region angebunden und oft zusätzlich von Pendelverkehren aus umliegenden Städten und Gemeinden belastet sind. Insgesamt sind hier die Wege im Alltag länger und umständlicher, so dass das Auto daher für viele scheinbar unverzichtbar bleibt.





Ummeln

Abb. 1: Mängel & Potenziale

Mängel & Potenziale

Im Rahmen des Stärkungskonzeptes wurden die bekannten städtebaulichen Herausforderungen der B61 sehr deutlich. Besonders die Mobilitätsanforderungen für zukunftsfähige und nachhaltige Ortsteile sind laut der Analyse bislang nur mangelhaft gegeben. Im Einklang mit den Schlüsselpersonen legt das Stärkungskonzept daher die Prioritäten auf (1) die schrittweise Umwidmung der Gütersloher Straße, (2) die bessere Vernetzung des Bürgerparks, (3) die Integration von Aufenthaltsqualität beim möglichen Neubau des Versorgers und auf (4) die angemessene Nachverdichtung des Stadtteils.

Die vertiefende räumliche Analyse verdeutlicht die Stärken im Stadtteilzentrum Ummeln. So bieten die unbebauten Flächen in Verbindung mit dem neuen Gewerbegebiet (Gütersloher Straße / Pivitsweg) Chancen für bauliche Entwicklungen, die die Attraktivität des Stadtteils steigern könnten. Der Bürgerpark im Süden ist ein wertvoller Raum für Naherholung und Freizeitgestaltung, der durch gezielte Maßnahmen aufgewertet werden kann. Zur Verbesserung der Binnenmobilität bieten sich die umliegenden Wohnstraßen an, die insbesondere Querungsmöglichkeiten an der Gütersloher Straße und Kasseler Straße benötigen. Darüber hinaus kann der Bürgerpark in Richtung Osten entlang des Wassers mit der Kasseler Straße verbunden werden und somit potentiell an weitere Grünräume anschließen. Als zentrale Herausforderung im Stadtteil erschwert die Gütersloher Straße allerdings nicht nur die Binnenmobilität, sondern bringt auch eine hohe Schadstoff- und Lärmbe-

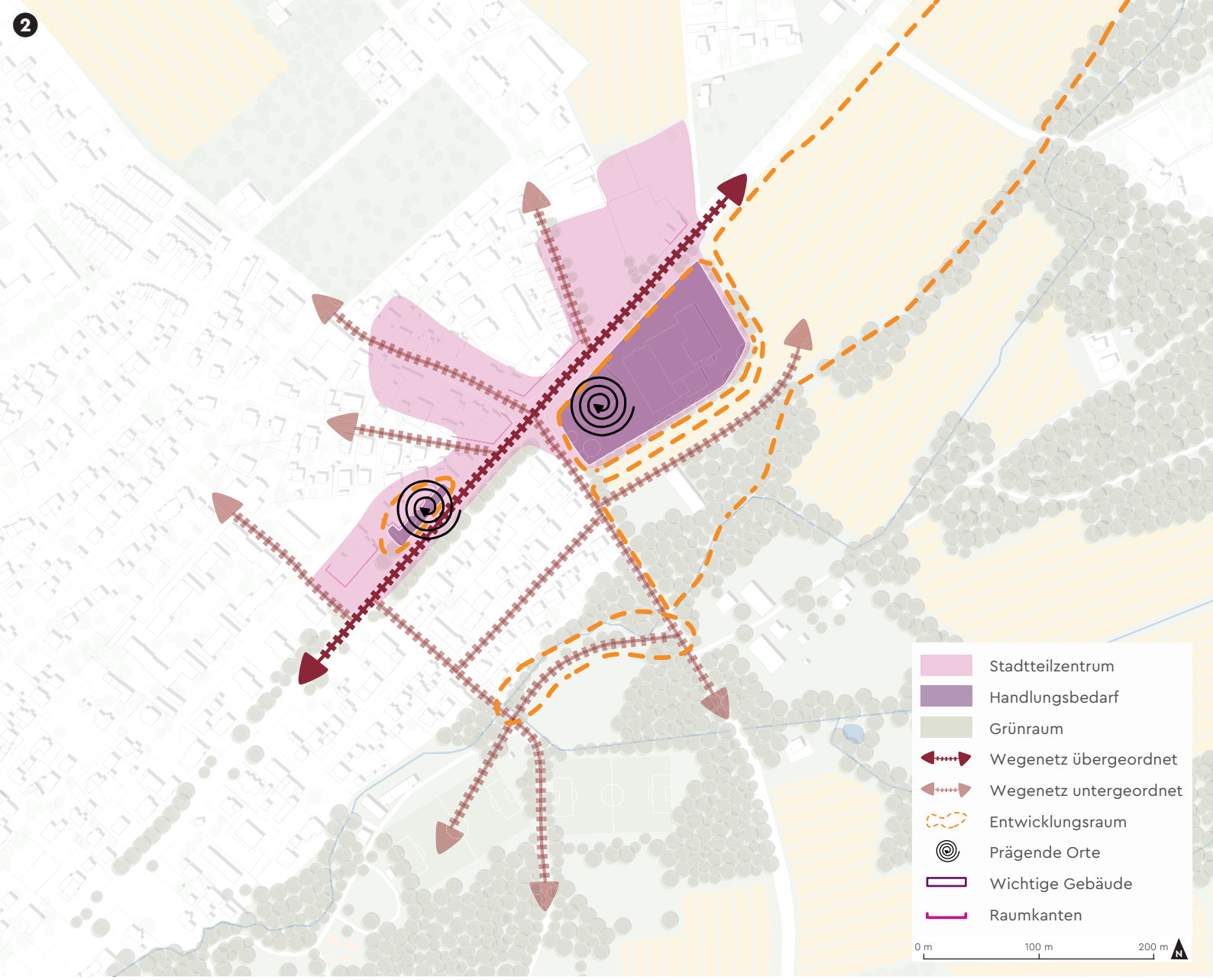


Abb. 2: Leitbild

lastung mit sich, was insgesamt die Aufenthaltsqualität im Ortskern stark beeinträchtigt. Das auf das Auto ausgerichtete Zentrum bietet daher auch kaum Aufenthaltsräume und wenig Sicherheit für Radfahrer*innen entlang der Gütersloher Straße.

Leitbild

Das Leitbild fokussiert sich auf die beiden Versorgungszentren und deren gezielte Verknüpfung mit dem Bürgerpark. Durch die Umnutzung von Parkflächen kann die neue Aufenthaltsqualität Impulse für die umliegenden Geschäfte setzen. Zukünftige Entwicklungen an der Kreuzung Gütersloher Straße / Kasseler Straße stellen sicher, dass die Binnenmobilität mit dem Fuß und dem Rad gestärkt wird und Aufenthaltsflächen eingeplant werden. Ein verbessertes Wegenetz mit neuen Querungshilfen optimiert ebenfalls die Binnenmobilität im Ortszentrum. Gemeinsam entsteht so ein erster Impuls für eine lebendigere und stärker frequentierte Ortsmitte in Ummeln.

Friedhof
4c. Nachverdichtung
1b. Verbesserung der Querungssituation
1c. Verbesserte Abtrennung von Radweg und Fahrbahn
1a. Begrünung Schutzstreifen
Gütersloher Straße
Markant
1f. Neue Querungshilfe
3d. Verstetigung Umnutzung Parkplatz und Entsiegelung
3a. Temporäre Umnutzung Teilbereich Parkplatz
1e. Verbesserung der Querungssituation
Bürgerpark
2a. Zugang zum Wasser und Aufenthaltsqualität verbessern

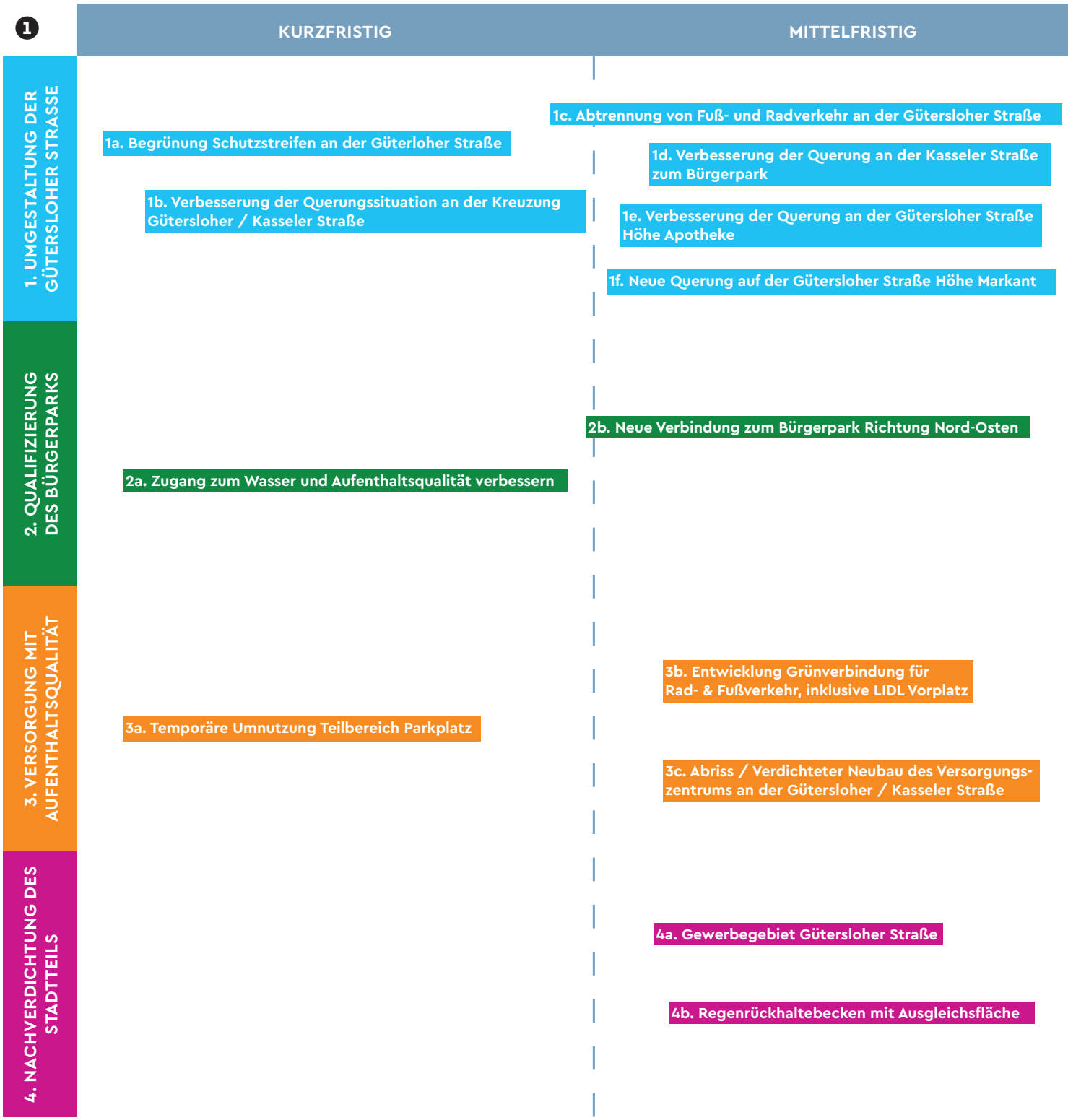
Abb. 1: Entwicklungsperspektive

Entwicklungsperspektive

Für die **schrittweise Umgestaltung der Gütersloher Straße** wird empfohlen, zunächst die Querungssituation und den Schutzstreifen für Radfahrer*innen an mehreren Stellen aufzuwerten. Es wird empfohlen die Sicherheit durch eine (1a) Begrünung des Schutzstreifens an der Gütersloher Straße zu verbessern. Dies kann zunächst durch temporäre Elemente wie Pflanzkübel erfolgen. Die (1b) Verbesserung der Querungssituation an der Kreuzung Gütersloher-/Kasseler Straße kann zunächst durch eine großzügige Markierung auf der Fahrbahn erfolgen. Mittelfristig soll der (1c) Fuß- und Radverkehr baulich von dem fließenden Verkehr an der Gütersloher Straße abgetrennt werden. Der Fuß- und Radverkehr kann ebenfalls durch die (1d) Verbesserung der Querung an der Kasseler Straße zum Bürgerpark sowie der (1e) Querung an der Gütersloher Straße auf Höhe der Apotheke, als auch durch (1f) eine neue Querungshilfe auf Höhe des Markant Nahversorgers, profitieren.

Um den **Bürgerpark besser in den Stadtteil einzubinden**, wird neben den verbesserten Querungsmöglichkeiten zusätzlich die (2b) Verlängerung des Weges nach Osten vorgeschlagen, um Lücken im grünen Wegenetz zu schließen. Durch die (2a) Verbesserung des Zugangs zum Wasser und der Aufenthaltsqualität kann der Bürgerpark, in seiner Rolle als städtischer Grünraum, weiter an Qualität gewinnen.

Um die **Aufenthaltsqualität rund um die Lebensmittelversorgung zu verbessern,** wird zunächst die (3a) temporäre Umnutzung eines Teilbereiches des Parkplatzes an der Gütersloher Straße empfohlen, um mit Pop-Up-Möbeln die Aufenthaltsqualität zu steigern und Außengastronomie anbieten zu können. Mit dem geplanten (3c) Neubau des Versorgungszentrums an der Gütersloher / Kasseler Straße geht ein hohes EntwicklungsPotenzial einher. Es gilt dieses im Sinne eines Stadtteilzentrums zu nutzen, indem eine (3b) „grüne" Verbindung für den Rad- und Fußverkehr inklusive eines Vorplatzes geschaffen wird. Um die Aufenthaltsqualität im Bereich des zukünftig neu errichteten Nahversorgermarkts zu verbessern, wird an der südlichen Front zur Kasseler Straße eine Grünfläche vorgeschlagen, die zudem mit Pop-Up-Möbeln Aufenthaltsqualität entwickeln und zu der ebenfalls nach Süden vorgeschlagenen Bäckerei Sitzmöglichkeiten als Außengastronomie anbieten kann. Die temporäre Möblierung dieses Bereiches sollte nach einer Testphase (3d) verstetigt werden.


1
KURZFRISTIG
MITTELFRISTIG
1. UMGESTALTUNG DER GÜTERSLOHER STRASSE
2. QUALIFIZIERUNG DES BÜRGERPARKS
3. VERSORGUNG MIT AUFENTHALTSQUALITÄT
4. NACHVERDICHTUNG DES STADTTEILS
1a. Begrünung Schutzstreifen an der Güterloher Straße
1b. Verbesserung der Querungssituation an der Kreuzung Gütersloher / Kasseler Straße
1c. Abtrennung von Fuß- und Radverkehr an der Gütersloher Straße
1d. Verbesserung der Querung an der Kasseler Straße zum Bürgerpark
1e. Verbesserung der Querung an der Gütersloher Straße Höhe Apotheke
1f. Neue Querung auf der Gütersloher Straße Höhe Markant
2a. Zugang zum Wasser und Aufenthaltsqualität verbessern
2b. Neue Verbindung zum Bürgerpark Richtung Nord-Osten
3a. Temporäre Umnutzung Teilbereich Parkplatz
3b. Entwicklung Grünverbindung für Rad- & Fußverkehr, inklusive LIDL Vorplatz
3c. Abriss / Verdichteter Neubau des Versorgungszentrums an der Gütersloher / Kasseler Straße
4a. Gewerbegebiet Gütersloher Straße
4b. Regenrückhaltebecken mit Ausgleichsfläche

LANGFRISTIG

Im Rahmen der geplanten **Nachverdichtung** gilt es, die Binnenmobilität und Nutzungsvielfalt zu optimieren. Das geplante (4a) „Gewerbegebiet Gütersloher Straße beiderseits des Pivitsweges" wird inklusive eines (4b) Regenrückhaltebeckens mit Ausgleichsflächen umgesetzt und trägt zur Aufenthaltsqualität des Stadtteils bei. Dabei sollte sichergestellt sein, dass die Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Kasseler Straße gewährleistet ist. Für eine weitere (4c) Nachverdichtung nördlich der Gütersloher Straße gilt es ein städtebauliches Konzept zu entwickeln, das eine bedarfsgerechte und nutzungsgemischte Entwicklung ermöglicht und gleichzeitig die Binnenmobilität weiter stärkt.

3d. Verstetigung Umnutzung und Entsiegelung der wegfallenden Parkplätze

4c. Neubau an der Gütersloher Straße

Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive

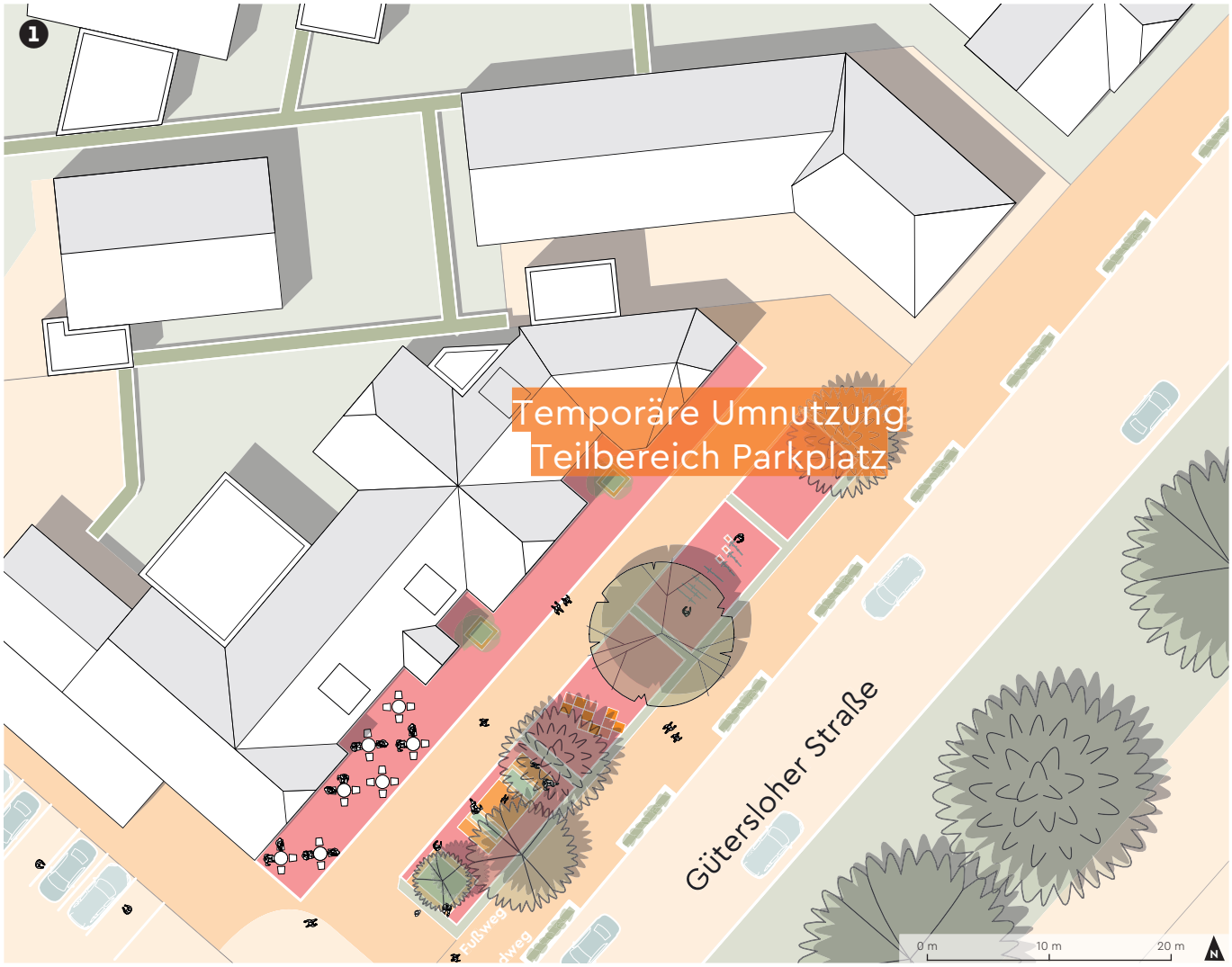


Abb. 1: Vertiefungsraum Parkplatz Versorger

Parkplatz Versorger

Es wird empfohlen die nordöstlichen Parkplätze am bestehenden Nahversorgungszentrum-Süd zunächst temporär umzunutzen und so einen Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu generieren, der auch Plätze für Außengastronomie bietet. Um die Lärmbelastung durch den Verkehr der Gütersloher Straße zu minimieren, wird empfohlen möglichst hohe vertikale Grünelemente zu nutzen. Gemeinsam mit der vorgeschlagenen neuen Querungshilfe zum Bürgerpark können die Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums stark verbessert werden. Die testweise Umsetzung stellt die Reversibilität bei einer zu hohen Lärmbelastung oder eines zu großen Parkdrucks auf den restlichen Stellplätzen sicher.

Abb. 2: Perspektive Parkplatz Versorger

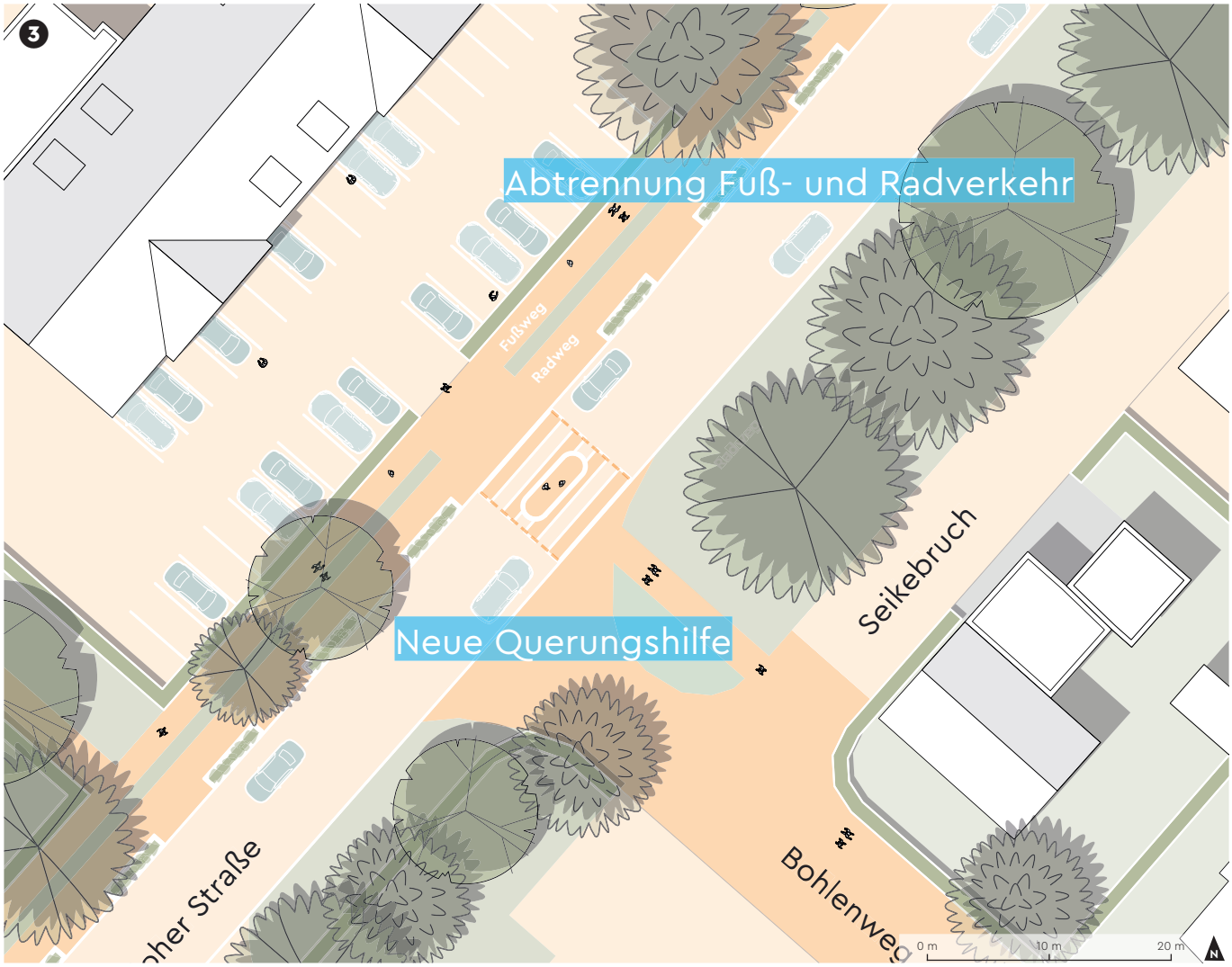


Abb. 3: Vertiefungsraum Gütersloher Straße

Gütersloher Straße

Die Abtrennung des Fuß- und Radverkehrs vom fließenden Verkehr trägt dazu bei, die Sicherheit für Fußgänger- und Radfahrer*innen zu erhöhen. Zunächst kann dies durch temporäre Elemente, wie Pflanzkübel, erprobt werden. Sofern sich der Eingriff bewährt, gilt es diese baulich zu verstetigen. Um den Zugang vom Bürgerpark zum Nahversorgungsbereich zu verbessern, wird die Installation einer neuen Querungshilfe mit einem Durchbruch der Hecke empfohlen. Dieses erhöht zum einen die Frequentierung des Nahversorgungsbereiches, zum anderen auch die Sicherheit der Fußgänger- und Radfahrer*innen.

Abb. 4: Perspektive Gütersloher Straße

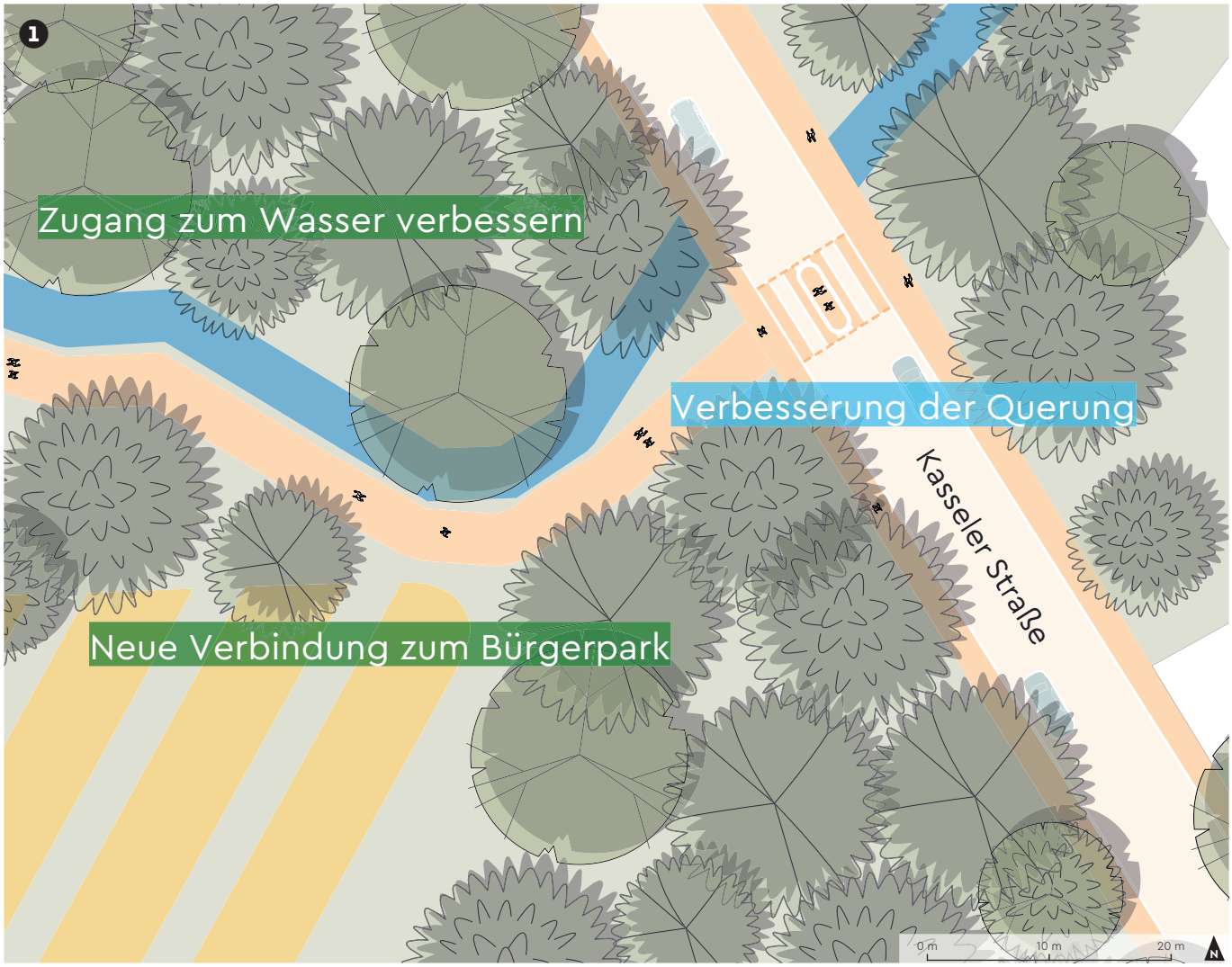


Abb. 1: Vertiefungsraum Kasseler Straße

Verbindung zum Bürgerpark

Der Bürgerpark stellt eine qualitativ hochwertige Grünfläche in unmittelbarer Zentrumsnähe dar. Um den Zugang zu dieser zu verbessern, wird die Schaffung einer neuen Verbindung empfohlen, von der Kasseler Straße in Richtung Süd-Westen. Das neu entstehende Nahversorgungszentrum kann so besser mit dem Bürgerpark verbunden werden. Die positive Wirkung des Gewässerlaufs wird nutzbar gemacht durch die Weiterführung des Weges bis zur Kasselerstraße mit Überquerungshilfe und neuem Zugang.

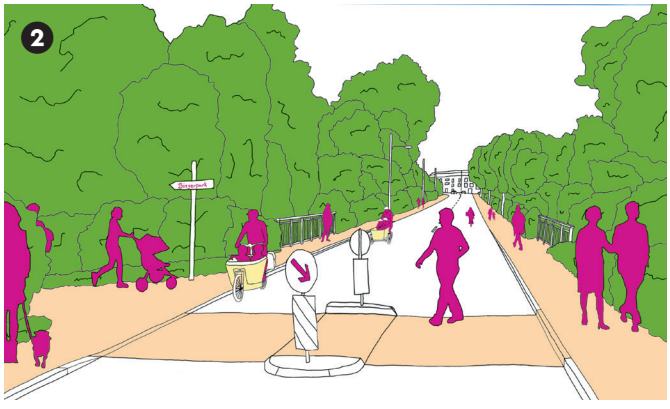


Abb. 2: Perspektive Kasseler Straße

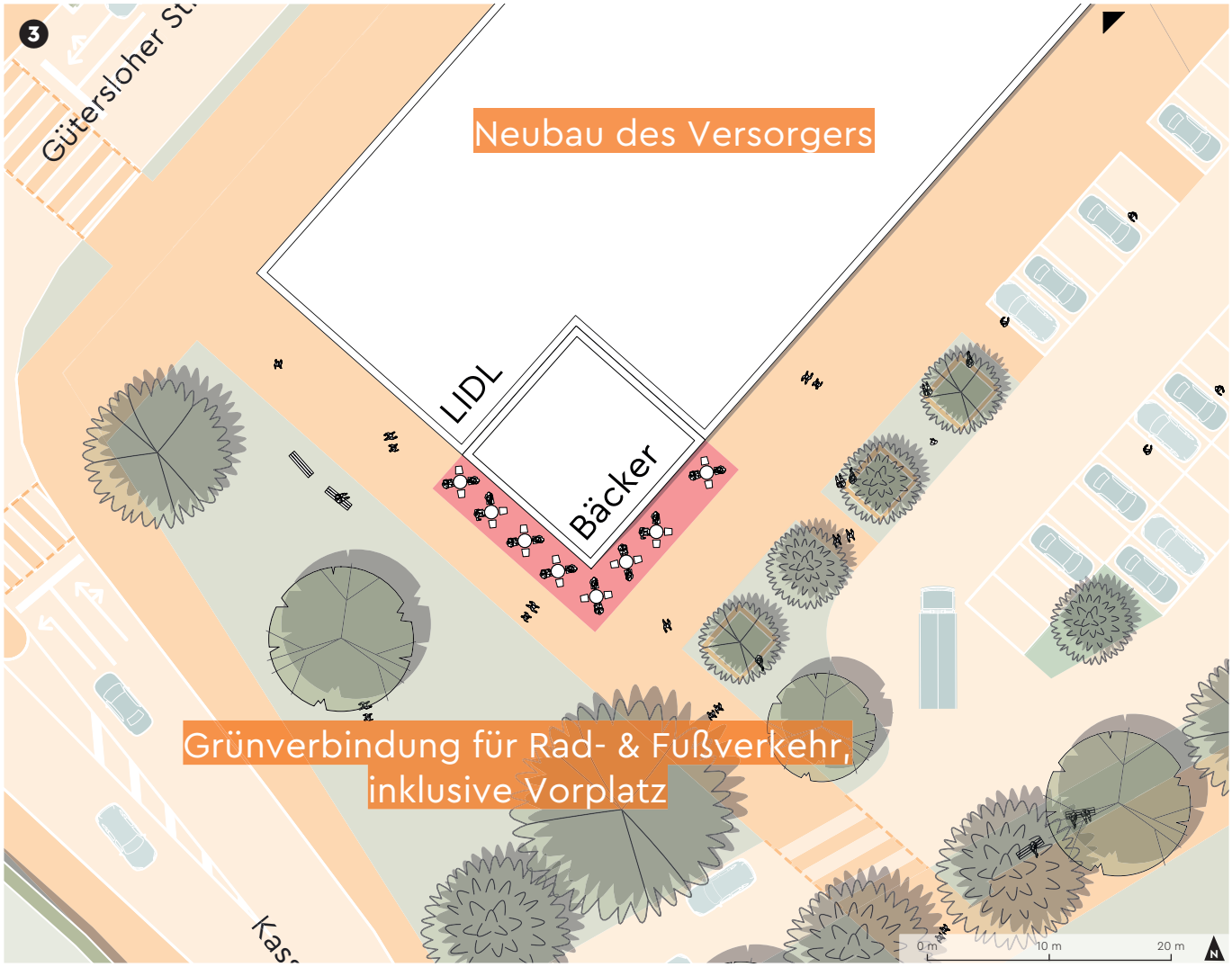


Abb. 3: Vertiefungsraum Neubau Versorger

Neubau Versorger

Die Neuentwicklung des Versorgungsstandortes an der Kreuzung Gütersloher / Kasseler Straße bringt ein großes EntwicklungsPotenzial mit sich, dass es zu nutzen gilt. Durch die Entwicklung einer Grünverbindung für den Fuß- und Radverkehr kann die Eingangssituation zum Nahversorgermarkt verbessert werden. In Kombination mit einem Vorplatz, welcher ein außengastronomisches Angebot umfasst, wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Diese aufgewertete Eingangssituation des Nahversorgers schließt auch das neu entstehende Regenrückhaltebecken mit ein, welches im Zuge der Gewerbegebietsentwicklung geschaffen wird.

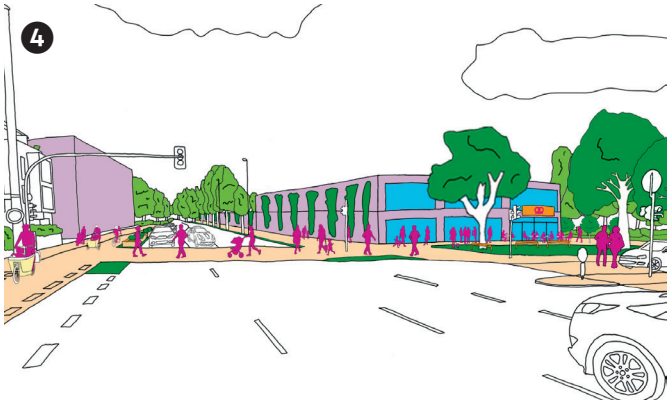
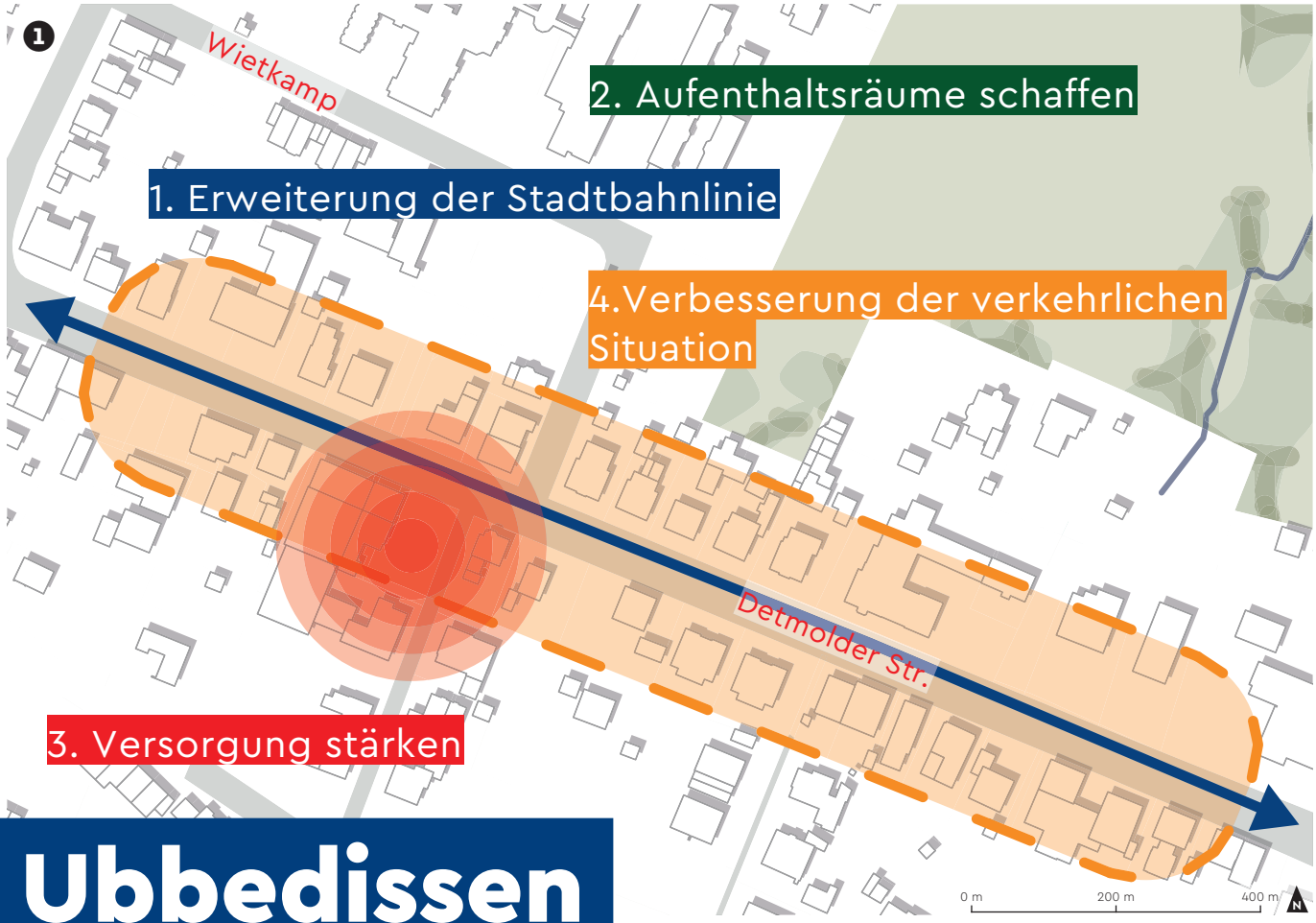


Abb. 4: Perspektive Neubau Versorger



Ubbedissen

Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Das Ortszentrum in Ubbedissen ist ein typisches funktionales Zentrum. Es werden folgende Maßnahmen empfohlen, um die Lebensqualität in Ubbedissen und in den angrenzenden Wohnsiedlungen zu verbessern:

1. Erweiterung der Stadtbahnlinie: Aus fachlicher Sicht empfiehlt sich die Verlängerung der Stadtbahnlinie bis nach Ubbedissen, möglichst bis zum Bahnhof Ubbedissen. Die Stadtbahnlinie würde nicht nur die Attraktivität des Wohnorts steigern. Die Haltestelle würde auch eine höhere Passantenfrequenz und damit eine Stärkung des Einzelhandels bedeuten. Gleichzeitig böte der Umbau der Detmolder Straße die Chance, die Aufenthaltsqualität vor Ort zu verbessern. Weitere positive Effekte sind für das ÖPNV-Netz der Stadt insgesamt zu erwarten.

2. Aufenthaltsräume schaffen: Dem Stadtteil fehlt aktuell ein öffentlicher Platz im Zentrum. Es wird empfohlen, die vorhandenen öffentlichen Räume multifunktionaler zu nutzen. Die gute Vereinskultur und Vernetzung der Akteure kann hier der Ausgangspunkt für gemeinsame Initiativen und Gespräche sein. Bewegliches Mobiliar für den öffentlichen Raum kann den Charakter des Ortes zusätzlich verändern. Weitere Maßnahmen können die schrittweise Reduzierung ungenutzter Stellflächen sein, die stattdessen durch Freiraumelemente und Sitzgelegenheiten oder aber auch durch überdachte Radstellplätze besetzt werden können.

3. Versorgung stärken: In Ubbedissen ist die Versorgung mit dem täglichen Bedarf sowie in die medizinische Versorgung unterdurchschnittlich. Die Kundenfrequenz der Einzelhändler kann kurzfristig durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gestärkt werden. Gemeinsam mit den zusätzlichen Wohngebieten mag dies den aktuellen Grad der Versorgung stabilisieren. Sollte dies nicht gelingen und weitere Versorgungsstrukturen zurückgehen, kann eine Versorgung nach dem DORF-Laden Prinzip eine Alternative sein.

4. Verbesserung der verkehrlichen Situation: Die Verkehrsbedeutung der Detmolder Straße hat durch die Lagesche Straße abgenommen. Es wird empfohlen, durch eine zunächst temporäre Belagsänderung in dem Abschnitt Linnenstraße bis Pyrmonter Straße eine Reduzierung in der Geschwindigkeit zu erreichen, und das Zentrum auch optisch hervorzuheben. Darüber hinaus wird die Stärkung des Radverkehrs auf der Pyrmonter Straße empfohlen, als Anschluss der nördlichen Wohngebiete an den Sportplatz, die Grundschule und das Zentrum selbst.

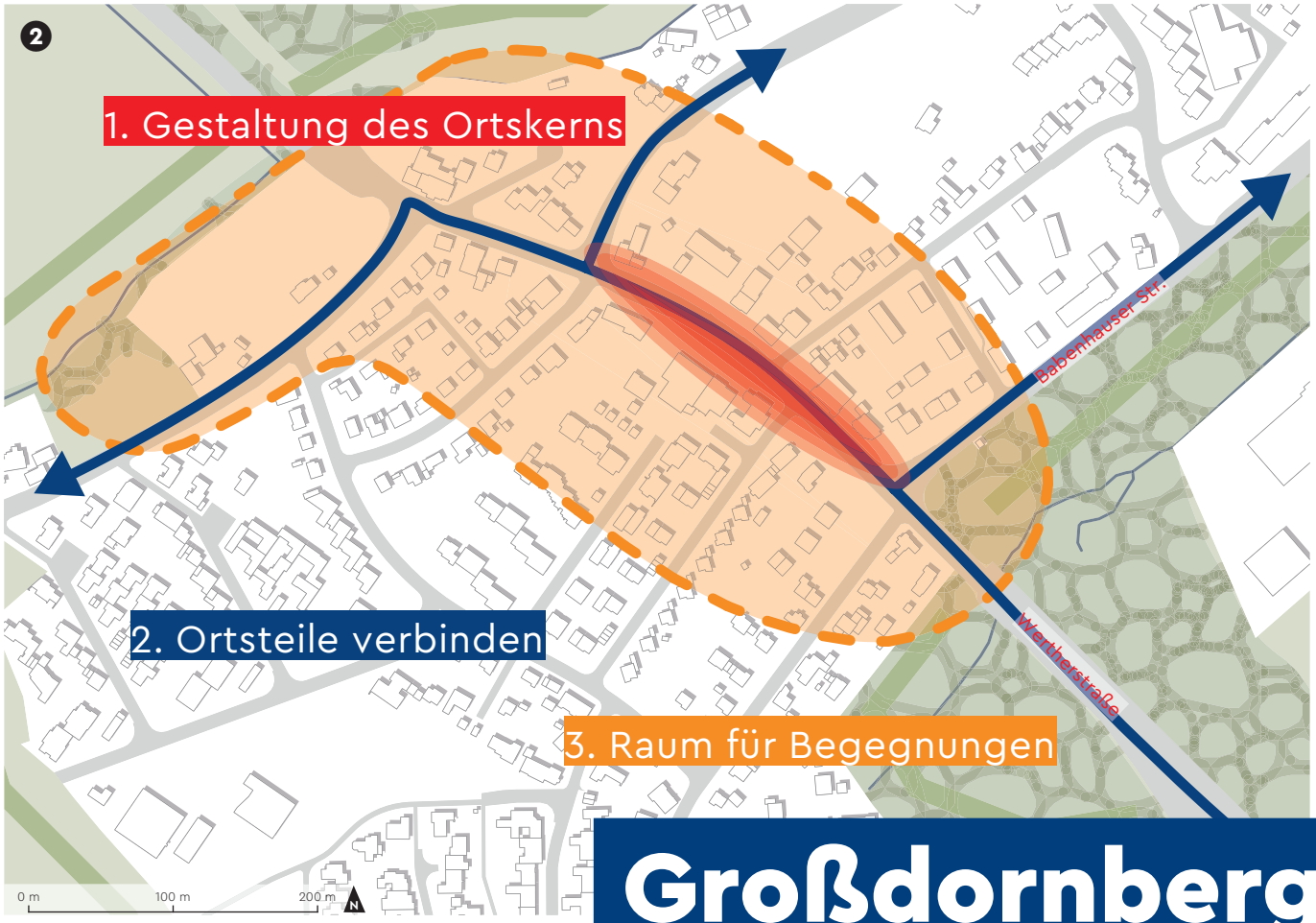


Abb. 2: Handlungsempfehlungen

Das Ortszentrum in Großdornberg ist ein typisches funktionales Zentrum an einer Stadtein- und Ausfallstraße. Um die Lebensqualität in Großdornberg und in den angrenzenden Ortsteilen zu verbessern, werden im Einklang mit der Rückmeldung der Beteiligten Schlüsselpersonen folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Die Gestaltung des Ortskerns: Die verkehrliche Umgestaltung des Ortskerns ist seitens der Verwaltung bereits beabsichtigt. Es wird empfohlen insbesondere den Bereich der Wertherstraße zwischen Babenhauser Straße und Deppendorfer Straße schrittweise anzupassen. Einzelmaßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit könnten Kreisverkehre an beiden Kreuzungspunkten sein. Durch die Zusammenarbeit mit den lokalen Akterur*innen kann der Straßenabschnitt durch kleine Maßnahmen wie Pflanzkübel oder Sitzbänke aufgewertet werden. Da die Wertherstraße gleichzeitig eine wichtige Ein- und Auspendelstrecke ist, wird empfohlen sich der optimalen Umgestaltung testweise durch Tactical Urbanism (farbliche Markierung und bewegliches Mobiliar) zu nähern, bis eine gesunde Balance der Anforderungen an die Wertherstraße gefunden worden ist.

2. Ortsteile verbinden: Die Beteiligung der Schlüsselpersonen hat gezeigt, dass einige Ortsteile insbesondere zu Randzeiten nicht gut an den Ortskern und damit in das Gesamtnetz angebunden sind. Es wird empfohlen das Pilotprojekt meinAnton auf seine Übertragbarkeit in den Stadtbezirk Dornberg zu prüfen und das vorhandene ehrenamtliche Engagement miteinzubeziehen.

3. Raum für Begegnungen: In Großdornberg fehlt es an Aufenthaltsorten für Kinder, Jugendliche und Senioren. Da gerade diese Gruppen mobilitätseingeschränkt sind, entweder körperlich oder durch den fehlenden Zugang zu Verkehrsmitteln, wird empfohlen, ein Angebot vor Ort zu etablieren, das im besten Fall auch den Austausch zwischen den Generationen fördert. Es wird empfohlen die vorhandenen Strukturen, wie die Stadtteilbibliothek oder die öffentlichen Einrichtungen, bedarfsgerecht mit weiteren Nutzungen zu stärken.

Theesen

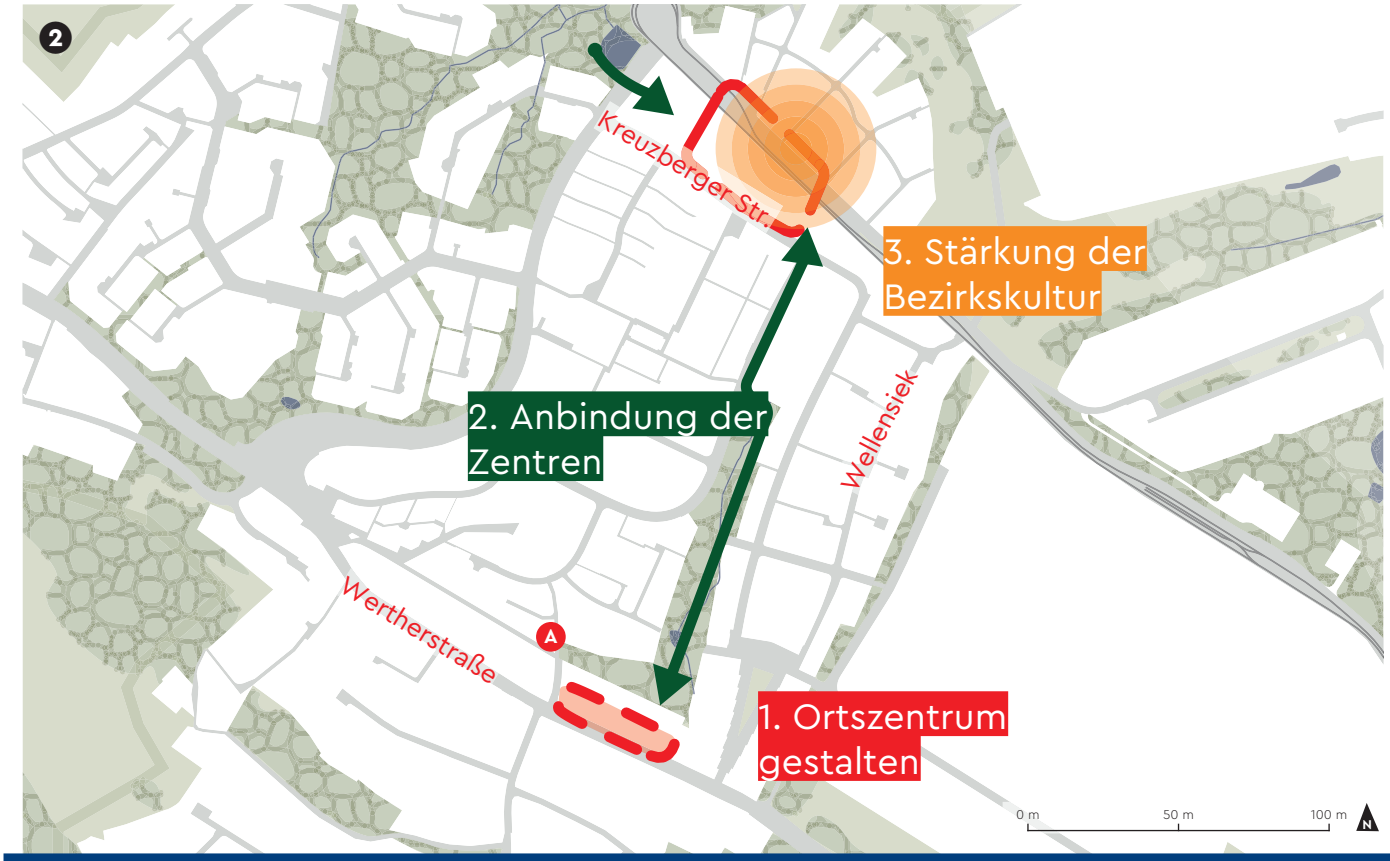
Abb. 1: Handlungsempfehlungen

In Theesen zeigen sich insgesamt vor allem Mängel in der Aufenthaltsqualität durch Emissionen, der fehlenden Sitzmöglichkeiten und entschleunigten Aufenthaltsmöglichkeiten im Stadtteilzentrum. Stärken zeigt Theesen in seiner Vereinsstruktur und im sozialen Zusammenhalt. Folgerichtig ist für die Bewohner*innen zumindest aber für die beteiligten Schlüsselpersonen, das Ortszentrum gefühlt am ortsansässigen Sportverein. Derzeit steht das Ortszentrum an der Jöllenbecker Straße deswegen für die Beteiligten kaum im Fokus. Um Theesen weiter voranzubringen und die Lebensqualität im Alltag vor Ort zu steigern, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Ein Bildungs-, Begegnungs- und Bewegungszentrum schaffen: Theesen hat eine starke Vereinsstruktur, der es allerdings an Räumlichkeiten fehlt, um ihr Angebot auszubauen. Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltung gab es den klaren Wunsch des Sportverein VfL Theesen e.V. sich zu erweitern, was aus gutachterlicher Sicht zu fördern ist. Insgesamt kann ein solches Zentrum den Austausch zwischen Jung und Alt fördern, Jugendlichen einen Treffpunkt bieten und so den Zusammenhalt und die Identifikation im Ort weiter stärken.

2. Anbindung an die Umgebung stärken: Theesen ist aktuell mäßig an die Umgebung angebunden. Der Plan, den Radverkehr auf der Jöllenbecker Straße zu stärken, wird befürwortet. Zusätzlich sollte für mobilitätseingeschränkte Personen geprüft werden, ob der Bürgerbus Anton zu einer besseren Anbindung der Theesenerinnen und Theesener führen kann. Es wird empfohlen, die Akteure vor Ort mit einzubeziehen, um die Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Als zusätzliche Maßnahme empfiehlt sich die Erweiterung des Nutzungsbereiches des „Siggis" zumindest in Richtung des Sportplatzes, um die nachhaltige Mobilität weiter zu fördern.

3. Netzwerkstrukturen ausbilden: Um die Netzwerkstrukturen in Theesen zu verbessern, wird eine verstärkte Zusammenarbeit unter den Akteuer*innen empfohlen. Denkbar sind regelmäßige Stadtteilkonferenzen, um das hohe Engagement im Stadtteil besser zu nutzen. Aber auch die einfache Vernetzung untereinander durch einen Vereinsverteiler kann eine Lösung sein, um die Absprachen zwischen den Vereinen zu verbessern.



Wertherstraße/Wellensiek

Abb. 2: Handlungsempfehlungen

Das Ortszentrum Wertherstraße/Wellensiek ist ein typisches funktionales Zentrum an einer Stadtein- und Ausfallstraße. Um die Aufenthaltsqualität in Dornberg zu verbessern, werden im Einklang mit der Rückmeldung der Beteiligten Schlüsselpersonen folgende Maßnahmen empfohlen:

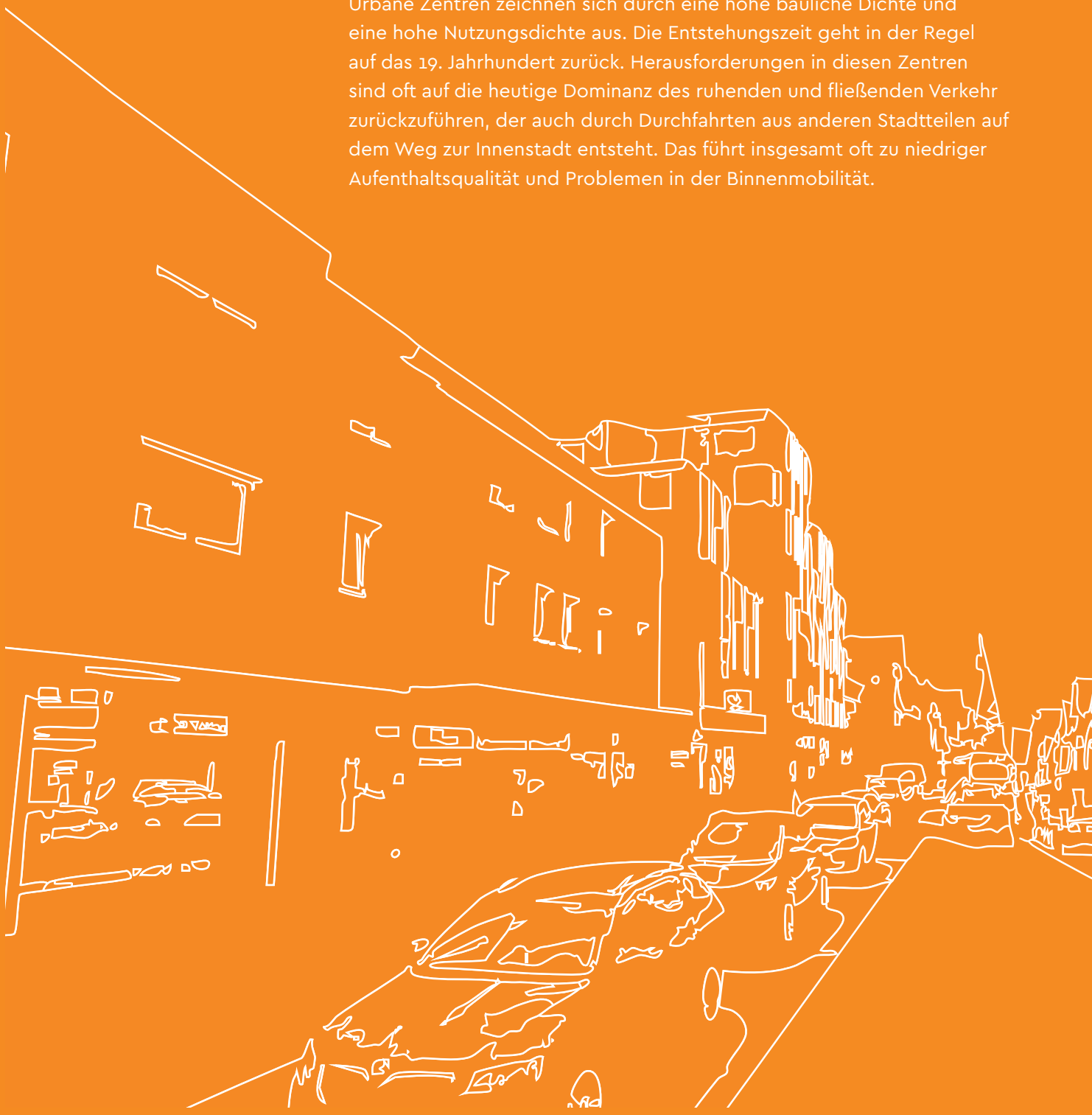
1. Ortszentrum gestalten: Mit der Weiterentwicklung der Stadtbahnlinie 4 und der folgenden städtebaulichen Entwicklung ist der Versorgungsbereich am Lohmannshof besser an die Innenstadt angeschlossen. Es wird empfohlen, dieses Zentrum strategisch für Angebote zu nutzen, die das funktionale Zentrum an der Wertherstraße nicht erbringen kann. Das Zentrum an der Wertherstraße hat seine Stärken in der Versorgung mit dem täglichen Bedarf sowie der Gesundheitsversorgung. Das Zentrum Lohmannshof an der Kreuzberger Straße hingegen ist in der Lage die Aufenthaltsqualität und Qualität als Begegnungsort für den Ortsteil zu erbringen, auch wenn die derzeitige Wegführung keinen intuitiven Bewegungsknoten im Zentrum zur Folge hat.

2. Die Anbindung der Zentren: Der Ortsteil verfügt über eine hervorragende Durchwegung von Grünzügen, die jedoch auf den letzten Metern nicht konsequent an die Zentren angeschlossen sind. Dies führt dazu, dass es an Passantenfrequenz und Lebendigkeit in den Ortszentren fehlt. Mögliche Anschlusspunkte für die Wertherstraße sind der Köpenicker Weg sowie die Öffnung zum Parkplatz des Gebäudeensembles an der Wertherstraße 268. Im anderen Ortszentrum scheint insbesondere die Wegführung über den Tempelhofer Weg noch nicht intuitiv. Es wird empfohlen, durch minimale bauliche Eingriffe und Beschilderungen die Anbindung an die Zentren weiter zu verbessern. Zu prüfen ist außerdem, ob eine Fußgängerquerung der Stadtbahngleise in Höhe der Reinickendorfer Straße realisierbar ist.

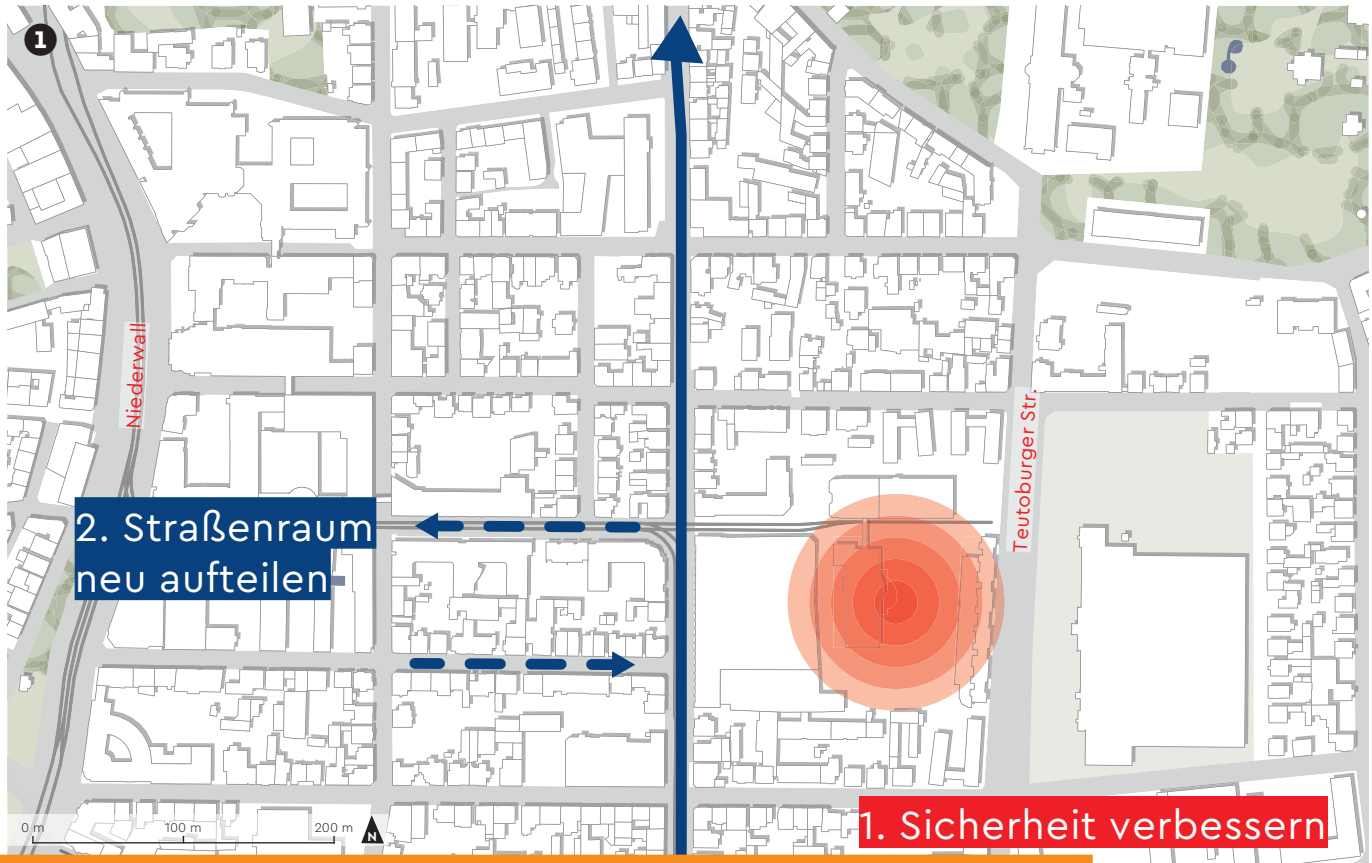
3. Stärkung der Bezirkskultur: Um diese Angebote und den Austausch untereinander in Gang zu bringen, wird empfohlen die relevanten Akteure zu einem runden Tisch einzuladen. Als Veranstaltungsort bietet sich der Platz an der Kreuzberger Straße 17-25 an, der in diesem Zuge auch einen eindeutigen Namen erhalten sollte. Es empfiehlt sich der Aufbau eines Netzwerkes, das die Kommunikation unter den Geschäftsinhaber*innen verbessern kann.

Urbanes Zentrum

Urbane Zentren zeichnen sich durch eine hohe bauliche Dichte und eine hohe Nutzungsdichte aus. Die Entstehungszeit geht in der Regel auf das 19. Jahrhundert zurück. Herausforderungen in diesen Zentren sind oft auf die heutige Dominanz des ruhenden und fließenden Verkehr zurückzuführen, der auch durch Durchfahrten aus anderen Stadtteilen auf dem Weg zur Innenstadt entsteht. Das führt insgesamt oft zu niedriger Aufenthaltsqualität und Problemen in der Binnenmobilität.



Pollmeier



August-Bebel-Straße

Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Insgesamt profitiert der Ortsteil von der direkten Nähe zur Altstadt, so dass sich die Beteiligten selbst auch eher als Innenstädter*innen wahrnehmen. Die urbane Struktur des Stadtteils bietet darüber hinaus das Potenzial für eine kleinschrittige Transformation zu mehr Lebensqualität im Stadtteil. Für eine Weiterentwicklung werden folgenden Prioritäten vorgeschlagen:

1. Sicherheit verbessern: Um die Sicherheit im Stadtteil aufzuwerten empfiehlt sich, zu prüfen, an welchen Stellen ein Ausbau der Beleuchtung das Sicherheitsgefühl stärken kann.

2. Straßenraum neu aufteilen: Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und gleichzeitig Platz für alle Mobilitätsformen zu schaffen, empfiehlt es sich bei zukünftigen Umstrukturierungen im Bereich des Zentrumzu prüfen, inwieweit neue Baumstandorte als Maßnahme der Klimaanpassung umgesetzt werden können. Im Gespräch mit den Schlüsselpersonen kam hierbei die Idee, enge Straßen, die parallel verlaufen, gegenläufig als Einbahnstraße umzuwidmen. Hierdurch könnte nur noch einseitig geparkt werden und man räumt dem Rad mehr Platz und Sicherheit ein. Es wird empfohlen, gemeinsam mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort einen Pilotraum festzulegen und dies durch temporäre Maßnahmen zu testen.

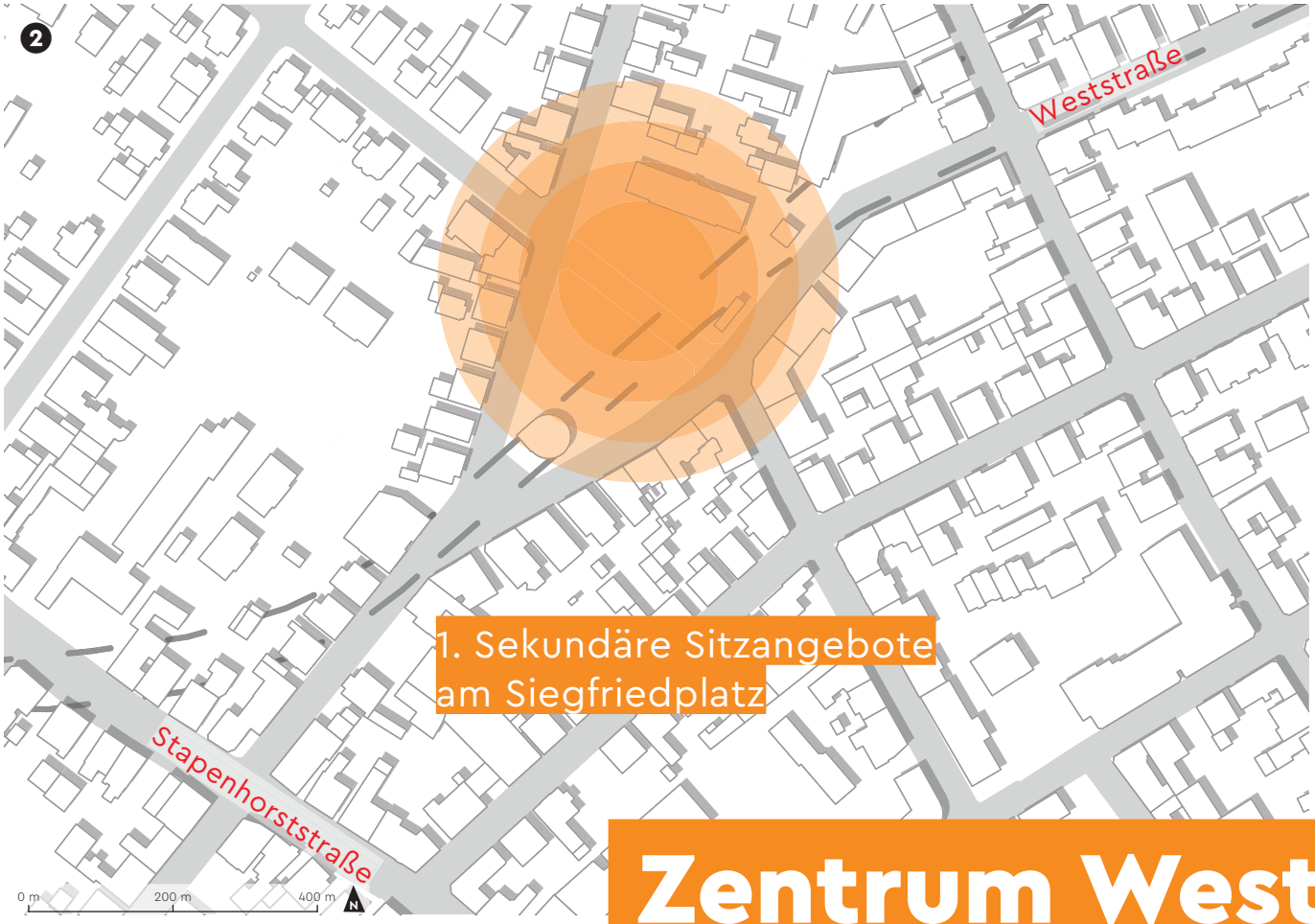


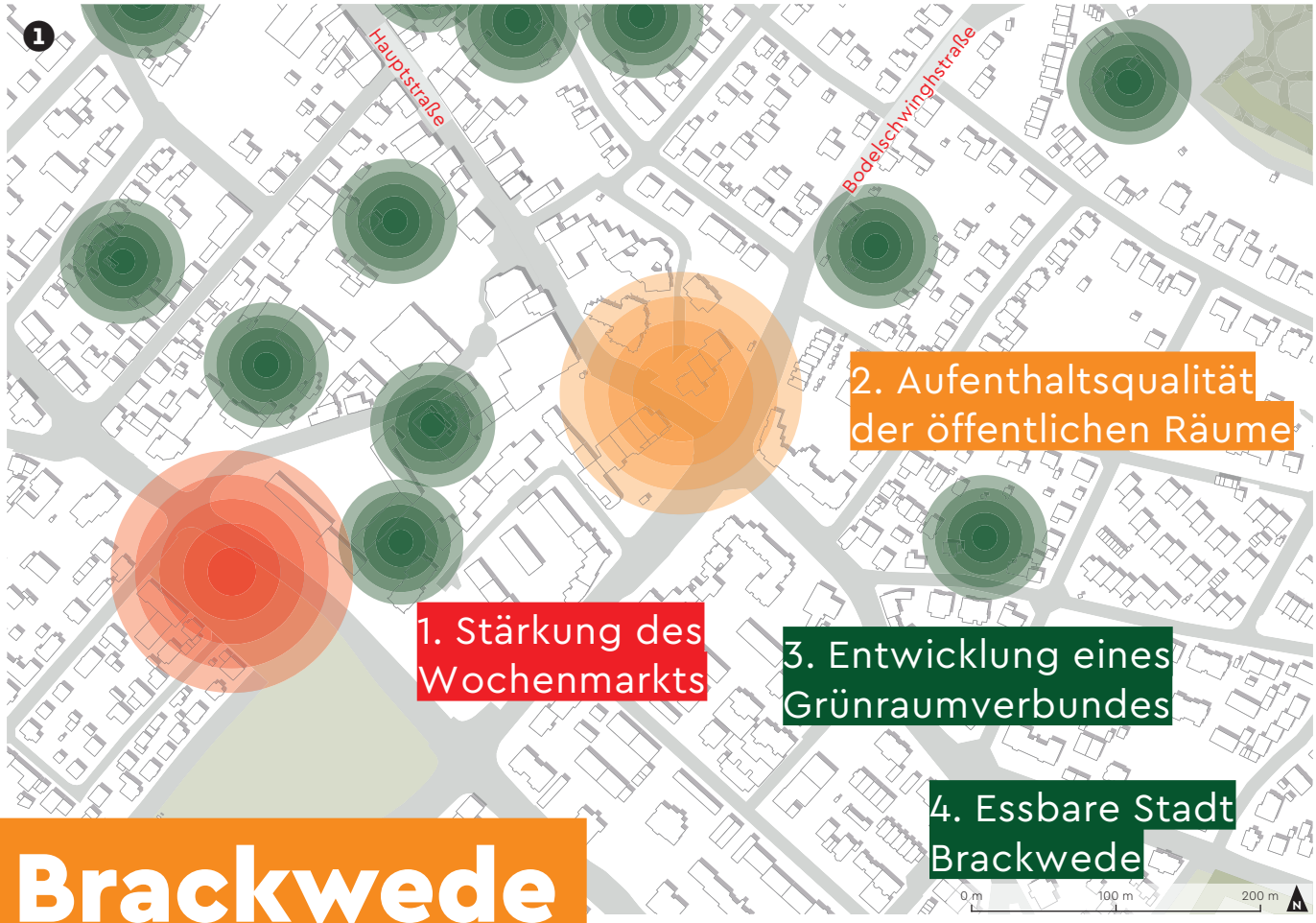
Abb. 2: Handlungsempfehlungen

Zentrum West

Zusammenfassend ist das Ortszentrum Zentrum-West in einem guten Zustand. Es weist einen geringen akuten Handlungsbedarf auf, zeigt dafür aber Potenzial die Lebensqualität vor Ort weiter zu steigern. Die aktuelle Umsetzung des Verkehrskonzeptes „Bielefelder Westen" geht auf die aktuellen verkehrlichen Herausforderungen ein. Um die Weiterentwicklung des Stadtteils darüber hinaus zu unterstützen, werden folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

1. Sekundäre Sitzangebote am Siegfriedplatz: Die Aufenthaltsqualität auf dem Siegfriedplatz ist hoch, aber Sitzmöglichkeiten sind überwiegend an die Außengastronomie gebunden. Um die Verweildauer von Bewohner*innen zu erhöhen, wird empfohlen, weitere Aufenthaltsmöglichkeiten unter dem Baumbestand zu realisieren. Es empfiehlt sich hierbei, das Engagement der Akteurinnen und Akteure vor Ort zu unterstützen, um selbstinitiierte Projekte testweise zu ermöglichen. Weitere Maßnahmen könnten mobiles Mobiliar, ein Wasserspiel oder Brunnen auf dem Platz sein.

2. Verstetigung des bürgerschaftlichen Engagements: Die Bezirkskultur im Stadtteil wird positiv bewertet. Es gibt allerdings Anzeichen, dass die Dichte an Veranstaltungen wegen der Kosten nicht aufrechterhalten werden kann. Um dem entgegenzuwirken, bieten sich alternative Projektfinanzierungen wie Crowdfunding an. Darüber hinaus kann dieses Format in eine Stadtteilkonferenz überführt werden, welche die Bewohner*innen in ihrem Bestreben die Lebensqualität im Stadtteil zu erhöhen, unterstützt.



Brackwede

Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Insgesamt zeigt der Ortsteil Brackwede einige Handlungserfordernisse, diese wurden zum Teil bereits erkannt und werden durch das INSEK, das gerade erarbeitet wird, weiterverfolgt. Um die Weiterentwicklung hin zu einem lebendigen nachhaltigen Stadtteilzentrum zu unterstützen, werden darüber hinaus folgende Handlungsempfehlungen im Austausch mit den Akteurinnen und Akteuren ausgesprochen:

1. Stärkung des Wochenmarkts: Der derzeitige Standort des Wochenmarkts erscheint wenig attraktiv und wird von den Marktbeschickern immer weniger nachgefragt, auch weil es vor Ort an Parkmöglichkeiten oder einem Stadtbahnanschluss fehlt. Es wird vorgeschlagen alternative Standorte wie den Treppenplatz oder den Parkplatz an der Normannenstraße zu prüfen, oder alternativ zumindest in die Erreichbarkeit und Beschickung des Marktes zu investieren.

2. Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume: Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume sollte durch eine bessere Ausstattung mit Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten sowie identitätsstiftenden Merkmalen verbessert werden. Ebenso können die ansässigen Akteure mit kleinen Maßnahmen, wie z.B. Blumenkübeln vor den Geschäften, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

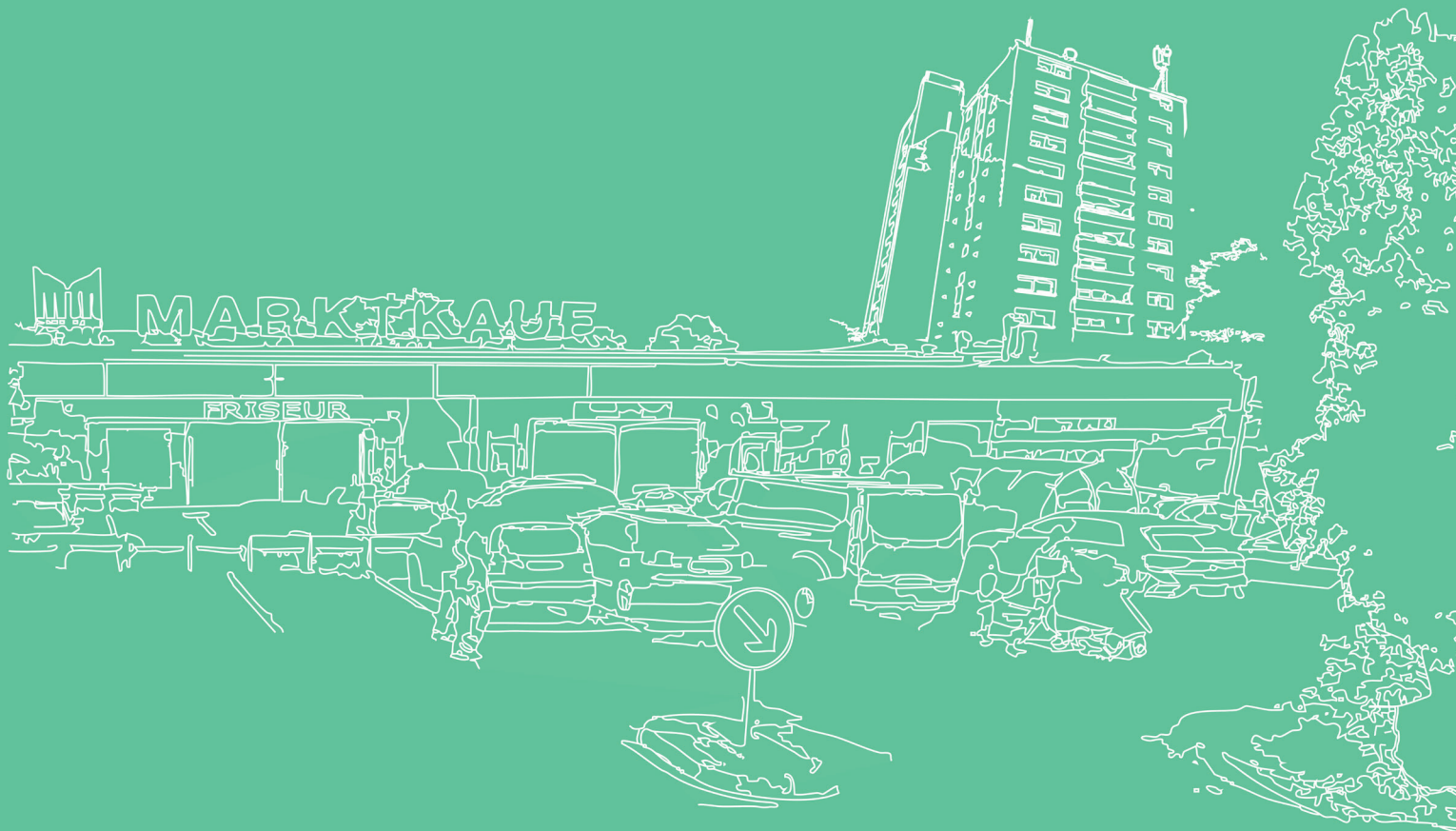
3. Grünraumverbund entwickeln: Die Fuß- und Radwegeverbindungen ins Zentrum sind zusammen mit der Emissionsbelastung die zentralen Herausforderungen im Stadtteil. Beidem lässt sich durch eine Weiterentwicklung der vorhandenen Potenziale zu einem Grünraumverbund begegnen. Dies kann über eine Wegeleitung, Beschilderung oder Verkehrsberuhigung geschehen. Die Attraktivität dieser Plätze kann durch die Ausstattung mit Spielgeräten, Sonnen- und Regenschutz und Wasserspielelementen, sowie Raum für gemeinschaftliche Gartenarbeit aufgewertet werden. Hierfür bieten sich geführte Stadtspaziergänge an, so wie das in anderen Kommunen von gemeinschaftlichen Initiativen durchgeführt wird. In der Beteiligung zeigte sich, dass Brackwede hier auf ein großes bürgerschaftliches Engagement zurückgreifen kann. Konkret sind dies der „Brackweder Frauentreff" mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit (Stadtteilzeitung), sowie der Diakonie Verband Brackwede, die Stadtteilkoordination Brackwede, Bartholomäus Brackwede und die Bodelschwinghschen Stiftungen

Bethel regional. Regelmäßige Abstimmungen auf den stattfindenden Stadtteilkonferenzen kann dazu beitragen, die Initiativen, Vereine und Projekte zu stärken und zu verstetigen. Außerdem wird die Nutzung von Smartphone Apps auf den Stadtspaziergängen empfohlen, um das Potenzial für gemeinschaftliche Nutzungen oder Gartenarbeit herauszuarbeiten. Auf dieser Basis können dann gemeinsam mit der Stadt Fördergelder beantragt werden.

4. Essbare Stadt Brackwede: Brackwede bietet mit einigen bürgerschaftlichen Initiativen, wie Naturfreunde e.V., das Potenzial die Qualität und Attraktivität der Grünräume weiter zu steigern. Es wird empfohlen die bereits bestehenden Initiativen zusammenzubringen und gemeinsam Urban-Gardening-Projekte auf den mit Hilfe der App identifizierten Freiflächen zu realisieren. Denkbar sind unter anderem Sensibilisierungsprojekte für Kinder und Schüler*innen im Bereich Pflanzenkunde und gesunde Ernährung, kombiniert mit Beschäftigungsangeboten für ältere Menschen, die ihr Wissen über Gemüseanbau, Ernte und Verarbeitung an die junge Generation weitergeben.

Zentrum der 60/70 Jahre

Die Zentren der 60/70er Jahre stellen eine Besonderheit dar. Sie sind ganz oder zumindest teilweise am Reißbrett geplant und umgesetzt. Entgegen ihrem oftmals schlechtem Image, zeichnen sie sich durch Grünraumverbünde und insgesamt einer guten Binnenmobilität aus. Neben dem Image sind typische Herausforderungen in dem Stadtteil oft die in die Jahre gekommene Bausubstanz, eine zu große Maßstäblichkeit der öffentlichen Räume, sowie einer überdurchschnittlich schnell voranschreitenden Entmischung verschiedener Bevölkerungsgruppen.



Stieghorst

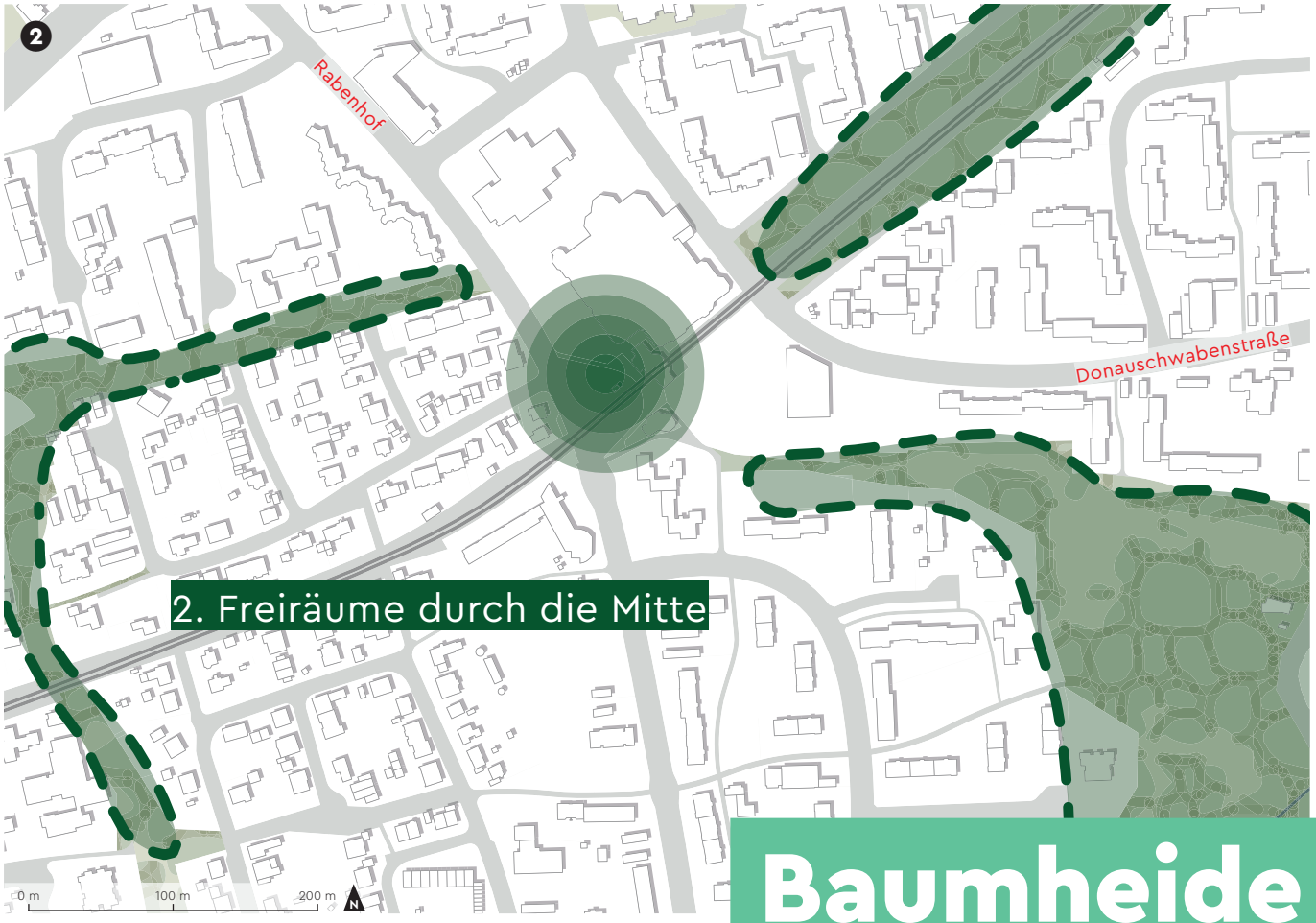
Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Das Ortszentrum in Stieghorst ist insgesamt etwas in die Jahre gekommen und zeigt die typischen Mängel jener Zeit. Es besticht durch gut angelegte grüne Infrastruktur und eine gute ÖPNV-Anbindung. Um die Weiterentwicklung des Zentrums hin zu einem zukunftsfähigen Ortszentrum zu forcieren, werden im Einklang mit den Ergebnissen der Beteiligungsveranstaltung folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Ankunftsort und Ortszentrum verbinden: Um die Verbindung zwischen dem Ankunftsort an der Endhaltestelle der Linie 4 und dem Ortszentrum zu verbessern, wird empfohlen zu prüfen, ob die Stieghorster Straße durch eine Shared-Space-Zone entschleunigt werden kann, um querenden Fußgängern die direkte Verbindung zwischen der Endhaltestelle und dem Stadtteilzentrum zu ermöglichen. Die Aufwertung des „Danziger Rondells" zur Bushaltestelle und Mobilstation bietet zudem die Möglichkeit, dieses Stück der Danziger Straße als Stadtplatz zu nutzen und die Grünzüge am Baderbach über das Ortszentrum sichtbar zu verbinden. Für die Mobilstation empfiehlt sich die Ausstattung mit Lastenrädern und einer öffentlichen Toilette.

2. Ortszentrum gestalten: Zum Schutz vor sommerlicher Hitze wird empfohlen im öffentlichen Raum schattenspendende Anpflanzungen wie Pergolen, Rankgerüste und Bäume, ggf. auch als Urban-Gardening-Projekt der Anwohner*innen, sowie die Anlage von Wasserspiel und Spielangeboten für Kinder mit Nähe zum beliebten Eiscafé. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Raum attraktiver und zugänglicher zu gestalten. Schließlich wird empfohlen, Gespräche mit den Eigentümer*innen der Wohnimmobilien rund um den Hof und dem Betreiber des Restaurants Alt Stieghorst zu führen, um Möglichkeiten für eine Aufwertung des Eingangs zum Platz und der Gestaltung des räumlich gut proportionierten Hofes zu eruieren, der z.Zt. von wenig attraktiven Heckenbeeten dominiert wird. Es handelt sich um eine private Fläche, die öffentlich genutzt wird und ein identitätsbildender Teil des Stadtteilzentrums ist.

3. Weiterentwicklung der Grünzüge: Die öffentlichen Grünzüge in Stieghorst sind wichtig für das Stadtklima, für die Vernetzung im Stadtteil und im Prinzip von guter Qualität. Es wird empfohlen diese Stärke und Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln, dies kann in Form von kleinen temporären Eingriffen erfolgen. Darüber hinaus empfiehlt sich die Einbindung und Aufwertung des gut genutzten Sportplatzes an der Gumbinner Straße durch Rückschnitt und Neugestaltung der Gebüsche am Wortkamp und an der Gumbinner Straße. Die Attraktivität des Sportplatzes würde als Rasenspielfeld anstatt dem Ascheplatz gesteigert.



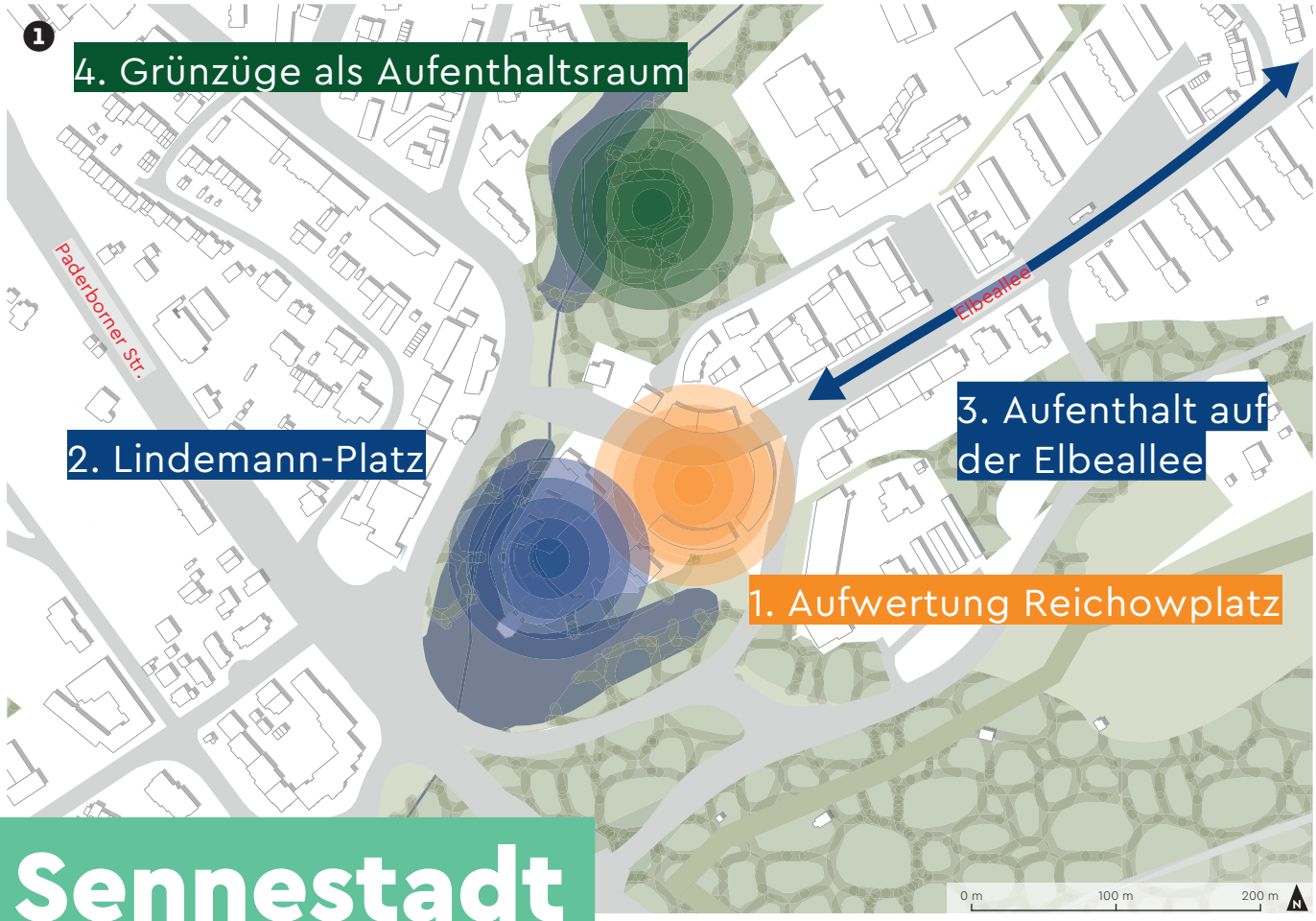
Baumheide

Abb. 2: Handlungsempfehlungen

Insgesamt zeigt der Ortsteil Baumheide einige Handlungserfordernisse, die aber weitestgehend bereits erkannt worden sind und durch das INSEK angepackt werden. Um die Weiterentwicklung des Stadtteils in Richtung eines lebendigen nachhaltigen Stadtteilzentrums zu unterstützen, werden darüber hinaus im Einklang mit den Ergebnissen der Beteiligungsveranstaltung folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

1. Bezirkskultur stärken: Das Vereinsleben ist bisher in einzelnen, zumeist ethnischen oder religiösen Gruppen organisiert, die kaum miteinander in Austausch treten. Es wird empfohlen die Vereinsgründung von interkulturellen Vereinen, wie Sportvereinen oder z.B. zum gemeinsamen Gärtnern, ein gemeinschaftlich betriebenes Repair-Café zu bewerben und zu fördern. Vielversprechend erscheint auch ein Verein nach dem Prinzip der Queller Gemeinschaft, der die Interessen der Bevölkerung vertreten und Stadtteilfeste und -veranstaltungen organisieren kann. All dies kann dazu beitragen das Image des Stadtteils in der Außen- aber auch in der Selbstwahrnehmung zu verbessern und den lokalen Zusammenhalt zu fördern.

2. Freiräume durch die Mitte: Baumheide besitzt bereits ein überdurchschnittliches Netz an Freiräumen, die ins Ortszentrum führen. Für die Bürger*innen des Stadtteils haben sich Ausstattungselemente im öffentlichen Raum als wichtig herausgestellt, die in der Fortschreibung des INSEKS oder des Freiraumentwicklungskonzepts mitberücksichtigt werden sollten. Um die Freiraumqualität weiter im Sinne eines Aufenthaltsortes zu stärken, wurden z.B. solargestützte USB-Anschlüsse an Sitzbänken, WLAN oder schlicht mehr Mülleimer vorgeschlagen. Die Schaffung von attraktiven Bereichen für die Außengastronomie an der Südwestseite und die Verbindung an der Freiraumachsen bieten das große Potenzial für eine zusätzliche Passantenfrequenz und Lebendigkeit vor Ort.



Sennestadt

Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Der Ortsteil Sennestadt profitiert von der Dynamik, die das INSEK mit sich bringt. Um dieses Momentum zu erhalten und die Sennestadt weiter im notwendigen partizipativen Transformationsprozess zu halten, werden im Einklang mit den Ergebnissen der Beteiligungsveranstaltung folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

1. Aufwertung Reichowplatz: Für die Aufwertung des Reichowplatzes wird eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Derzeit mangelt es an Sitzgelegenheiten und Spielgeräten, zudem leidet der Platz unter Hitze durch Versiegelung. Empfohlen werden Installationen, die Schatten durch Vegetation bieten, ohne den Platz komplett neu gestalten zu müssen. Mobile Pop-Up-Möbel wie Pflanzkästen, Rankgerüste, Sitzterrassen aus Paletten und Wasserbecken könnten flexibel eingesetzt werden und den Platz auch optisch verkleinern. Das bürgerschaftliche Engagement spielt bei der Umsetzung eine große Rolle.

2. Lindemann-Platz: Für die Aufwertung des Lindemann-Platzes wird eine Reduzierung des Autoverkehrs empfohlen, indem die Zufahrten und die Größe der Tiefgaragen sowie Parkplätze verkleinert werden. Diese Maßnahmen sollen zugunsten der Qualität von Grün- und Freiflächen erfolgen, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und mehr Raum für Erholung und soziale Interaktionen zu schaffen.

3. Aufenthalt auf der Elbeallee: Um die Aufenthaltsqualität in der Elbeallee zu steigern, wird vorgeschlagen, den Verkehr zugunsten von Fußgängern und Radfahrern zu reduzieren und mehr Sitzmöglichkeiten zu schaffen. Eine Toilette im öffentlichen Raum würde den Komfort weiter erhöhen.

4. Grünzüge als Aufenthaltsraum: Um die Grünzüge als attraktive Aufenthaltsräume zu entwickeln, wird empfohlen, weitere Sitzmöglichkeiten zu integrieren.

Resumee der Zentrentypen

Die Analyse der 20 Stadtteilzentren in Bielefeld zeigt, dass die Zentren trotz vielfältiger Herausforderungen durchweg Potenziale für eine nachhaltige und lebenswerte Weiterentwicklung bieten. Besonders hervorzuheben sind die starke Identifikation der Bewohner*innen mit ihren Stadtteilen und die in vielen Bereichen spürbare Bezirkskultur, die als wertvolle Ressource für die Transformation genutzt werden kann. Diese Stärken spiegeln sich in den unterschiedlichen Zentrentypen wider, die durch ihre je eigenen Qualitäten und Charakteristika bestechen und Bielefelds polyzentrische Struktur prägen. Gleichzeitig zeigen die Analysen, dass insbesondere die Aufenthaltsqualität, die Vernetzung und die Binnenmobilität zentrale Handlungsfelder darstellen, um diese Potenziale voll auszuschöpfen.

Der Typus historischer Ortskern kann in den Kategorien Versorgungsqualität, Aufenthaltsqualität und Bezirkskultur in der Regel hoch punkten. Lediglich die Binnenmobilität in Form von attraktiven Grünwegeverbindungen ist bedingt durch die autozentrierte Gestaltung der letzten Jahrzehnte oft nicht durchgängig bis ins Zentrum erfolgt. Es wird empfohlen in diesem Zentrentyp vordringlich an einer besseren Binnenmobilität im Stadtteilzentrum und seinem näheren Umfeld zu arbeiten, indem Grünverbindungen weiterentwickelt und Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Zentrum mehr Bewegungsraum eingeräumt wird. Die in den historischen Dorfkernen teilweise vorzufindenden Leerstände in älterer Bausubstanz leisten durch Zwischennutzungs- oder Nachnutzungskonzepte einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Ortszentrums und sollten daher bewusst in die Entwicklung einbezogen werden.

Die funktionalen Zentren sind überwiegend durch Nahversorger an Durchgangsstraßen mit hoher Verkehrsbelastung und geringer Aufenthaltsqualität definiert. Entsprechend erreichen sie gute Bewertungen in der Versorgung, punkten aber unterdurchschnittlich in der Aufenthaltsqualität und Binnenmobilität. Die Handlungsempfehlungen beziehen sich daher zum einen oft auf Aneignungsmöglichkeiten und temporäre Umnutzung von Stellplatzflächen. Zum anderen wird empfohlen die Querungsmöglichkeit der Durchgangsstraßen, möglichst entlang bestehender Grünverbindungen, zu stärken. Zudem führen die Dominanz des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die fehlenden Treffpunkte häufig dazu, dass die Bezirkskultur schwach ausgeprägt ist. Es wird empfohlen, die Aufwertung des Stadtteils als Chance für die Stärkung der Bezirkskultur zu nutzen, zum Beispiel durch Stadtteilkonferenzen oder Stadtteilspaziergänge.

Die funktionalen Stadtteilzentren in den Außenbezirken sind durch ihre Lage am Stadtrand oft noch stärker durch das Auto geprägt und können in der Regel durch die niedrigere Einwohnerdichte weniger Angebote im Stadtteilzentrum realisieren. Die Handlungsempfehlungen beziehen sich daher auch hier auf die vom Auto dominierten öffentlichen Räume. Es wird empfohlen, die Barrierewirkung des Zentrums durch Querungshilfen oder Belagsänderung zu verbessern. Dabei sollten insbesondere bestehende Freiraumpotenziale im Stadtteil sowie Zielorte im Zentrum im Fokus stehen. Dazu gilt es, die Aufenthaltsqualität im Zentrum zu steigern. Hierfür empfiehlt sich die testweise Umwidmung von Parkplätzen an geeigneten, potenziell durch Außengastronomie nutzbaren Stellen.

Die urbanen Zentren in Bielefeld sind heterogen in ihren Qualitäten und Problemlagen, so wie sie durch die Schlüsselpersonen gespiegelt wurden. Städtebaulich gemeinsam sind die Herausforderungen die vergleichsweise hohe Dichte mit den Raumansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen in Einklang zu bringen. Es wird empfohlen, die Binnenmobiltät schrittweise durch temporäre Neuaufteilungen des Straßenraums an geeigneten Stellen zu stärken. Ähnlich wie in den anderen Stadtteilen sollte dies vordringlich die fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in solch einer Weise verbessern, dass es bestehende Freiraumverbünde in Richtung des Ortszentrums verlängert.

Die Zentren der 60/70er Jahre haben ihre Stärken insbesondere in den realisierten Freiraumverbünden, die zusammen mit der lockeren Zeilenbebauung für einen gut zu Fuß und mit dem Rad durchquerbaren Stadtteil sorgen. Räumlich reichen diese Grünraumverbindungen oft nicht bis an das Zentrum heran. Es wird empfohlen, diese Lücken vordringlich zu schließen. Parallel gilt es, die oft sanierungsbedürftige Gebäudesubstanz im Blick zu haben. Gerade die städtebauliche Aufwertung des Zentrums kann dann auch dazu beitragen, dass Image der Stadtteile zu verbessern und die Vernetzung im Stadtteil zu fördern.

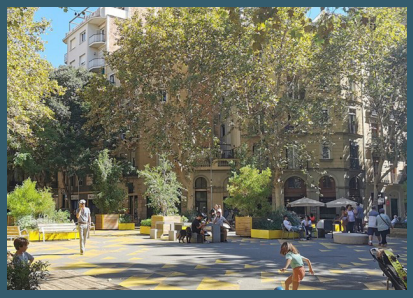
Die wichtigsten Maßnahmen

Mit dem Ziel der sogenannten „Lernenden Räume" verbunden ist die Übertragbarkeit der Maßnahmen aus den 3 Vertiefungskonzepten auf die anderen Bielefelder Stadtteile. Trotz aller Unterschiede der einzelnen Stadtteilzentren und insbesondere zwischen den Zentrentypen sind die Herausforderungen bzgl. Aufenthaltsqualität und Mobilität in den 20 Stadtteilzentren vergleichbar, da sie im Wesentlichen auf die Zeit der autogerechten Stadt zurückgehen.

Das Ziel muss es nun sein, diesen öffentlichen Raum neu aufzuteilen und dabei die Interessen von Autofahrer*innen, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen so aufeinander abzustimmen, dass die Mobilität gewährleistet bleibt, aber gleichzeitig die Aufenthaltsqualität der Ortszentren deutlich steigt. Aus diesem Grund sind die allermeisten hier vorgeschlagenen Maßnahmen temporär und experimentell angelegt, so dass sie vor einer dauerhaften Nutzung zunächst getestet werden können. Dies hilft die bestehenden Transformationsbarrieren zu überwinden und trägt gerade bei langfristig wirkenden Veränderungen im öffentlichen Raum zur Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit bei.

Ausblick

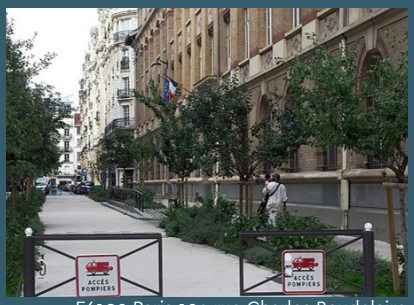
In dem Projekt „Stark für die Zentren" waren Bürger*innen aktiv eingebunden und konnten ihr hilfreiches Ortswissen einbringen. Dafür wurden mehrere Workshops durchgeführt, zu denen Schlüsselpersonen ihre Perspektiven aus ganz unterschiedlichen Lebensphasen einbringen konnten. Entstanden ist ein positives Momentum in den einzelnen Stadtteilen, dass es zu erhalten gilt. Gerade weil Stadtentwicklung nur langsam sichtbare Früchte für die Bewohner*innen vor Ort trägt, gilt es dieses Ziel gemeinsam langfristig und stetig zu verfolgen. Für eine positive Veränderung in den Stadtteilen sind daher die zivilgesellschaftliche Mitwirkung sowie die Eigeninitiative der lokalen Akteurinnen und Akteure in Projekten besonders wichtig.



Superilla del barri de Sant Antoni, Barcelona 4

Stärkung des zentralen öffentlichen Raums

- Abhängig vom Zentrentyp: Etablierung eines öffentlichen Stadtteilplatzes oder die Aufwertung und Stärkung des vorhandenen Stadtteilplatzes
- Testweise und temporäre Umsetzung mit mobilem Mobiliar und farblicher Markierung der Flächen zur Überwindung von Transformationsbarrieren und unter Einbeziehung der Bürger*innen (Tactical Urbanism)



F6102 Paris 12e rue Charles Baudelaire

Weiterentwicklung des grünen Netzes bis ins Stadtteilzentrum

- Weiterentwicklung und Begehbarkeit von bestehenden Grünräumen möglichst bis ins Stadtteilzentrum sicherstellen, z.B. durch die Schaffung neuer Wege entlang von eingewachsenen Bächen
- Attraktive Orte für Begegnung und Aneignung entlang der Fuß- und Radwege schaffen, z.B. Urban-Gardening, Sitzmöglichkeiten, sowie Sport- und Fitnessangebote

IDS TH OWL

Stadtspaziergänge und Stadtteilkonferenzen

- Einbeziehung des bügerschaftlichen Engagements durch Förderung von „people-powered research" durch geführte Begehungen, bei denen Bürger*innen ihren Stadtteil erkunden, Orte für Verbesserungsmaßnahmen lokalisieren und Anregungen sammeln.
- Regelmäßige runde Tische in zentralen Treffpunkten, um Schwächen und Potenziale zu analysieren, temporäre Maßnahmen zu bewerten und Ideen „bottom-up" einzubringen.

Trevor Dykstra, CC BY-NC-SA 2.0

Änderung des Straßenprofils

- Beruhigung des Straßenraums nahe des Stadtteilzentrums zur Vervollständigung des Grünen Netzes und Sicherstellung der Anbindung bis an das Stadtteilzentrum
- Anpassungen der Breite von Fahrbahnen, Gehwegen und Fahrradstreifen, um den Raum bedürfnisgerecht aufzuteilen, insbesondere im Umfeld des Stadtteilzentrums sowie an KITAs und Grundschulen
- Verkehrsversuche als Tactical Urbanism, um sich einer dauerhaften Lösung zu nähern

Oliver Hall

Parkplatz wird zum Aufenthaltsraum

- Im Umfeld des Stadtteilzentrums schrittweise und testweise Umnutzung von einzelnen Stellplätzen zu Grünflächen, Fahrradstellplätzen oder Sitzbereichen, um Raum für Interaktion und Erholung zu schaffen
- Insbesondere in funktionalen Zentren ohne etabliertes Stadtteilzentrum eine Möglichkeit, um Aufenthaltsraum im Zentrum zu erreichen (siehe Hillegossen und Ummeln)

BISELA – Bielefeld sein Lastenrad

Neue Mobilitätsangebote

- Zeitgleich mit dem Ausbau des (Rad-)Wegenetzes empfiehlt sich ein Ausbau von neuen Mobilitäts- und Sharingangeboten, um den öffentlichen Nahverkehr bis „zur letzten Meile" zu ergänzen
- Etablierung und Ausbau von Mobilitätshubs und Ladestationen im Stadtteilzentrum an ÖPNV-Haltepunkten in Richtung Innenstadt/Region und an Versorgungsstandorte

Green Lane Project

Ausbau der Radwegesicherheit

- Ausbau von geschützten Radwegen neben dem motorisierten Verkehr, einhergehend mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge und Nutzung von Seitenparkplätzen als Schutz (Kopenhagen Prinzip)
- Schrittweiser Ausbau des übergeordneten Radwegenetzes, idealerweise gänzlich abseits von Landes- und Bundesstraßen (Holländisches Prinzip)

Kalle Schmitz

Verbesserung der Querung von Straßen im Umfeld des Zentrums

- Installieren von Querungshilfen an Kreuzungspunkten von stark befahrenen Straßen mit dem Fuß- und Radwegenetz (Grünes Netz) in Richtung Zentrum, sowie KITas und Grundschulen
- Testweise und temporäre Umsetzung unter Einbeziehung der Bürger*innen (Tactical Urbanism)

Abbildungsverzeichnis

Seite 7	Abb. 1: Impressionen aus den Beteiligungsveranstaltungen mit den Schlüsselpersonen
Seite 8-9	Abb. 1: Grafik zum Zentrentyp „Historischer Dorfkern", IDS
Seite 10	Abb. 1: Mängel & Potenziale
Seite 11	Abb. 2: Leitbild
Seite 12-13	Abb. 1: Entwicklungsperspektive
Seite 14-15	Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive
Seite 16	Abb. 1: Vertiefungsraum Marktplatz
	Abb. 2: Perspektive Marktplatz
Seite 17	Abb. 3: Vertiefungsraum Amtsstraße
	Abb. 4: Perspektive Amtsstraße
Seite 18	Abb. 1: Vertiefungsraum Dorfstraße
	Abb. 2: Perspektive Dorfstraße
Seite 19	Abb. 3: Vertiefungsraum Stadtbahnhaltestelle
	Abb. 4: Perspektive Stadtbahnhaltestelle
Seite 20	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 21	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 22-23	Abb. 1: Grafik zum Zentrentyp „Städtisches funktionales Zentrum", IDS
Seite 24	Abb. 1: Mängel & Potenziale
Seite 25	Abb. 2: Leitbild
Seite 26-27	Abb. 1: Entwicklungsperspektive
Seite 28-29	Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive
Seite 30	Abb. 1: Vertiefungsraum LIDL Parkplatz
	Abb. 2: Perspektive LIDL Parkplatz
Seite 31	Abb. 3: Vertiefungsraum Küchenstudio
	Abb. 4: Perspektive Küchenstudio
Seite 32	Abb. 1: Vertiefung Gasthof
	Abb. 2: Perspektive Gasthof
Seite 33	Abb. 3: Vertiefung Parkplatz Freibad
	Abb. 4: Perspektive Parkplatz Freibad
Seite 34	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 35	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 36	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 37	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 38	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 40-41	Abb. 1: Grafik zum Zentrentyp „Funktionales Zentrum einer Siedlung", IDS
Seite 42	Abb. 1: Mängel & Potenziale
Seite 43	Abb. 2: Leitbild
Seite 44-45	Abb. 1: Entwicklungsperspektive
Seite 46-47	Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive
Seite 48	Abb. 1: Vertiefungsraum Parkplatz Versorger
	Abb. 2: Perspektive Parkplatz Versorger
Seite 49	Abb. 3: Vertiefungsraum Gütersloher Straße
	Abb. 4: Perspektive Gütersloher Straße

Seite 50	Abb. 1: Vertiefungsraum Kasseler Straße
	Abb. 2: Perspektive Kasseler Straße
Seite 51	Abb. 3: Vertiefungsraum Neubau Versorger
	Abb. 4: Perspektive Neubau Versorger
Seite 52	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 53	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 54	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 55	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 56-57	Abb. 1: Grafik zum Zentrentyp „Urbanes Zentrum", IDS
Seite 58	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 59	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 60	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 62-63	Abb. 1: Grafik zum Zentrentyp „Zentrum der 60/70er Jahre", IDS
Seite 64	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 65	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 66	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 70	Abb. 1: Stärkung des zentralen öffentlichen Raums: Foto: Cataleirxs, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons
	Abb. 2: Weiterentwicklung des grünen Netzes bis ins Stadtteilzentrum, Foto: Mbzt, CC BY 4.0, via Wikimedia Commons
Seite 71	Abb. 1: Runder Tisch mit Schlüsselpersonen, Foto: IDS, TH OWL
	Abb. 2: Änderung des Straßenprofils, Foto: Trevor Dykstra, CC BY-NC-SA 2.0, flickr
	Abb. 3: Parkplatz wird zum Aufenthaltsraum, Foto: Oliver Hall
	Abb. 4: Neue Mobilitätsangebote, Foto: Sebastian Ruthe, BISELA – Bielefeld sein Lastenrad (Stadt Bielefeld)
	Abb. 5: Ausbau der Radwegesicherheit, Foto: Adam Coppola Photography, Green Lane Project, PDM 1.0, flickr
	Abb. 6: Verbesserung der Querung von Straßen im Umfeld des Zentrums, Foto: Kalle Schmitz, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons