

Ortsteilentwicklungskonzept Babenhausen / Dornberg

Sachstand 2. Mai 2019

cityförster
architecture + urbanism

Escherstraße 22
30159 Hannover
Tel 0511.5194760
Fax 0511.5194760
hannover@cityfoerster.net
www.cityfoerster.net



Brüsseler Straße 89-93
50672 Köln – Belgisches Viertel
Tel 0221.9128910
Fax 0221.91289115
info@urbanegestalt.de
www.urbanegestalt.de



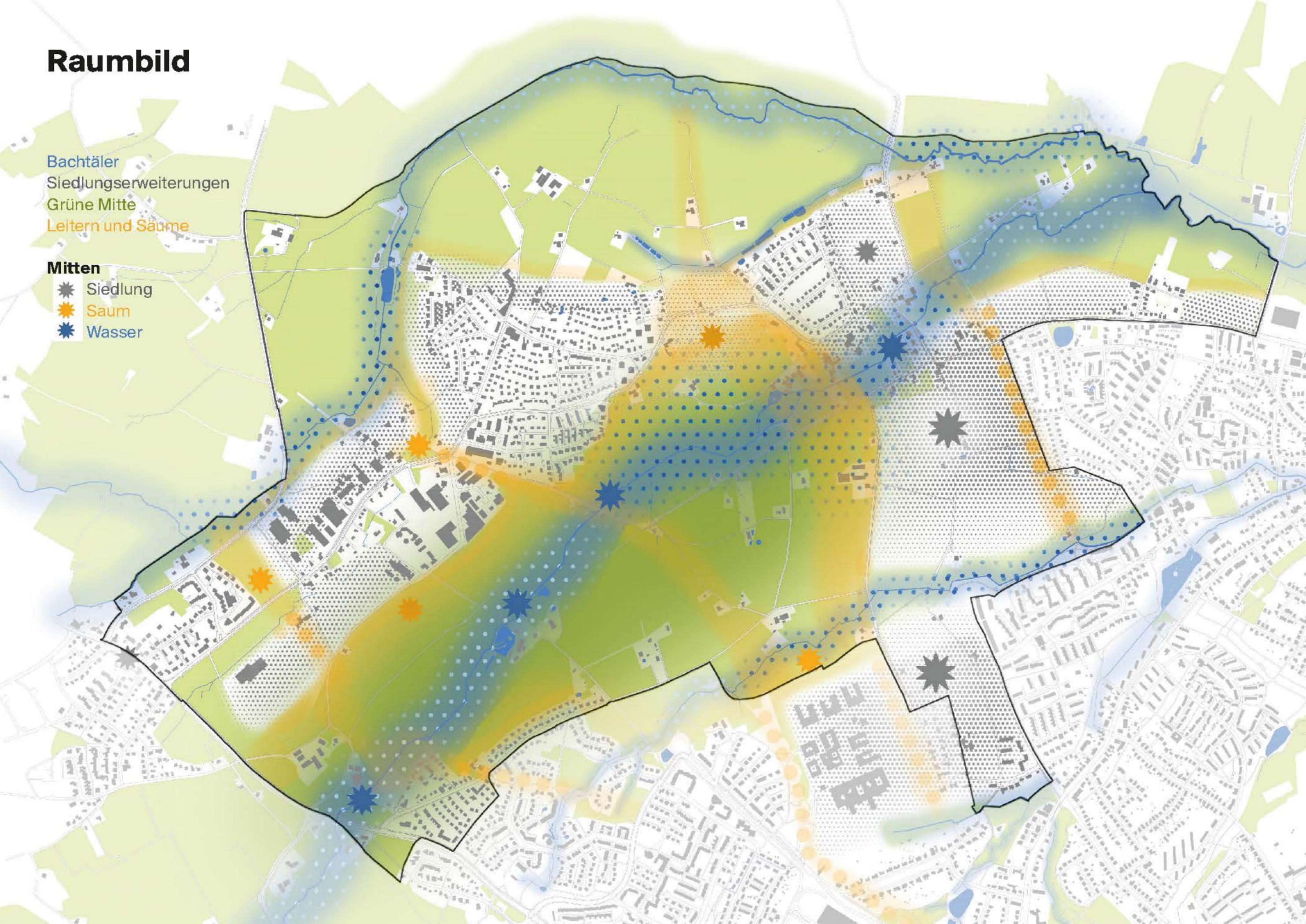
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Bisheriger Prozess

Raumbild

Bachtäler
Siedlungserweiterungen
Grüne Mitte
Leitern und Säume

Mitten
★ Siedlung
★ Saum
★ Wasser



Entwicklungsprinzipien

(basieren auf dem räumlichem Leitbild und der Bürgerbeteiligung)

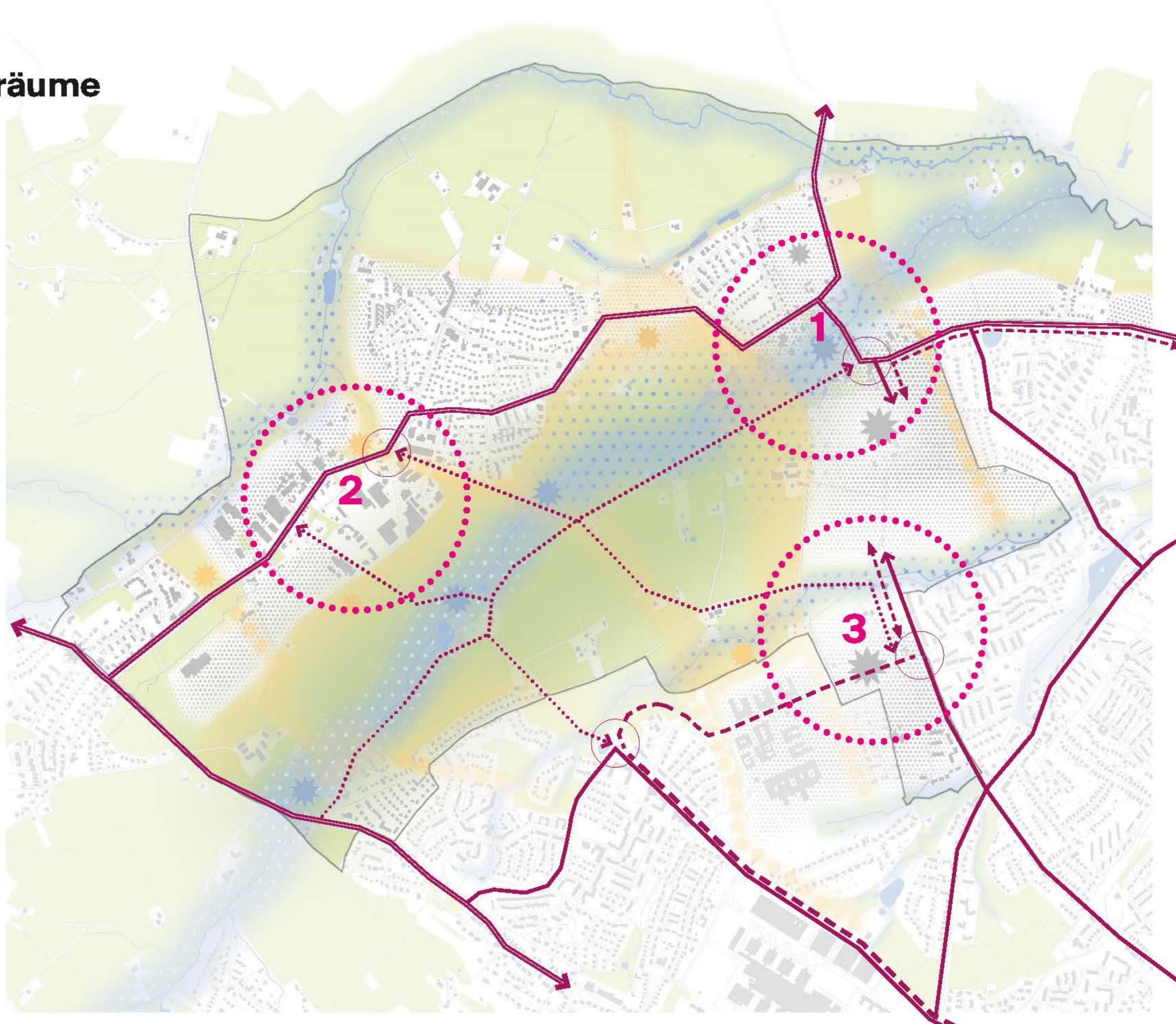
- **der Städtebau arbeitet raumstrukturelle Qualität weiter aus**
- **vorhandene Siedlungsqualitäten weiterentwickeln anstatt Untypisches einbringen**
- **jegliche bauliche Maßnahme muss auch eine Verbesserung der Freiraumstruktur mit sich bringen**

- **Bachtäler & Grüne Leitern bilden das Grundgerüst für den Raum Babenhausen**
- **die „Grüne Mitte“ westlich der Wittebreite als landwirtschaftlich genutzten Erholungsraum weiterentwickeln**
- **Siedlungsinseln als „Perlenkette“ stärken und Kernstadt zur Landschaft hin abschließen**

- **erst bestehende Siedlungskörper „säumen“ und „ergänzen“ dann neue Flächen „erschließen“**

zu evaluieren!

Vertiefungsräume



Zielformulierung

An aerial photograph showing a rural landscape. The terrain is a patchwork of green fields, some brown plowed land, and clusters of buildings. The buildings are scattered throughout the landscape, with some larger clusters and some smaller, more isolated structures. The overall scene is a mix of agricultural and residential areas.

Mit dem OEK Babenhausen bietet sich die einmalige Chance, einen Ort zu schaffen, der erstmals den Rand der Kernstadt, die Kulturlandschaft und die Ortschaften stadträumlich und mobilitätstechnisch nachhaltig verbindet.

Mobilitätskonzept



Bausteine der nachhaltigen Mobilität



Fußverkehr

Gehen

Verweilen



Radverkehr

Fahren

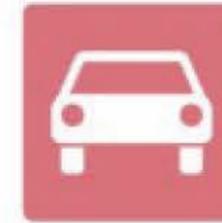
Abstellen



**Öffentliche
Verkehrsmittel**

Fahren

Warten



Kfz-Verkehr

Fließend

Ruhend



**alternative
Antriebsarten**

Fließend

Ruhend

Platzgestaltung

Freiflächengestaltung

Straßenraumgestaltung

Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätsberatung

Verknüpfung

Mobilitätskonzept

Stellplatzfreier Straßenraum sorgt für Atmosphäre



Quelle: SHP Ingenieure

Mobilitätskonzept – München DomagkPark (1.800 WE)

Städtebau und Erschließung im Einklang



Mobilitätskonzept – München DomagkPark (1.800 WE)

Quartierstreffpunkt für
alle

SOZIALER BETRIEB



**Dynamo
Fahrradservice**



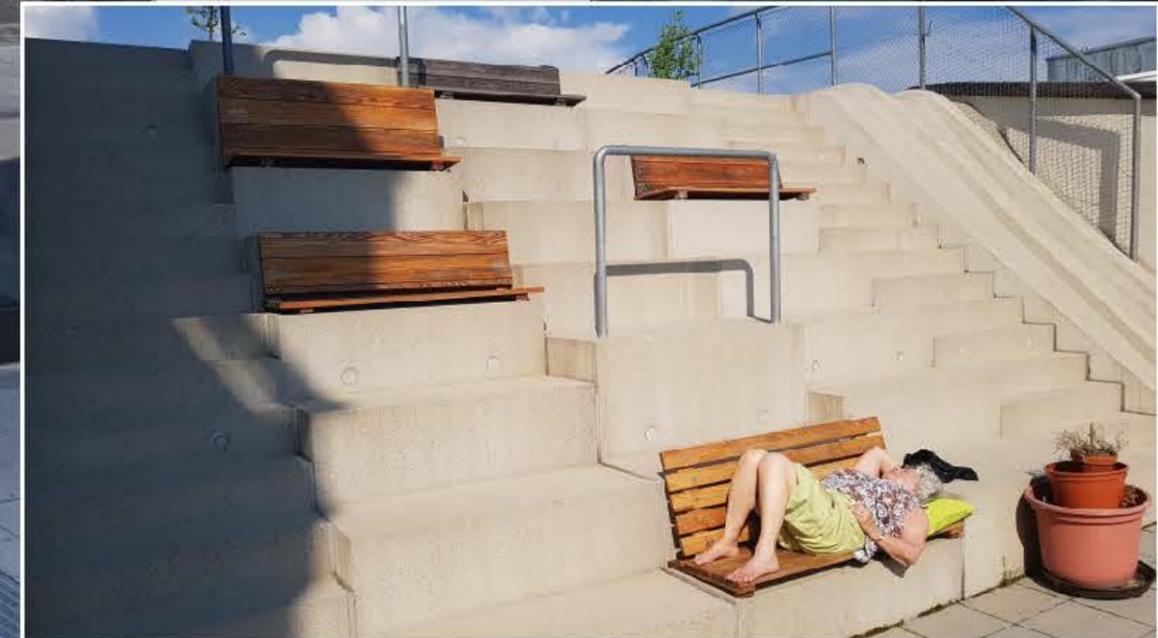
Dynamo Fahrradservice Blis e.V.
T (089) 448 72 00 / F (089) 688 72 74
info@dynamo-muenchen.de
www.dynamo-muenchen.de

GESCHÄFTSZEITEN:
Samstag, Dienstag und Mittwoch: 9:00 – 14:00 Uhr
Donnerstag und Freitag: 14:00 – 19:00 Uhr



A vertical green sign with three white circular icons. The top icon is a bicycle, labeled 'VERKAUF'. The middle icon is a crossed wrench and screwdriver, labeled 'REPARATUR'. The bottom icon is a recycling symbol, labeled 'RECYCLING'.

MEISTERFACHBETRIEB



Mobilitätskonzept – München DomagkPark (1.800 WE)

Sharing-Angebote als attraktive Alternative zum eigenen Pkw



Mobilitätskonzept – München DomagkPark (1.800 WE)

Das Fahrrad als Mobilitätsoption für verschiedene Nutzungsansprüche



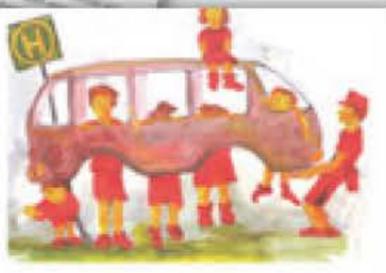
Mobilitätskonzept – München DomagkPark (1.800 WE)

Broschüre und „Kümmerer“ sind präsent



**VIELFÄLTIG MOBIL
IM NEUEN QUARTIER**
FÜR JEDEN WEG DAS PASSENDE ANGEBOT

DOMAGK PARK



**VIELFÄLTIG MOBIL
IM NEUEN QUARTIER**
FÜR JEDEN WEG DAS PASSENDE ANGEBOT

Bielefelder-Säulen für ein verändertes Mobilitätsverhalten

Mobilitätsstrategie für Bielefeld - Sechs definierte Leitziele

Hochwertige Stadt- und Straßenraumgestaltung, Stärkung Umweltverbund/ Vernetzung, Gleichberechtigung der Verkehrsträger, Erreichbarkeiten sicherstellen, Erhöhte Verkehrssicherheit, Reduzierung negativer Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit/Umwelt

Potenziale

Mobilitätskonzept

Realisierung eines Mobilitätskonzeptes für urbane Wohnquartiere

Bausteine eines Mobilitätskonzeptes in aufgelockerte Wohnquartiere integrieren

Radverkehr Fußverkehr

Radverkehr als Zubringer

Grünes Bielefeld erleben

Integration der Nahmobilität in den Straßenraum

Ringschluss Stadtbahn

Entkoppelung Stadtwachstum und Zunahme des Verkehrs

Stärkung des ÖPNVs

Babenhauser Straße

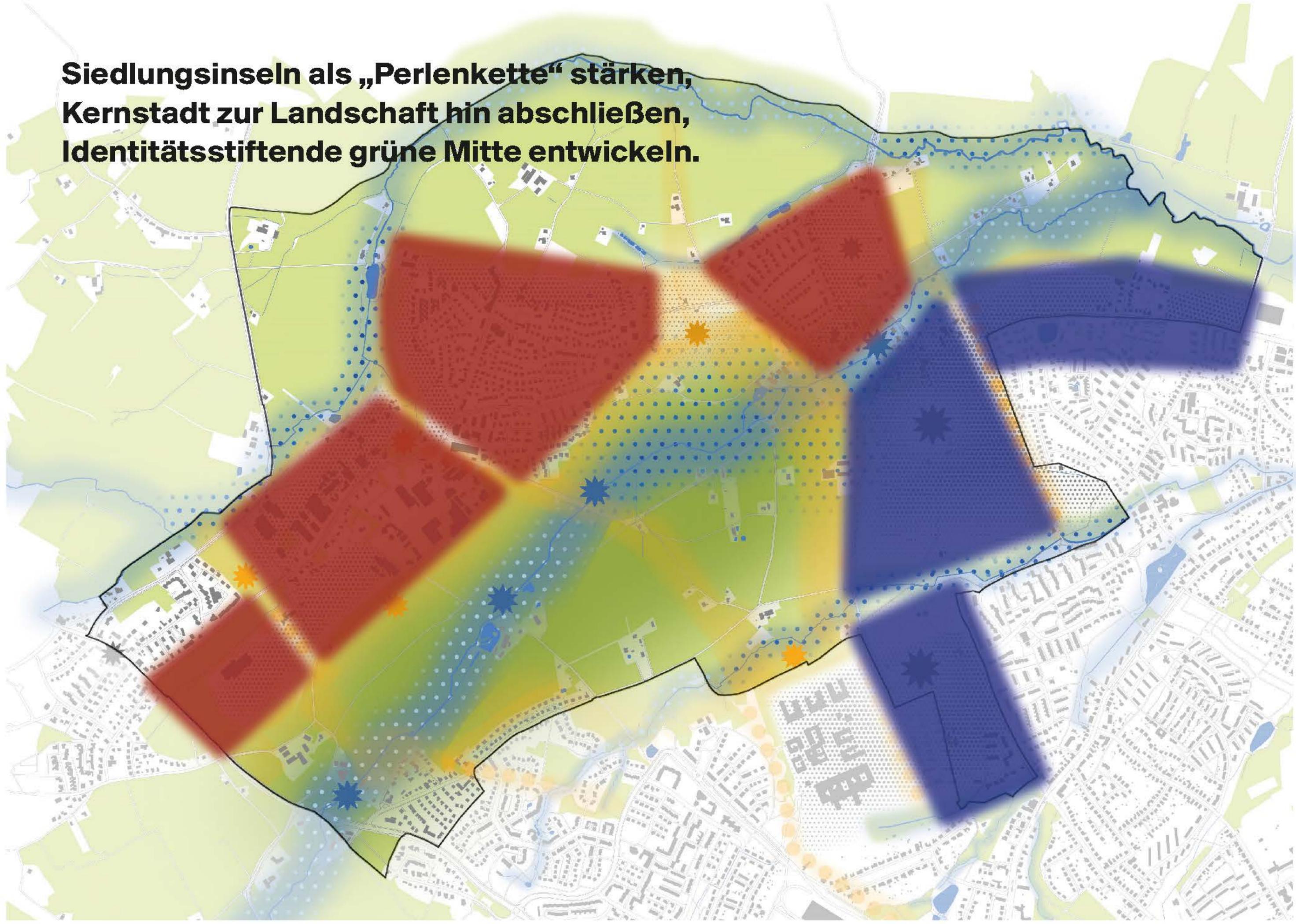
Straße als Verbindungselement stärken

Ausbau zugunsten des Umweltverbundes

Ziel: Verändertes Mobilitätsverhalten

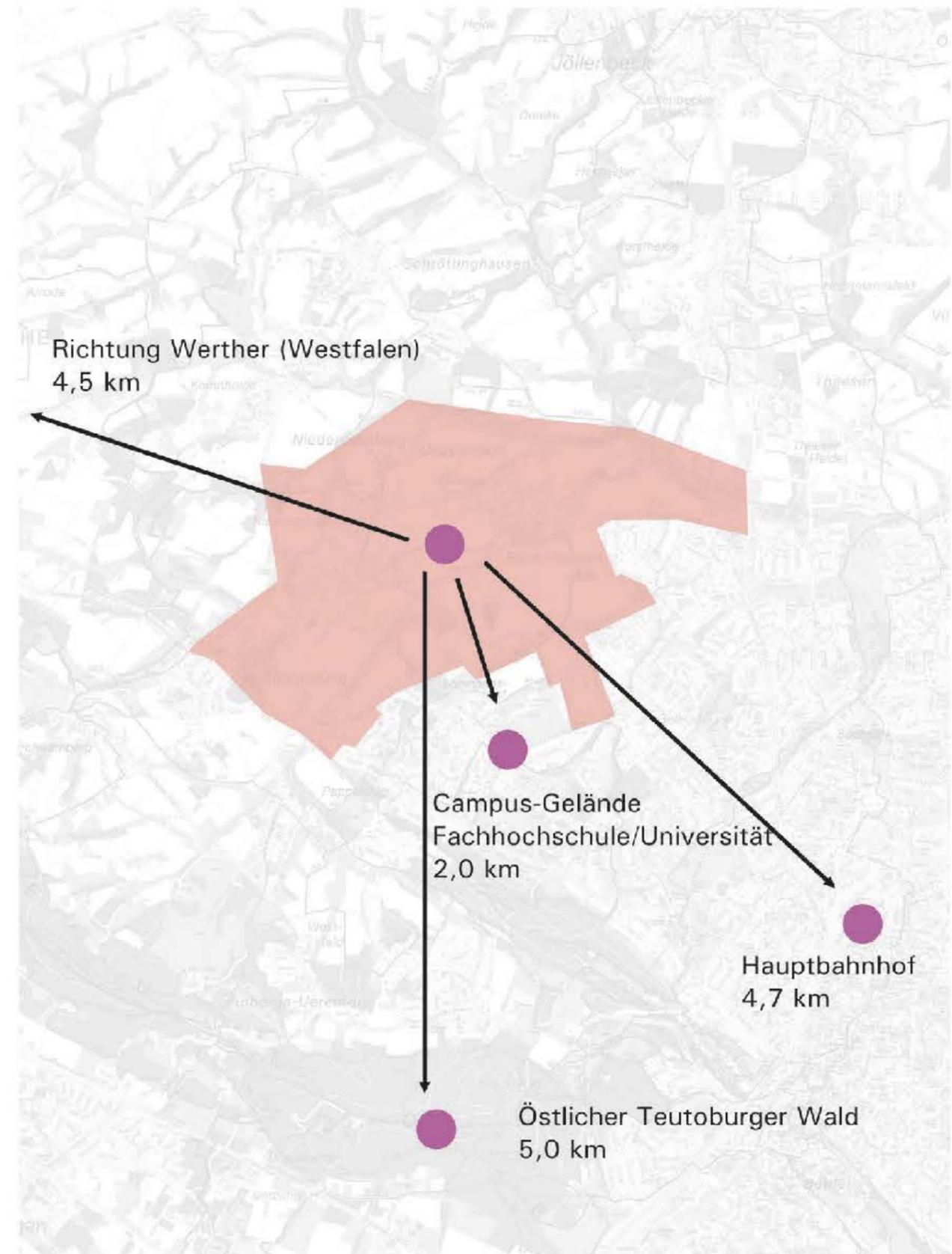
Gesamtstädtische Lage

**Siedlungsinseln als „Perlenkette“ stärken,
Kernstadt zur Landschaft hin abschließen,
Identitätsstiftende grüne Mitte entwickeln.**

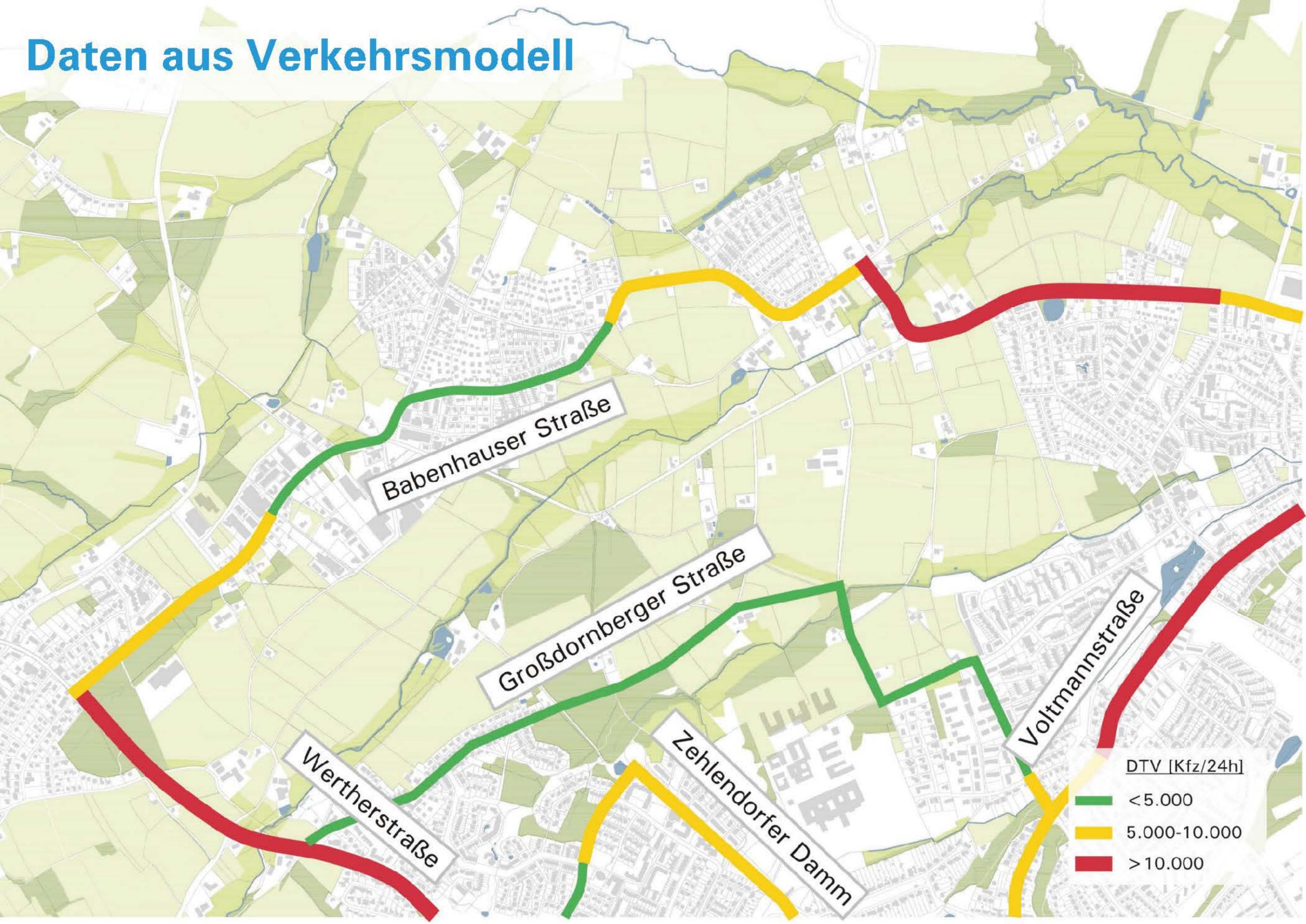


Untersuchungsgebiet

- Untersuchungsgebiet liegt im Nordwesten der Stadt Bielefeld
- Die Entfernungen (Luftlinie)
 - Hauptbahnhof: 4,7 km
 - Campus-Gelände: 2,0 km
 - Östlicher Teutoburger Wald: 5,0 km
 - Werther (Westfalen): 4,5 km
- Teil des Stadtbezirks Dornberg

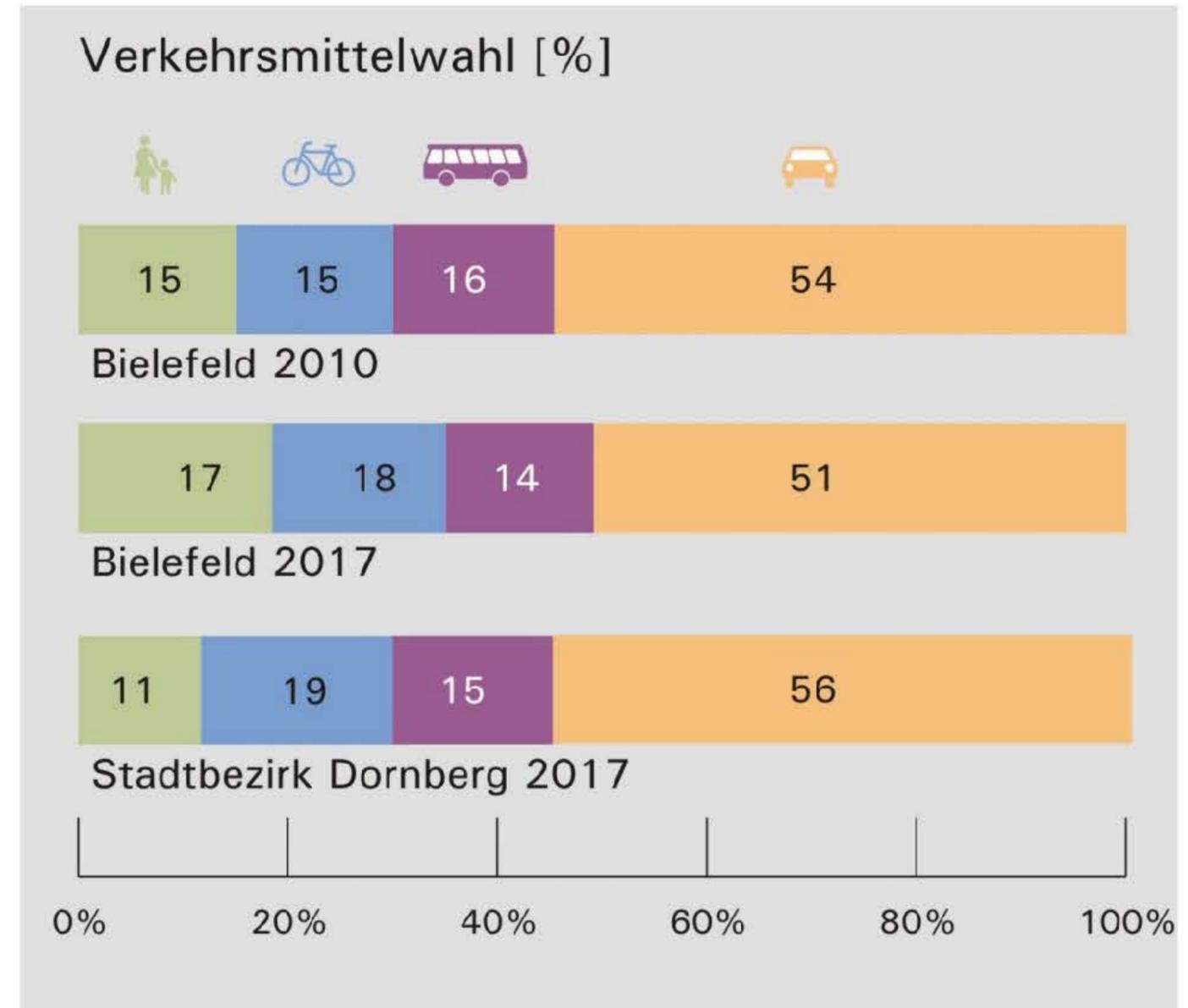


Daten aus Verkehrsmodell



Mobilität im Wandel - Bielefeld

- Die Hälfte der Wege in Bielefeld werden mit einem Pkw zurückgelegt
- Seit 2010 haben die Anteile des Fuß- und Radverkehrs in Bielefeld zugenommen
 - Der ÖPNV-Anteil hat hingegen abgenommen
- Der Anteil der zu Fuß Gehenden im Stadtbezirk Dornberg ist als gering einzustufen
- Bedeutung von Carsharing in NRW ist ausbaufähig
- Drei Viertel der Haushalte besitzt mindestens ein Fahrrad

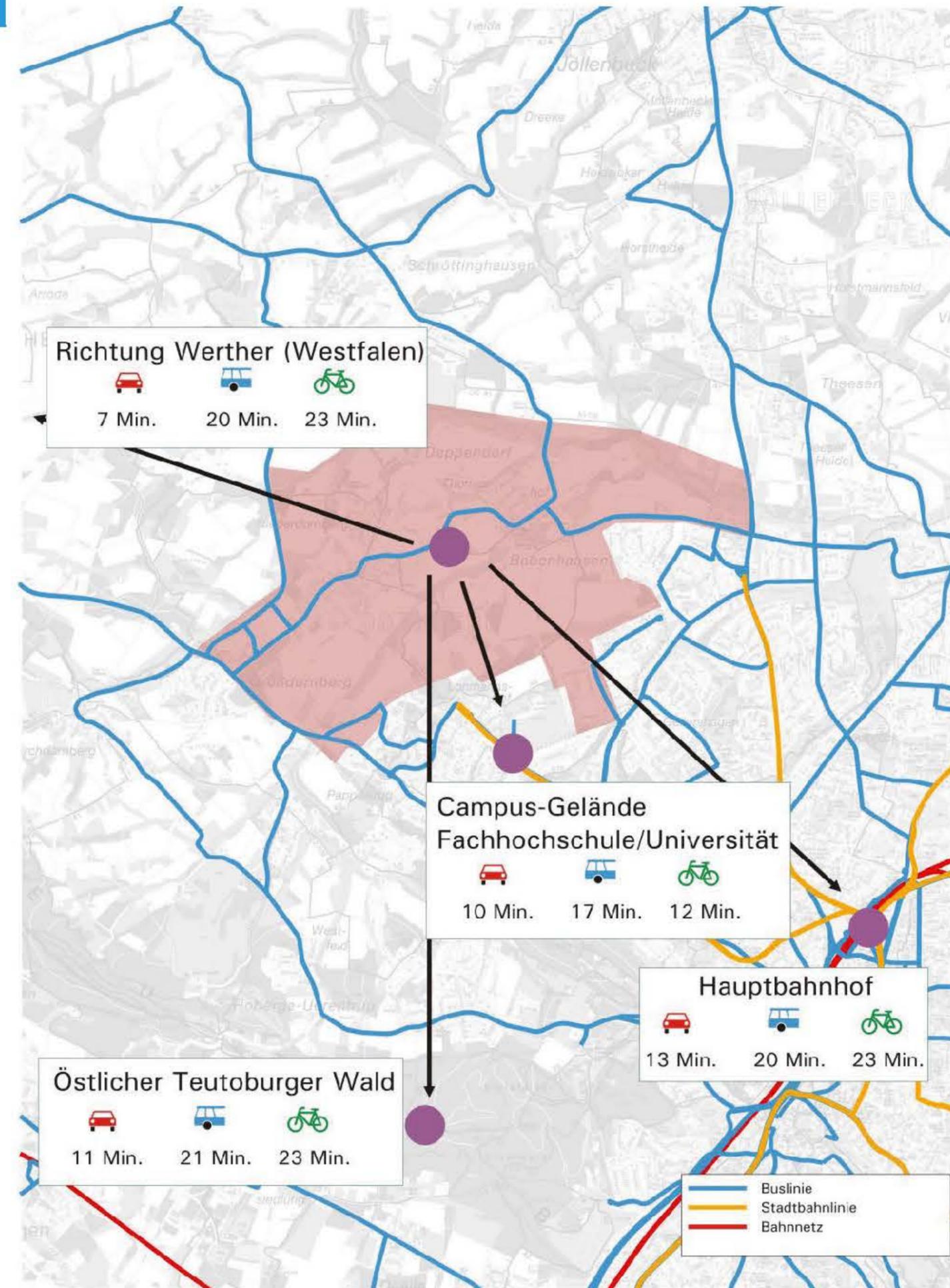


Mobilität im Wandel - Bielefeld

■ Mobilitätskenndaten zeigen aktuell ein mäßiges Bewusstsein für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und für neue Mobilitätsangebote

■ Mögliche Gründe:

- Stadtrandlage
- Untersuchungsgebiet ist lediglich durch den Bus erschlossen
- Keine qualitativ anspruchsvolle Rad- und Fußverkehrsanlagen (Verdrängung in Randbereiche)
- Fehlende attraktive Verbindungen

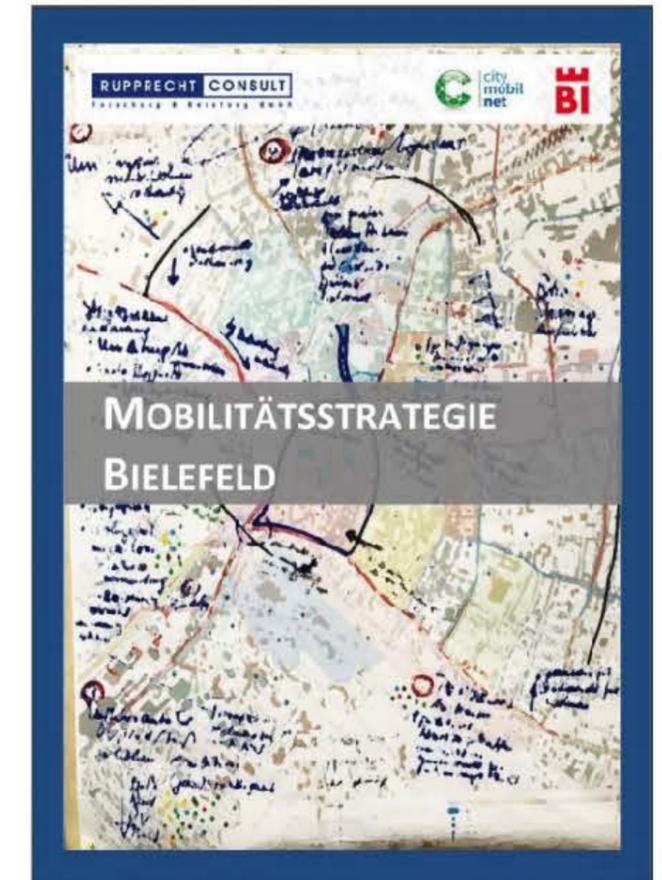
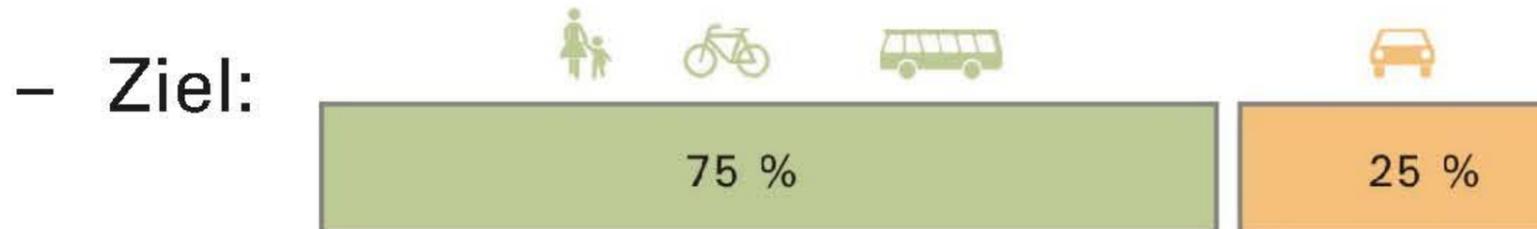


Mobilität im Wandel - Bielefeld

- Aktuelle Planungen lassen bereits ein ambitioniertes Bielefeld erkennen u.a.:
- Entwicklung der fünf Leitsätze zur Förderung des Radverkehrs

- Beschluss über die Verbindlichkeit des strategischen Handlungskonzeptes

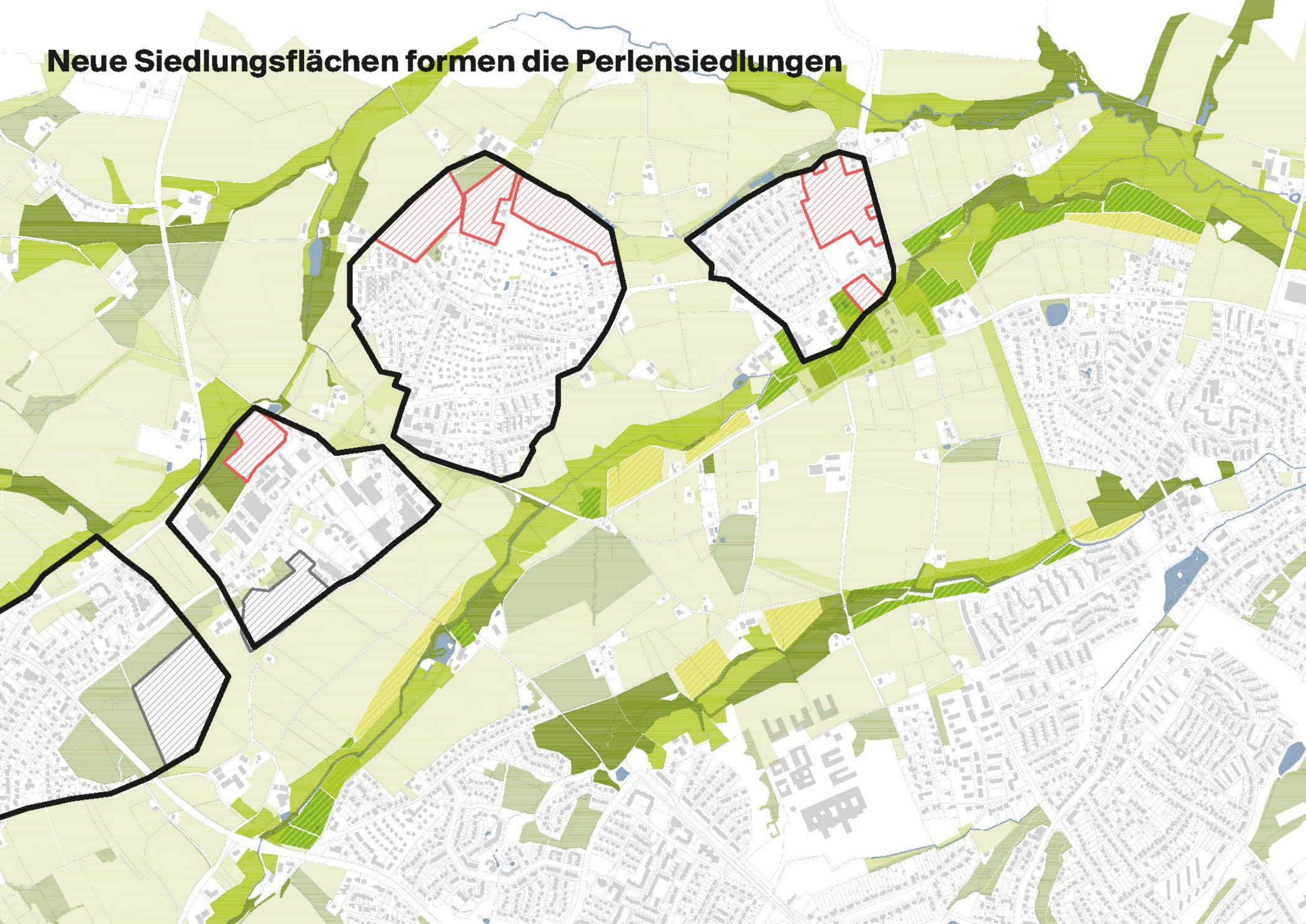
- Mobilitätsstrategie mit den sechs Leitzielen für ein verändertes Mobilitätsverhalten



- Derzeitige Erarbeitung und Koppelung des kommunalen und regiopolen Radverkehrskonzeptes
- Verlängerung der Stadtbahnlinie 4

Perlenkette

Neue Siedlungsflächen formen die Perlensiedlungen



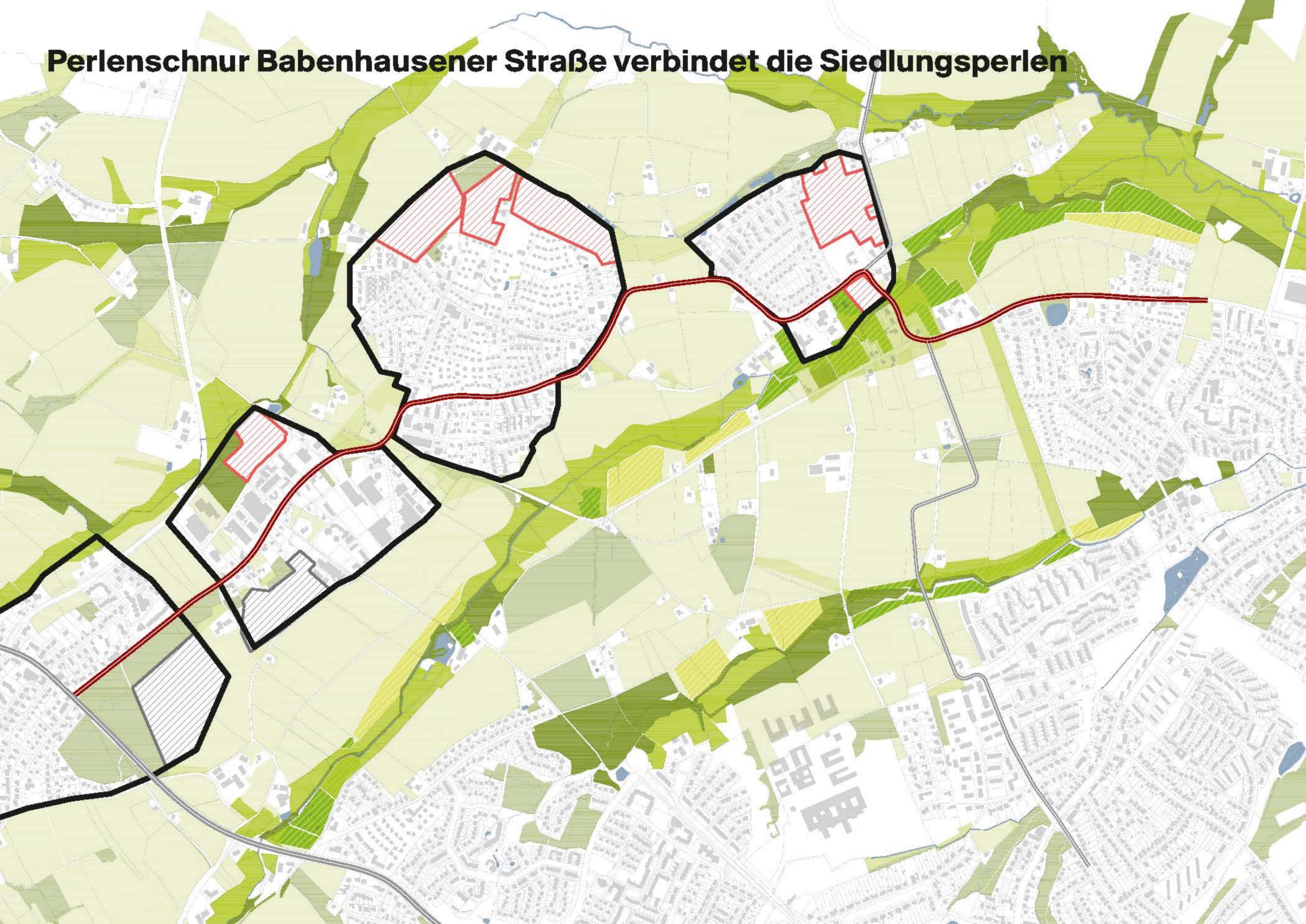
Aufgelockertes Wohnquartier

verdichtete Einfamilienhäuser, kleine Geschosswohnungsbauten

Geschosse: II - III



Perlenschnur Babenhausener Straße verbindet die Siedlungspierlen



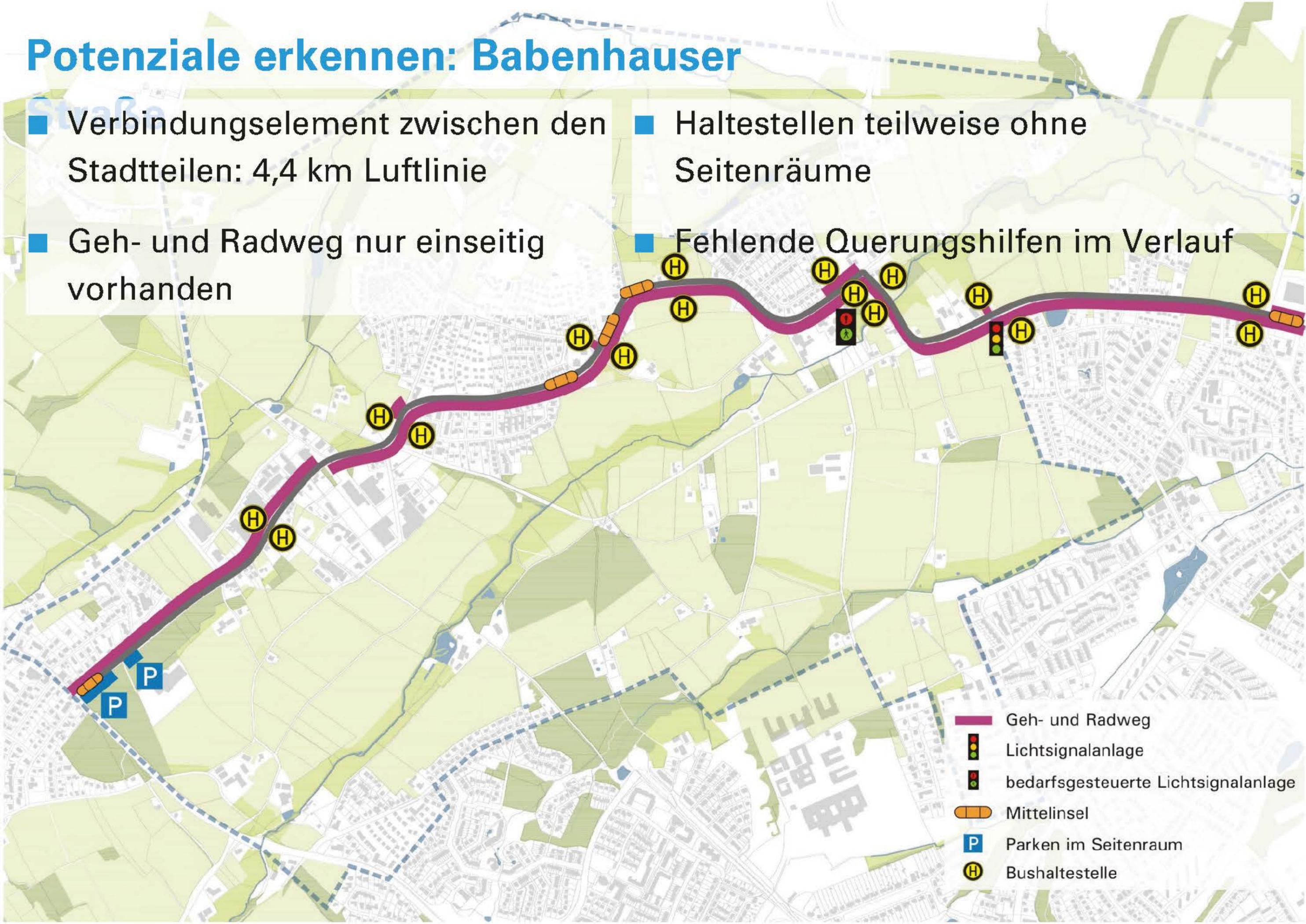
Potenziale erkennen: Babenhauser

■ Verbindungselement zwischen den Stadtteilen: 4,4 km Luftlinie

■ Geh- und Radweg nur einseitig vorhanden

■ Haltestellen teilweise ohne Seitenräume

■ Fehlende Querungshilfen im Verlauf



- Geh- und Radweg
- Lichtsignalanlage
- bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage
- Mittelinsel
- Parken im Seitenraum
- Bushaltestelle

Potenziale: Babenhauser Straße

- Geh- und Radweg nur einseitig vorhanden und fehlende Adressbildung



Potenziale: Babenhauser Straße

- Haltestellen teilweise ohne weiterführenden Gehweg



- Fehlende Querungshilfen im Verlauf



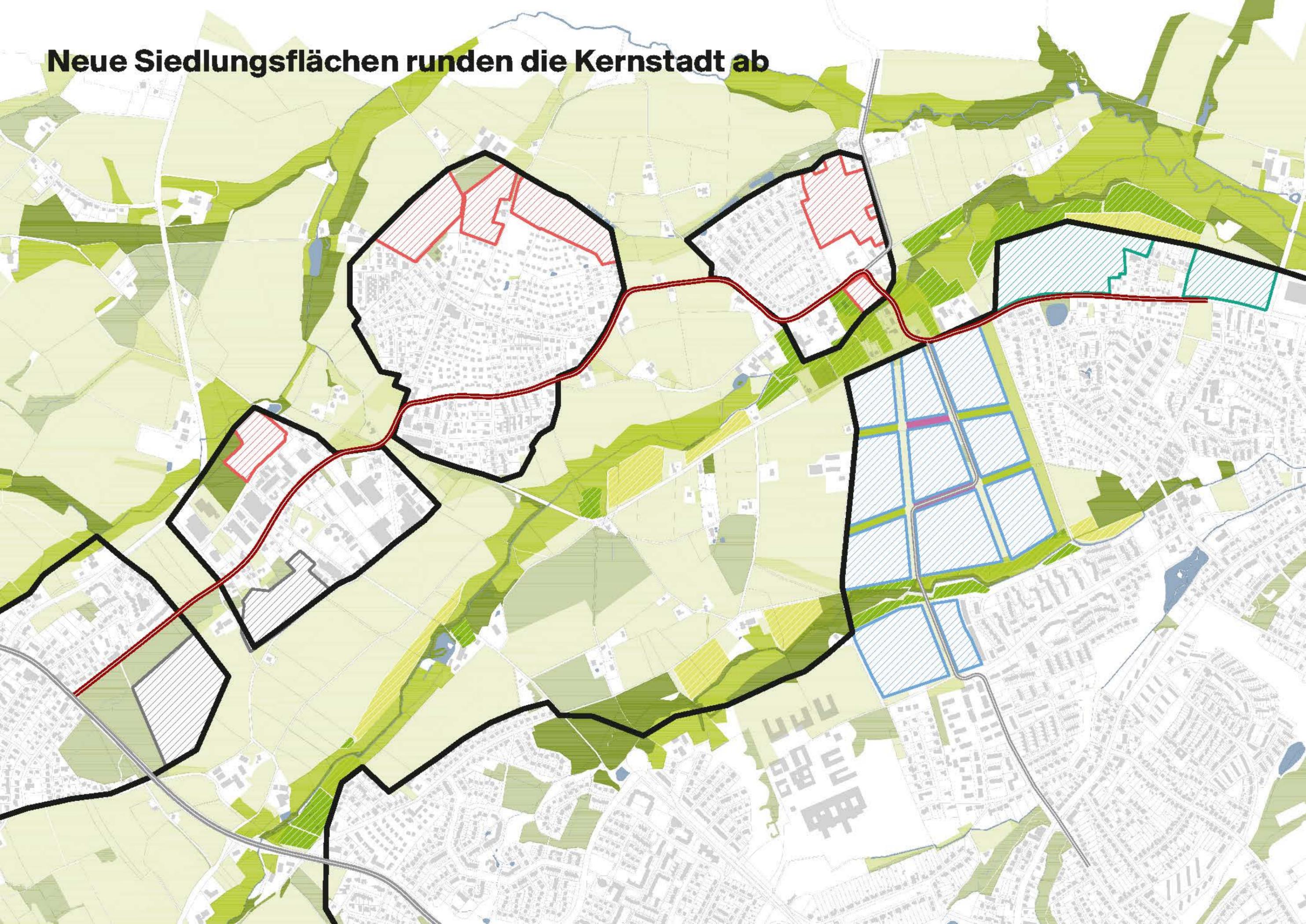
Potenziale erkennen – Babenhauser Straße

- Orte mit besonderer Aufenthaltsqualität schaffen
 - Platzqualität; Begegnungszone



Abrundung Kernstadt

Neue Siedlungsflächen runden die Kernstadt ab



Urbanes Wohnquartier mit hoher Nutzungsmischung

Geschosswohnungsbauten, gestapelte Reihenhäuser, Generationenwohnen, Wohnen+Arbeiten, Kleinstwohnungen, Studentisches Wohnen etc.

Geschosse: III - V



Universitäre Nutzungen

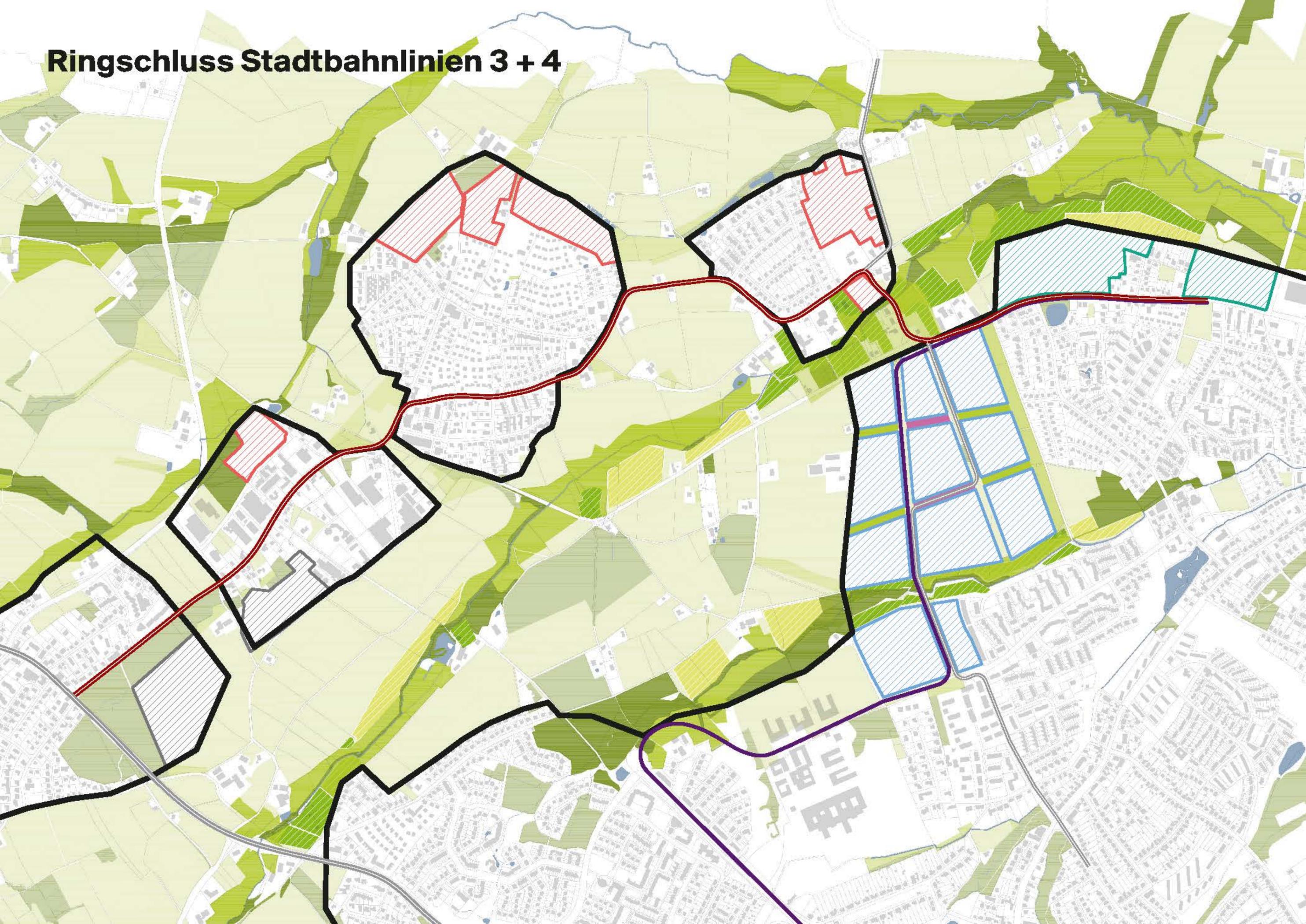


Urbanes Wohnquartier am Kernstadtrand

Geschosswohnungsbauten, gestapelte Reihenhäuser, Generationenwohnen, Wohnen+Arbeiten,
Geschosse: III - IV



Ringschluss Stadtbahnlinien 3 + 4

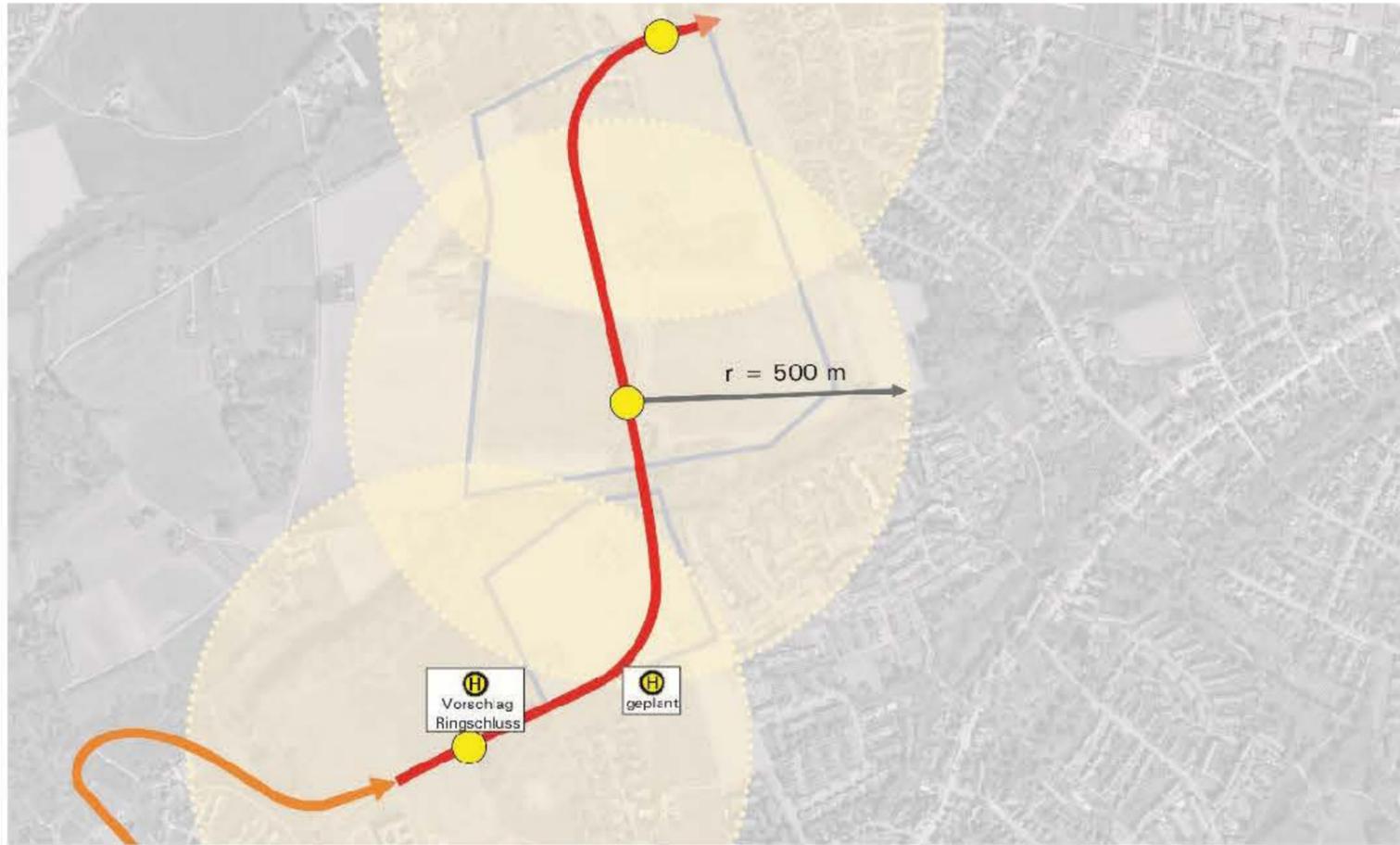


Potenziale erkennen – Ringschluss der Stadtbahnen

- Ringschluss der Stadtbahnlinien 3 und 4 erweitert den Einzugsradius der Einwohner, die die Stadtbahnen nutzen können
- Wichtiger Bestandteil, um Stadtwachstum und Zunahme des Verkehrs zu entkoppeln



Potenziale erkennen – Ringschluss der Stadtbahnen

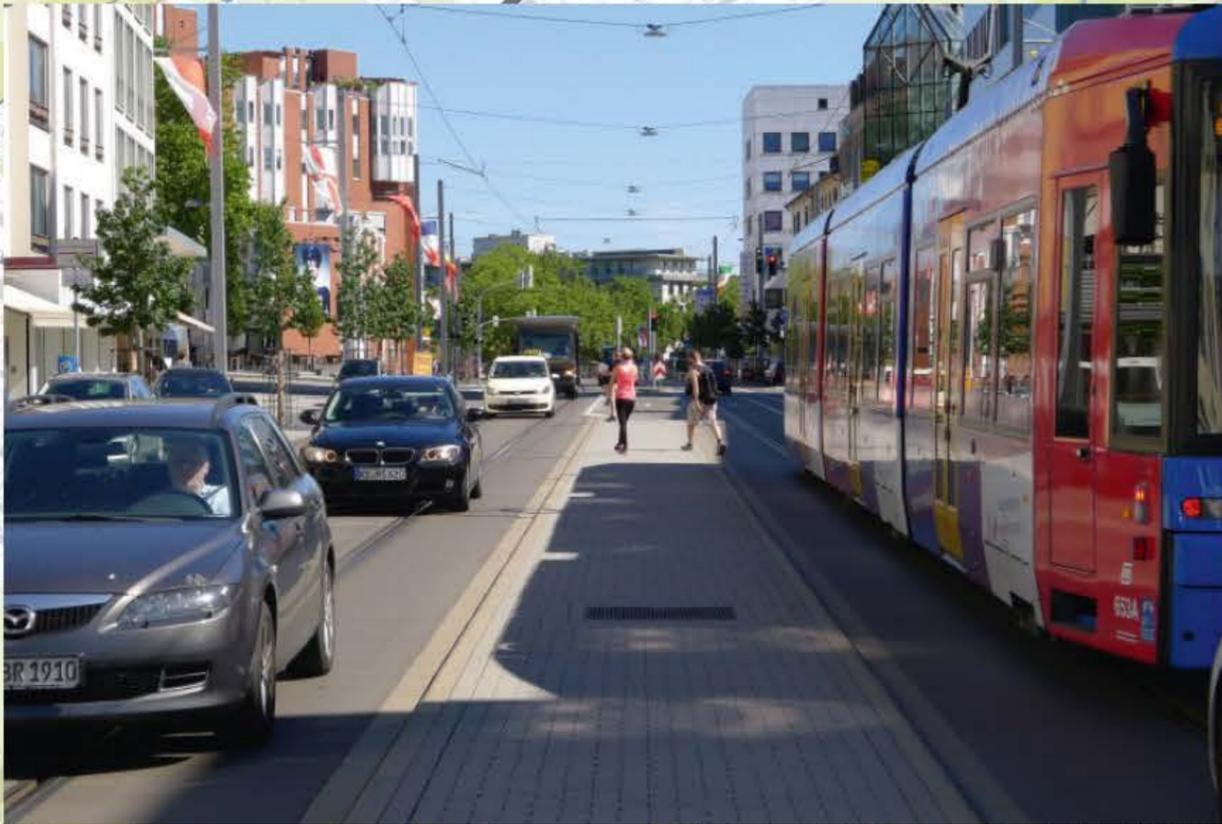


F	P	R	Kfz / Stadtbahn		R	G	F
2,50	2,50	1,85	↓	↑	1,85	2,50	2,50
			8,00				
21,70							

Straßenbündiger Gleiskörper

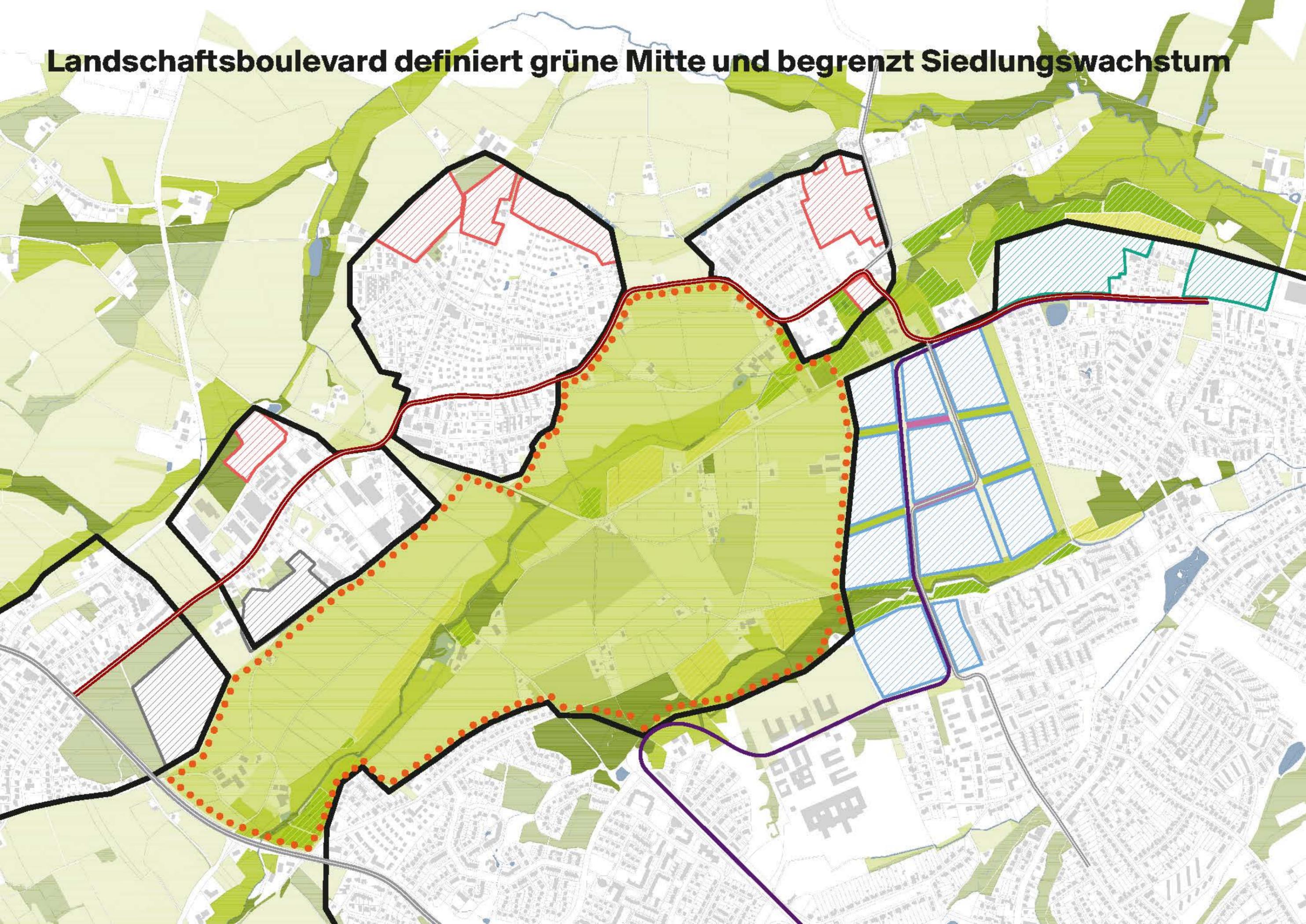
- Kurvenradius = 200 m
- Einzugsradius = 500 m
 - Deckt die potenziellen Flächen für die urbanen Wohnquartiere ab
 - Teile der umliegenden Wohnbebauung (Babenhausen und Gellershagen) werden eingebunden
- Straßenbündiger Gleiskörper
 - **Mischungsprinzip**
- Variante verläuft zentral durch das urbane Wohnquartier

Potenziale erkennen – Ringschluss der Stadtbahnen

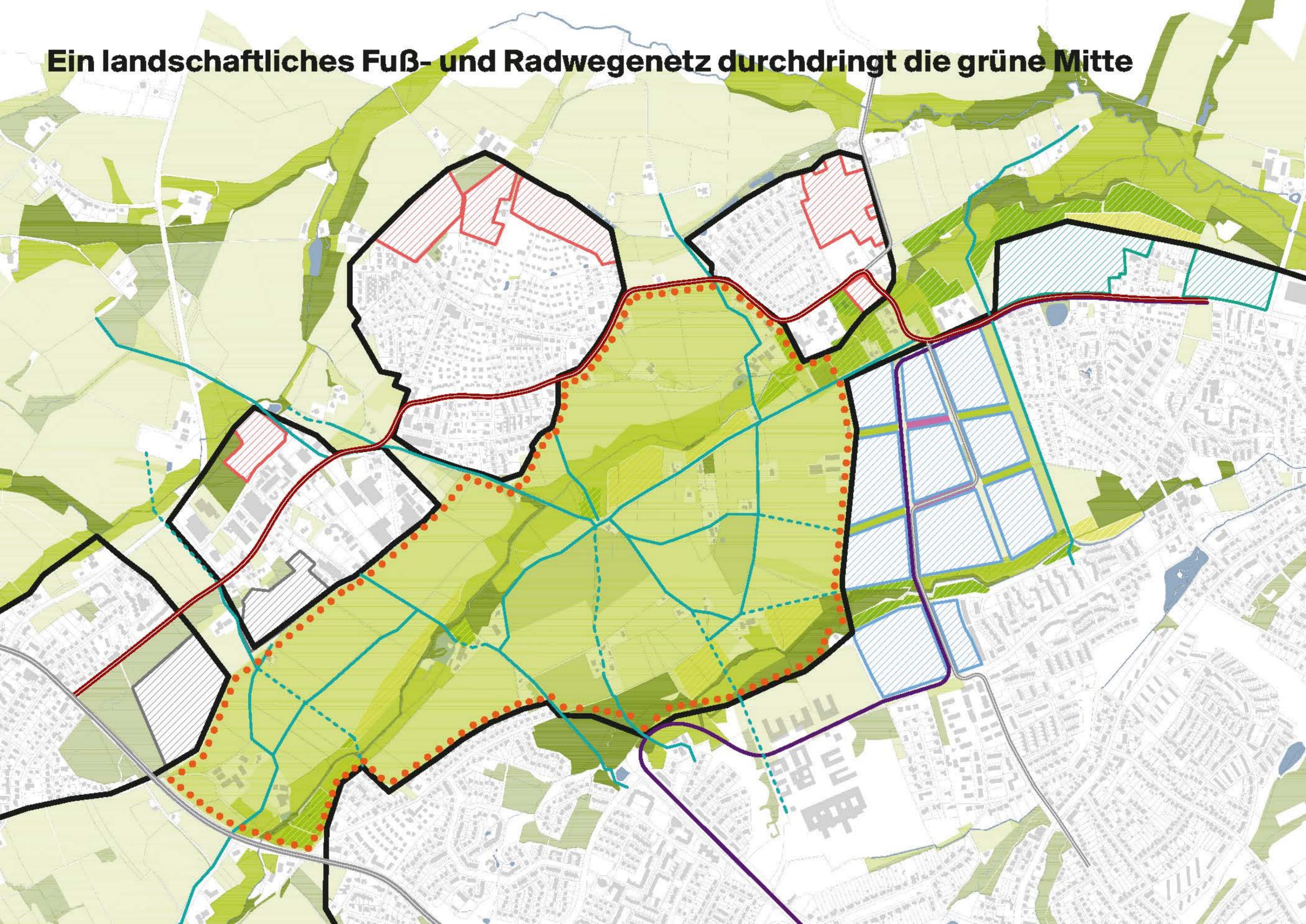


Grüne Mitte

Landschaftsboulevard definiert grüne Mitte und begrenzt Siedlungswachstum



Ein landschaftliches Fuß- und Radwegenetz durchdringt die grüne Mitte



Potenziale erkennen - Radverkehr

- Grünes Band für den Radverkehr erlebbar machen
- Rundweg realisieren
 - Verbindungsfunktion
 - Erlebnis



Geh- und Radwege

■ Johannesbachtalring

■ Landschaftsboulevard

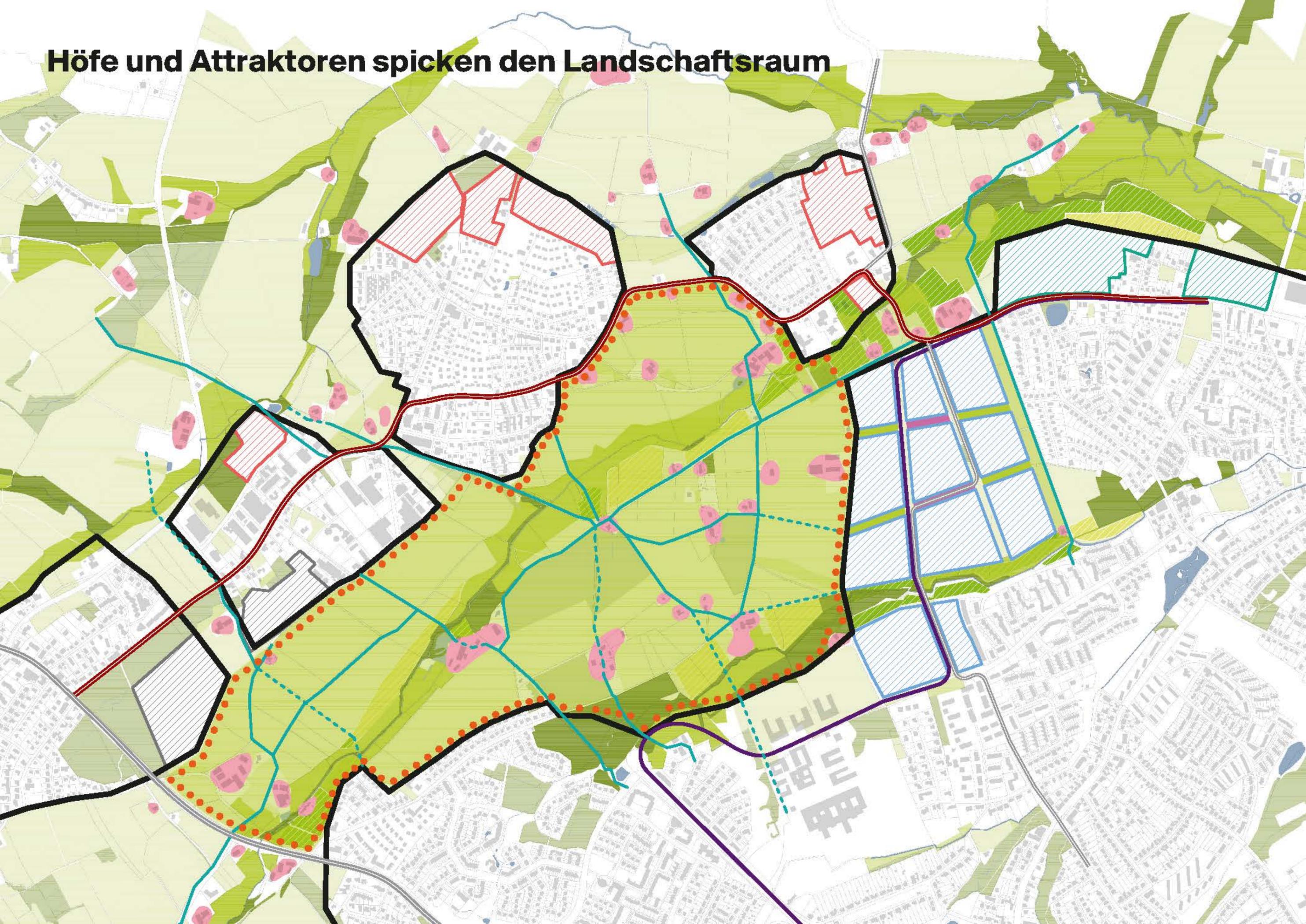
Potenziale erkennen - Radverkehr

- Radverkehr als Zubringer attraktivieren – Intermodalität fördern!
- Intermodalität im Zusammenspiel mit der Stadtbahn
- Multimodalität als direkter Zubringer zur Universität/Fachhochschule

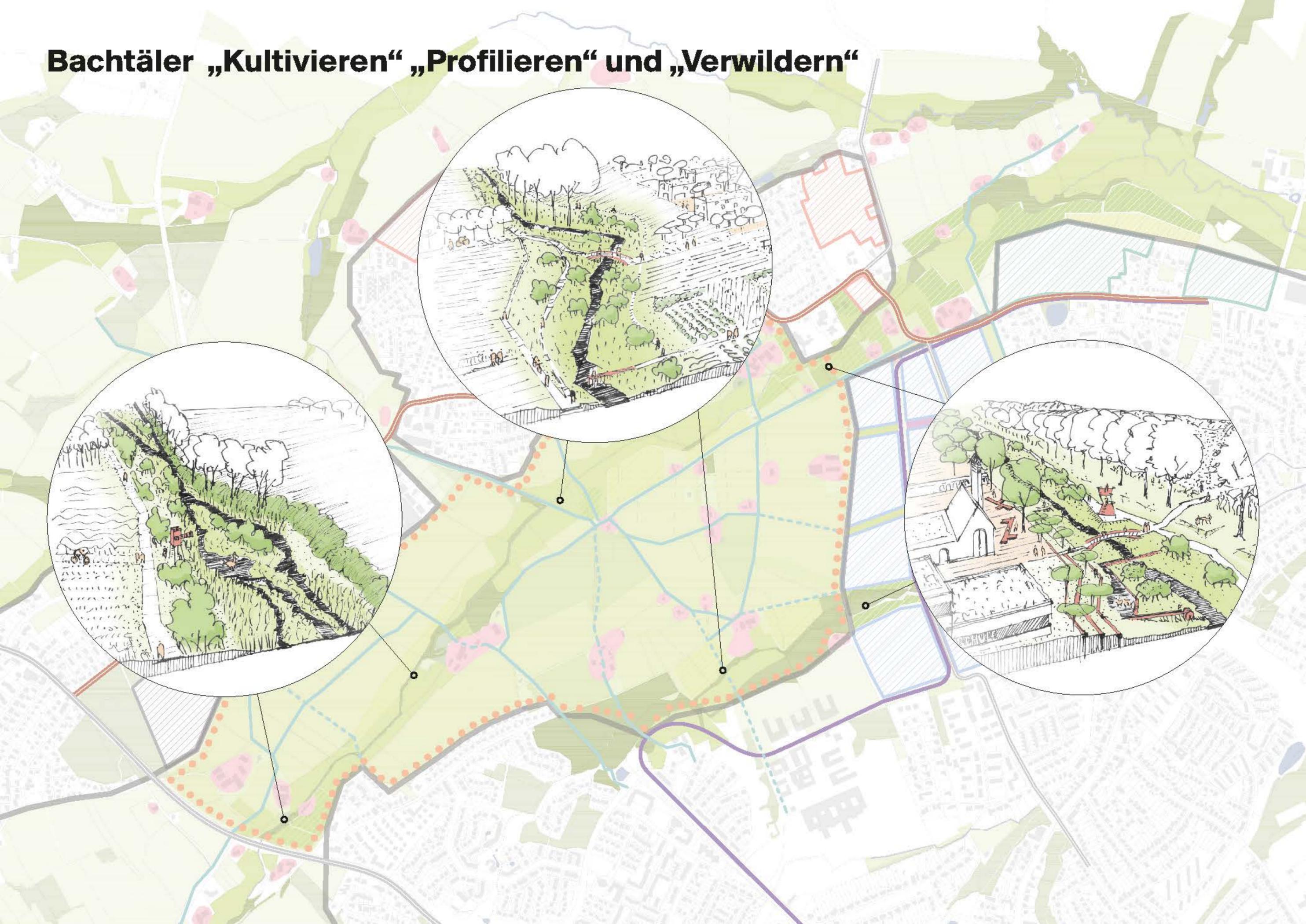


Landschaftsraum spicken

Höfe und Attraktoren spicken den Landschaftsraum



Bachtäler „Kultivieren“ „Profilieren“ und „Verwildern“

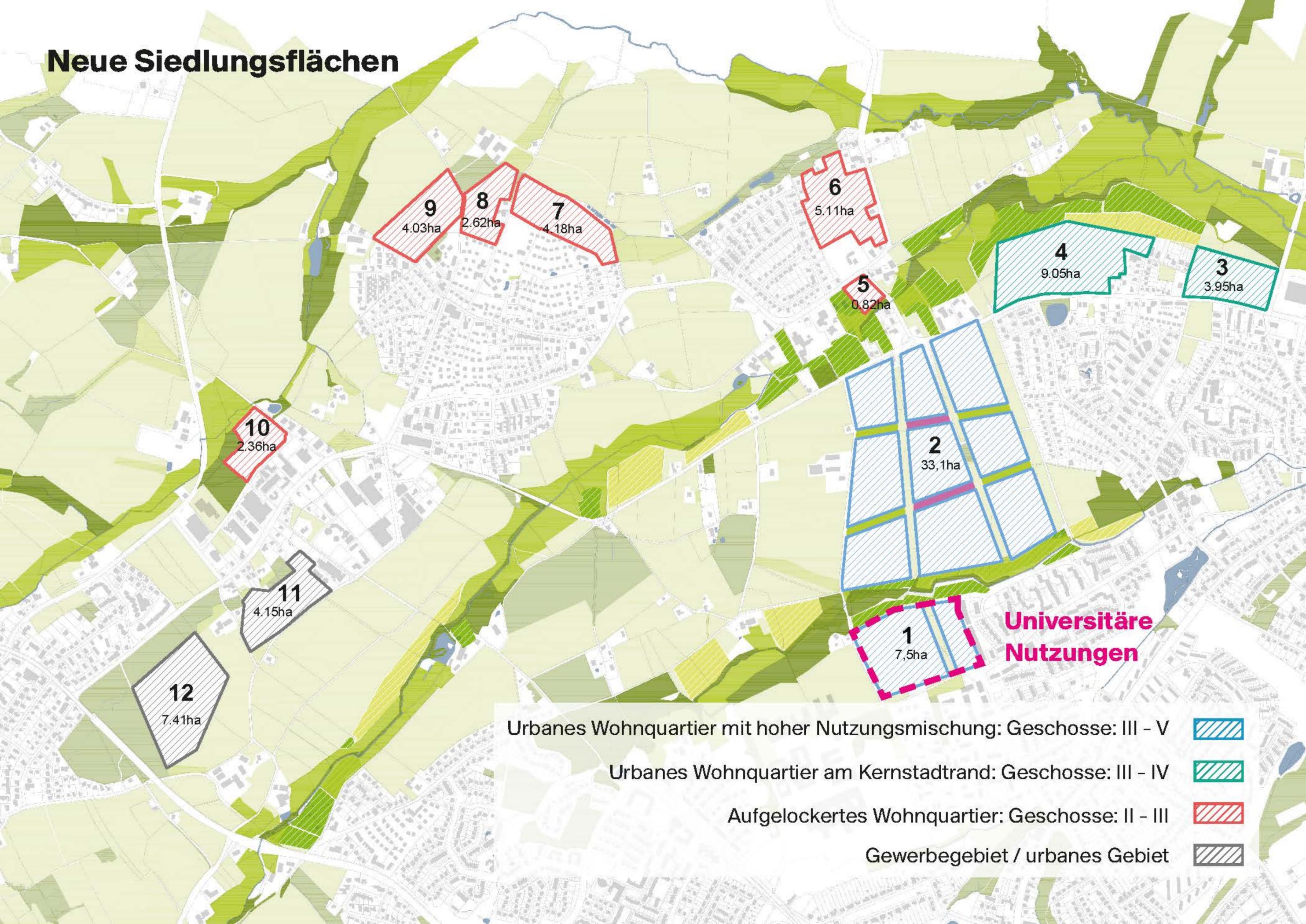


Babenhausen



Zahlen + Fakten

Neue Siedlungsflächen



Universitäre Nutzungen

Urbanes Wohnquartier mit hoher Nutzungsmischung: Geschosse: III - V



Urbanes Wohnquartier am Kernstadtrand: Geschosse: III - IV



Aufgelockertes Wohnquartier: Geschosse: II - III



Gewerbegebiet / urbanes Gebiet



Abschätzung möglicher Wohneinheiten - Modellberechnung

Gebiet	Fläche	Fläche (ha)	Flächentyp	Anteil		GFZ*	BGF		Wohnanteil	BGF Wohnen	Durchschnittl.		Anzahl WE	Anzahl Beschäftigte
				Nettobauland	Nettobauland		gesamt	Größe WE			WE / Hektar			
1	75.000m ²	7,50	Urbanes Wohnquartier mit hoher Nutzungsmischung	70%	53.000m ²	1,70	90.100m ²	66%	59.000m ²	113m ²	70	524		
2	331.000m ²	33,10	Urbanes Wohnquartier mit hoher Nutzungsmischung	70%	232.000m ²	1,70	394.400m ²	66%	260.000m ²	113m ²	70	2.311		
3	40.000m ²	4,00	Urbanes Wohnquartier mit hoher Nutzungsmischung	70%	28.000m ²	1,70	47.600m ²	66%	31.000m ²	113m ²	69	276		
4	90.000m ²	9,00	Urbanes Wohnquartier mit hoher Nutzungsmischung	70%	63.000m ²	1,70	107.100m ²	66%	71.000m ²	113m ²	70	631		
5	8.000m ²	0,80	Aufgelockertes Wohnquartier	70%	6.000m ²	1,10	6.600m ²	90%	6.000m ²	130m ²	58	46		
6	59.000m ²	5,90	Aufgelockertes Wohnquartier	70%	41.000m ²	1,10	45.100m ²	90%	41.000m ²	130m ²	53	315		
7	42.000m ²	4,20	Aufgelockertes Wohnquartier	70%	29.000m ²	1,10	31.900m ²	90%	29.000m ²	130m ²	53	223		
8	26.000m ²	2,60	Aufgelockertes Wohnquartier	70%	18.000m ²	1,10	19.800m ²	90%	18.000m ²	130m ²	53	138		
9	40.000m ²	4,00	Aufgelockertes Wohnquartier	70%	28.000m ²	1,10	30.800m ²	90%	28.000m ²	130m ²	54	215		
10	24.000m ²	2,40	Aufgelockertes Wohnquartier	70%	17.000m ²	1,10	18.700m ²	90%	17.000m ²	130m ²	54	131		
11	41.000m ²	4,10	Gewerbegebiet / Mischgebiet										100	
12	74.000m ²	7,40	Gewerbegebiet / Mischgebiet										200	
Gesamt	850.000m²	85,00			515.000m²		792.100m²		560.000m²			4.811	300	

Steuerbare Parameter

*GFZ Richtwerte ermittelt aus vergleichbaren städtebaulichen Referenzprojekten

Abschätzungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Grundlage: Heutiger Modal Split

Nutzergruppe	Anzahl	Wege- häufigkeit	Wege ¹	MIV- Anteil	Besetzungs- grad	Tages- verkehr
		[Wege/Pers.]	[-]	[%]	[Pers./Pkw]	[Pkw/24h]
Urbanes Wohnen 3.800 WE						
Bewohner	8.350	3,7	26.260	56	1,2	12.250
Besucher	460	2,0	930	56	1,2	430
Wirtschafts- verkehr						840
Aufgelockertes Wohnquartier 1.070 WE						
Bewohner	2.350	3,7	7.390	56	1,2	3.450
Besucher	130	2,0	261	56	1,2	120
Wirtschafts- verkehr						230
Daten VU BP II71 /36.00 Bielefeld-Dornberg²						
Bewohner				30 - 50		
Besucher				30 - 50		
Wirtschafts- verkehr						
						2.030
Gewerbegebiet						
Beschäftigte	300	2,5	710	56	1,1	360
Kunden	80	2,0	150	56	1,1	80
Wirtschafts- verkehr						440
						20.230

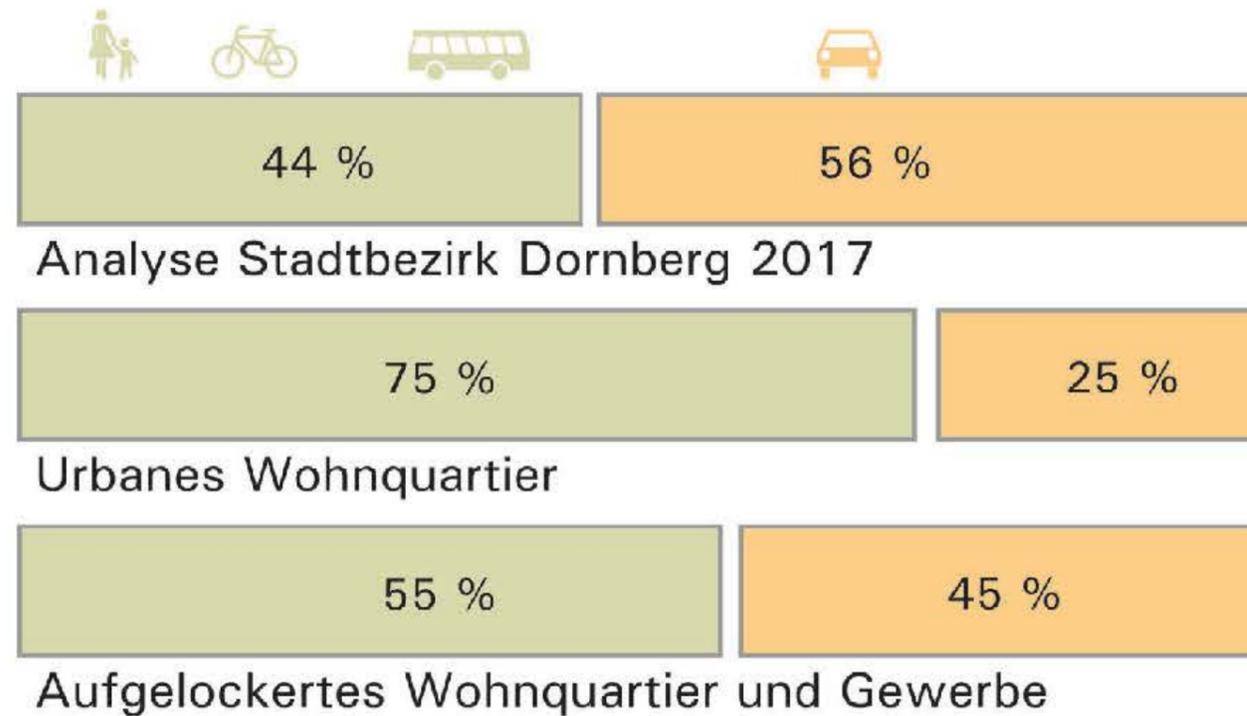
Ergebnisse sind auf die Zehnerstelle gerundet

¹ Wege um 15 % abgemindert, da nicht alle Gebiete im Plangebiet stattfinden

² Daten aus dem Ergebnisbericht der VU zum B-Plan, IVV GmbH & Co. KG, Sept. 2018

Auswirkungen eines veränderten Mobilitätsverhaltens

- Differenzierte Betrachtung der Quartiere in Abhängigkeit der Lage
- Ambitionierterer Modal Split in den urbanen Wohnquartieren



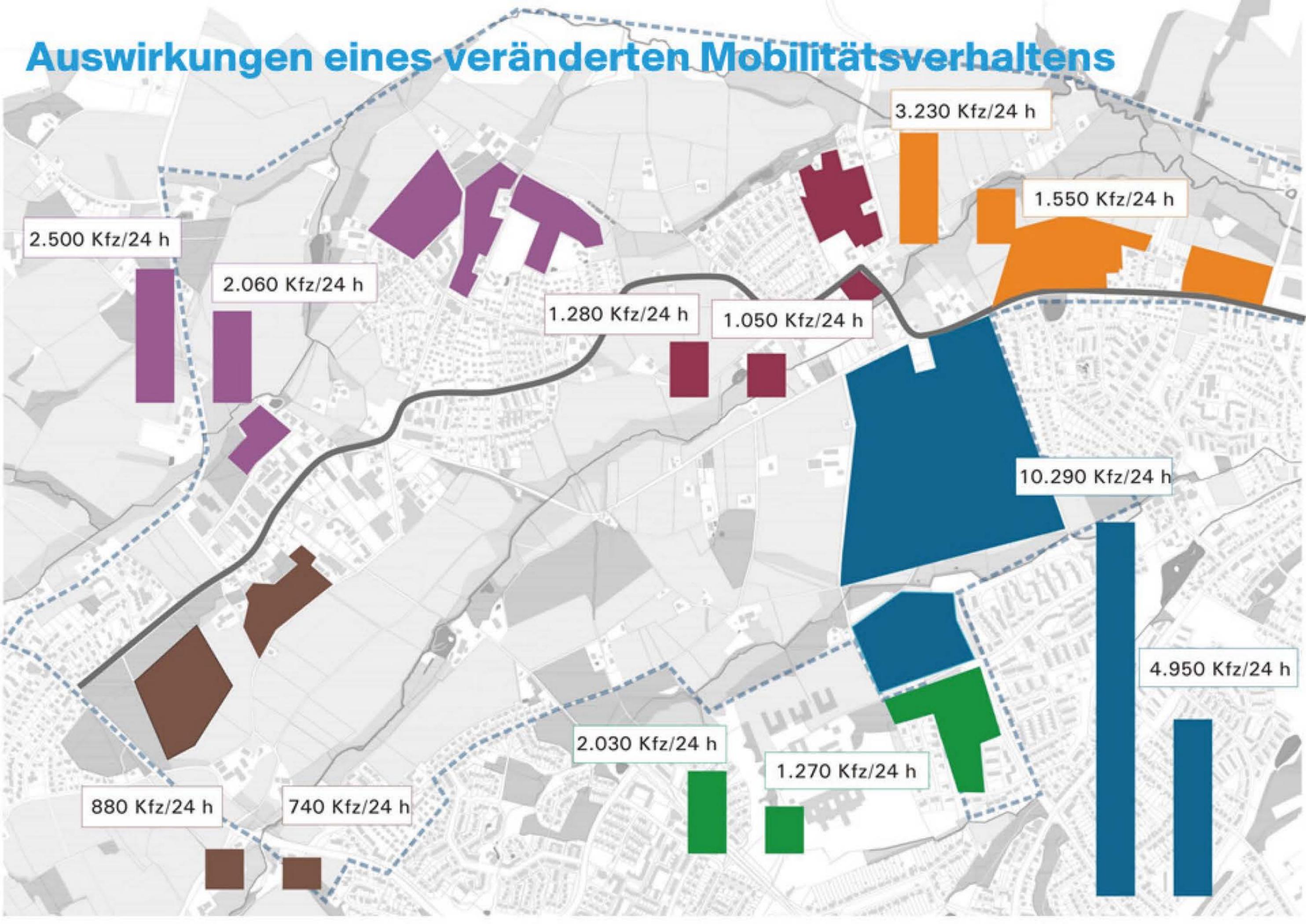
Nutzergruppe	Anzahl	Wege- häufigkeit	Wege ¹	MIV- Anteil	Besetzungs- grad	Tages- verkehr
		[Wege/Pers.]	[-]	[%]	[Pers./Pkw]	[Pkw/24h]
Urbanes Wohnen 3.800 WE						
Bewohner	8.350	3,7	26.260	25	1,2	5.470
Besucher	460	2,0	930	25	1,2	190
Wirtschafts- verkehr						840
Aufgelockertes Wohnquartier 1.070 WE						
Bewohner	2.350	3,7	7.390	45	1,2	2.770
Besucher	130	2,0	260	45	1,2	100
Wirtschafts- verkehr						230
Daten VU BP II71/36.00 Bielefeld-Dornberg²						
Bewohner				25		
Besucher				25		
Wirtschafts- verkehr						
						1.270
Gewerbegebiet						
Beschäftigte	300	2,5	340	45	1,1	260
Kunden	75	2,0	150	45	1,1	60
Wirtschafts- verkehr						420
						11.610

Ergebnisse sind auf die Zehnerstelle gerundet

¹ Wege um 15 % abgemindert, da nicht alle Gebiete im Plangebiet stattfinden

² Grundlagendaten aus Ergebnisbericht der VU zum B-Plan, IVV GmbH & Co. KG, Sept. 2018

Auswirkungen eines veränderten Mobilitätsverhaltens



Babenhausen

