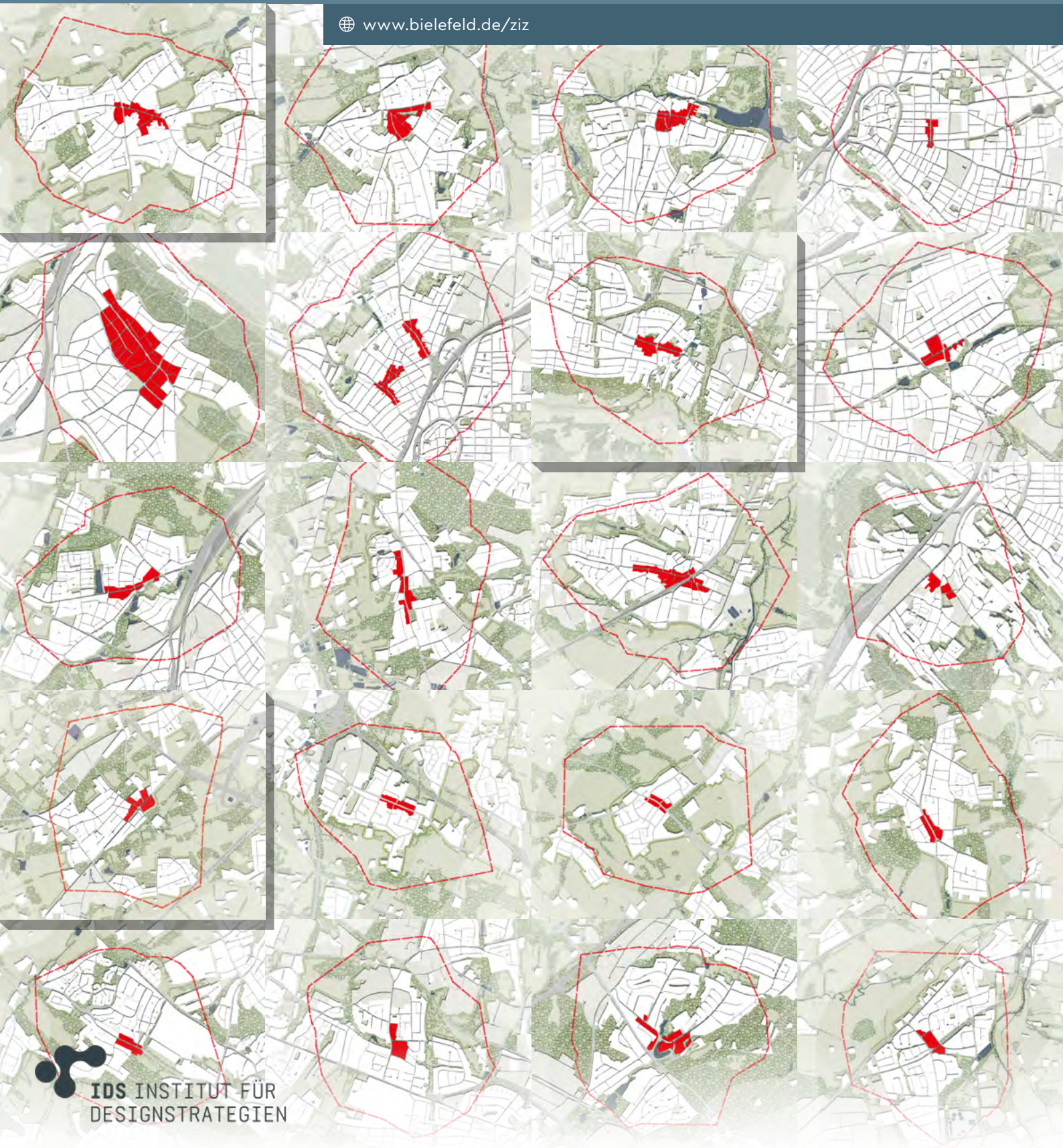




Stadtteilzentren als lernende Räume

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



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



Wissenschaftliche Leitung:

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall
Dr. Marcel Cardinali

Bearbeitung:

David Savic, BA.
Lukas Vössing, BA.
Sarah Mae Tönsmann, BA.

Detmold, August 2025

Weitere Informationen:

Bielefeld macht sich – stark für die Zentren



Institut für Designstrategien



Gefördert durch:



Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Vorwort

In einer Zeit des Wandels und der ständigen Herausforderungen ist es von entscheidender Bedeutung, die Lebensqualität und den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Für unsere polyzentrische Stadt Bielefeld spielen dabei neben der Innenstadt auch die Stadtteilzentren eine zentrale Rolle als Ankerpunkte für lokale Gemeinschaften und als Motoren für eine soziale, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung.

Um die spezifischen Potenziale der 20 Stadtteilzentren zu nutzen und weiterzuentwickeln, hat die Stadt Bielefeld ein gesamträumliches Stärkungskonzept mit drei Vertiefungskonzepten für Jöllenbeck, Hillegossen und Ummeln erarbeitet. Auf Basis des Bielefelder Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, das bereits Ziele zur Verbesserung der Versorgung in den Zentren festlegt, wird hier nun auch auf andere Themen eingegangen. Ziel ist es, die Lebensqualität in den Zentren insgesamt zu erhöhen..

Mit finanzieller Unterstützung durch das Förderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen wurde unter dem Motto „Bielefeld macht sich – stark für die Stadtteilzentren“ das vorliegende Konzept erarbeitet. Das Konzept ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Schlüsselakteurinnen und Schlüsselakteuren aus gemeinnützigen Organisationen, Vereinen, Bildungseinrichtungen, Handel- und Gewerbetreibenden sowie der Bezirkspolitik. Ihre Mitarbeit und ihr Fachwissen haben geholfen, ein klares Konzept für die Stadtteilzentren in Bielefeld zu erstellen.

Das vorliegende Stärkungskonzept zeichnet sich durch seine ganzheitliche Herangehensweise aus. Neben dem Blick für das Ortsspezifische werden gezielt Stärken und Herausforderungen einzelner Zentrenstypen herausgestellt. Dafür sind individuelle und auch auf andere Zentren übertragbare Empfehlungen erarbeitet worden, die sowohl kurzfristige und praktikabel umsetzbare Maßnahmen als auch langfristige Handlungsvorschläge definieren, die auf die spezifischen Bedürfnisse und Potenziale der Stadtteilzentren zugeschnitten sind. Dazu gehören insbesondere:

- **Die flexible Gestaltung öffentlicher Räume** durch mobiles Mobiliar, das vielseitige und gemeinschaftliche Nutzungen ermöglicht.
- **Die Verbesserung von Fuß- und Wegeverbindungen**, um deren Nutzen innerhalb der Zentren zu verbessern und die Vernetzung zwischen ihnen zu stärken.
- **Die Stärkung und der Aufbau von Netzwerken**, um lokale Initiativen von Akteurinnen und Akteuren und die Organisation gemeinsamer Veranstaltungen zu fördern.

Diese Maßnahmenempfehlungen sind darauf ausgelegt, schrittweise positive Veränderungen anzustoßen und zugleich eine Grundlage für weitere Entwicklungen zu schaffen. Es ist wichtig zu betonen, dass jedes Stadtteilzentrum seine eigene Besonderheit hat und individuelle Lösungen braucht. Diese sollten gemeinsam mit den Menschen vor Ort entwickelt und abgestimmt werden.

Das Konzept ist ein erster Schritt in einem fortlaufenden Prozess. Für den langfristigen Erfolg ist die Zusammenarbeit aller Beteiligten auf verschiedenen Ebenen wichtig. Langfristige Investitionen und Engagement werden notwendig sein, um die Stadtteilzentren als lebendige, dynamische und inklusive Orte des Zusammenlebens zu stärken.

Mein besonderer Dank gilt allen, die an der Erarbeitung dieses Konzepts mitgewirkt haben, sowie all jenen, die sich weiterhin für die Stärkung unserer Stadtteilzentren einsetzen.

Claudia Koch
Beigeordnete Dezernat
Wirtschaft und Stadtentwicklung
 Bielefeld, August 2025

Inhalt

Einleitung	8	TEIL 2 – Stärkungskonzept für die 20 Stadtteilzentren mit drei Vertiefungsräumen	
TEIL 1 – Analyse der 20 Stadtteilzentren		Von der Analyse zur vertieften Betrachtung	114
Methodik	14	Historischer Dorfkern	116
Historischer Dorfkern	18	Jöllenbeck	118
Jöllenbeck	20	Heepen	128
Heepen	24	Alt-Schildesche	129
Alt-Schildesche	28	Städtisches funktionales Zentrum	130
Urbanes Zentrum	32	Hillegossen	132
August-Bebel-Straße	34	Heeper Straße	142
Brackwede	38	Quelle	143
Zentrum West	42	Senne	144
Städtisches funktionales Zentrum	46	Brake	145
Hillegossen	48	Gadderbaum	146
Heeper Straße	52	Funktionales Zentrum einer Stadt	148
Quelle	56	Ummeln	150
Senne	60	Ubbedissen	160
Brake	64	Großdornberg	161
Gadderbaum	68	Theesen	162
Funktionales Zentrum einer Siedlung	72	Wertherstraße/ Wellensiek	163
Ummeln	74	Urbanes Zentrum	164
Ubbedissen	78	August-Bebel-Straße	166
Großdornberg	82	Brackwede	167
Theesen	86	Zentrum-West	168
Wertherstraße/ Wellensiek	90	Zentrum der 60/70er Jahre	170
Zentrum der 60/70er Jahre	94	Stieghorst	172
Stieghorst	96	Sennestadt	173
Sennestadt	100	Baumheide	174
Baumheide	104	Resumee der Zentrentypen	176
Conclusio	108	Die wichtigsten Maßnahmen	178
		Literatur	180
		Abbildungen	181

Einleitung

Die Herausforderungen, denen sich Städte heute gegenüberstehen, sind vielfältig und komplex, was innovative Lösungen und zukunftsorientierte Planungen unabdingbar macht. Zentral sind dabei die Herausforderung des Klimawandels und die Notwendigkeit der Klimaanpassung. Die EU hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein, was insbesondere für Städte eine enorme Transformation bedeutet. Derzeit läuft die Pilotphase, in der bis 2030 mindestens 100 Städte die Klimaneutralität erreichen sollen, unter ihnen auch einige deutsche Städte. Das selbst gesteckte Ziel in Bielefeld ist das Jahr 2035. Eine zweite Herausforderung sind die gesundheitlichen Risiken die mit dem Leben in Städten verbunden sind und schon immer prägend für Leitbilder der Stadtgestaltung waren. Heute geht 74% der globalen Krankheitslast auf Zivilisationskrankheiten zurück (Bai u. a. 2023; UN General Assembly 2018). In der Wissenschaft werden diese zumindest in Teilen auf die Art und Weise wie wir Städte gestalten und in ihnen leben zurückgeführt (lungman u. a. 2023; WHO – World Health Organization 2023). Die Forderung unsere Städte so umzugestalten, dass sie einen aktiveren Lebensstil fördern, wird deshalb immer lauter (Giles-Corti u. a. 2016; Nieuwenhuijsen 2021). Eine dritte Herausforderung ist die zunehmende Segregation in städtischen Räumen, bei der verschiedene gesellschaftliche Milieus kaum noch in Austausch treten. Bestimmte Gruppen dominieren einzelne Stadtteile, was andere dazu veranlasst, diese Räume zu meiden, wodurch der gesellschaftliche Zusammenhalt weiter abnimmt (Cardinali 2023). All diese Entwicklungen erfordern ein umfassendes Umdenken in der Stadtplanung, um Städte resilient, gesund und integrativ für die Zukunft zu gestalten.

Die grüne Transformation der europäischen Stadt

Die Ursachen für die genannten gesellschaftlichen Herausforderungen finden sich tief verwurzelt in der Art und Weise, wie wir unsere Städte gestalten und

unser tägliches Leben führen. Die strikte Trennung von Wohnen und Arbeiten war eine folgerichtige Entscheidung aus den gesundheitlichen Risiken damaliger Städte, auf der auch heute noch unsere Bau- und Planungsgesetze beruhen. Aus heutiger Sicht zeigen sich allerdings neue Probleme. Die strikte Trennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen fördert einen Lebensstil, der durch wenig Bewegung, geringen sozialen Austausch und einer nach wie vor starken Umweltbelastung gekennzeichnet ist. Die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen (Straßen-)Räumen leidet ebenfalls. Insgesamt präferieren die meisten Menschen daher weiterhin das Auto für ihre täglichen Wege und haben oft das Gefühl nicht auf ein Auto verzichten zu können. Die täglichen Wege sind entweder zu lang, zu umständlich oder zu unsicher.

Die vielfach geforderte grüne Transformation der europäischen Stadt im 21. Jahrhundert hat deshalb zwei Kernelemente im Fokus. Sie ist zum einen getrieben von einer Renaturierung der Städte, um sich gegen Extremwetterereignisse wie Hitzewellen oder Dauerregen zu wappnen, sowie den Heiz- und Kühlungsenergiebedarf von Gebäuden zu reduzieren. Zum anderen versuchen Strategien wie die 15-Minuten-Stadt, bei der alle wesentlichen Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb eines kurzen Fuß- oder Fahrradweges erreichbar sind, die Notwendigkeit für das Auto im Alltag zu reduzieren. Beide Strategien zielen damit insbesondere auf die Lebensqualität im Alltag vor Ort in den Stadtteilzentren. Sie reduzieren Umweltstressoren, wie Hitze oder Luftverschmutzung und bereichern die öffentlichen Räume mit mehr Grün-, Bewegungs- und Begegnungsraum. Durch die weniger umständlichen Alltagswege und die Qualität der öffentlichen Räume, nehmen schließlich auch die Anzahl sozialer Kontakte im Stadtraum spürbar zu und stärken den gesellschaftlichen Zusammenhalt (Cardinali u. a. 2024).

Die Herausforderung der nachhaltigen Transformation in bereits etablierten urbanen Strukturen Europas ist enorm, bedingt durch den Umstand, dass die euro-

päische Stadt bereits gebaut ist und sich die Gebäude und Flächen auf unzählige Eigentümer*innen verteilen. Die Nutzungen im Bestand wieder näher zusammenzubringen, um lebendigere Stadtteile zu erzeugen und Alltagswege zu verkürzen ist mühsam. Diese Vielzahl an Akteuren stellt sowohl eine Herausforderung als auch eine Chance für die Umsetzung des Wandels dar. Um eine erfolgreiche Transformation zu gewährleisten, bedarf es eines koordinierten Ansatzes, der die Interessen und Möglichkeiten aller Beteiligten berücksichtigt und integriert (BBSR 2021). Eine Schlüsselstrategie liegt in einem gemeinsamen lokalen Zukunftsbild als Anreizsystem, die privaten Eigentümer, Unternehmen und lokale Gemeinschaften zu motivieren, sich an den Investitionen und Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung zu beteiligen (Cardinali 2023). Zudem ist die Implementierung partizipativer Planungsprozesse essentiell, um eine breite Akzeptanz und Mitwirkung zu erreichen. In diesem Kontext spielt auch die stärkere Nutzung digitaler Technologien eine wichtige Rolle, um Planungsprozesse effizienter zu gestalten und die Partizipation zu erleichtern. Durch den Abbau von Transformationsbarrieren mittels transparenter Kommunikation, der Bereitstellung von Wissen und finanziellen Mitteln, sowie der Förderung innovativer niederschwelliger Lösungsansätze, lässt sich die notwendige Transformation der europäischen Städte gemeinsam mit den lokalen Akteuren realisieren.

Bielefeld ist auf dem Weg

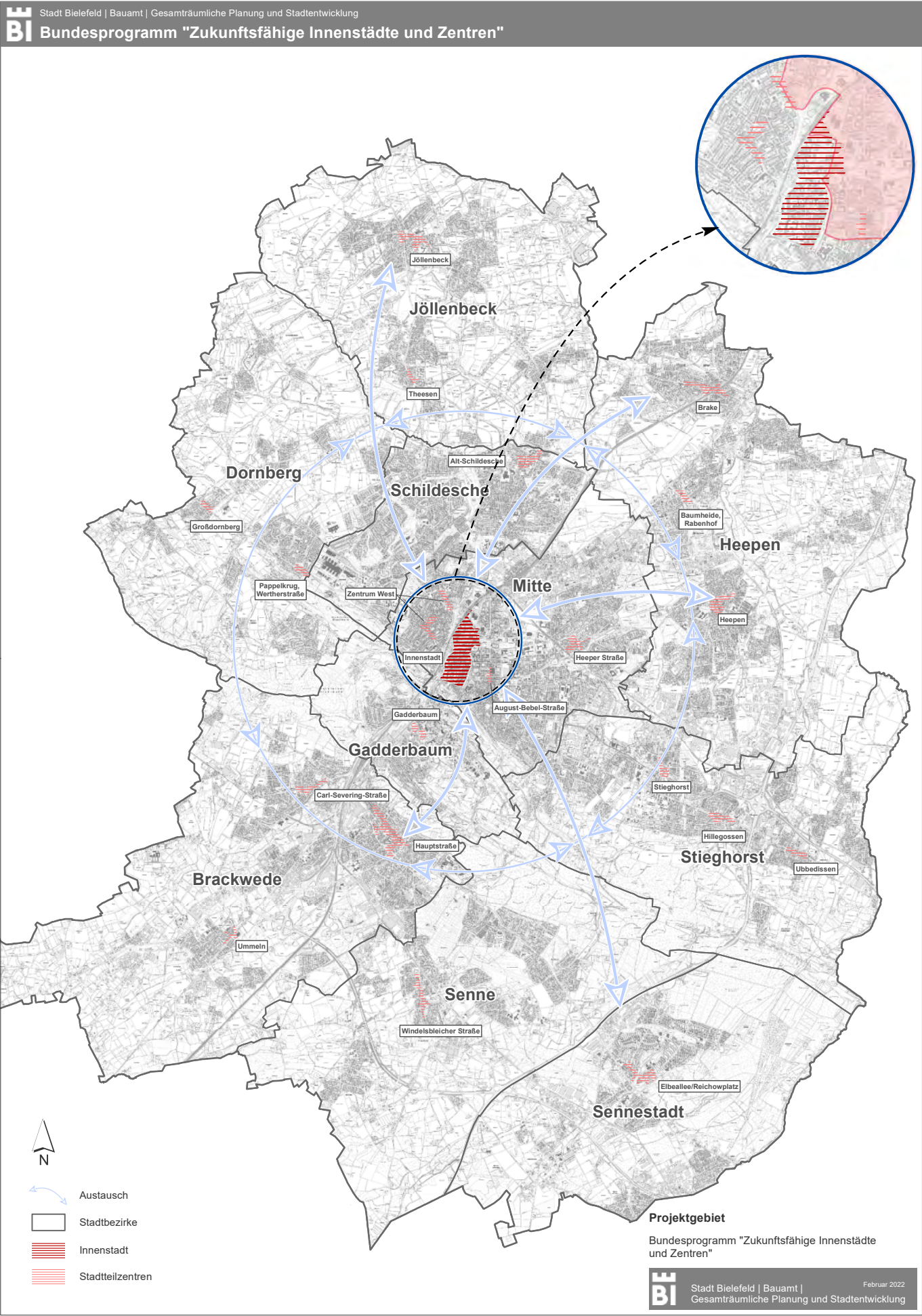
Die Stadt Bielefeld hat die Zeichen der Zeit erkannt und ist bereits mitten im Transformationsprozess zur Klimaneutralität 2035. Die Mobilitätswende ist beschlossen. Mit der Fußverkehrsstrategie ist das Ziel gesetzt den Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs) bei der Verkehrsmittelwahl bis 2030 auf 75% zu erhöhen. Eine ganze Reihe von Stadtteil-Mobilitätskonzepten und Radschnellwegen sind in Bearbeitung. Die lang und oft diskutierte Erweiterung

des Stadtbahnnetzes erhält neuen Schwung und wird ebenfalls in mehreren Stadtteilen vorangetrieben. In den Gebieten der Stadterneuerung sind bereits viele Maßnahmen umgesetzt worden oder befinden sich in Planung und Umsetzung. Mit dem Lebenslagenbericht befasst sich Bielefeld intensiv mit den einzelnen Bevölkerungsgruppen. Eine digitale Partizipationsplattform erleichtert die Kommunikation. Insbesondere die Nachhaltigkeitsstrategie bündelt darüber hinaus strategische Ziele und Maßnahmen, um Bielefeld als sozialgerechte, ressourceneffiziente und grüne Großstadt weiterzuentwickeln.

Dennoch sind auch in Bielefeld, wie in vielen Städten, die Spannungen dieses Transformationsprozesses insbesondere im Verkehrsbereich zu spüren. Während Bielefeld im Bereich der Renaturierung als eine der grünsten Großstädte in einer guten Ausgangslage ist, erschwert das rasante Stadtwachstum im 20. Jahrhundert, gerade zu einer Zeit, in der die funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen Leitbild der Stadtplanung war, die angestrebte Mobilitätswende. Zusätzlichen Verkehrsdruck erzeugt die Anziehungskraft Bielefelds als Oberzentrum in der Region.

Die Lebensqualität im Alltag als Schlüssel

Die Lebensqualität in den Stadtteilen zu steigern, sowie Alltagswege zu verkürzen und attraktiver zu gestalten, sind ein enormes Potential für Bielefeld die selbst gesteckten Ziele zu erreichen. Die lange Eigenständigkeit der Ortsteile, die oft erst 1973 eingemeindet wurden, ist hier ein Vorteil. Die lokale Identität und die Identifikation mit dem Ortsteil sind heute noch zu spüren und in der Akteursstruktur in den Orten ablesbar. Dieses Potential bietet Bielefeld die Chance, gemeinsam mit den Stakeholdern vor Ort, an einem gemeinsamen lokalen Zukunftsbild zu arbeiten und die Transformation positiv zu besetzen.



Indem Alltagswege und -ziele in den Fokus gerückt werden, gerät auch die Lebensqualität vor Ort in den Mittelpunkt. Mit der Folge, dass Veränderungen im Stadtraum für Bürgerinnen und Bürger unmittelbar in Form von kürzeren und attraktiveren Wegen, mehr Begegnung und Austausch, sowie schlussendlich einem gesteigerten Wohlbefinden greifbar werden. Die notwendige Transformation und Anpassung wird lokal, überschaubar und positiv besetzt.

Die Aufgabe des Stärkungskonzepts mit den drei Vertiefungsräumen

Mit diesem Gutachten richten wir den Fokus deshalb auf die Lebensqualität in den Ortsteilen und deren Zentren. Das Stärkungskonzept mit den drei Vertiefungsräumen für Bielefeld betrachtet insgesamt 20 Stadtteilzentren (siehe Abbildung 1). Die Auswahl basiert auf den zentralen Versorgungsbereichen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts von 2019. Nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept werden demnach die Versorgungsbereiche nach ihrem Verkaufsflächenbestand und der Anzahl der Einzelhandelsbetriebe in unterschiedliche Typen (A-D) klassifiziert und abstuft. Für das Konzept wurden dabei 16 klassifizierte B-D Stadtteilzentren ausgewählt und 4 ehemalige D-Zentren, die noch heute ihre Funktion als lokale Zentren erfüllen und über einen entsprechenden Einzugsbereich verfügen. Das Einzelhandelskonzepts- und Zentrenkonzept berücksichtigt bereits die polyzentrische Struktur der Stadt und die räumlich-funktionalen Arbeitsteilung der Stadtteilzentren und weist ihnen eine entsprechende Bedeutung zu.

Die Bearbeitung des Stärkungs- und Vertiefungskonzepts wurde über das Projekt „Bielefeld macht sich – Stark für die Zentren“ im Bundesförderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen eingeworben. Das vorliegende Konzept erweitert nun den Blick weit über die reine Versorgungsfunktion der Zentren.

Das vorliegende Konzept ist in zwei Teile gegliedert. Der erste Teil, die „Analyse der 20 Stadtteilzentren“, arbeitet gezielt Stärken und Herausforderungen einzelner Zentrentypen heraus, gestützt durch die aktive Einbindung und Expertise von Schlüsselpersonen aus den betreffenden Ortsteilen. Analysiert werden nicht nur der tägliche Bedarf, sondern auch die gesundheitliche Versorgung, die Bildungs- und Betreuungsangebote, die Aufenthaltsqualität, die Bezirkskultur, sowie die Binnenmobilität zum Stadtteilzentrum, die Vernetzung zur Innenstadt, sowie die aktuelle und potentielle städtebauliche Entwicklung. Zur vergleichenden Bewertung werden die Zentren in städtebauliche Kategorien mit ähnlichen Stärken und Herausforderungen einsortiert. Basierend auf einer vergleichenden Bewertung innerhalb der Zentrenkategorien wird die Auswahl dreier Zentren zur detaillierten Betrachtung empfohlen, die dann im zweiten Teil vertiefend untersucht werden.

Im zweiten Teil werden geeignete Maßnahmen zur Stärkung der Stadtteile entwickelt. Basierend auf der vergleichenden Bewertung innerhalb der Zentrenkategorien im Analyseteil werden dafür drei Zentren zu einer vertiefenden Betrachtung im zweiten Teil empfohlen. Dazu gehören die Entwicklung von Maßnahmen in den Bereichen Städtebau, Mobilität und Bezirkskultur gemeinsam mit den Akteuren vor Ort. Ausgehend von den Erkenntnissen werden im Stärkungs- und Vertiefungskonzept Handlungsempfehlungen für alle Stadtteilzentren entwickelt. Diese Strategie ermöglicht die Entwicklung übertragbarer Maßnahmenpakete und stärkt einen gegenseitigen Erfahrungsaustausch. Das vorliegende Konzept bildet die Grundlage für einen integrativen und partizipativen Entwicklungsprozess für die Stadtteilzentren, der Bielefeld auf seinem Weg zu einer resilienten, lebenswerten und zukunftsfähigen Stadt unterstützt.

Abb. 1: Stadtteilzentren in Bielefeld im Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren. Hinweis: Die Stadtteilzentren sind hier aus der Logik des Einzelhandels- und Zentrenkonzept teilweise mit Straßennamen betitelt. Da sich dieser Bericht nun umfassender mit den Orten beschäftigt, werden die Stadtteilzentren auf den folgenden Seiten durch Ortsnamen ersetzt, soweit eindeutig möglich.

TEIL 1

Analyse der 20 Stadtteilzentren

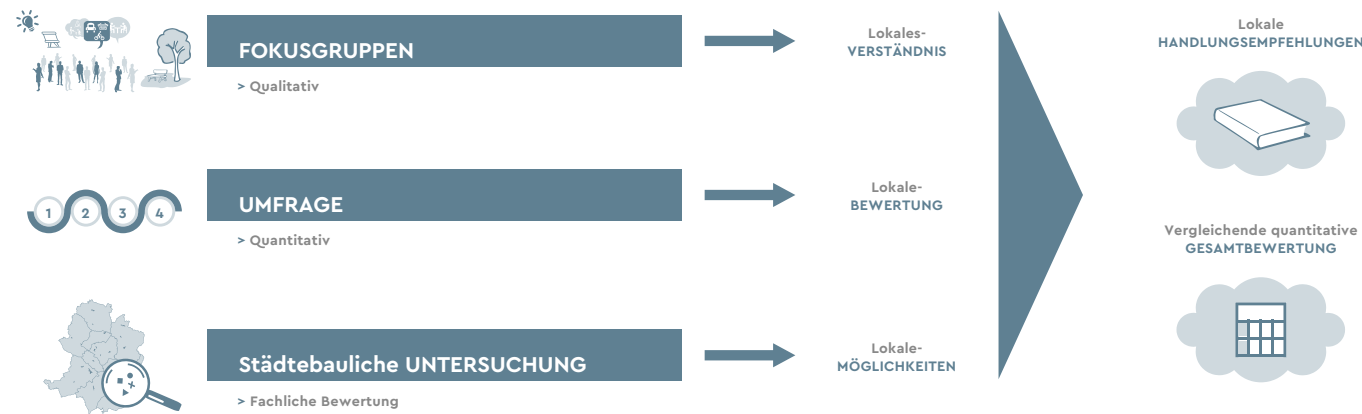


Abb. 1: Methodik.

Methodik

Zur Analyse der 20 Stadtteilzentren ist ein Methodenmix zur Anwendung gekommen (Abbildung 1). Neben der rein fachlichen Analyse, inklusive Dokumentenanalyse und Ortsbegehungen, sind umfangreiche Beteiligungsveranstaltungen mit Schlüsselpersonen, sowie eine Onlineumfrage durchgeführt worden. Die städtebauliche Analyse zeigt die Entstehungszeit des Zentrums und seine heutigen lokalen Entwicklungsmöglichkeiten. Die Umfrage unterstützt die fachliche Bewertung des Stadtteils und der intensive Austausch in den Fokusgruppen ermöglicht ein tieferes Verständnis für die lokalen Stärken und Herausforderungen. Diese Triangulation (=Betrachtung aus verschiedenen Perspektiven) schafft ein klares Bild des Ortszentrums und erlaubt in Abstimmung mit den Schlüsselpersonen lokale Handlungsempfehlungen und Entwicklungsprioritäten vor Ort. Gleichzeitig ermöglicht die quantitative Bewertung die Ortsteile zu vergleichen.

Die Bewertungskriterien

Die Versorgung. Unter der Leitfrage „Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?“ untersucht dieses Kriterium, ob der tägliche Bedarf vollständig gedeckt ist. Ob die Gesundheitsversorgung im Ort für die alltäglichen Bedürfnisse ausreicht. Ob Kinder und Jugendliche für sie passende Bildungseinrichtungen im Ortsteil finden und ob darüber hinaus auch weiterführende Dienstleistungen, wie Banken und Friseursalons, im Ort vorhanden sind.

Die Aufenthaltsqualität. Das Kriterium der Aufenthaltsqualität stand unter der Leitfrage „Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?“. Hier ging es um die Lärmbelastung und Luftverschmutzung im Stadtteilzentrum, sowie die Gestaltungsqualität und Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit. Dazu wurde der Vegetationsgrad bewertet und die vorhandenen gastronomischen Angebote mit besonderem Blick auf eine Außengastronomie. Weitere Bestandteile waren der Zustand der Fassaden und die Beeinträchtigung des Ortsbilds durch Leerstände.

Die Bezirkskultur. Die Kategorie Bezirkskultur beschäftigt sich mit der Frage „Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?“. Untersuchungsgegenstand waren hier Begegnungszentren, Vereine und Initiativen im Ort, sowie Angebote für Kinder und Jugendliche. Dazu wurden Anzahl und Größe von Bezirksveranstaltungen und lokalen kulturellen Einrichtungen bewertet. Des Weiteren wurde der Grad der Vernetzung der lokalen Akteure erfasst, mit einem besonderen Blick auf ehrenamtliche Managementstrukturen, die über das Bezirksamt hinausgehen. Zudem ging es in dieser Kategorie um den sozialen Zusammenhalt insgesamt und die Identifikation mit dem Stadtteil.

Die Binnenmobilität. Das Kriterium der Binnenmobilität behandelt die Frage „Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?“. Klassisch geht es um die Verbindung mit dem ÖPNV und vorhandene Park+Ride Parkplätze, aber insbesondere auch über Fuß- und Radwegeverbindungen, idealerweise durch Grünzüge und mit nur

wenig zu querenden Straßen. Zu dieser Kategorie gehört ebenfalls das Angebot der letzten Meile, wie zum Beispiel eScooter, Leihfahrräder oder Leihlastenräder.

Die Mobilität in Innenstadt und Region. Das Kriterium stand unter der Leitfrage „Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?“ Hierbei ging es im Wesentlichen um die Art und die Taktung des ÖPNV Angebots.

Die Städtebauliche Entwicklung. Das letzte Bewertungskriterium beleuchtete aktuelle Dynamiken im Stadtteil, sowie städtebauliche Potentialflächen. Es beurteilt, ob Flächen zur Entwicklung verfügbar sind und was derzeit bereits an Maßnahmen angestoßen worden ist.

Die Beteiligung der Schlüsselpersonen

Für jedes Ortszentrum standen Schlüsselpersonen aus Einrichtungen zur Verfügung, um verschiedene Perspektiven auf den Ort zu erhalten und den Alltag unterschiedlicher Gruppen zu verstehen. Die Ansprache der Schlüsselpersonen erfolgte im ersten Schritt durch Rückmeldungen geeigneter Institutionen über die Bezirksämter und ergänzend durch eine gezielte Suche des Bauamts in und um die Stadtteilzentren.

Beteiligt wurden (1) KITAs für die Perspektive der Kleinkinder und Familien, sowie (2) Schulen und (3) Jugendzentren für den Blick auf die Jugendlichen. Dazu waren Vertreter*innen aus Einrichtungen für (4) Seniorinnen und Senioren, (5) Einzelhandelsvereinen oder Werbegemeinschaften, sowie aus (6) Vereinen und (7) Begegnungszentren religiöser und nicht religiöser Art eingeladen. Die jeweiligen (8) Bezirksbürgermeister*innen, die Bezirksmanager*innen und Mitarbeitende der Bezirksämter bildeten eine weitere Perspektive und haben sich ebenfalls an der Diskussion an den Tischen, sowie an der Umfrage beteiligt. Angestrebt war damit eine Gruppe von 8 unterschiedlichen Schlüsselpersonen je Stadtteilzentrum.

Die Beteiligungsveranstaltungen fanden in der Regel in den Bezirken und im Zeitraum vom 30.01.24 – 16.02.24 statt. Insgesamt wurden 6 Veranstaltungen mit jeweils 2-5 Ortszentren durchgeführt. Wesentliches Element jeder Veranstaltung war eine moderierte Diskussion der Schlüsselpersonen je Stadtteilzentrum, die sich im ersten Abschnitt an den Leitfragen der Kriterien orientierte. Daraufhin erfolgte im zweiten Teil ein Austausch über die notwendigen Qualitäten zukünftiger Ortszentren.

Beide Aspekte wurden schließlich im dritten Teil in priorisierte Handlungsempfehlungen für den Ort überführt. Als Abschluss der Veranstaltung, im Sinne der lernenden Zentren, stellten die Moderator*innen die Ergebnisse an den jeweiligen Tischen im Plenum vor.

Die Beteiligten wurden zudem gebeten vor und nach den Beteiligungsveranstaltungen eine kurze Onlineumfrage auszufüllen, indem sie ihre Einschätzung zu den oben genannten Kriterien geben. An der Umfrage haben 250 Personen teilgenommen, davon sind 209 Eingaben vollständig. 135 davon wurden vor der Beteiligungssitzung ausgefüllt, 74 danach.

Die städtebauliche Analyse

Die fachliche Betrachtung erfolgte im Zeitraum von September 2023 bis März 2024. Nach einer ersten Dokumentenanalyse zur Bewertung aktueller städtebaulicher Entwicklungen und Dynamiken, folgte eine städtebauliche Untersuchung, in der die Zentren anhand der oben genannten Kriterien untersucht wurden. Die Ortsbegehung der Zentren fand Anfang Dezember 2023 statt. Darüber hinaus wurden die Zentren nach folgenden Typen kategorisiert, um die vergleichende Bewertung vorzubereiten und das Lernen voneinander zu fördern:

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.

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.

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.

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.

Zentren der 60/70er 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.

Die vergleichende Bewertung

Die finale quantitative Bewertung erfolgte durch den Abgleich der Ergebnisse aus der quantitativen Einschätzung der Beteiligten, den detaillierten qualitativen Informationen aus den Gesprächen in den Beteiligungsveranstaltungen und der fachlichen Einschätzung. Auch wenn die Ergebnisse nicht mit einer repräsentativen Umfrage zu verwechseln sind, ist durch den Methodenmix im Ergebnis eine robuste quantitative Bewertung entstanden. Diese erlaubt es die Stadtteile, auf Basis ihrer Zentrenkategorie miteinander zu vergleichen und Ortszentren mit aktuell prioritärem Handlungsbedarf zu identifizieren.

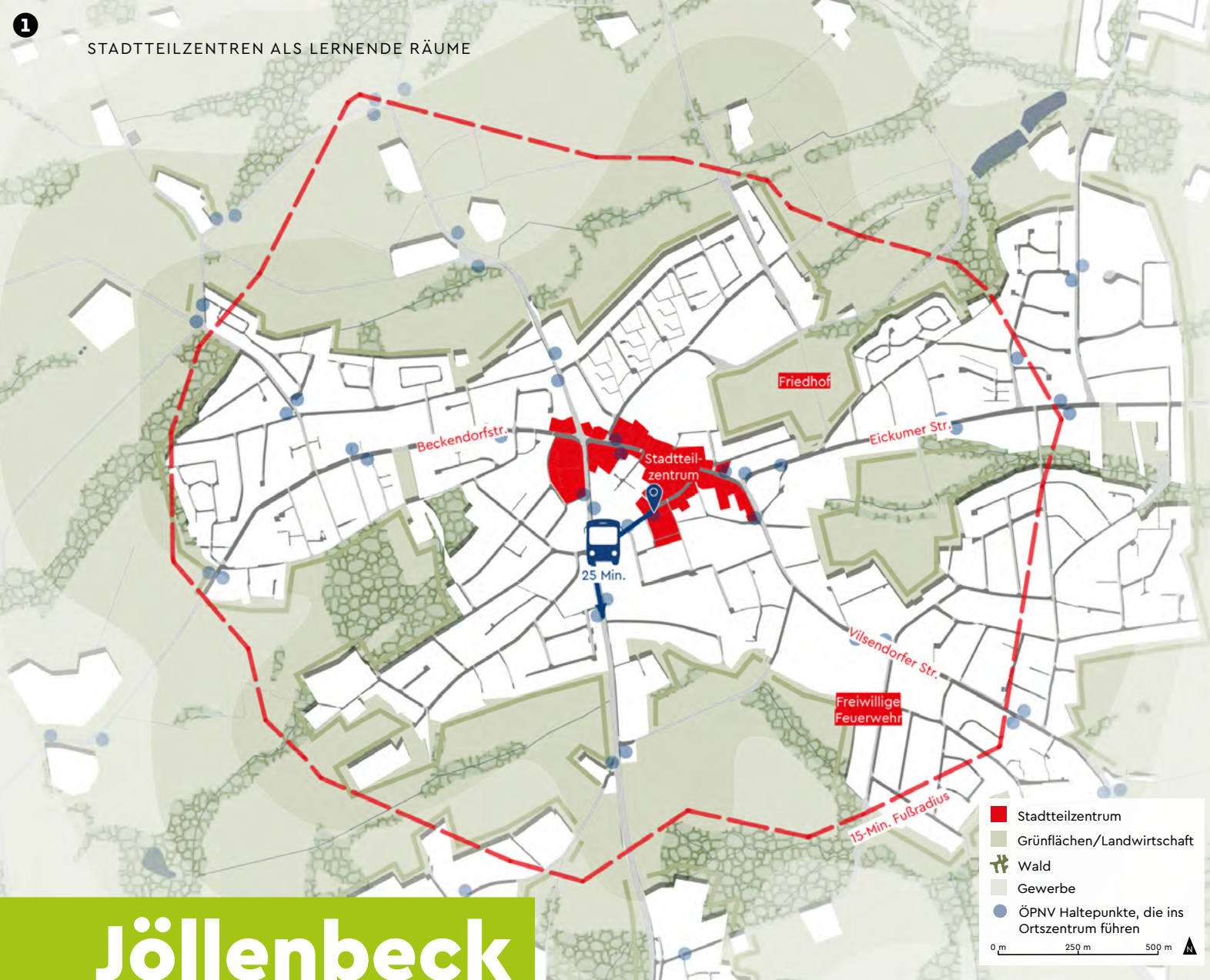
Versorgungsqualität <i>(Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)</i>	Erläuterung
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5Täglicher Bedarf vollständig gedeckt, inkl. Angebote darüber hinaus3Wesentlichen Bedarfe für Lebensmittel und Apotheke gedeckt1Täglicher Bedarf nicht gedeckt
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	5Vielfalt an medizinischen Angeboten3Allgemeinmediziner und Zahnarzt vorhanden1Gesundheitliche Versorgung nicht gedeckt
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	5Bildung und Betreuungsangebote für alle Altersklassen vorhanden3KITA und Grundschule sind vorhanden1Bildungsangebote nicht ausreichend
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	5Ergänzende Bedarfe des Alltags im Allgemeinen vorhanden3Grundlegende weiterführende Bedarfe vorhanden1Weiterführende Bedarfe nicht im Stadtteil vorhanden
Aufenthaltsqualität <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	Erläuterung
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	5Emissionsbelastung im Ortszentrum gering, kaum fließender Verkehr3Emissionsbelastung durch befahrende Straßen1Emissionsbelastung durch stark befahrene Straßen
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	5Marktplatz / Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität3Verkehrsberuhigte Zonen mit Aufenthaltsqualität1Kaum/keine sichtbaren Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	5Gewachsener Baumbestand und weitere Grünflächen3Vereinzelter Baumbestand und Grünflächen1Kaum/kein Baumbestand und Grünflächen
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	5Vielfältige Angebote zu diversen Tageszeiten mit Außengastronomie3Auswahl an Angeboten verfügbar1Kaum/keine gastronomischen Einrichtung im Ortszentrum
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	5Guter Zustand der Fassaden3Durchschnittlicher Zustand der Fassaden1Überdurchschnittlicher Sanierungsbedarf
Leerstände	5kaum/keine Leerstände3Einzelne Leerstände1Einige Leerstände
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	5Marktplatz / Quartiersplatz mit barrierefreien Zugängen3Verkehrsberuhigte Zonen mit barrierefreien Zugängen1Keine Verkehrsberuhigung, keine Barrierefreiheit
Bezirkskultur <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	Erläuterung
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	5Vielfältige Begegnungsangebote unterschiedlicher Träger3Einzelne Angebote1Keine Angebote
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	5Klar sichtbares bürgerschaftliches Engagement über Sport- u./o. Bürgervereine3Bürgerliches Engagement wahrnehmbar/organisiert1Bürgerliches Engagement nicht wahrnehmbar/nicht organisiert
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	5Vielfältige Angebote für Kinder und Jugendliche3Spielplätze vorhanden, Angebote für Jugendliche fehlen1Keine Angebote
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	5Regelmäßige gut besuchte ortsspezifische Veranstaltungen3Vereinzelte ortsspezifische Veranstaltungen1Kaum/keine ortsspezifischen Veranstaltungen
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	5Mehrere eigene Kultureinrichtungen im Stadtteil3Einzelne eigene Kultureinrichtungen im Stadtteil1Keine eigene Kultureinrichtungen im Stadtteil
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	5Organisiertes und aktives Stadtteilmanagement mit diverser Akteursstruktur3Managementstrukturen sind vorhanden1Keine Managementstrukturen
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	5Die Identifikation mit dem Stadtteil und der soziale Zusammenhalt ist überdurchschnittlich3Die Identifikation und der Zusammenhalt im Stadtteil wird durchschnittlich bewertet1Die Bürger identifizieren sich nicht mit ihrem Stadtteil, bewerten den soz. Zusammenhalt als unterdurchschn.
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	Erläuterung
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	5Verbindung zum Stadtteilzentrum durch Straßenbahn für viele Bewohner möglich3Verbindung zum Stadtteilzentrum durch Busse oder mein Anton1Keine Angebote
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5Maximal 10min Wartezeit3Maximal 30min Wartezeit1Mehr als 90min Wartezeit
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	5Leihfahrräder und eScooter sind im Zentrum ständig verfügbar und klar platziert3Leihfahrräder oder eScooter sind verfügbar1Nicht vorhanden
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	5Abgetrennte Fuß- und Radwege zum Ortszentrum (z.B. über grüne Infrastruktur)3Fuß- und Radwege zum Ortszentrum über Wohnstraßen1Fuß- und Radwegenetz beinhaltet stark befahren Straßen
Park+Ride Parkplätze	5Angemessene Anzahl an PKW Stellplätze mit niedrigem Versiegelungsgrad3PKW Stellplätze vorhanden1Kaum/keine PKW Stellplätze
ÖPNV in Innenstadt und Region <i>(Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)</i>	Erläuterung
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	5Verbindung zur Innenstadt und regionale Anbindung durch RB3Verbindung zur Innenstadt mit dem Bus1Keine Angebote
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5Maximal 10min Wartezeit3Maximal 30min Wartezeit1Mehr als 90min Wartezeit
Städtebauliche Entwicklungen <i>(Was passiert schon und was ist möglich?)</i>	Erläuterung
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5Maximale Ausnutzung, keine größere städtebauliche Entwicklung möglich3Einzelne städtebauliche Entwicklungen denkbar1Größere Entwicklungspotentiale
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	5Laufende Städtebauliche Förderung3Kleinere Maßnahmen1Keine städtebauliche Förderung

Tabelle 1: Erläuterung der Bewertungskriterien

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: Stadtteilzentrum

Typ: Historischer Dorfkern

Das Ortszentrum an der Dorfstraße im Bezirk Jöllenbeck hat ein Einzugsgebiet von ca. 14.800 Einwohnern und liegt im Norden des Stadtgebietes. Erste Siedlungsstrukturen gehen auf das Mittelalter zurück. Der damalige Kern der Siedlung befand sich in der heutigen Straße auf dem Tie. Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, bedingt durch die starke Siedlungsentwicklung verlagerte sich das Zentrum an den heutigen Standort. Es besitzt eine teilstädtische Versorgungsbedeutung, die nicht wesentlich über die Stadtbezirksgrenzen hinaus geht (Zentrentyp C). Wie so viele Ortsteile der Stadt Bielefeld, war auch Jöllenbeck bis zur Eingemeindung 1973 eigenständig. Dies prägt auch heute noch die lokale Identität.

Versorgungsqualität

Der Ortsteil Jöllenbeck ist sehr gut mit Dingen des täglichen Bedarfs versorgt. Auch die weiterführenden Dienstleistungen sind vorhanden. Bildungs- und Betreuungsangebote sind ebenfalls auch im Bereich der weiterführenden Schulen vorhanden, auch wenn nicht alle Schulformen in Jöllenbeck vertreten sind. Die gesundheitliche Versorgung in Jöllenbeck mit Allgemeinmedizinern ist gut. Es fehlt allerdings an häufig frequentierten Fachärzten, wie Zahnarzt- und Frauenarztpraxen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität in Jöllenbeck, ist durch den eigenen Marktplatz durchaus gut, auch wenn man Schwächen in der Zonierung und Aufenthaltsqualität feststellen kann, die auf die damalige Entstehungszeit des Zentrums zurückzuführen sind. Durch den eige-



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

nen Ortsplatz ist das Jöllenbecker Ortszentrum auch nur geringfügig von Emissionen und Lärmbelastung beeinträchtigt und relativ fußgängerfreundlich. Im gesamten Einzugsbereich des Versorgungsgebiets zeigt sich allerdings die Jöllenbecker Straße als Barriere zu den Lebensmittel Einzelhändlern und der Drogeriekette inklusive Bäckerei auf der anderen Straßenseite. Dies führt zu einer Bipolarität des Zentrums zwischen dem Marktplatz und den Standorten in und um die alte Weberei. Der Zustand der Fassaden ist gut und es gibt kaum Leerstände. Das Zentrum verfügt auch über ein Angebot an Cafés und Restaurants, von denen einzelne auch eine attraktive Lage mit Außengastronomie auf den Stadtplatz haben.

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur im Stadtteil ist insgesamt durchschnittlich von den beteiligten Schlüsselpersonen bewertet worden. Die Anzahl der Vereine ist hoch. Auch sind einige lokale Veranstaltung und Feste in Jöllenbeck vorhanden. Für Jugendliche gibt es die Angebote des CVJM, diese wurden von den Beteiligten jedoch nicht als ausreichend wahrgenommen. Die Vernetzung der Akteure untereinander ist gut, aber ausbaufähig. Insgesamt bewerten die Schlüsselpersonen die in der Identifikation mit dem Stadtteil und den sozialen Zusammenhalt als gut, was sicher auch auf die eigenständige Historie zurückzuführen ist.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Binnenmobilität im Zentrum erfolgt überwiegend über Wohnstraßen und nur teilweise durch Grünzüge, da die Anbindung bis ins Zentrum oft fehlt. In der Beteiligung bemängelten die Schlüsselpersonen darüber hinaus, dass der Autoverkehr vor allem rund um den Marktplatz bis in die kleinsten Gassen vorstößt, was Fußgänger*innen und Radfahrende im Stadtteilzentrum stört. Die ÖPNV-Anbindung ans Stadtteilzentrum erfolgt mit dem Bus. Für Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, stehen in der Regel ausreichend Parkplätze zur Verfügung, die jedoch noch umweltfreundlicher und durchlässiger gestaltet werden könnten.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Anbindung Jöllendorfs an die Innenstadt und die Region ist derzeit nur mit Busverbindung gegeben, bei denen man in der Regel dann in eine Stadtbahnlinie umsteigen muss. Die Taktung ist zwar durchaus gut, könnte aber in Randzeiten für Schülerinnen und Schüler verbessert werden. Insgesamt macht sich die Stadtrandlage Jöllenberg hier negativ bemerkbar.

Städtebauliche Entwicklungen

In Jöllenberg stehen kaum Flächen für eine zusammenhängende Städtebauliche Entwicklung im Zentrum zur Verfügung. Die jüngsten Beschlüsse und Bestrebungen für eine Stadtbahnverlängerung nach Jöllenberg bieten aber ein großes Potenzial, den Stadtteil besser an Innenstadt und Region anzubinden und gleichzeitig die Barrierewirkung der Jöllendorfer Straße zu reduzieren, sowie das Zentrum insgesamt weiter aufzuwerten. Im Bereich der offenen Kinder- und Jugendarbeit wurde zudem erst im November 2023 im Oberlohmannshof ein neues Mitmachzentrum in Betrieb genommen, das verschiedene Aufgaben im Quartier übernimmt.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	75 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	3
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	66 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	3
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	63 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	3
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	56 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	2
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	2
Park+Ride Parkplätze	3
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	60 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	50 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	63 %

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Jöllenberg. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

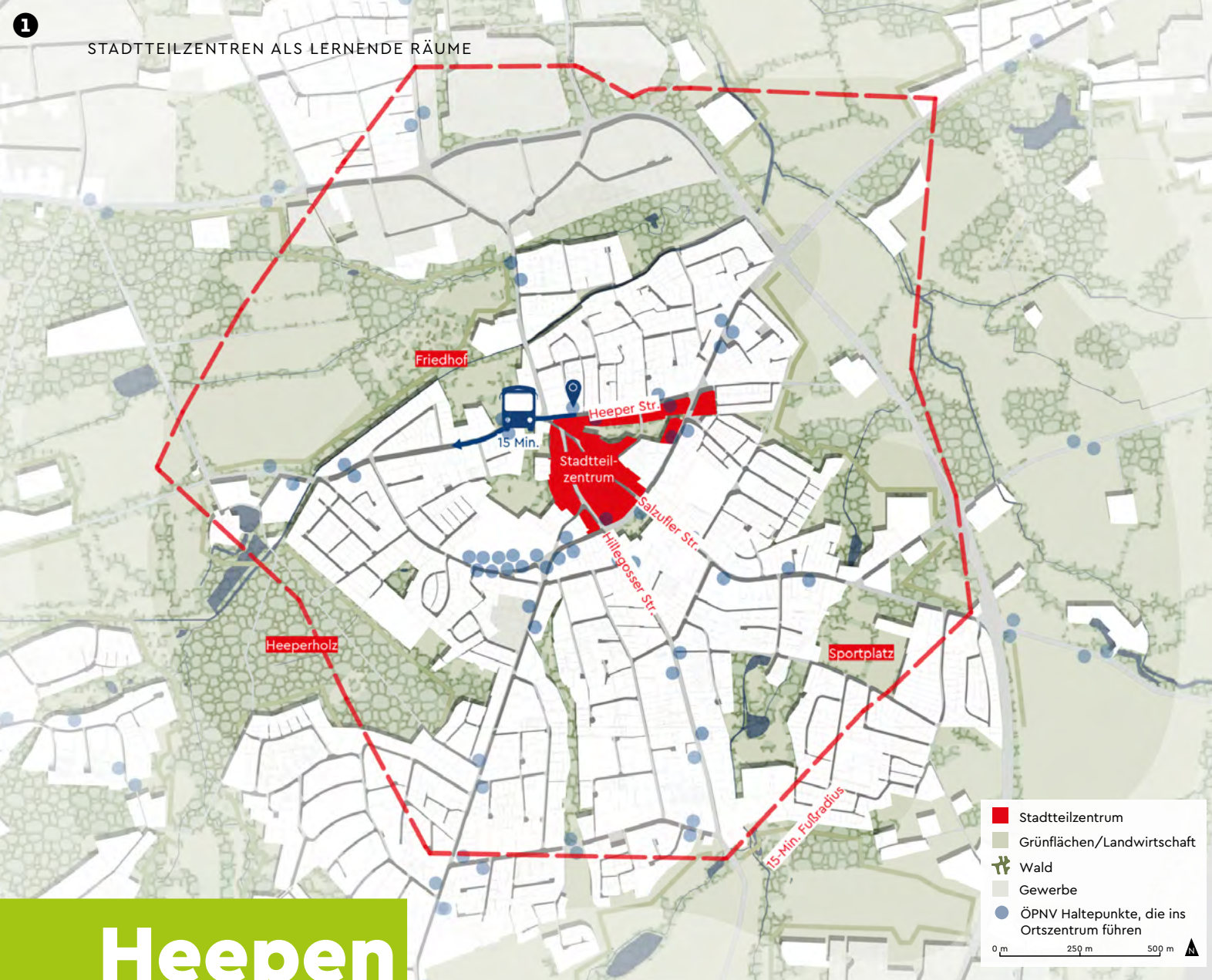


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Typ: Historischer Dorfkern

Das Stadtteilzentrum Heepen blickt als ehemals eigenständige Gemeinde auf eine lange Geschichte als Ortszentrum zurück. Das heutige Einzugsgebiet von ca. 20.000 Einwohnern entwickelte sich aber erst ab Mitte des 20. Jahrhunderts. Umgeben von landwirtschaftlichen Flächen und Grünzügen ist das Einzugsgebiet auch heute noch städtebaulich ablesbar und trägt zu der klaren Identität des Stadtteils bei. Das heutige Ortszentrum wird im Einzelhandelskonzept als Nebenzentrum (Typ C) einsortiert.

Versorgungsqualität

Der tägliche Bedarf ist durch das Ortszentrum und seine Umgebung überdurchschnittlich gut gedeckt. In Heepen sind nicht nur alle Dinge des

täglichen Bedarfs vorhanden und zentral im Ortszentrum oder in seiner unmittelbaren Umgebung erreichbar. Auch die weitergehende Versorgung in den Bereichen Gesundheit, Bildung und Betreuungsangeboten sowie das Angebot an weiterführenden Dienstleistungen ermöglicht es den Heepern ihre Alltagsaktivitäten im Stadtteil zu erledigen. In der Beteiligung zeigten sich die Teilnehmer*innen dementsprechend durchaus zufrieden mit der Versorgung. Der Ortskern in Heepen weist keinerlei Leerstände im Einzelhandel auf.

Aufenthaltsqualität

Durch seine historische Entwicklung ist das Ortszentrum in Heepen gut ablesbar und städtebaulich gefasst. Da das Wachstum des Stadtteils jedoch überwiegend in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stattgefunden hat, ist der ruhende

und fließende PKW Verkehr im Zentrum stark präsent. Als Folge dieser Entwicklung sind die beiden Stadtteilplätze am Bezirksamt und an der Sparkasse nur als Taschen in Wegenetz eingebunden und fördern nicht das durchqueren und den Aufenthalt auf den Plätzen. Interessanterweise scheint die eigentliche Mitte rund um das Denkmal am Eiscafé zu liegen, dort wo sich die Wege kreuzen und auch historisch ursprünglich die Ortsmitte von Heepen war. Die Beteiligung der Schlüsselpersonen zeigte hier ein grundsätzlich zufriedenes aber durchaus gemischtes Bild, mit den üblichen Zielkonflikten eines fußgängerfreundlichen Ortskerns der sich durch Erholung, Begegnung und Austausch verschiedener Altersgruppen und Milieus kennzeichnet sowie der Sorge um den Einzelhandel und die Zugänglichkeit für ältere und mobilitätseingeschränkte Bewohner*innen Heepens.

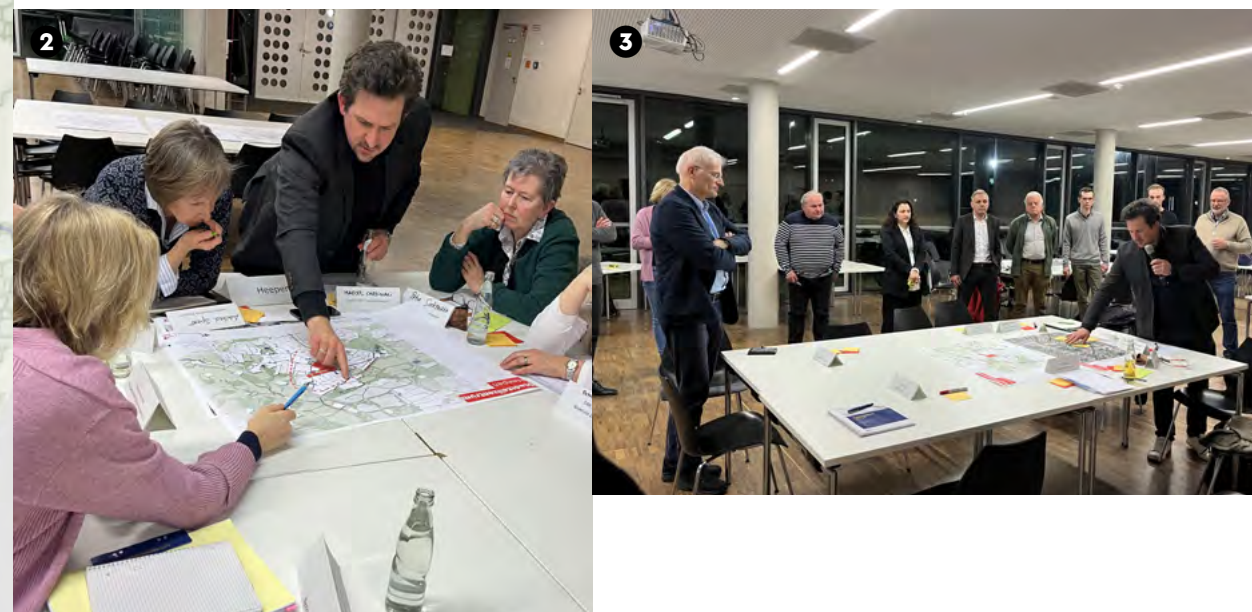


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Bezirkskultur

Wie alle Stadtteile ist auch Heepen von der Veränderung im gesellschaftlichen Zusammenhalt betroffen. Die klare religiöse Zugehörigkeit diversifiziert sich. Das Schützenfest, ehemals ein Fest des Stadtteils, wird immer mehr zum reinen Fest für Mitglieder*innen des Schützenvereins laut den Schlüsselpersonen. Alternative zeitgemäße Angebote finden sich mit der ehrenamtlich geführten Stadtteilbibliothek, sowie das Stadtteilfest Heeper Ting, dass von der Interessen- und Werbegemeinschaft Heepen e.V. und dem Bezirksamt 1979 ins Leben gerufen wurde. In der Beteiligung der Schlüsselpersonen sorgten sich die Teilnehmer*innen allerdings um den Austausch zwischen Generationen und Milieus im Alltag. Während es für Seniorinnen und Senioren schon eine Reihe von Angeboten im Stadtzentrum gibt, scheint das

Angebot für Jugendliche noch ausbaubar. Heepen besitzt zwar eine ganze Reihe von Angeboten des Austauschs, aber oftmals gruppenspezifisch. Der Austausch zwischen den Generationen könnte verbessert werden. Insgesamt erscheint das ehrenamtliche Engagement und die Stadtteilidentität allerdings überdurchschnittlich hoch. Eine Aufgabe wird es sein, dieses Engagement für den Stadtteil auch bei den Neuhinzugezogenen zu wecken.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

In Heepen kann ein Großteil der Bewohner*innen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß die Ortsmitte erreichen. Die Wegeführung ins Zentrum führt sowohl im Norden, Westen und Osten über Grünzüge und ist von hoher Qualität. Auch die Anbindung des südlichen Ortsteils durch Grünzüge, z.B. über den Schnootbiekenweg ist gut, unter Umständen aber nicht für alle Bewohner*innen sichtbar. In der Beteiligung der Schlüsselpersonen wurde allerdings deutlich, dass die Sicherheit auf dem Schulweg für Schülerinnen und Schüler ein Problem ist. Als Beispiel wurde die Straße am Rüggiesiek genannt. Darüber hinaus übersteigen die Wegstrecken hier die 15 Minuten und sind damit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen nur mit Hilfsmitteln nutzbar. Richtung Süden bieten zwar alle Ausfallstraßen Busverbindungen ins Ortszentrum an, jedoch in unterschiedlicher Taktung. Während es im Südwesten an der Potsdamer Straße noch komfortabel etwa alle 10 Minuten Richtung Ortszentrum geht, sind es an der Hillegosser Straße schon 20 Minuten, und an der Potsdamer Straße 30 Minuten. Entsprechend besteht noch der Bedarf an Parkplätzen im Ortszentrum, die aber nach

jüngsten Untersuchungen des Amts für Verkehr ausreichen. Es zeigte sich eine Spitzenauslastung von etwa 75%.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Zur Erreichung des Arbeitsplatzes oder des Stadtzentrums ist Heepen auf Busverbindungen angewiesen. Ein Anschluss des Stadtteils an das Straßenbahnnetz von Bielefeld ist seit Jahrzehnten geplant, scheiterte aber vor wenigen Jahren sehr knapp in der Bürgerbeteiligung. Auch in der Beteiligung der Schlüsselpersonen zeigten sich die Teilnehmer*innen mit der 10 minütlichen Taktung der Busse vom Ortszentrum in die Innenstadt zufrieden. Ein akuter Handlungsbedarf besteht nicht.

Städtebauliche Entwicklungen

Eine städtebauliche Neuordnung des Heeper Ortskerns wurde im Jahr 2007 abgeschlossen. Aktuelle Entwicklungen im Ortszentrum sind innerhalb des Radverkehrskonzepts geplant. Das Ortszentrum ist Teil der Hauptroute „äußerer Ring“. Ziel des Projekt ist es einer regelkonformen Radverkehrsführung und damit die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Heeper Ortskerns. Dazu ist eine 7-zügige KITA geplant. Aktuell wird die ehemalige Tieplatzschule als Standort in einer Machbarkeitsstudie geprüft. Größere zusammenhängende Flächen für eine städtebauliche Entwicklung stehen im Heeper Ortszentrum nicht zur Verfügung. Das Ortszentrum ist weitestgehend entwickelt.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)

- Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)
- Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)
- Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)
- Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)

100 %
5
5
5
5

Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)

- Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)
- Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)
- Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)
- Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)
- Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)
- Leerstände
- Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)

74 %
4
3
3
4
3
5
4

Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)

- Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)
- Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)
- Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)
- Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)
- Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)
- Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus
- Identifikation und sozialer Zusammenhalt

80 %
4
4
3
4
4
5
4

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)

- ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)
- ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)
- Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)
- Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)
- Park+Ride Parkplätze

72 %
3
4
4
4
3

ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)

- Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)
- Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)

80 %
3
5

Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)

- Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums
- Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum

70 %
5
2

Gesamtpunktzahl	79 %
-----------------	------

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Heepen. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

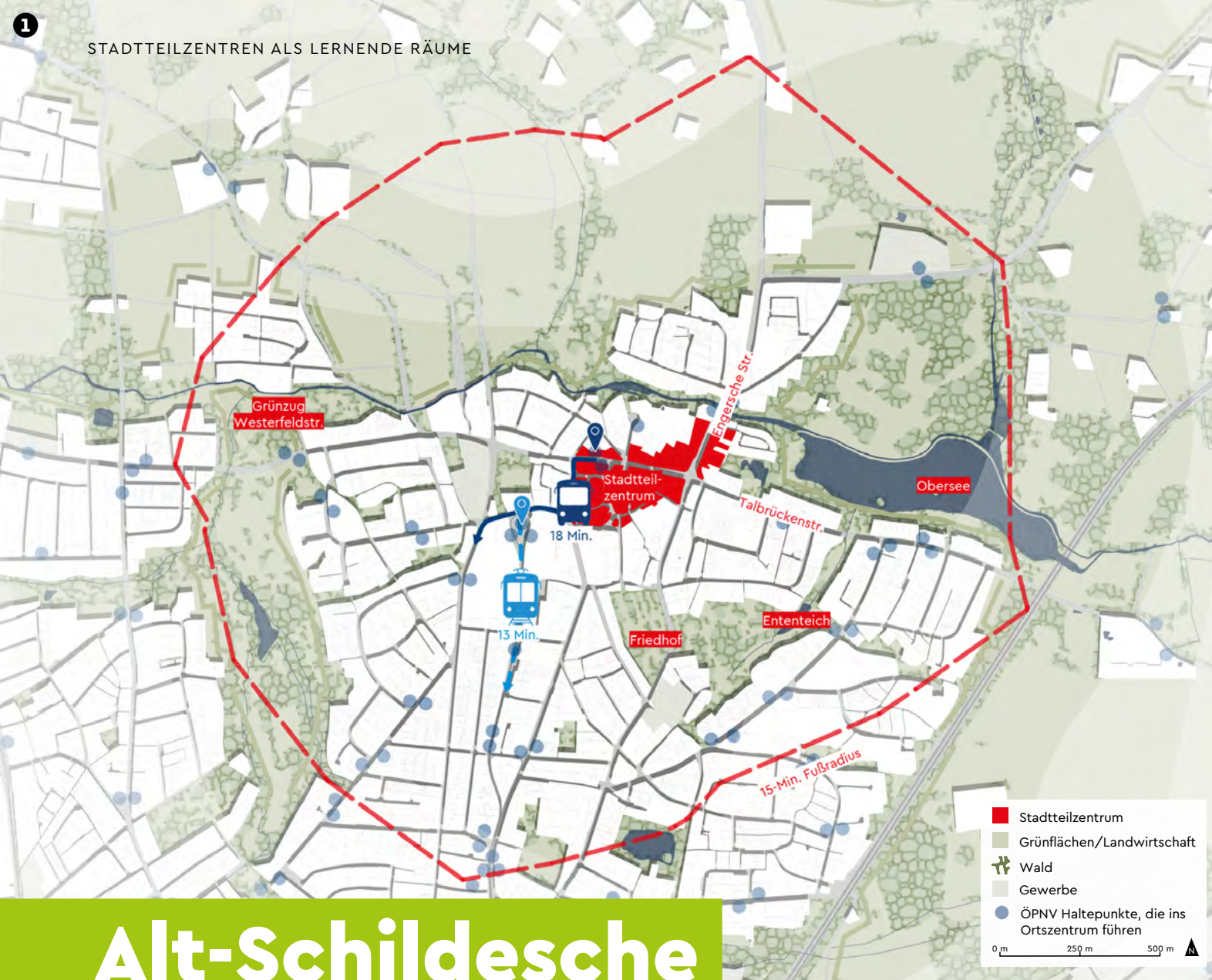


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Alt-Schildesche

Typ Historischer Dorfkern

Der Ortskern in Schildesche blickt auf eine lange Geschichte zurück, die auch heute städtebaulich noch gut ablesbar ist. Das Ortszentrum ist bereits im Mittelalter rund um die Stiftskirche entstanden. Heute ist das Ortszentrum Teil des gleichnamigen Stadtbezirks Schildesche im Norden Bielefelds mit ca. 45.000 Einwohner*innen. Von diesen befinden sich schätzungsweise 16.000 Einwohner*innen im direkten Einzugsgebiet des Ortszentrums. Das Zentrum wird im Einzelhandelskategorie dem Typ C (Nebenzentrum) zugeordnet.

Versorgungsqualität

Im Stadtteilzentrum ist der tägliche Bedarf umfassend gedeckt, mit einem reichen Angebot, das über die Grundversorgung hinausgeht. Eine große

Vielfalt an medizinischen Angeboten, bis hin zum einem Krankenhaus im Stadtteil gewährleistet eine umfassende gesundheitliche Versorgung der Bewohner*innen. Die breite Palette an Bildungs- und Betreuungsangeboten für alle Altersklassen zeichnet ein ähnliches Bild. Auch die umfangreiche Verfügbarkeit weiterführender Dienstleistungen deckt alle ergänzenden Bedürfnisse des alltäglichen Lebens ab.

Aufenthaltsqualität

Das Stadtteilzentrum bietet eine hohe Aufenthaltsqualität mit minimaler Lärmbelastung und Luftverschmutzung, was zu einer ruhigen und angenehmen Atmosphäre beiträgt. Die hohe Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums, einschließlich komfortabler Sitzmöglichkeiten und durchdachter Zonierung, fördert die Verweildauer im Stadtteilzentrum. Der rei-

che Baumbestand und die gepflegten Grünanlagen tragen wesentlich zu einer erholenden und naturnahen Stimmung im Stadtzentrum bei. Eine vielfältige Auswahl an Cafés, Bars und Restaurants mit Außenbewirtung sorgt für lebhaft und vielseitige Begegnungsmöglichkeiten zu verschiedenen Tageszeiten. Gut erhaltene und ansprechende Fassaden tragen zur ästhetischen Anziehungskraft des Stadtteilzentrums bei und vermitteln einen Eindruck von Sorgfalt und Qualität. Die geringe Anzahl an Leerständen zeugt von einem dynamischen und wirtschaftlich gesunden Stadtteilzentrum. Der barrierefreie und breite Gehwegbereich an der Stiftskirche fördert die Zugänglichkeit und Komfort für Fußgänger*innen im gesamten Stadtteilzentrum. Einzig der dominante ruhende Verkehr im historischen Ortszentrum schmälert jedoch diesen insgesamt sehr positiven Eindruck.



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur profitiert von einer Vielfalt an Begegnungsangeboten verschiedener Träger, was den Stadtteil als lebendigen und inklusiven Ort kennzeichnet. Das bürgerschaftliche Engagement durch Sport- und Bürgervereine, wie den Heimatverein stärkt die Gemeinschaft und fördert die lokale Identität. Regelmäßige, gut besuchte ortsspezifische Veranstaltungen fördern die lokale Kultur und stärken zusätzlich das Gemeinschaftsgefühl. Insgesamt zeigt Schildesche eine überdurchschnittliche Identifikation mit dem Stadtteil und spiegelt eine lebendige Gemeinschaft und hohe Lebensqualität wider. Die vorhandene ehrenamtliche Vernetzung der Akteure vor Ort zeichnet ein ähnliches Bild, könnte jedoch über den Einzelhandel hinaus weitere Akteure einbinden. So werden die Managementstrukturen und das Angebot an lokalen Kultureinrichtungen insgesamt

nur durchschnittlich bewertet. Dazu fehlt es auch in Schildesche an interkulturellen niederschwelligen Angeboten für Jugendliche im Ortszentrum.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums wird von den Beteiligten positiv bewertet. Eine exzellente Anbindung an das Stadtteilzentrum durch eine Straßenbahnlinie macht den Stadtteil für viele Bewohner*innen attraktiv und leicht erreichbar. Eine maximale Wartezeit von 10 Minuten auf den ÖPNV zeugt von einem effizienten und nutzerfreundlichen Transportsystem. Die ständige Verfügbarkeit und klare Platzierung von Leihfahrrädern und eScootern im Zentrum fördert eine flexible und umweltfreundliche Mobilität. Ein gut ausgebautes Freiraumnetz in Schildesche fördert eine sichere und angenehme Mobilität. Vorhandene PKW-Stellplätze erleichtern zwar das Parken, bieten aber Potenzial für eine umweltfreundlichere Gestaltung und Nutzung. Hervorzuheben ist die leicht disperse Verteilung der Einzelhändler*innen und Gastronomien, die insbesondere durch die Trennungswirkung der Westerfeldstraße dafür sorgt, dass doch für viele Wege zwischen den Standorten noch häufig das Auto genutzt wird.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Vernetzung des Stadtteils mit der Innenstadt und der Region ist überdurchschnittlich. Eine hervorragende Anbindung zur Innenstadt mit der Stadtbahnlinie 1 macht den Stadtteil überaus attraktiv und gut vernetzt. Mit einer Fahrtzeit von ca. 10 Minuten zum Hauptbahnhof und in die Innenstadt, sowie einer Wartezeit von ebenfalls maximal 10 Minuten ist Alt-Schildesche hervorragend an die Innenstadt und damit auch darüber hinaus angebunden.

Städtebauliche Entwicklungen

Die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten im Ortskern erscheinen derzeit weitgehend ausgeschöpft. Etwas weiter südlich an der Beckhausstraße soll nun auf dem alten Marktplatz das letzte größere Grundstück entwickelt werden.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)

- Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)
- Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)
- Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)
- Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)

95 %
5
4
5
5

Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)

- Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)
- Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)
- Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)
- Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)
- Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)
- Leerstände
- Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)

80 %
4
4
4
4
4
4
4

Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)

- Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)
- Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)
- Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)
- Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)
- Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)
- Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus
- Identifikation und sozialer Zusammenhalt

71 %
4
4
3
4
3
3
4

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)

- ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)
- ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)
- Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)
- Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)
- Park+Ride Parkplätze

84 %
5
5
4
4
3

ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)

- Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)
- Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)

100 %
5
5

Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)

- Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums
- Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum

60 %
5
1

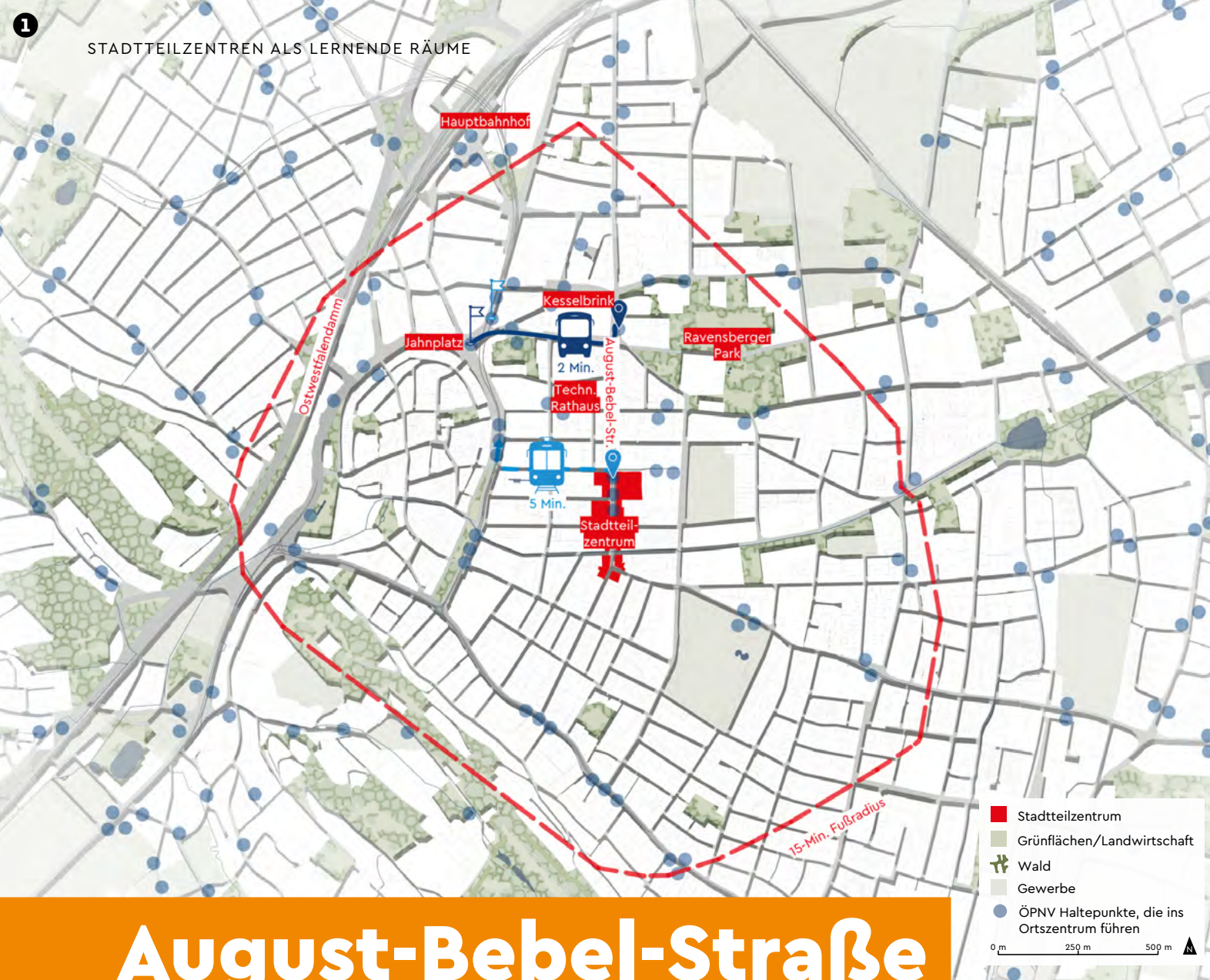
Gesamtpunktzahl	81 %
-----------------	------

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Alt-Schildesche. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

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.





August-Bebel-Straße

Abb. 1: Stadtteilzentrum

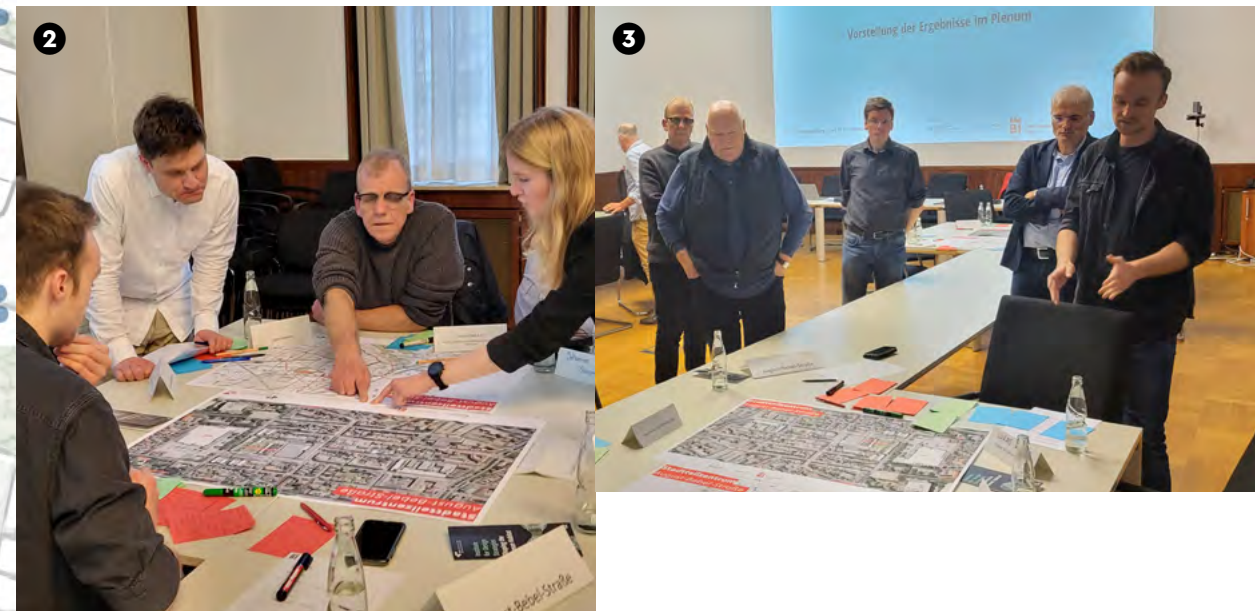


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Typ: Urbanes Zentrum:

Das Ortszentrum an der August-Bebel-Straße liegt im Zentrum des Stadtgebietes, besitzt heute ein Einzugsgebiet von ca. 8.000 Einwohner*innen. Die bauliche Entwicklung rund um die August-Bebel-Straße war eine der ersten Erweiterungen der Stadt Bielefeld und ist bereits seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert vollständig entwickelt. Auch wenn die damalige industrielle Nutzung heute Wohnnutzungen und Dienstleistungen gewichen sind, ist die typische urbane Blockrandstruktur noch ablesbar. Unmittelbar an die Altstadt grenzend kommt dem Versorgungsbereich an der August-Bebel-Straße eine untergeordnete Bedeutung. Die August-Bebel-Straße ist kein klassifizierter zentraler Versorgungsbereich mehr und aktuell als Nahversorgungsstandort eingestuft.

Versorgungsqualität

Das Ortszentrum an der August-Bebel-Straße und die Umgebung, decken den täglichen Bedarf sehr gut ab. Darüber hinaus ist auch die weitergehende Versorgung in den Bereichen Gesundheit, Bildung und Betreuungsangeboten, sowie das Angebot an weiterführenden Dienstleistungen gut durch das Ortszentrum und seine Umgebung abgedeckt. Den Bewohner*innen ist es möglich ihre Alltagsaktivitäten im Ortszentrum zu erledigen. Hier profitiert man klar von der Nähe zur Innenstadt. Allerdings ist zum Zeitpunkt des Gutachtens die Versorgung mit dem täglichen Bedarf durch den Verkauf und Umbau des Real-Marktes kurzfristig etwas eingeschränkt.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Ortskern wird insgesamt als durchschnittlich bewertet. Besonders positiv wurde der Ausbau der Lutter beschrieben, der die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Gebiets verbessert hat. Auch dadurch gibt es um das Ortszentrum herum immer mehr gastronomische Angebote. Dazu gibt es im Gebiet wenig Leerstand. Durch die urbane Lage des Stadtteils, ist die Emissionsbelastung allerdings hoch. Erholungsräume, wie der Georg-Rothgiesser-Park, werden laut den Schlüsselpersonen kaum genutzt und abends gemieden, weil sich die Anwohner dort nicht sicher fühlen würden. Weitere Räume die ein Unsicherheitsgefühl erzeugen seien der Weg südlich des Real-Marktes

und insgesamt der Bereich nördlich und südlich des Georg-Rothgiesser-Parks. Nach der Umgestaltung der August-Bebel-Straße, verlaufen die Schienen der Stadtbahn in einem geringen Abstand zum Rand der Straße, weshalb diese von Radfahrer*innen gemieden wird. Diese weichen wiederum auf die Gehwege aus, was eine Gefahr für die Personen darstellt, die z.B. aus den Geschäften auf die Straße treten. Insgesamt erscheint der Straßenraum hier zu eng, um alle Belange zufrieden zu stellen. In der Folge dieser Nutzungsdichte leidet die Aufenthaltsqualität.

Bezirkskultur

Eine wirkliche Bezirkskultur gibt es im Stadtteilzentrum der August-Bebel-Straße nicht. Dies hängt damit zusammen, dass das Stadtteilzentrum von den Schlüsselpersonen nicht als eigenständiges Zentrum gesehen wird, man sich stattdessen als Innensstädter*in sieht und sich mit dieser Identifiziert. Im Stadtteil selbst gibt es laut den Schlüsselpersonen keine Feste. Allerdings gibt es ansässige Vereine und Initiativen, wie das Theaterlabor Bielefeld e.V., das Veranstaltungen organisiert und den Austausch im Stadtteil fördert.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums wird von den Beteiligten als sehr gut beschrieben. Hierbei profitiert man klar von der urbanen Lage in Innensstadtnähe und den Ausbau der Stadtbahn über die August-Bebel-Straße. Die Verfügbarkeit von Leihrädern und eScootern ist im Stadtteil ausreichend gegeben. Das Radwegenetz wurde allerdings als schlecht beschrieben, da man das Zentrum und die August-Bebel-Straße meidet und umfährt, da diese eine zu große Gefahr durch die Nähe zur Stadtbahn biete. Weitere Straßen, wie die Marktstraße oder die Nikolaus-Dürkopp-Straße, seien laut den Schlüsselpersonen zu eng, weshalb sie von Radfahrer*innen

gemieden werden. Auch als Fußgänger*in, meide man manche Wege aufgrund einer nicht ausreichenden Beleuchtung oder mangelndem Sicherheitsempfinden. Besonders die Einzelhändler*innen merken an, dass es an der August-Bebel-Straße deutlich an Parkflächen und Haltemöglichkeiten mangelt.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Das Stadtteilzentrum ist direkt mit der Innenstadt und den anderen Stadtteilen über die Stadtbahn vernetzt. Dies wird von den Schlüsselpersonen geschätzt. Allerdings merkten diese an, dass die Vernetzung in die Stadtteile Bielefelds ohne Stadtbahnanschluss nicht ausreichend sei. So sind manche Stadtteile nur mit einer 30-minütigen Taktung erreichbar, was besonders für Arbeitnehmer*innen unattraktiv sei.

Städtebauliche Entwicklungen

Die Erneuerung der August-Bebel-Straße mit Hochbahnsteigen für die neuen Stadtbahnen liegt noch nicht weit zurück. Neben dem Umbau des Realmarktes mit der Entwicklung einer Quartiersgarage sind keine weiteren städtebaulichen Entwicklungen geplant. Größere Potentialflächen für eine städtebauliche Entwicklung sind nicht vorhanden.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	80 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	51 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	2
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	2
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	1
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	4
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	3
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	57 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	3
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	2
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	3
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	68 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	5
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	2
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	100 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	5
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	20 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	64 %

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums August-Bebel-Straße. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

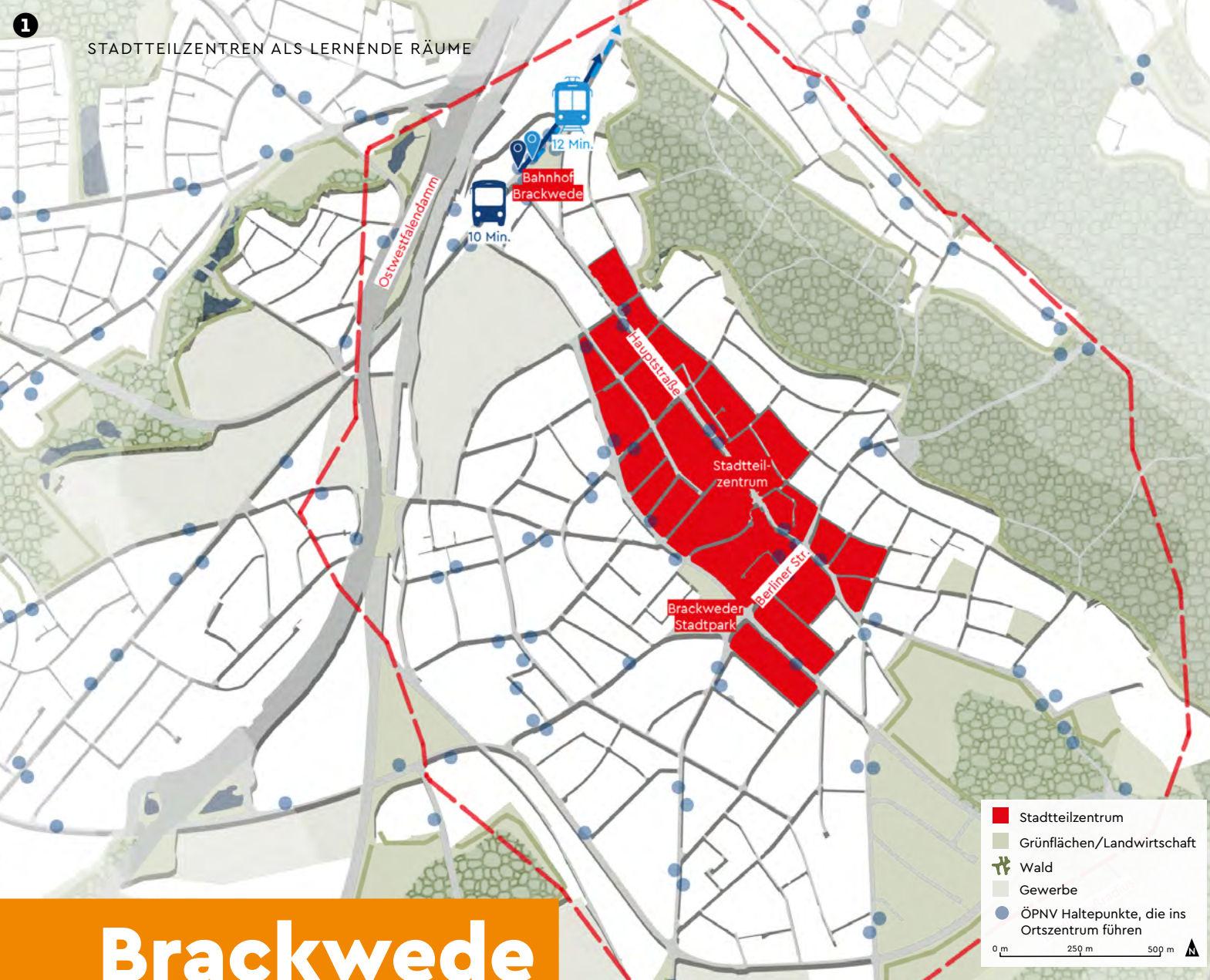


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Brackwede

Typ: Urbanes Zentrum

Das Ortszentrum an der Hauptstraße in Brackwede liegt im Süd-Westen des Stadtgebietes, hat ein Einzugsgebiet von ca. 18.300 Einwohnern und ist mit der Entwicklung des Bahnhofs Brackwede im ausgehenden 19. Jahrhundert entstanden. Kurzzeitig besaß Brackwede zwischen 1956 und 1973 sogar Stadtrechte, wurde schließlich jedoch im Rahmen der kommunalen Neugliederung in die Stadt Bielefeld eingemeindet. Diese Eigenständigkeit lässt sich auch heute noch in der teilstädtischen Versorgungsbedeutung ablesen. Das Brackweder Ortszentrum ist im Einzelhandelskonzept als einziges dem Zentrentyp B (Nebenzentrum) zugeordnet, da es ein vollständiges Einzelhandelsangebot und ein breit gefächertes Dienstleistungsangebot bereithält. Die Identifizierung der Brackweder mit ihrem Stadtteil ist ausgeprägt, entsprechend der historisch bedingten Eigenständigkeit.

Versorgungsqualität

Die Versorgungsqualität in Brackwede ist überdurchschnittlich gut, auch wenn die beteiligten Schlüsselpersonen einen Vollsortimenter vermissen. Brackwede ist als Einzelhandelszentrum der Kategorie B auch mit Dingen, die über den täglichen Bedarf hinausgehen gut versorgt. Die ärztliche Versorgung ist gut und auch die Bildungsangebote für alle Altersgruppen sind ausreichend vorhanden, so dass Brackwede Zielort für Bewohner*innen aus anderen Stadtteilen ist. Die Angebote an weiterführenden Dienstleistungen sind ebenfalls in großer Zahl vor Ort, so dass der Alltag insgesamt für die lokale Bevölkerung im Ort gut zu bewältigen ist.

Aufenthaltsqualität

Aktuell ist die Aufenthaltsqualität im Brackweder Zentrum entlang der Hauptstraße als leicht unterdurchschnittlich zu bewerten. Die Gründe liegen in der Emissionsbelastung durch ruhenden und fließenden Verkehr, sowie der derzeitige Umbau der Hauptstraße. Durch den Umbau sind jedoch Verbesserungen in der Aufenthaltsqualität zu erwarten. Einem Teil der Beteiligten geht der Umbau jedoch nicht weit genug. Sie hätten den Umbau zu einer reinen Fußgängerzone bevorzugt. Weitere Aspekte sind der teilweise renovierungsbedürftige Zustand der Fassaden sowie einzelne Leerstände, die das Gesamtbild beeinträchtigen, insbesondere in Richtung des Brackweder Bahnhofs. Der öffentliche Raum ist in seiner Zonierung und Gestaltung durch zahlreiche öffentliche Plätze und breite Fußwege insgesamt vergleichsweise überdurchschnittlich zu bewerten, wenn auch in

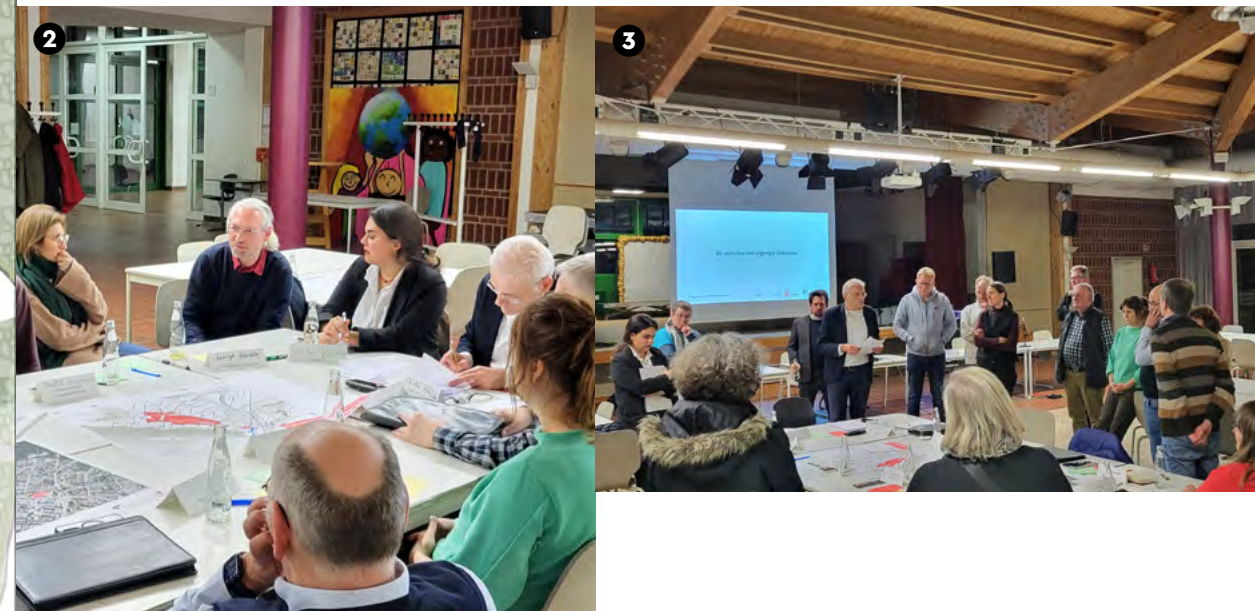


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur in Brackwede wird als überdurchschnittlich charakterisiert, unterstützt durch eine starke lokale Vernetzung, die teilweise aus der früheren Eigenständigkeit resultiert. Trotz eines gesamtgesellschaftlichen Trends zur Abnahme sozialen Zusammenhalts, ist dieser in Brackwede weniger stark zu spüren, was auf vorhandene lokale Kulturangebote und Einrichtungen zurückzuführen ist. Verbesserungspotenzial besteht jedoch in der Bereitstellung attraktiver Angebote für Jugendliche und junge Familien, was als Lücke in der aktuellen Angebotslandschaft und aktiver Vereine wahrgenommen wird.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Binnen-Mobilität im Stadtteil ist insgesamt noch ausbaufähig. Brackwede zeigt sich trotz des Stadtbahnanschlusses sehr stark durch den ruhenden und fließenden PKW-Verkehr geprägt. Die teilweise überörtliche Versorgungsbedeutung für die südlichen Stadtteile Bielefelds trägt zu diesem Bild bei. Für Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, steht an der Normannenstraße ein großflächiger Parkplatz zur Verfügung. Weitere Parkplätze finden sich in der zweiten Reihe. Die Anbindung des Ortszentrums mit dem ÖPNV ist allerdings durchaus gut. Auch das Angebot an Leihfahrrädern und E Scooter ist grundsätzlich vorhanden. Schwächen zeigen sich in der fußgänger- und radfahrerfreundlichen Mobilität ins Ortszentrum einerseits durch die Barrierewirkung einiger Straßen, wie dem Stadtring oder der Berliner Straße, sowie andererseits durch die kaum vernetzten Grünraumstrukturen. Dies erschwert den Ausbau einer nachhaltigen Mobilität in Brackwede.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die ÖPNV-Verbindung in die Innenstadt und die Region ist überdurchschnittlich gut. Brackwede verfügt über einen eigenen Regionalbahnhof und einen Anschluss durch die Stadtbahnlinie 1. Dies reduziert die Notwendigkeit, die Wege mit dem Auto zurückzulegen erheblich.

Städtebauliche Entwicklungen

Städtebauliche Entwicklungen in Brackwede sind punktuell möglich. Die Ausarbeitung eines Innenstadtentwicklungskonzept (INSEK) für Brackwede hat begonnen und arbeitet zusätzliche Impulse für die Aufwertung und gezielte Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums heraus.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	95 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	5
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	5
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	5
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	54 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	2
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	4
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	2
Leerstände	2
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	3
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	74 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	4
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	4
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	4
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	4
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	72 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	4
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	2
Park+Ride Parkplätze	4
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	100 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	5
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	100 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	5
Gesamtpunktzahl	76 %

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Brackwede. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

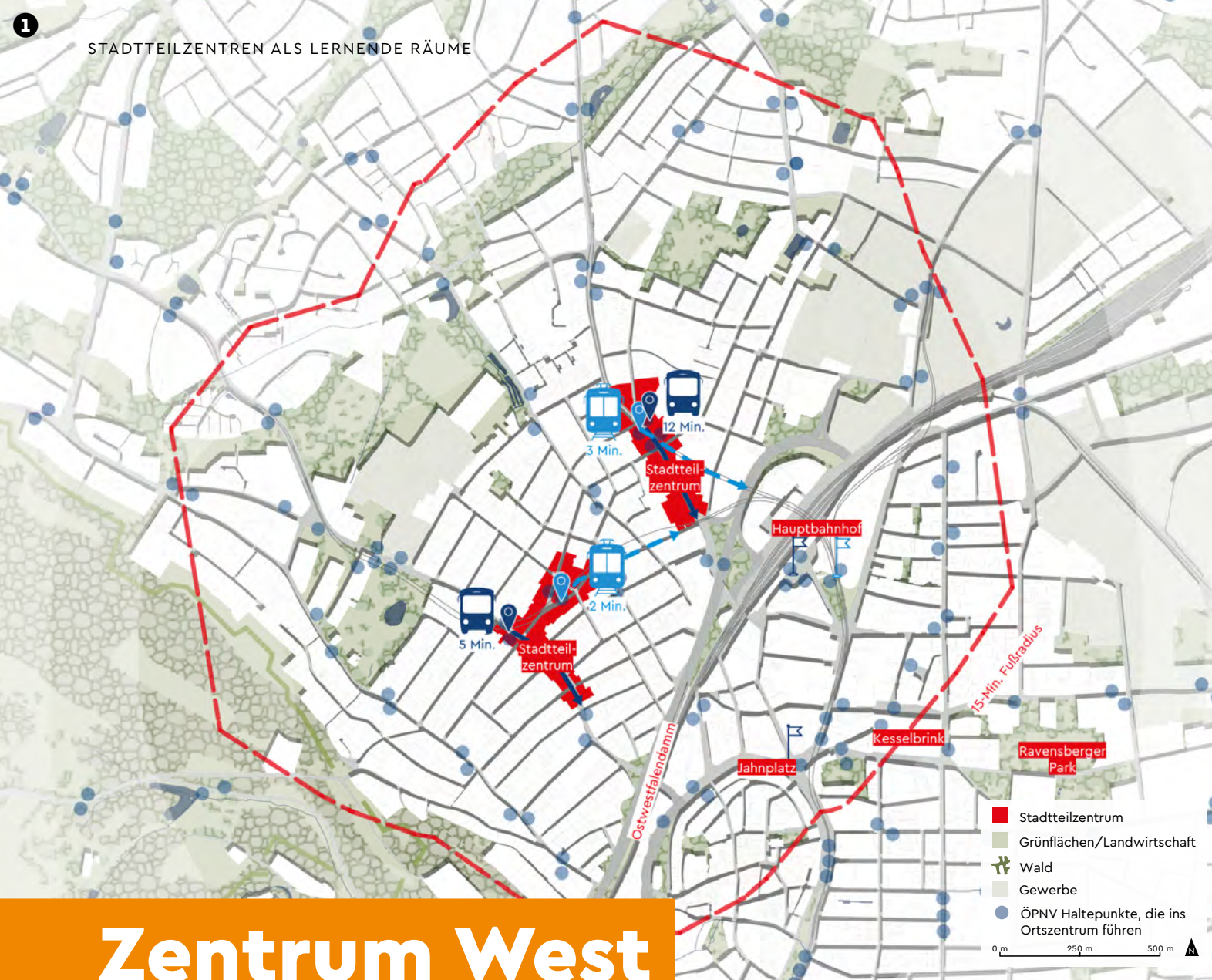


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Zentrum West

Typ: Urbanes Zentrum

Das Ortszentrum „Zentrum-West“ im Bezirk Mitte hat ein Einzugsgebiet von ca. 15.500 Einwohner und liegt im Zentrum des Stadtgebietes. Das Areal rund um den Siegfriedplatz ist durch die Erweiterung nach Westen im ausgehenden 19. Jahrhundert entstanden und war zur Mitte des 20. Jahrhunderts bereits weitgehend abgeschlossen. Die überwiegend 2-4 geschossige Bauweise in urbaner Blockstruktur hat sich bis heute erhalten. Der Versorgungsbereich an der Jöllenbecker Straße hat sich im selben Zeitraum überwiegend funktional entlang der Ausfallstraße entwickelt (Zentrentyp D). In der Beteiligung wurde deutlich, dass dieser Raum nicht als Ortszentrum wahrgenommen wird. Das Areal rund um den Siegfriedplatz ist bei den Bielefeldern beliebt, besitzt aber hauptsächlich eine Versorgungsbedeutung für die umliegenden Wohnsiedlungen (Zentrentyp D).

Versorgungsqualität

Die alltäglichen Bedarfe sind im Ortszentrum Zentrum-West und dessen Umgebung überdurchschnittlich gut vorhanden. Auch die Angebote, bezogen auf die weitergehende Versorgung sowie aus den Bereichen Bildung, Gesundheit und weiterführende Dienstleistungen sind vielfältig. Die verschiedenen Gastronomie-Betriebe in Verbindung mit dem Wochenmarkt werden von den Schlüsselpersonen besonders hervorgehoben. Lediglich das zu geringe Angebot an Hausarzt-Praxen wird bemängelt.

Aufenthaltsqualität

Im Ortszentrum ist die Aufenthaltsqualität insgesamt hochwertig. Der Siegfriedplatz mit der Bürgerwache als zentraler Treffpunkt, gewachsenem Baumbestand und vielfältiger Außengastronomie lädt zum

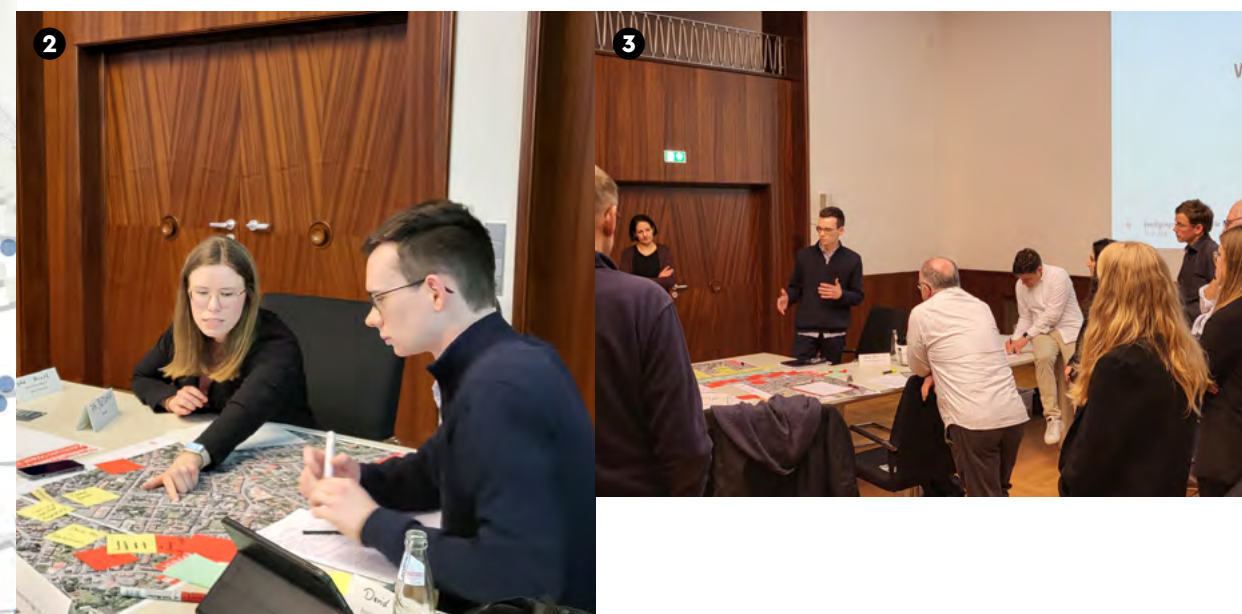


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Verweilen ein. Da der öffentliche Raum zwischen den baulichen Strukturen eher schmal und vermehrt historisch geprägt ist, ist der fließende und ruhende Verkehr im öffentlichen Raum dominant. So nehmen laut den Schlüsselpersonen parkende Pkw im öffentlichen Raum zu viel Platz ein. Im Ortszentrum Zentrum West sind nahezu keine Leerstände im Einzelhandel vorhanden.

Bezirkskultur

Der Siegfriedplatz ist auch für die Bezirkskultur von besonderer Bedeutung und wird vielfältig bespielt. Im Stadtteilzentrum sind die Veränderungen im gesellschaftlichen Zusammenhalt eher nicht wahrnehmbar. Als Folge der Beliebtheit des Stadtteilzentrums und dessen Umgebung lässt sich die Bezirkskultur seitens der Schlüsselpersonen als sehr gut beschreiben. So gibt es Angebote für Kinder und

Jugendliche und es finden Wochenmärkte und vielseitige Veranstaltungen auf dem Siegfriedplatz statt, die allesamt gut angenommen werden. Allerdings zeigten sich die Schlüsselpersonen besorgt, die Gebühren der Stadt für solche Veranstaltungen auf lange Sicht nicht mehr tragen zu können. Der Austausch zwischen den einzelnen Vereinen, Institutionen und Bewohner*innen wird als überdurchschnittlich gut beschrieben. Insgesamt, so die Beteiligten, engagieren sich recht viele Bewohner*innen für den Stadtteil und ihr eigenes Lebensumfeld.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Innerhalb von 15 Min. können zahlreiche Bewohner*innen des Stadtteilzentrums zu Fuß die Ortsmitte erreichen. Die Wegführung ins Ortszentrum führt aus allen Richtungen durch Gebiete mit Mischnutzungen, wobei eine Wohnnutzung bei den

Gebäuden dominiert. In der Beteiligung wurde deutlich, dass zahlreiche Bewohner*innen bereits überdurchschnittlich viel mit dem Fahrrad oder auch Lastenfahrrad und zu Fuß erledigen. Damit einhergehend hat sich herausgestellt, dass bedingt durch die historische städtebauliche Anordnung, in Verbindung mit den eher schmalen Straßen, der ruhende und fließende Verkehr zu viel Fläche im öffentlichen Raum einnimmt und daher vereinzelt auch Konflikte mit Radfahrern in Erscheinung treten. Dies wird zusätzlich durch Durchgangsverkehr im Quartier verstärkt. Das ÖPNV-Angebot ins Ortszentrum bewerteten die Schlüsselpersonen insgesamt positiv.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Anbindung an Innenstadt und Region ist durch Busse und Bahnen in einem 10-15 Minuten Takt sehr gut. Durch die zentrale Lage im Bielefelder Stadtgebiet sind die Bewohner*innen des Zentrum-West aber nicht zwangsläufig auf Bus- und Bahnverbindungen in Richtung Innenstadt angewiesen. Allerdings zeigen sich die Unterführungen unter dem Ostwestfalendamm oft als dunkel und unübersichtlich, was insbesondere zu Randzeiten Angsträume erzeugen kann.

Städtebauliche Entwicklungen

Mit dem Beschluss des Verkehrskonzepts „Bielefelder Westen“ im Jahr 2023 macht sich die Stadt auf den Weg, den Verkehr im Bereich der PKW Stellplätze, Fuß- und Radverkehr, sowie im öffentlichen Personennahverkehr und im Bereich Sharing-Angebote umfassend weiterzuentwickeln. Die Bedeutung des Siegfriedplatz als Begegnungszone wird hier besonders herausgestellt. Dazu führen die in Planung befindlichen Varianten der Radverbindung Campus-Innenstadt durch den Ortsteil und nah am Siegfriedplatz entlang. Größere Potentialflächen für eine städtebauliche Entwicklung im Ortszentrum sind nicht vorhanden.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)

- Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)
- Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)
- Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)
- Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)

85 %
5
4
4
4

Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)

- Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)
- Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)
- Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)
- Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)
- Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)
- Leerstände
- Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)

83 %
4
4
4
5
4
4
4

Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)

- Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)
- Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)
- Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)
- Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)
- Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)
- Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus
- Identifikation und sozialer Zusammenhalt

77 %
4
4
3
4
4
4
4

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)

- ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)
- ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)
- Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)
- Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)
- Park+Ride Parkplätze

80 %
5
4
5
3
3

ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)

- Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)
- Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)

100 %
5
5

Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)

- Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums
- Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum

20 %
5
3

Gesamtpunktzahl	82 %
-----------------	------

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Zentrum-West. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

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.

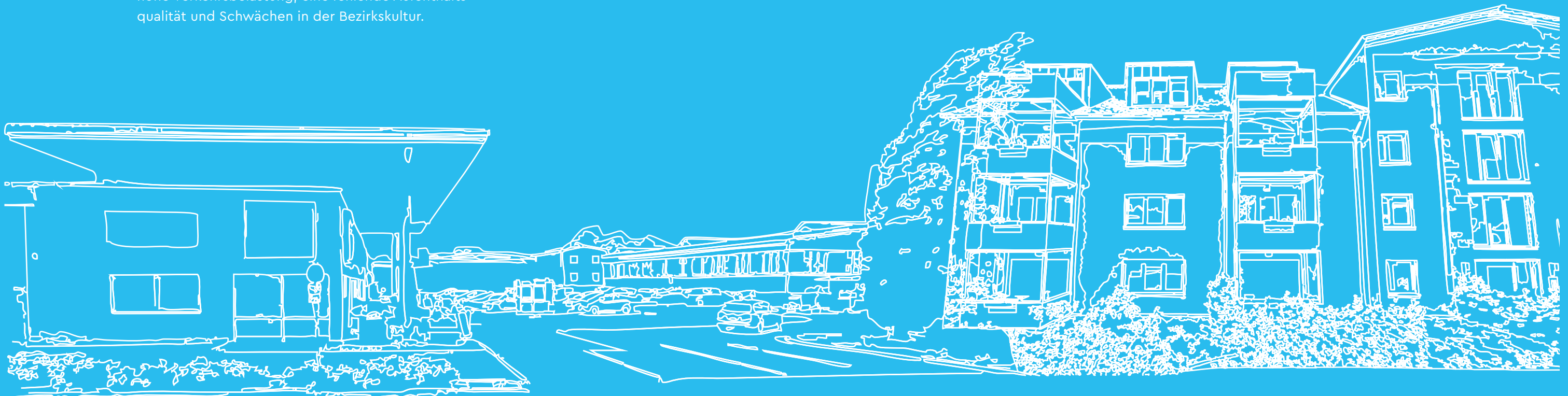




Abb. 1: Stadtteilzentrum

Hillegossen

Typ: Städtisches funktionales Zentrum

Das Ortszentrum Hillegossen an der Detmolder Straße gehört zum gleichnamigen Ortsteil Hillegossen im östlichen Stadtbezirk Stieghorst. Jahrhundertlang überwiegend durch Landwirtschaft geprägt entwickelte sich mit dem Militärgelände in den 1930er Jahren erste Siedlungsansätze im Bereich des Lipper Hellwegs und an der Kreuzung Detmolder Straße/Oerlinghauser Straße. Das heutige Ortszentrum (Nebenzentrum Typ C) und weite Teile des Orts stammen allerdings aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und sind entsprechend durch die Perspektive der autogerechten Stadt geprägt.

Versorgungsqualität

Die tägliche Versorgung in Hillegossen ist durch die Supermarktketten grundsätzlich gedeckt. Allerdings

fehlt es teilweise an Angeboten in der Gesundheitsversorgung, wie einem Kinderarzt sowie einem breiteren Angebot an Betreuungseinrichtungen und weiterführenden Dienstleistungen, die es den Bewohner*innen von Hillegossen erlauben würde, einen Großteil ihres Alltags im Stadtteil zu verbringen. Die Gründe liegen zum einen in der engen Verzahnung mit dem Ortszentrum in Stieghorst sowie der generellen Einwohnerdichte im Stadtteil.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum in Hillegossen wird von den Beteiligten und auch von uns aus fachlicher Sicht als mangelhaft eingeschätzt. Das Zentrum zeichnet sich durch eine geringe Aufenthaltsqualität durch die Emissionsbelastung der Detmolder Straße einerseits sowie den nicht vorhandenen zentralen öffentlichen Platz andererseits

aus. Hinzu kommen Mängel in der Gestaltung durch fehlende Sitzgelegenheiten und schattenspendende Grünflächen im Bereich der Detmolder Straße. Darüber hinaus sind die Supermärkte nicht fußläufig verbunden, so dass man die unterschiedlichen Angebote nur mit dem Auto gut erreichen kann. In der Beteiligung wurde dies zudem dadurch deutlich, dass die genannten Treffpunkte allesamt nicht im öffentlichen Raum zu finden sind, sondern mit dem lokalen Bäcker, dem Sportverein und dem Familienzentrum am Rosenhag eher in Innenräumen und in großen Teilen außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs.

Bezirkskultur

Die Beteiligung in Hillegossen machte deutlich, dass auch dieser Ortsteil in hohem Maße von den gesamtgesellschaftlichen Veränderungen betroffen ist. Der



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Im Bereich der Binnenmobilität im Ort und insbesondere zum Ortszentrum zeigt sich ein gemischtes Bild. Während die Verbindungen mit dem öffentlichen Nahverkehr teilweise zufriedenstellend sind, erscheint insbesondere das Areal südlich der Catterick Barracks am Lipper Hellweg nur unzureichend mit dem Ortszentrum vernetzt zu sein. Insbesondere die Taktung am Wochenende ist unzureichend. Darüber hinaus fehlt es für eine qualitativ hochwertige Fuß- und Radwegeverbindung an durchgehender Belichtung der Grünräume. Die Steigung in Richtung des Teutoburger Walls, vor allem südlich des Lipper Hellwegs erschwert eine attraktive Fuß- oder Radwegeverbindung zum Ortszentrum zusätzlich, so dass das Auto im Stadtteil, das Fortbewegungsmittel der Wahl bleibt.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Um den Stadtteil für die Arbeit oder andere Zielorte zu verlassen, benötigen die Bewohner*innen derzeit ca. 25 Minuten mit dem Bus. Die Taktung unter der Woche ist mit ca. 10 Minuten zwar durchaus gut. Allerdings ist die nächste Stadtbahnhaltestelle an der Endstation Stieghorst und für Teile der Bewohner*innen dennoch die schnellere und attraktivere Alternative.

Städtebauliche Entwicklungen

In Hillegossen stehen mittel- bis langfristig zwei größere städtebauliche Entwicklungen an, die das Potential bieten den Ortsteil deutlich aufzuwerten. Dies ist zum einen die Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Hillegossen über die Detmolder Straße, die nicht nur die Bewohner*innen besser an die Innenstadt und Region anbindet. Sie bietet vor allem die Chance den öffentlichen Raum neu zu gestalten und dem Ortsteil ein sichtbares Ortszentrum zu ermöglichen. Zum anderen steht die Umwidmung der Catterick Barracks aus, die derzeit noch von der Bundespolizei genutzt wird. Dies wird insbesondere dem Quartier südlich der Catterick Barracks den Anschluss an umliegende Zentren wie Hillegossen und Stieghorst ermöglichen, sowie durch die neuen Einwohner*innen mittelfristig für zusätzliche Frequenz im gesamten Stadtbezirk sorgen.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	65 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	3
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	3
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	43 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	2
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	1
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	2
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	2
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	49 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	2
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	2
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	1
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	2
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	52 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	3
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	2
Park+Ride Parkplätze	2
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	80 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	70 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	3
Gesamtpunktzahl	
54 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Hillegossen. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

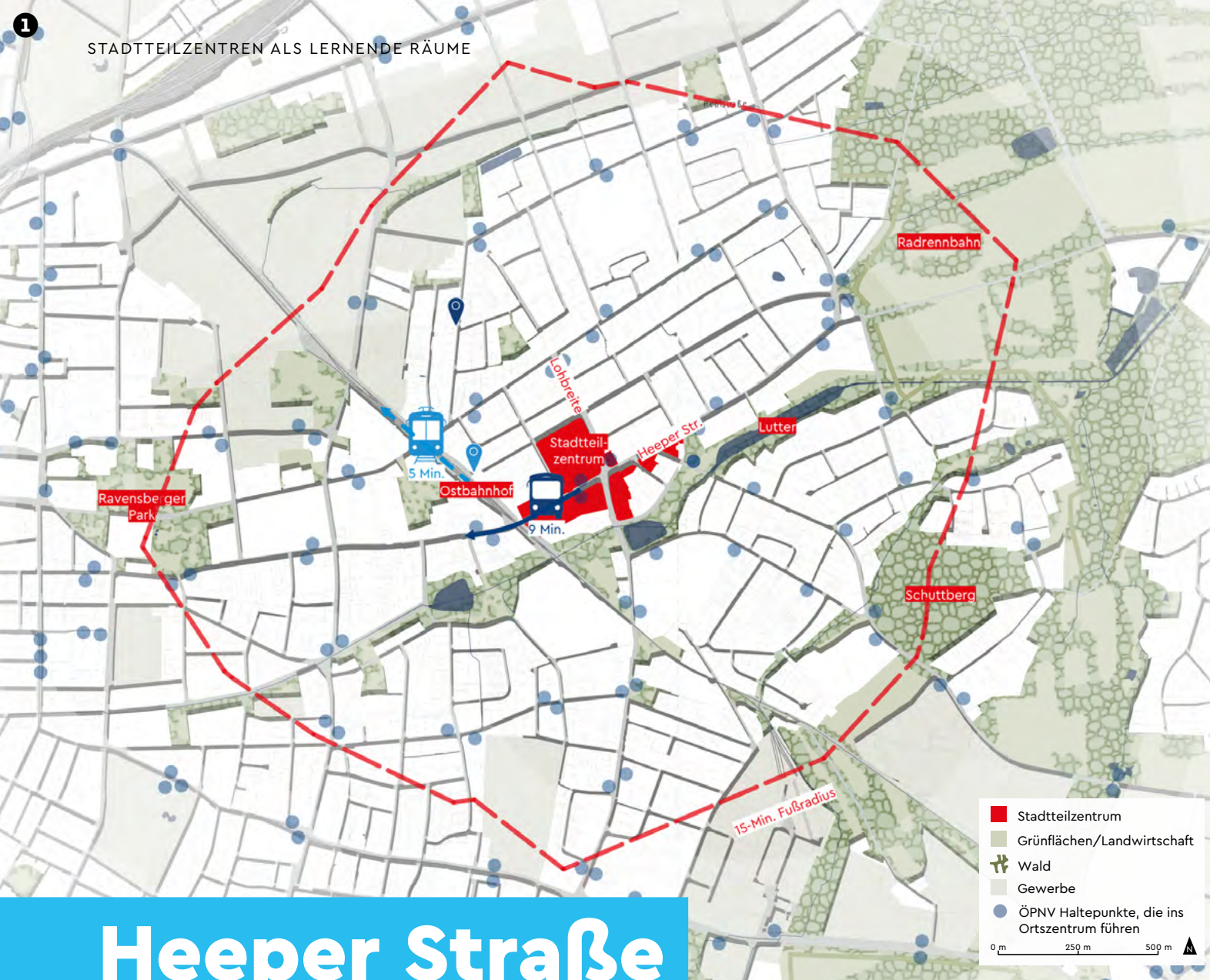


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Heeper Straße

Typ: Städtisches funktionales Zentrum

Das Ortszentrum an der Heeper Straße liegt im östlichen Teil des Bezirks Mitte und hat ein Einzugsgebiet von ca. 15.600 Einwohnern. Die bauliche Entwicklung im 5. Kanton, wie er umgangssprachlich genannt wird, begann im ausgehenden 19. Jahrhundert entlang der Bleichstraße und setzte sich dann im frühen 20. Jahrhundert allmählich an der Heeper Straße fort. Der Großteil der Entwicklung des heutigen Ortszentrums (Nebenzentrum Typ C) stammt allerdings aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und zeigt die typischen funktionalen Merkmale von Versorgungsbereichen jener Zeit. Die umliegenden Wohnnutzungen sind überwiegend durch Geschosswohnungsbau geprägt.

Versorgungsqualität

Die grundsätzliche Versorgung in der Heeper Straße ist weitestgehend gegeben. Auch Bildungseinrichtungen stehen für alle Altersstufen zur Verfügung. Die gesundheitliche Versorgung ist gut. Weiterführende Dienstleistungen sind zumeist ebenfalls Ort zu finden, auch wenn die Bewertung der Schlüsselpersonen nur durchschnittlich ist. Insgesamt scheint es, als dass die Einwohner*innen des von den Beteiligten so genannten „5. Kantons“ ihren Alltag grundsätzlich im Ortsteil bewerkstelligen könnten.

Aufenthaltsqualität

Großes Aufwertungspotenzial zeigt sich allerdings in der Aufenthaltsqualität. Die öffentliche Mitte der Heeper Straße mit seinen Geschäften hat kaum Aufenthaltsqualität, der Autoverkehr belastet durch

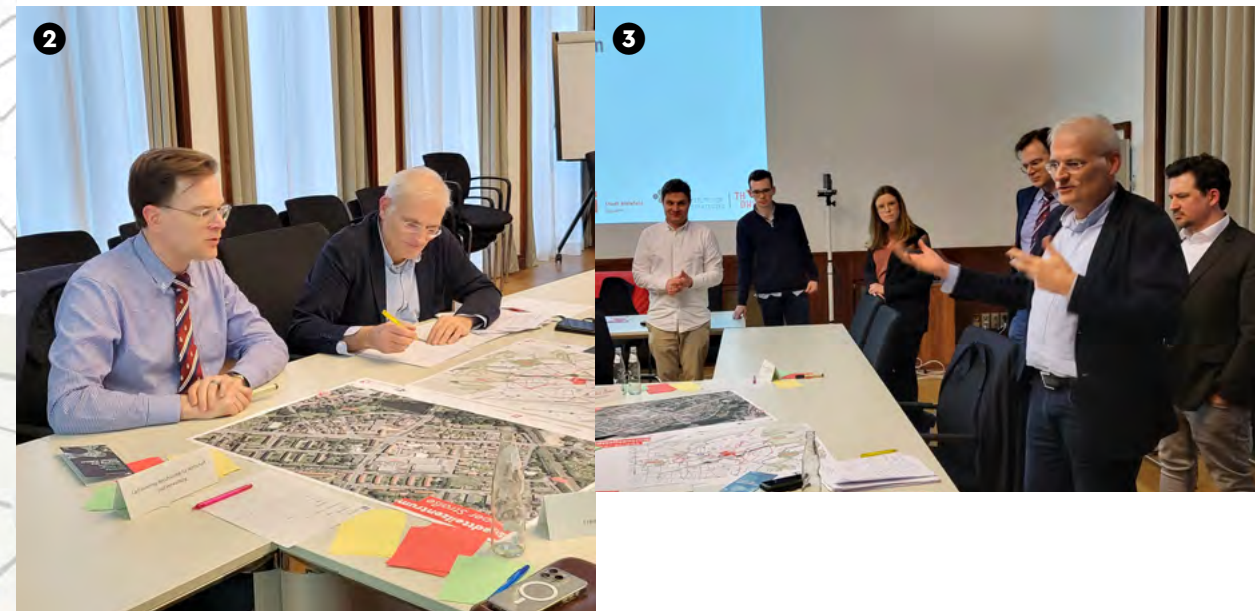


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Lärm und Staub und auch die Sauberkeit wird in der Beteiligung bemängelt. Dazu fehlt es an Sitzgelegenheiten und Mülleimern. Nachvollziehbar ist, dass die Bäckerei im Combi Markt mit Außenterrasse gut angenommen wird, wenngleich auch hier die Aufenthaltsqualität durch den Parkplatz beschränkt ist. Dieser Eindruck verstärkt sich an der Kreuzung mit der Lohbreite, eine städtebaulich ungeordnete Situation. Derzeit zeigt sich die Bewertung der Heeper Straße in ihrem gegenwärtigen Zustand auch durch mangelnde Investitionsbereitschaft. Die Fassaden sind häufig im schlechten Zustand. Sichtbare Leerständen oder Mindernutzungen trüben das Ortsbild.

Die zum Zeitpunkt dieses Gutachtens bereits beschlossene dringend notwendige Aufwertung der Heeper Straße wird dazu beitragen, mehr Grün und Vegetationsflächen in das Ortszentrum zu integrieren, den Radverkehr zu stärken, und dabei

gleichzeitig den ruhenden Verkehr auf der Heeper Straße zu reduzieren. Bedingt durch den Straßenquerschnitt bietet die Heeper Straße allerdings weiterhin kaum Möglichkeiten für eine attraktive Außengastronomie. Insbesondere durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wird absehbar dazu beitragen, die Emissionsbelastung im Ortszentrum zu reduzieren.

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur im 5. Kanton ist bedingt durch seine Lage zwischen den Stadtbezirken Heepen und Mitte nicht für alle Akteure wahrnehmbar. Es gibt verhältnismäßig wenig Vernetzung unter den Akteuren, wenig Bezirksveranstaltungen und so gut wie keine kulturellen lokalen Einrichtungen. Das vorhandene Nachbarschaftszentrum der Freien Scholle Nachbarschaftshilfe e.V. liegt auch außerhalb des zentralen

Versorgungsbereichs. Teilweise existieren Stadtteil-feste wie das Kirschblütenfest, die von Seiten der Bewohner*innen organisiert werden, die aber kaum Einfluss auf die Frequenz und Attraktivität des Orts-zentrums haben. Dementsprechend bewerten die Schlüsselpersonen den sozialen Zusammenhalt und die Identität mit dem Stadtteil insgesamt auch nur unterdurchschnittlich.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Hochwertige Freiraumverbindungen für eine attrakti-ve nachhaltige Mobilität finden sich vor allem im Be-reich der Lutter, die allerdings parallel zum Zentrum verläuft. Eine Binnenmobilität durch Freiraumstruktu-ren ins Ortszentrum ist daher nur bedingt vorhanden. Die Wegführung führt daher zumeist über Wohnstra-ßen. Die Anbindung mit dem Bus ins Ortszentrum und darüber hinaus ist gut. Angebote für die letzte Meile sind vereinzelt vorhanden. Für Bewohner*innen, die auf das Auto angewiesen sind, bietet die Heeper Straße ausreichend Parkmöglichkeiten. Zukünftig soll ein Großteil davon in die Seitenstraßen verlagert werden.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Anbindung mit gut getakteten Busverbindungen in die Innenstadt sowie dem Bahnhof Bielefeld Ost ist dagegen sehr gut. Die Nähe zur Stadtmitte und zum Ostbahnhof wird auch von den Beteiligten positive herausgestellt. Allerdings zeige sich, dass der über-wiegende Teil der 10.000 Berufsschüler*innen den-noch mit dem Auto anreist und ihr Auto in Ermange-lung von genügend Stellplätzen im Gebiet verteilen.

Städtebauliche Entwicklungen

Der Umbau der Heeper Straße ist zum Zeitpunkt dieses Gutachtens bereits beschlossen und auf den Weg gebracht. Zusammenhängende städtebauliche Aufwertungspotentiale sind darüber hinaus noch vereinzelt vorhanden. Die Kreuzung Otto-Bren-ner-Straße/Heeper Straße ist städtebaulich kaum gefasst und bietet Raum für weitere Entwicklung. Der Grünzug am Ostbahnhof entlang des Trachten-wegs bietet den Raum für einen potentiellen An-schluss des Ostbahnhofs an die Heeper Straße mit ihren Geschäften entstehen.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	75 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	3
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	34 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	1
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	1
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	1
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	2
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	2
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	57 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	3
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	4
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	2
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	68 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	3
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	4
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	3
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	70 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	4
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	60 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	3
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	3
Gesamtpunktzahl	57 %

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Heeper Straße. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachli-chen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

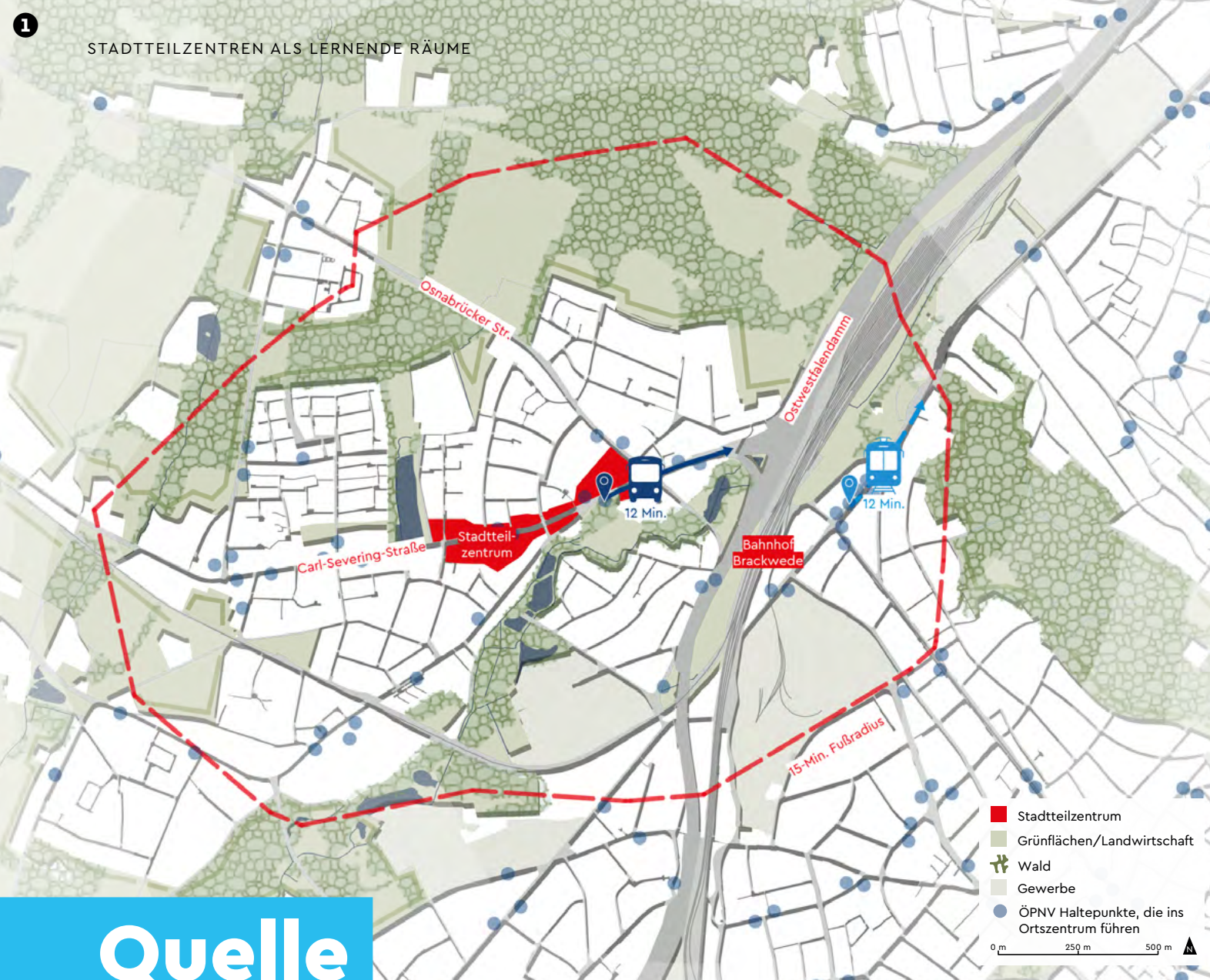


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Typ: Städtisches funktionales Zentrum

Der Ortsteil Quelle hat derzeit ca. 10.500 Einwohner und hat damit seit dem Jahr 2000 rund 20% an Einwohner*innen hinzugewonnen. Ein Großteil der Siedlungsentwicklung in Quelle geht jedoch auf das Wachstum im 20. Jahrhundert zurück. Bis zur Eingemeindung 1973 wuchs Quelle von etwa 1.000 auf 7.000 Einwohner*innen an. Zu dieser Zeit entwickelte sich voraussichtlich auch erste Ansätze des zentralen Versorgungsbereich an der Carl-Severing-Straße. Heute ist das Ortszentrum in Quelle damit ein typisches funktionales Zentrum jener Zeit an der Ausfallstraße nach Steinhagen (Nebenzentrum Typ C).

Versorgungsqualität

Im Stadtteilzentrum ist der tägliche Bedarf umfassend gedeckt, mit einem reichen Angebot, das über die Grundversorgung hinausgeht. Die Verfügbarkeit von

Allgemeinmedizinern und Zahnärzten deckt die grundlegenden gesundheitlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, allerdings gibt es im Stadtteil keinen Kinderarzt. Die fehlenden Kapazitäten in den Bildungseinrichtungen zwingt die Bewohner*innen zu umständlichen Wegen in andere Stadtteile, was die Alltagslogistik erheblich erschwert. Die umfangreiche Verfügbarkeit weiterführender Dienstleistungen deckt alle ergänzenden Bedürfnisse des alltäglichen Lebens ab.

Aufenthaltsqualität

Als typisches funktionales Zentrum ist die Carl-Severing-Straße durch Emissionen des Verkehrs und ein Mangel an qualitativ gestalteten öffentlichen Aufenthaltsorten verstärkt den wenig einladenden Charakter. Zwar sind einzelne Querungshilfen und ausreichend breite Bürgersteige vorhanden, doch die fehlende Verkehrsberuhigung macht das Stadt-

zentrum für Fußgänger insgesamt wenig attraktiv. Vereinzelte Grünflächen und Baumbestände bieten zwar einige Erholungsmöglichkeiten, sind jedoch zu spärlich, um einen durchgreifenden positiven Eindruck zu hinterlassen. Die vorhandene, aber begrenzte Auswahl an gastronomischen Einrichtungen bietet Grundversorgung, ohne jedoch eine breite Palette an sozialen Treffpunkten im Ortszentrum zu schaffen. Gut erhaltene und ansprechende Fassaden tragen zur ästhetischen Anziehungskraft des Stadtteilzentrums bei und vermitteln einen Eindruck von Sorgfalt und Qualität. Die geringe Anzahl an Leerständen zeugt von einem dynamischen und wirtschaftlich gesunden Stadtteilzentrum.

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur im Stadtteil ist insgesamt überdurchschnittlich. Das klar sichtbare bürgerschaftliche En-

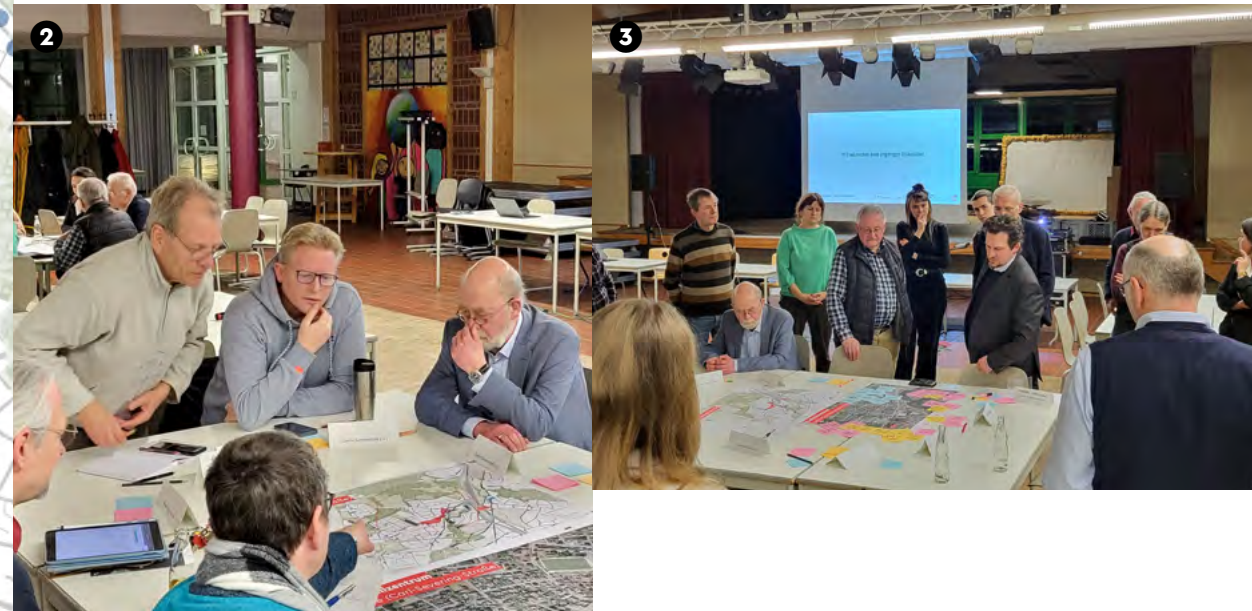


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums wird von den Beteiligten positiv bewertet. Eine Basisanbindung durch Busse stellt eine grundlegende öffentliche Verkehrsanbindung sicher. Eine kurze Wartezeit im ÖPNV zeugt von einem effizienten und nutzerfreundlichen Transportsystem, die einzig in den Randzeiten laut den Schlüsselpersonen verbesserungswürdig ist. Die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern oder eScootern bietet Grundlagen für eine verbesserte Mobilität auf der letzten Meile. Die Mobilität ins Ortszentrum mit dem Rad oder zu Fuß erfolgt weitestgehend über Wohnstraßen und Grünzüge. Die Carl-Severing-Straße selbst hat beidseitig eine eigene Fahrradspur. Vorhandene PKW-Stellplätze erleichtern zwar das Parken, bieten aber Potenzial für eine umweltfreundlichere Gestaltung und Nutzung.

ÖPNV in Innenstadt und Region

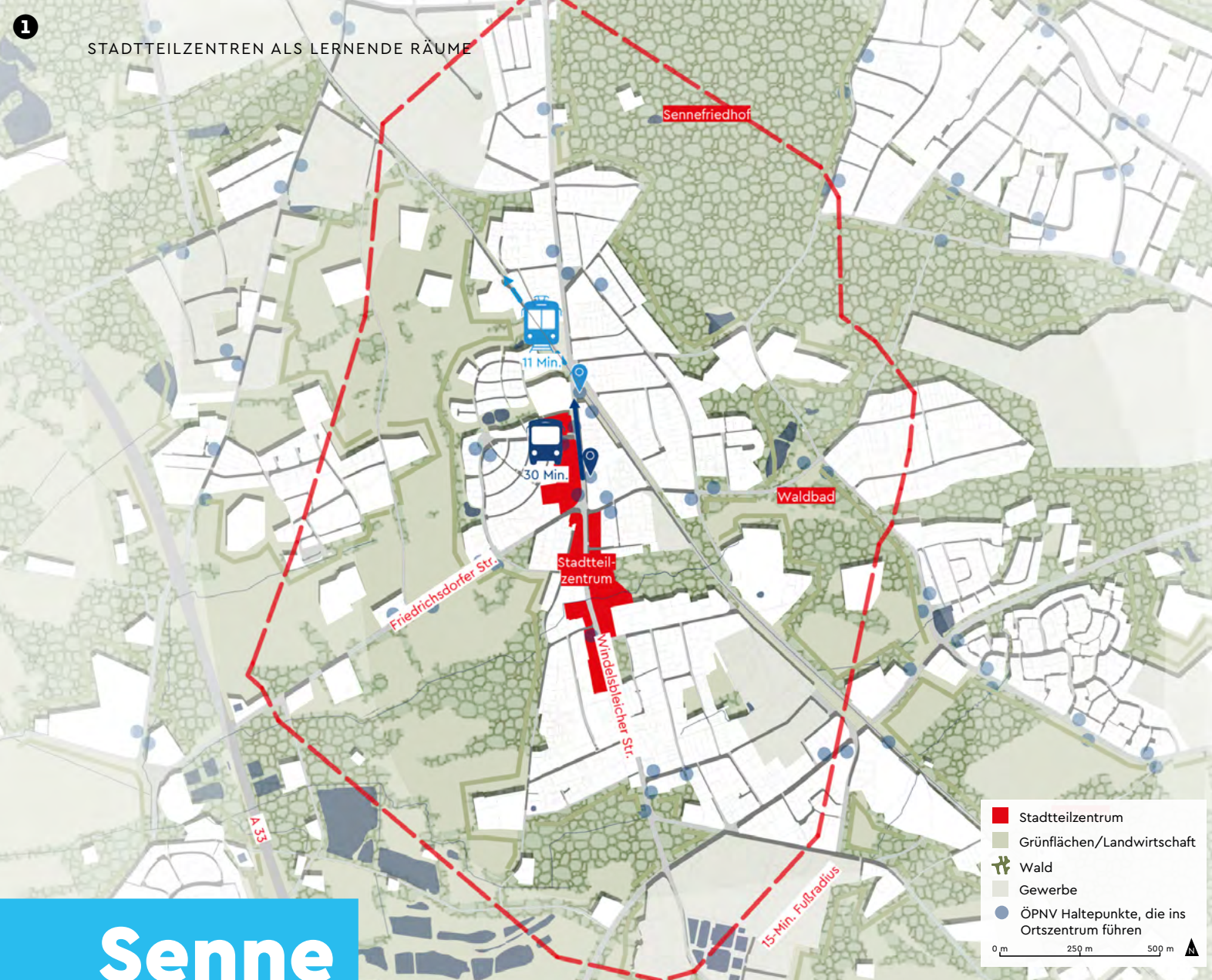
Die Vernetzung des Stadtteils mit der Innenstadt und der Region wird durchschnittlich bewertet. Insbesondere die schlechte Anbindung an Brackwede wird kritisiert, auf die laut den beteiligten Akteuren insbesondere Schülerinnen und Schüler angewiesen sind. Eine Anbindung an Innenstadt und Region ist regelmäßig mit dem Bus oder alle 30 Minuten über den Regionalbahnhof Quelle-Kupferheide gegeben.

Städtebauliche Entwicklungen

In Quelle wurde eine fahrradfreundliche Umgestaltung der Osnabrücker Straße beschlossen. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2024 beginnen und haben das Ziel die Verbindung zwischen Steinhagen und Brackwede für den Radverkehr zu verbessern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen. Das Stadtteilzentrum bietet Raum für einzelne städtebauliche Entwicklungen im Bereich der Ev.-Luth.-Johannes Kirchengemeinde.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	75 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	60 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	2
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	3
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4
Leerstände	4
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	2
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	69 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	2
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	4
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	5
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	72 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	4
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	70 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	30 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	2
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	
65 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Quelle. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.



Senne

Abb. 1: Stadtteilzentrum



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Typ: Städtisches funktionales Zentrum

Das Senner Ortszentrum an der Windelsbleicher Straße liegt zentral im Ortsteil Windelsbleiche im südlichen Stadtbezirk Senne (Nebenzentrum Typ C). Bis Ende des 19. Jahrhunderts war Senne als Bauernschaft bekannt, bis es schließlich zur Gemeinde Senne und im Jahr 1973 zum Stadtbezirk Senne wurde. Das heutige Ortszentrum bildete sich überwiegend im späten 20. Jahrhundert und war die Folge von ersten größeren Siedlungsentwicklungen Anfang des 20. Jahrhunderts, die wiederum die Folge der industriellen Entwicklung der Firma Windel, zuerst als Bleiche, später als Färberei waren.

Versorgungsqualität

Der tägliche Bedarf ist nahezu vollständig gedeckt. Die Gesundheitliche Versorgung durch Hausärzte ist gegeben, allerdings fehlen Fachärzte wie Kinderarzt, Frauenarzt oder Augenarzt, so dass die Bewohner*innen hierfür derzeit auf Angebote außerhalb des Stadtteils zurückgreifen müssen. Der Ortsteil ist mit Bildungs- und Betreuungsangeboten für Kinder und Jugendliche entsprechend der Einwohnerdichte gut ausgestattet. Auch weiterführende Dienstleistungen sind laut den beteiligten Schlüsselpersonen gut verfügbar.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum wird insgesamt als durchschnittlich bewertet. Positiv zu sehen ist der zentrale Platz und die grundsätzliche Fußgängerfreundlichkeit, auch durch die Gehwegbreite an der Windelsbleicher Straße, sowie die eher urbane Dichte rund um den Platz als Folge der städtebaulichen Entwicklung in den 1990er Jahren. Die Attraktivität und Frequentierung des zentralen Platzes leidet allerdings unter den weitgehend unbelebten Erdgeschossfassaden rund um den Platz, insbesondere der Außengastronomie. Auch die Gestaltung des Platzes selbst wird von den Beteiligten nur als durchschnittlich bewertet. Besonders bemängelt werden die wenigen und einseitigen gastronomischen Angebote am Platz und im Ortszentrum insgesamt. Ein Großteil der Angebote sind Bäckereien diese führen zu einem mangelnden Angebot und Treffpunkt nach Feierabend.

Bezirkskultur

Die Begegnungsorte und Vereine im Stadtteil werden insgesamt positiv bewertet. Nur durchschnittlich hingegen werden die Angebote für Kinder- und Jugendliche und Senioren eingeschätzt. Kultureinrichtungen wie eine Stadtteilbibliothek gibt es in Senne nicht. In der Beteiligung zeigte sich, dass die Akteure teilweise nicht gut über die Angebote des jeweils anderen informiert sind und ein besserer Austausch untereinander gewünscht wird. Diese qualitative Einschätzung am Tisch passt zu den Rückmeldungen aus dem Bezirksamt, die Schwierigkeiten haben Veranstaltungen wirtschaftlich zu betreiben. Da die Angebote zwar gewünscht, aber nicht gut genug besucht sind und die notwendige Unterstützung durch Akteure im Stadtteil teilweise fehlt, mussten Angebote bereits wieder aufgegeben werden. Mit hinein passt die am Tisch geäußerte

Sorge um den gesellschaftlichen Zusammenhalt im Stadtteil und der Identifikation mit dem Stadtteil, der nur durchschnittlich bewertet wird.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums wird von den Beteiligten positiv bewertet. Allerdings zeigt sich bei näherer Betrachtung, dass dies im Wesentlichen für das Leben und Arbeiten im Ortsteil Windelsbleiche gilt und Teile im Osten von Windelsbleiche weniger gut angebunden sind. Die Verfügbarkeit von Leihfahrräder, eScootern oder e-Lastenrädern wird als mangelhaft eingeschätzt. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen hingegen wird positiv bewertet, die insbesondere wichtig für die Ortsteile Windflöte und Buschkamp sind, die nur über unzureichende eigene Angebote verfügen.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Vernetzung des Stadtteils mit der Innenstadt und der Region wird nicht zuletzt durch die beiden Bahnhöfe Senne und Windelsbleiche positiv bewertet, auch wenn beide Bahnhöfe eher in Randlagen oder sogar außerhalb des Stadtteilzentrums liegen und somit nicht ihr volle Potential zur Lebendigkeit und Frequentierung des Zentrums beitragen können.

Städtebauliche Entwicklungen

Nach dem jüngst entstandenen Nahversorgungskomplex mit u.a. Filialen von REWE und Rossmann, stehen im direkten Zentrum derzeit keine weiteren städtebaulichen Entwicklungen an.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)

- Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)
- Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)
- Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)
- Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)

85 %
5
4
4
4

Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)

- Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)
- Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)
- Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)
- Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)
- Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)
- Leerstände
- Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)

60 %
3
3
3
2
3
3
4

Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)

- Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)
- Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)
- Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)
- Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)
- Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)
- Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus
- Identifikation und sozialer Zusammenhalt

63 %
4
4
3
3
2
3
3

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)

- ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)
- ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)
- Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)
- Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)
- Park+Ride Parkplätze

64 %
4
3
2
3
4

ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)

- Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)
- Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)

70 %
4
3

Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)

- Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums
- Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum

40 %
3
1

Gesamtpunktzahl	64 %
-----------------	------

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Senne. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

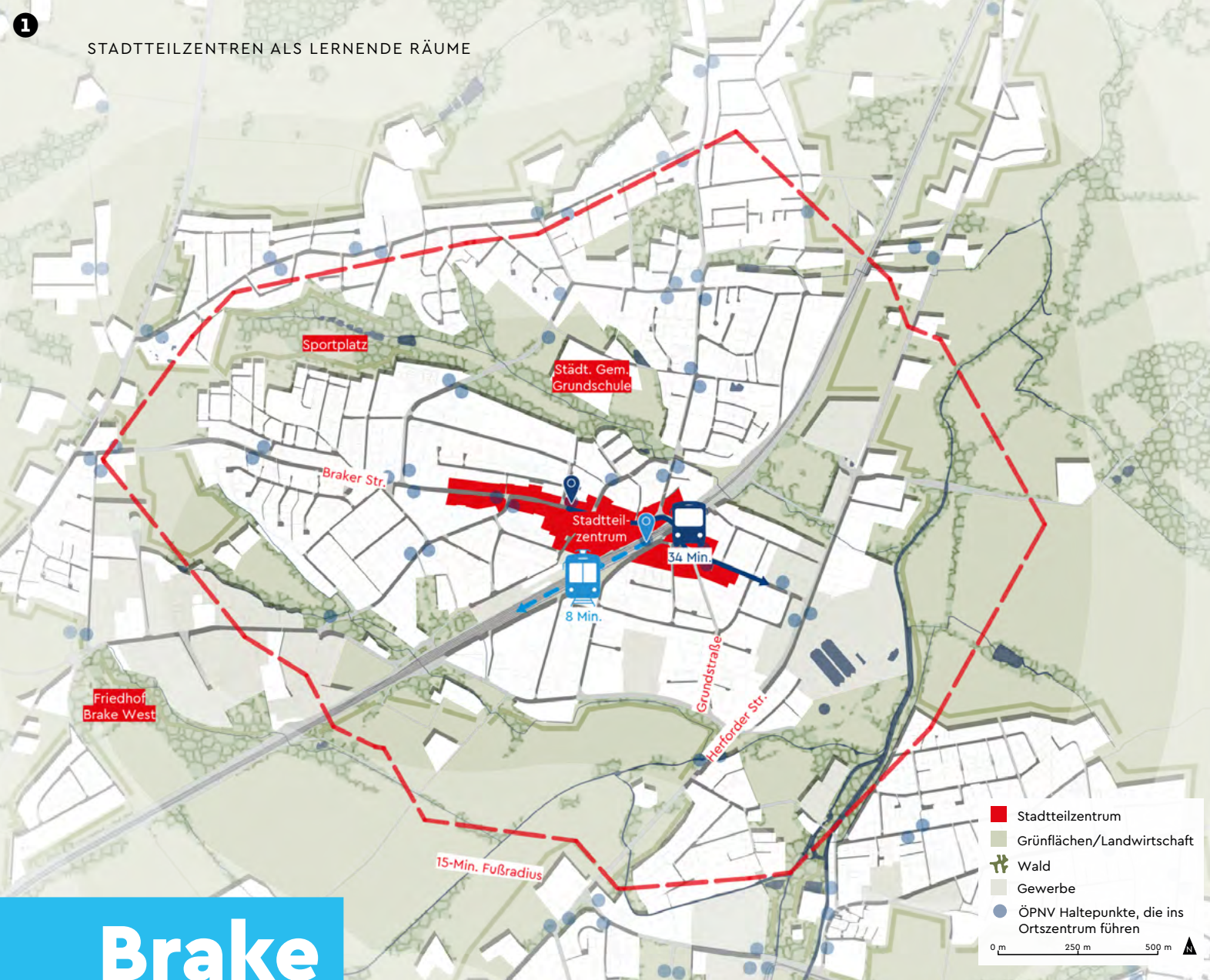


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Brake

Typ: Städtisches funktionales Zentrum

Das Ortszentrum Brake liegt im Norden des Stadtgebietes, besitzt ein Einzugsgebiet von ca. 9.500 Einwohnern und ist mit der Entwicklung des Bahnhofs Brake im ausgehenden 19. Jahrhundert entstanden. Brake wurde durch die ehemalige dörfliche Hauptstraße (Braker Straße) und durch Prinzipien der autogerechten Stadt in den 1950er Jahren geprägt. Mit seiner teilstädtischen Versorgungsbedeutung, die besonders im Stadtteil selbst eine große Bedeutung besitzt, ist das eher funktionale Stadtteilzentrum derzeit als Zentrentyp C eingeordnet.

Versorgungsqualität

Der tägliche Bedarf ist grundsätzlich gedeckt und geht partiell über die Grundversorgung hinaus. Mit gleich vier Lebensmitteleinzelhändlern ist der Stadtteil hier sehr gut versorgt. Eine Vielfalt an medizinischen Angeboten gewährleistet eine umfassende gesundheitliche Versorgung der Stadtteilbewohner*innen. Die weiterführenden Dienstleistungen decken die allermeisten ergänzenden Bedürfnisse des alltäglichen Lebens ab. Die Bildungsangebote für jüngere Kinder sind mit KITAs und einer Grundschule im Ortsteil vorhanden. Allerdings müssen Jugendliche weiterführende Schulen in anderen Stadtteilen besuchen. Alle Teilnehmer*innen zeigten sich in der Beteiligung insgesamt zufrieden mit der Versorgung.

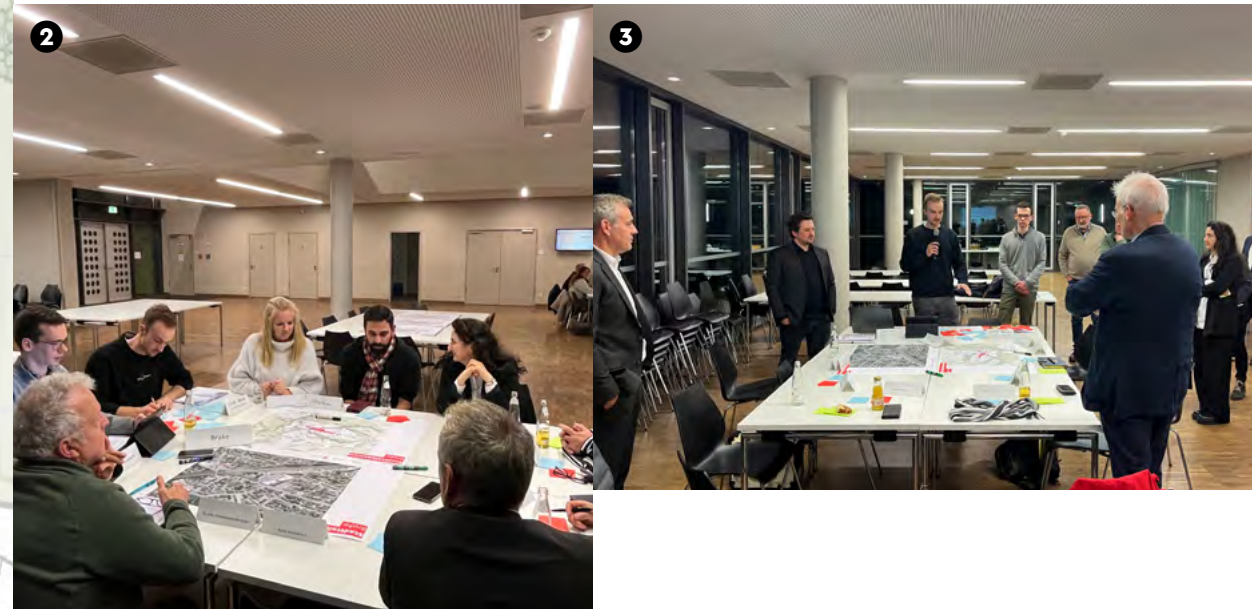


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Aufenthaltsqualität

Das Stadtteilzentrum Brake verfügt über nahezu keine öffentlichen Aufenthaltsflächen und die viel befahrene Braker Straße mindert die Aufenthaltsqualität durch Lärm- und Feinstaubbelastung, insbesondere im Bereich der Unterführung als Verbindung zum Bahnhof. Alltagsbesorgungen werden häufig mit dem PKW erledigt, für die großmaßstäbliche Parkplätze vor den Versorgern zur Verfügung stehen. Entsprechend mangelt es auch an Grün- und Vegetationsflächen im Zentrum, die vorhandenen attraktiven Grünzüge liegen hinterrücks des zentralen Versorgungsbereichs. Dies führt laut den Schlüsselpersonen insgesamt zu wenig Fußgänger- und Radverkehr im Stadtteilzentrum. Das Stadtteilzentrum in Brake weist vereinzelt Leerstände im Einzelhandel

auf und einen eher durchschnittlichen Zustand der Fassaden, entsprechend dem Alter der Gebäude und der Emissionsbelastung der Braker Straße.

Bezirkskultur

Auch Brake ist von den Veränderungen im gesellschaftlichen Zusammenhalt betroffen. Bisher scheinen aber die Veranstaltungen der Kirchengemeinde noch gut angenommen zu werden. Zwischen den Altersgruppen gibt es Unterschiede in den Angeboten. So fehlt es in Brake insbesondere an qualitativollen Angeboten für Jugendliche laut den Beteiligten. Die Braker Kaufleute e.V. bemühen sich um den Austausch der Gewerbetreibenden und den Vereinen im Stadtteil. Es findet etwa eine Veranstaltung pro Monat durch diese Interessengemeinschaft statt. Insgesamt bewerten die Braker die Identifikation

mit dem Stadtteil und den sozialen Zusammenhalt als hoch, sorgen sich allerdings um den Austausch zwischen Generationen und Neuhinzugezogenen im Alltag, aufgrund der geringen Möglichkeiten zur Interaktion.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Ein Großteil der Bewohner*innen in Brake kann innerhalb von 15 Minuten zu Fuß in die Ortsmitte kommen. Die Wegführung ins Zentrum führt sowohl im Norden, Westen und Osten über Wohnstraßen. Die Schlüsselpersonen bewerten die Sicherheit auf dem Schulweg für Schüler*innen allerdings als problematisch, insbesondere an der Braker Straße Ecke Bornholmstraße. In alle Richtungen verlaufen über Ausfallstraßen Busverbindungen ins Ortszentrum, jedoch mit einer langen Taktung. Im Südwesten an der Fehmarnstraße geht es etwa alle 60 Minuten Richtung Ortszentrum, genau wie an der Stedefreunder Straße im Norden sowie an der Herforder Straße im Süden. Insgesamt zeigte sich durch die Schlüsselpersonen, dass das Busnetz generell als kompliziert empfunden wird und auch durch lange Fahrzeiten ins Ortszentrum nicht besonders attraktiv ist.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Anbindung an Innenstadt und Region erfolgt durch den Regionalbahnhof und ist durch die kurze Fahrtzeit der RB61/71 mit einer Taktung von 30min durchaus gut. In der Beteiligung äußerten sich die Teilnehmer allerdings unzufrieden mit der Taktung in den Randzeiten. Zudem ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus den Randbereichen Brakes offenbar ein Hindernis, weshalb einige auf Park + Ride Parkplätze angewiesen sind. Davon gibt es derzeit recht wenige, sodass auf Parkplätze in Seitenstraßen ausgewichen werden muss oder gleich der Stadtbahnanschluss in Milse genutzt wird.

Städtebauliche Entwicklungen

In Brake stehen kaum Flächen für eine zusammenhängende Städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Der Ortsteil ist weitestgehend entwickelt. Im Rahmen einer anstehenden Konzepterarbeitung für Park-and-Ride Planungen, besteht eine mögliche Potenzialfläche am Bahnhof für Brake.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	90 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	5
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	46 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	2
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	2
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	1
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	3
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	66 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	4
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	64 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	3
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	4
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	2
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	90 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	5
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	60 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1

Gesamtpunktzahl	65 %
------------------------	-------------

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Brake. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

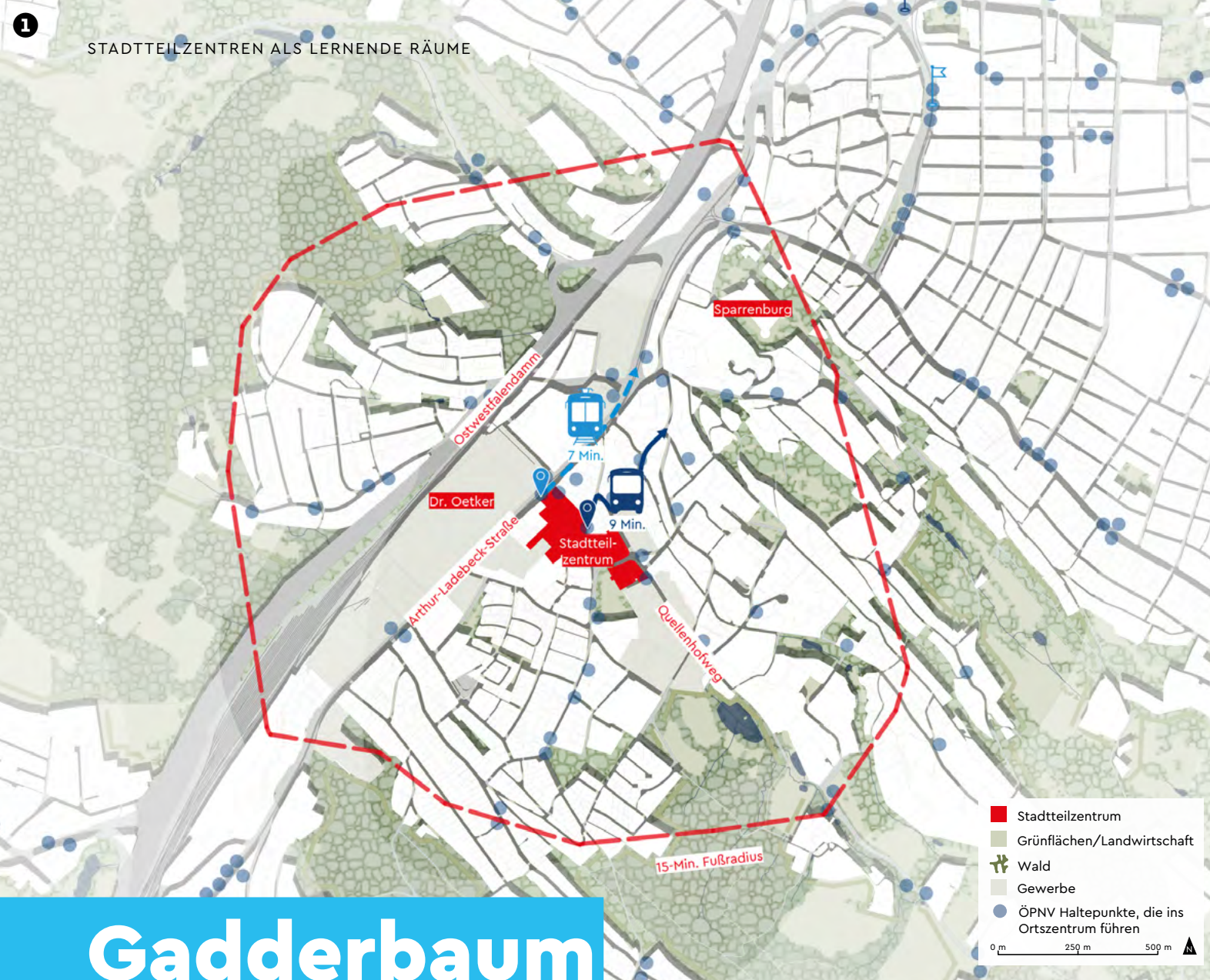


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Gadderbaum

Typ: Städtisches funktionales Zentrum

Der Ortsteil Gadderbaum liegt zentral im Süd-Westen der Innenstadt Bielefelds, besitzt ein Einzugsgebiet von ca. 10.200 Einwohnern. Die Entstehungsgeschichte ist durch die Bodelschwingsche Anstalten Bethel im Jahr 1867 geprägt. Bethel, mit seiner Ausrichtung auf medizinische, diakonische, inklusive Angebote, macht auch heute noch einen Großteil des Stadtteils aus und damit zu einem besonderen Mix an klassischen Wohnstandorten, betreutem Wohnen, gesundheitlicher Versorgung und der Behindertenhilfe. Weiter nordwestlich finden sich zudem die Firma Oetker, der Botanische Garten und dem Tierpark Olderdissen. Das hier betrachtete Ortszentrum selbst ist jedoch ein rein funktionales und rein auf die Versorgung ausgelegtes Nebenzentrum, der Kategorie D.

Versorgungsqualität

Die Versorgung mit dem täglichen Bedarf ist durch das Ortszentrum sehr gut deckt. Auch weiterführende Dienstleistungen sind in der Regel im Ort zu finden. Die gesundheitliche Versorgung ist durch Bethel und seine Klinikstandorte überdurchschnittlich. Im Bildungsbereich sind ebenfalls für alle Altersgruppen Einrichtungen vorhanden. Auch in den Beteiligungsgesprächen zeigte sich, dass die Bewohner*innen in Gadderbaum den überwiegenden Teil ihrer Alltagsaktivitäten im Stadtteilzentrum erledigen können.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität des Stadtteilzentrums wurde im Gespräch mit den Schlüsselpersonen als gut beschrieben. Dies hängt damit zusammen, dass das

eigentliche Zentrum nicht das Versorgungszentrum ist, sondern der Bereich um den Saron- und Bethelplatz. Das Verkehrsaufkommen am Saronplatz ist relativ niedrig und der Bethelplatz kommt ganz ohne PKW-Verkehr aus. Entsprechend sind kaum Lärm- oder Luftverschmutzung wahrnehmbar. Die Zonierung und Gestaltung der öffentlichen Räume sind durchaus gelungen. Die angrenzenden Erdgeschossnutzungen am Bethelplatz bieten aber wenig Sichtkontakt zur Platzmitte und gastronomische Angebote mit Außengastronomie, die zum Verweilen einladen. Auch gibt es derzeit kaum Bäume die ausreichend Verschattung an heißen Sommertagen bieten.

Im Gegensatz zum Saron- und Bethelplatz ist das Versorgungszentrum an der Arthur-Ladebeck-Straße und Deckertstraße hingegen auf den PKW-Verkehr ausgelegt und auch durch die Topographie im Stadtteil, nicht nur für mobilitätseingeschränkte

Personen, schwer zu erreichen. Als großer Vorteil wurde von den Schlüsselpersonen genannt, dass fast der gesamte Stadtteil eine Tempo-30-Zone ist. Ein insgesamt guter Zustand der Fassaden und ein eher geringer Leerstand, verdeutlichen das insgesamt positive Bild des Stadtteils.

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur ist in Gadderbaum, bedingt durch Bethel eine Besondere. Laut den Schlüsselpersonen haben sich zumindest alle Bewohner*innen des Bereichs südlich des Ostwestfalendamms auf die Besonderheit in enger Verflechtung zu Bethel zu wohnen eingelassen und identifizieren sich mit dem Ort. Die Vereinskultur wurde im Gespräch als gut beschrieben. Es gibt zahlreiche Feste über das Jahr verteilt, vieles von Bethel organisiert. So wird zum Beispiel der Saronplatz durch die angrenzende Neue



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Schmiede genutzt. Der Bethelplatz wird bei Veranstaltungen im Bethelhaus mitgenutzt, sei aber durch fehlende Infrastruktur schwieriger zu bespielen. Laut den Schlüsselpersonen fehlt es abseits der Feste allerdings an Angeboten am Wochenende, sowie ein Raum für Veranstaltungen in öffentlicher Hand, der flexibel für unterschiedliche Angebote genutzt werden kann. Insgesamt wird in Gadderbaum die Vernetzung unter den Akteuren als gut beschrieben, auch wenn die Managamentstrukturen durch die Besonderheit in der Akteursstruktur in Bethel komplizierter ist, als in anderen Stadtteilen.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren, sowohl des funktionalen als auch des tatsächlichen rund um den Bethelplatz, ist theoretisch für fast alle Bewohner*innen fußläufig in 15 Minuten erreichbar. Tatsächlich jedoch erscheint der Bereich nördlich des Infrastrukturbands bestehend aus Arthur-Ladebeck-Straße, Bahnschienen und Ostwestfalendamm jedoch abgeschnitten. Zwar existieren Querungsmöglichkeiten, jedoch mit unattraktiver Wegführung. Beidseitig des Infrastrukturbands macht die topographische Lage die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad zusätzlich unattraktiv. Laut den Schlüsselpersonen dauert es sowohl zu Fuß, mit dem Rad als auch mit dem ÖPNV zu lang, um ins Ortszentrum zu gelangen. Auch Angebote wie eScooter stellen keine adäquate Lösung dar, um das Zentrum von weiterer Entfernung zu erreichen, da die Akkuleistung durch die vorhandene Topographie nicht ausreicht. Insgesamt wird der Stadtteil von den Schlüsselpersonen als sehr grün beschrieben. Insbesondere die Wege ins Zentrum aus dem Südosten führen über gut gestaltete Grünzüge, wie dem renaturierten Bonbachpark.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Vernetzung des Stadtteils mit der Innenstadt und der Region wird als sehr gut beschrieben. Aus Gadderbaum erreicht man schnell seinen Arbeitsplatz oder die Innenstadt, letzteres kann man sowohl mit dem Bus als auch mit der Stadtbahn in unter 10 Minuten erreichen. Auch die Verbindung mit dem Rad ist möglich, wird von den Beteiligten derzeit aber noch als zu gefährlich eingestuft. Insgesamt profitiert man klar von der innerstädtischen Lage und der Nähe zum Stadtzentrum.

Städtebauliche Entwicklungen

In Bethel gab es unlängst ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept, welches 2019 abgeschlossen wurde. Aktuell gibt es Planungen innerhalb des Radverkehrskonzeptes. So soll der Rad-schnellweg über die Arthur-Ladebeck-Straße laufen und die Gadderbaumerstraße soll als Fahrradstraße qualifiziert werden. Das Ortszentrum am Bethelplatz scheint weitestgehend entwickelt.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	90 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	5
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	5
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	60 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	3
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	2
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	71 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	4
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	3
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	3
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	4
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	64 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	3
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	80 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	4
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	40 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	3
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	68 %

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Gadderbaum. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

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.



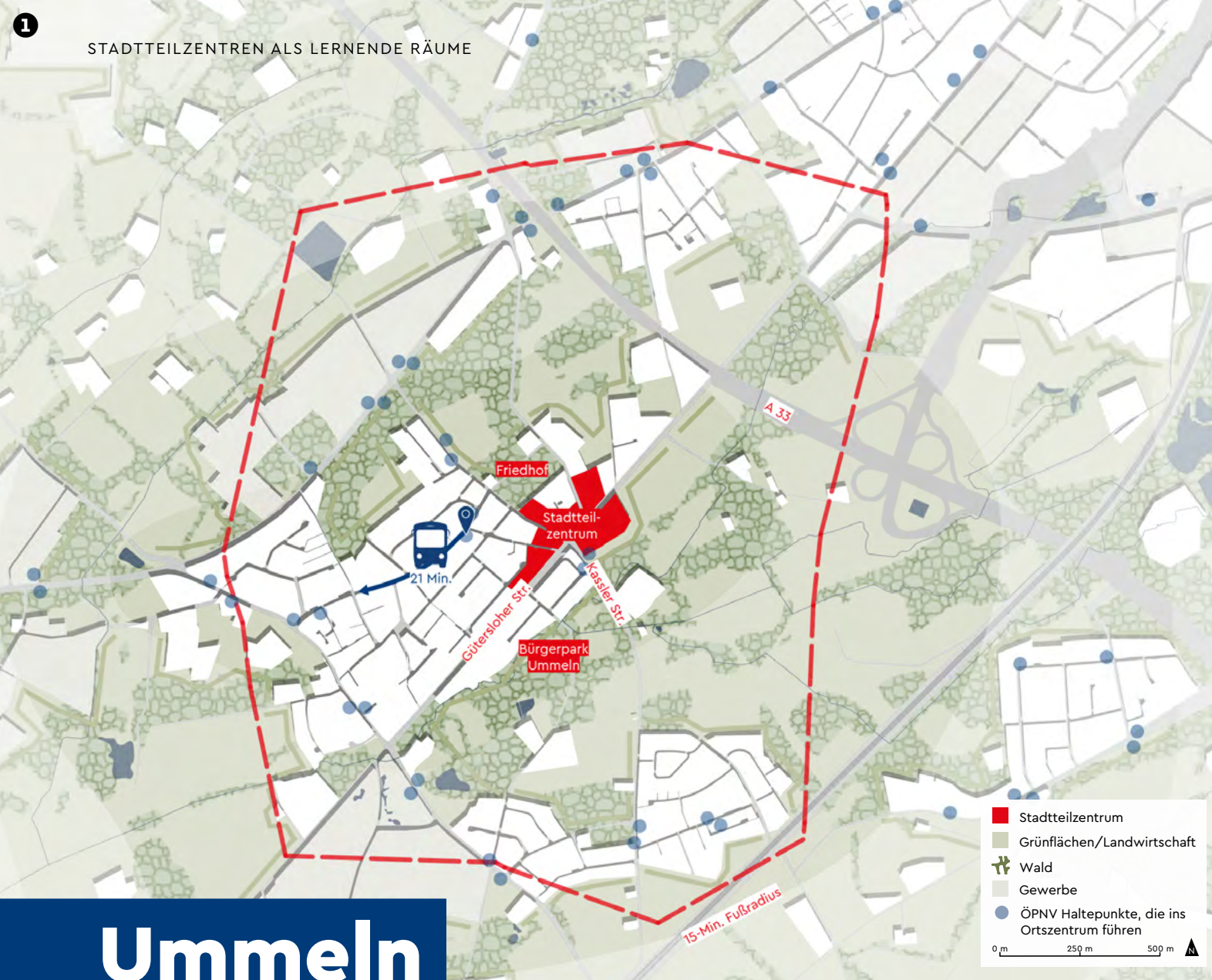


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Typ: Funktionales Zentrum einer Siedlung

Das Ortszentrum im Stadtteil Ummeln an der Gütersloher Straße im Bezirk Brackwede hat ein Einzugsgebiet von ca. 7.300 Einwohnern und liegt südwestlich im Stadtgebiet. Zu Beginn des 20. Jhd. entwickelten sich an der Ecke Gütersloher/Kasseler Straße die ersten Ansätze eines Ortszentrums. Das heutige Ortszentrum ist allerdings wesentlich geprägt durch bauliche Entwicklungen ab den 1960er entlang der Gütersloher Straße nach den Prinzipien der autogerechten Stadt. Es besitzt als Nebenzentrum Typ D eine zentrale Versorgungsbedeutung für die umliegenden Wohnsiedlungen.

Versorgungsqualität

Die wesentlichen Bedarfe für Lebensmittel und Apotheke sind gedeckt, gehen jedoch nicht über die Grundversorgung hinaus. Neben einem Drogerie-

markt und Vollsortimenter fehlt es laut den beteiligten Schlüsselpersonen, insbesondere auch an weiterführenden Dienstleistungen. Die Verfügbarkeit von Allgemeinmediziner*innen und Zahnärzten deckt nur die grundlegende Gesundheitsversorgung der lokalen Bevölkerung. Kinder- oder Frauenärzte gibt es in dem Ortsteil nicht. Die Bildungsangebote für jüngere Kinder sind mit KITAs und einer Grundschule im Ortsteil zwar vorhanden, Jugendliche müssen allerdings für den Besuch einer weiterführenden Schule auf Angebote in anderen Stadtteilen zurückgreifen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum und in dessen Umgebung ist äußerst gering, da die viel befahrene Gütersloher Straße mittig durch das Stadtteilzentrum führt. Die Schlüsselpersonen in der Beteiligung äußerten zudem, dass sich die Fahrzeuge zu den Hauptver-

kehrszeiten regelmäßig stauen, was die ohnehin schon hohe Lärm- und Schadstoffbelastung weiter erhöht. Im gesamten Bereich des Stadtteilzentrums befinden sich zudem nahezu keine öffentlichen Sitzgelegenheiten. Der öffentliche Raum wird vollumfänglich von Nahversorgern und dessen Frei- und Parkflächen dominiert. Dementsprechend haben auch die vereinzelt Grünflächen und Bäume im Ortszentrum eher einen ordnenden Charakter für den Parkraum, als dass sie Erholungsräume bieten würden. Folgerichtig ist auch die Fußgängerfreundlichkeit des Ortszentrums unterdurchschnittlich und unterstreicht gemeinsam mit dem Mangel an gastronomischen Angeboten im Stadtteilzentrum den überwiegend funktionalen Charakter des Ortszentrums. Vereinzelt trüben Leerstände zusätzlich das Bild im Ortszentrum. Der Zustand der Fassaden wird von den Beteiligten insgesamt durchschnittlich bewertet.

Bezirkskultur

Die Veränderungen im gesellschaftlichen Zusammenhalt sind auch in Ummeln wahrnehmbar. Die klare religiöse Zugehörigkeit diversifiziert sich. Dennoch organisiert die Kirchengemeinde regelmäßige Veranstaltungen. Insgesamt können die Akteure vor Ort jedoch auf immer weniger Veranstaltungsorte zurückgreifen, da die hierfür genutzten Gaststätten in den letzten Jahren geschlossen wurden. In den Sommermonaten wird außerdem die Bühne im Bürgerpark für Veranstaltungen genutzt, die überwiegend von der Kirchengemeinde und der Ummelner Gemeinschaft organisiert werden. Angebote für Jugendliche sind im HOT Ummeln im Norden des Stadtteils zu finden. Darüber hinaus gibt es Angebote zur Integration rund um die Unterkunft für Geflüchtete. Dennoch werden die Managementstrukturen des Stadtteils von den Beteiligten nur

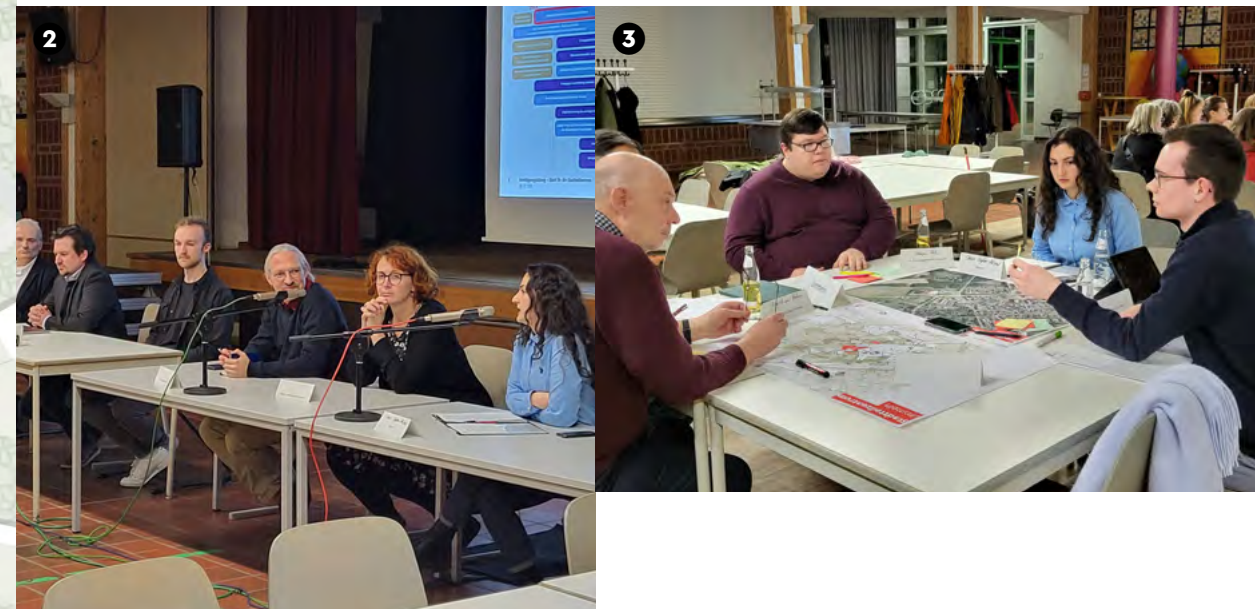


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

unterdurchschnittlich bewertet. So zeigt sich insgesamt auch nur eine durchschnittliche Identifikation mit dem Stadtteil in der Umfrage.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Innerhalb von 15 Min. kann ein Großteil der Bewohner*innen das Stadtteilzentrum zu Fuß erreichen. Die Wegeführung ins Zentrum führt im Westen und Süden durch Siedlungen, in denen sich überwiegend Einfamilienhäuser befinden. Im Osten und Norden hingegen führen Wege teilweise an Grünraumstrukturen oder landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang. Die Wege im Bürgerpark sind zurzeit eher mangelhaft gestaltet. Es existiere keine Anbindung an die süd-östlichen Wohnsiedlungen an der Kasseler Straße. Infolgedessen nutzen die Bewohner*innen den Weg durch den Park bisher kaum. Das zeigt sich auch an den wenig einladenden Eingangsbereichen des Bürgerparks an der Gütersloher Straße Höhe Akazienstraße. In der Beteiligung äußerten die Schlüsselpersonen, dass Querungen entlang der Gütersloher Straße fehlen und Bewohner*innen teilweise Schwierigkeiten beim Passieren der Straße haben. Das Ortszentrum ist zudem nur unzureichend an den ÖPNV angebunden. Die einzige Haltestelle am Meilenstein wird kaum frequentiert.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Zur Erreichung des Arbeitsplatzes oder des Stadtzentrums ist Ummeln auf Busverbindungen angewiesen, die etwa alle 30-60 Minuten je nach Standort und Tageszeit nach Gütersloh oder in die Bielefelder Innenstadt führen. Die Stadtrandlage macht sich hier negativ bemerkbar, was sich auch in der langen Fahrtzeit niederschlägt. Dementsprechend zeigten sich auch die Teilnehmer*innen in der Beteiligung mit den ÖPNV-Verbindungen und der Taktung in die Innenstadt nicht zufrieden.

Städtebauliche Entwicklungen

Bereits seit einigen Jahren wird die Umgehungsstraße als Entlastung für Ummeln vorangetrieben. Das Genehmigungsverfahren ist allerdings komplex. Aufgrund rechtlich erforderlicher Ergänzungen zum Planfeststellungsbeschluss kann ein konkreter Baubeginn durch Straßen NRW noch nicht benannt werden. Städtebauliche Entwicklungsflächen stehen in Ummeln zudem in den Bereichen Gütersloher Straße/Kasseler Straße zur Verfügung, wo bereits der Neubau eines Nahversorgers vorgesehen ist. Dazu bieten Flächen an der Gütersloher Straße/Queller Straße und hinter dem Friedhof an der Umlostraße Potential für eine Entwicklung.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	55 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	3
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	3
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	2
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	34 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	1
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	1
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	1
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	1
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	2
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	51 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	4
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	3
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	2
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	1
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	2
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	36 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	2
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	2
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	1
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	2
Park+Ride Parkplätze	2
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	30 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	1
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	2
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	30 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	2
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	
41 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Ummeln. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

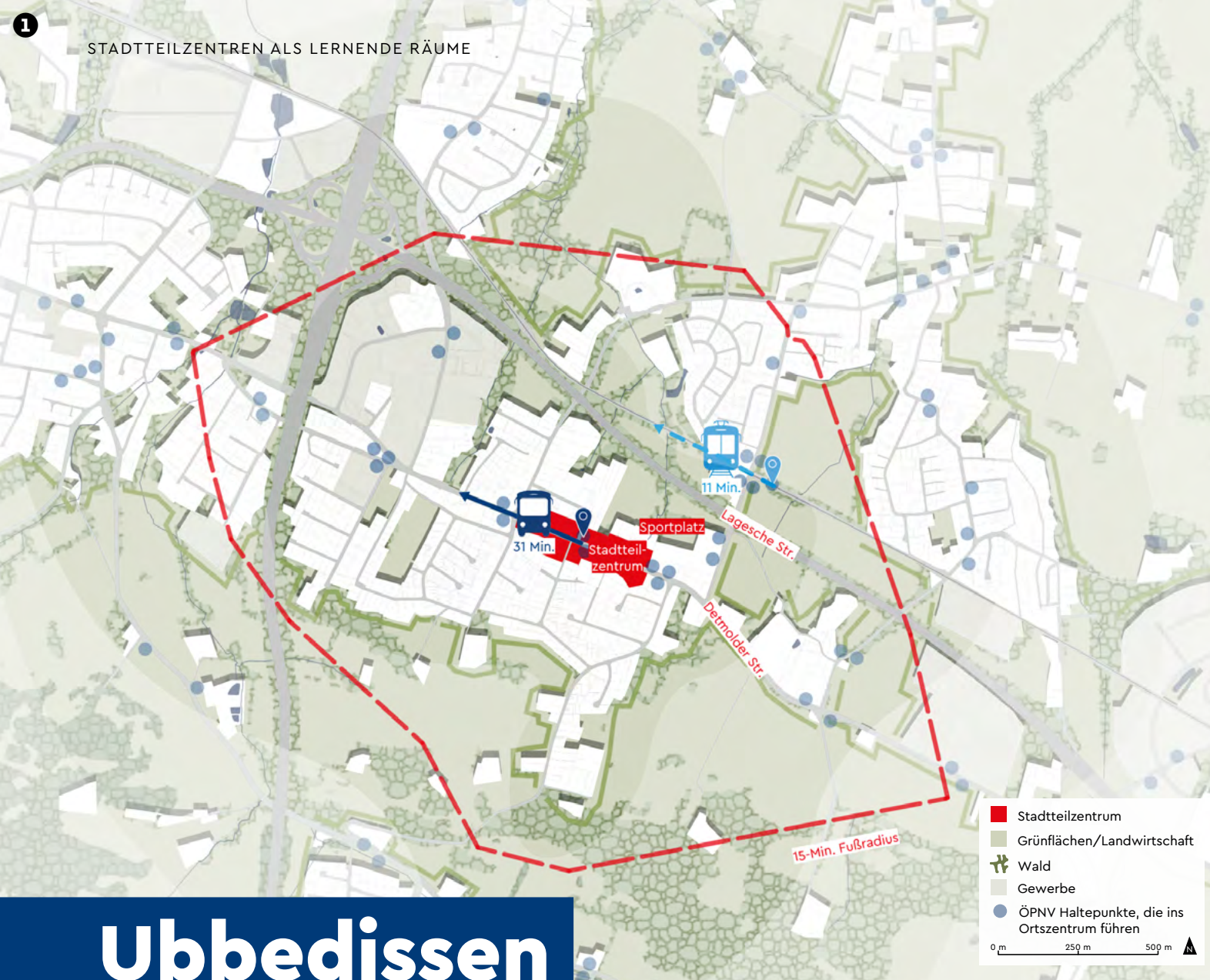


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Ubbedissen

Typ: Funktionales Zentrum einer Siedlung

Das Ortszentrum im Stadtteil Ubbedissen an der Detmolder Straße im Bezirk Stieghorst hat ein Einzugsgebiet von ca. 7.100 Einwohnern, inklusive Dingerdissen und Lämershagen, und liegt im Süd-Osten des Stadtgebietes. Bauliche Entwicklungen sind ca. ab den 1920er Jahren entstanden. In der Nachkriegszeit kam es zu vielfältigen weiteren baulichen Entwicklungen, die zur Stärkung des Ortszentrums geführt haben. Es besitzt eine Versorgungsbedeutung für die umliegenden Wohnsiedlungen und ist nicht mehr als zentraler Versorgungsbereich klassifiziert und heute als Nahversorgungsstandort eingestuft.

Versorgungsqualität

Der tägliche Bedarf ist aktuell in Grundzügen noch gedeckt, es zeigt sich aktuell jedoch ein Trend, der zu einer Unterversorgung führen kann. Der Frischemarkt in Ubbedissen leidet unter starker Konkurrenz durch autoorientierte Verbundstandorte in Oldentrup und Hillegossen, was zu niedrigen Umsatzzahlen führt. Dies macht ihn unattraktiv für Geschäfte wie Metzgereien, ohne die er nicht an Attraktivität gewinnen kann. Auch der weiterführende Bedarf ist nur in Grundzügen im Stadtteil zu finden. Die ärztliche Versorgung besteht derzeit aus einem Hausarzt und einem Zahnarzt. Bisher gibt es für den kurz vor der Rente stehenden Hausarzt keinen Nachfolger für seine Praxis. Die drei Kindertagesstätten sind ausgelastet. Ähnlich sieht es bei der Grundschule aus, die nahe an ihrer Kapazitätsgrenze ist. Eine weiterführende Schule gibt es vor Ort nicht.

Aufenthaltsqualität

Das Ortszentrum Ubbedissens liegt an der Durchfahrtsstraße „Detmolder Straße“. Dies ist auf die überwiegenden baulichen Entwicklungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zurückzuführen. Die Detmolder Straße wurde von den Expert*innen während der Beteiligung oft als Gefahrenschwerpunkt und als „Rennstrecke“ bezeichnet. Dadurch wird die Fußgängerfreundlichkeit beeinträchtigt, besonders beim Queren der Straße. Ebenso geht von ihr eine Lärm- und Emissionsbelastung aus. Im Zentrum von Ubbedissen gibt es keinen öffentlichen Platz, jedoch auch kaum Raum einen solchen zu schaffen. Ähnlich wie in der Versorgung, gibt es auch nur ein geringes Angebot an gastronomischen Angeboten. Teile des Zentrums sind aktuell von Leerstand betroffen und Fassaden sind teilweise in renovierungsbedürftigem Zustand, was das Gesamtbild zusätzlich beeinträchtigt.

Bezirkskultur

Die angebotenen Veranstaltungen und Feste stoßen auf guten Anklang. Dies sind Feste wie das Osterfeuer, der Weihnachtsbasar oder das Dorffest, welche allesamt durch den Verein „Wir sind Ubbedissen“ organisiert werden. Der örtliche Sportverein hat Wartelisten, da die Nachfrage nach Sportangeboten so groß ist. Aktuell besitzt dieser ca. 1.100 Mitglieder*innen. Während der Beteiligung kam die Sorge auf, dass Neuhinzugezogene in Ubbedissen schwieriger in die Gemeinschaft integriert werden können, auch weil das öffentliche Leben zurückgeht. Die Vereine in Ubbedissen haben Schwierigkeiten, untereinander Absprachen zu treffen und leiden unter Nachwuchs- und Beteiligungsproblemen, da immer dieselben Leute für die Organisation verantwortlich sind. Feste und Veranstaltungen müssen auf Privatgelände stattfinden, da ein öffentlicher Platz



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

fehlt. Die Bezirkskultur in Ubbedissen wird daher insgesamt von den Schlüsselpersonen unterdurchschnittlich bewertet.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Binnenmobilität in Ubbedissen führt für die unmittelbare Nachbarschaft überwiegend über wenig befahrene Wohnstraßen. Für Bewohner*innen angrenzender Wohngebiete nördlich der B66 ist die Bundesstraße allerdings eine enorme Barriere. Die Binnenmobilität mit dem Bus erfolgt für die nördlichen Gebiete mit der Linie 138 im Halbstundentakt. Es gibt derzeit keine Angebote für die „letzte Meile“ durch eScooter oder Leihräder. Für Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, gibt es ausreichend Parkplätze entlang der Detmolder Straße. Dazu gibt es einige P+R Parkplätze am Ubbedisser Bahnhof der allerdings abseits des Ortszentrums liegt. Entsprechend sind diese Parkplätze zwar für die Weiterfahrt mit der Bahn in die Innenstadt geeignet, nicht aber für die Fahrt ins Ortszentrum.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Ubbedissen ist aktuell durch die Linie RB74 in stündlicher Taktung und durch weitere Buslinien an die Innenstadt Bielefelds und die Region angebunden. Der vorhandene Bahnhof befindet sich allerdings weit abseits des Ortszentrums. Dies könnte für viele Pendler und Reisende eine Herausforderung darstellen, insbesondere wenn sie darauf angewiesen sind, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Städtebauliche Entwicklungen

Aktuell wird über eine langfristige Erweiterung der Stadtbahnlinie 4 bis nach Ubbedissen diskutiert, die dem Ortsteil neuen Aufschwung geben kann. Derzeit sind außerdem zwei Neubaugebiete geplant, eins davon in unmittelbarer Nähe zum Stadtteilzentrum am östlichen Wietkamp.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	45 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	2
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	1
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	3
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	46 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	2
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	1
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	2
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	3
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	46 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	2
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	3
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	2
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	3
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	1
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	2
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	72 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	3
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	80 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	4
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	50 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	
53 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Ubbedissen. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

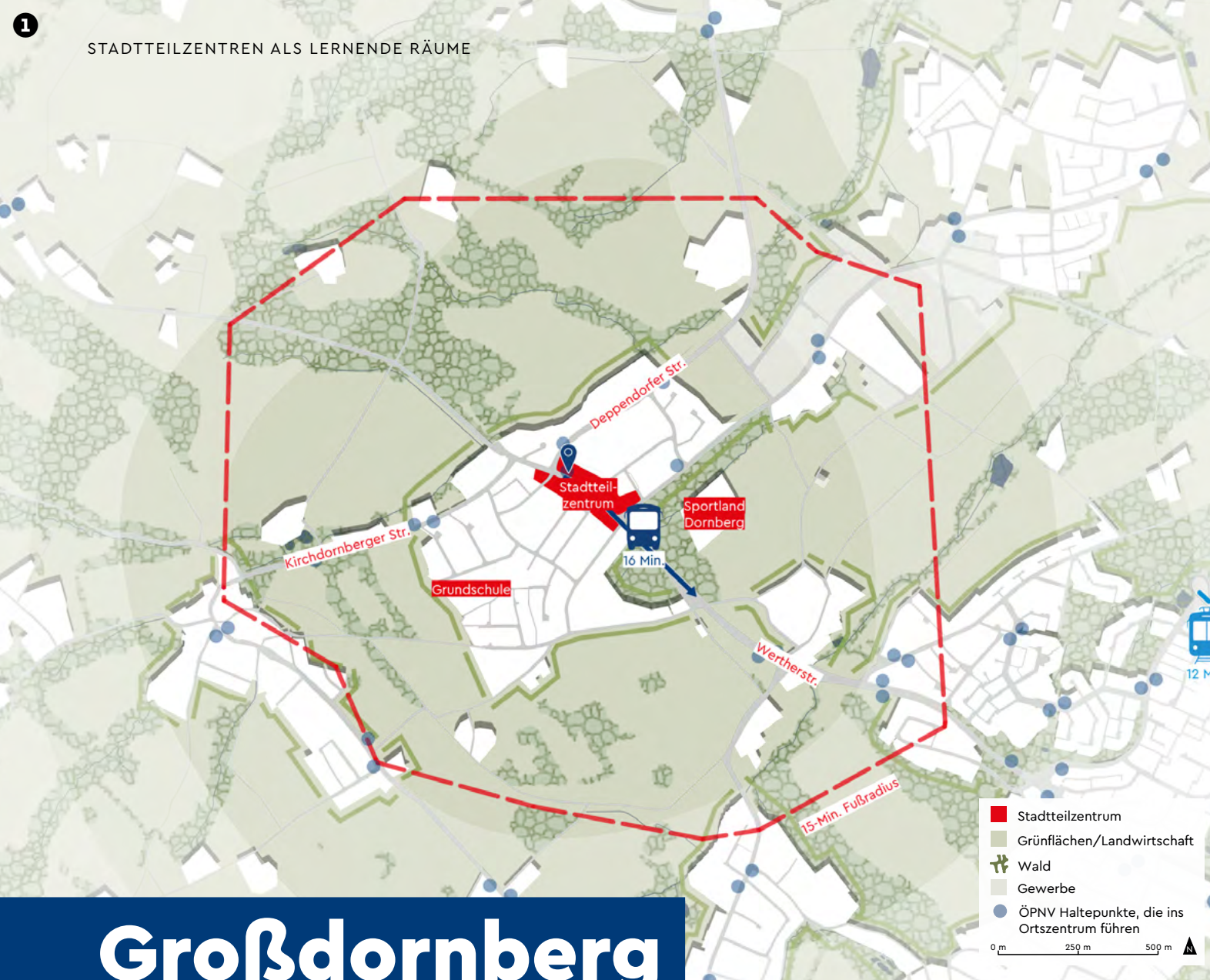


Abb. 1: Stadtteilzentrum

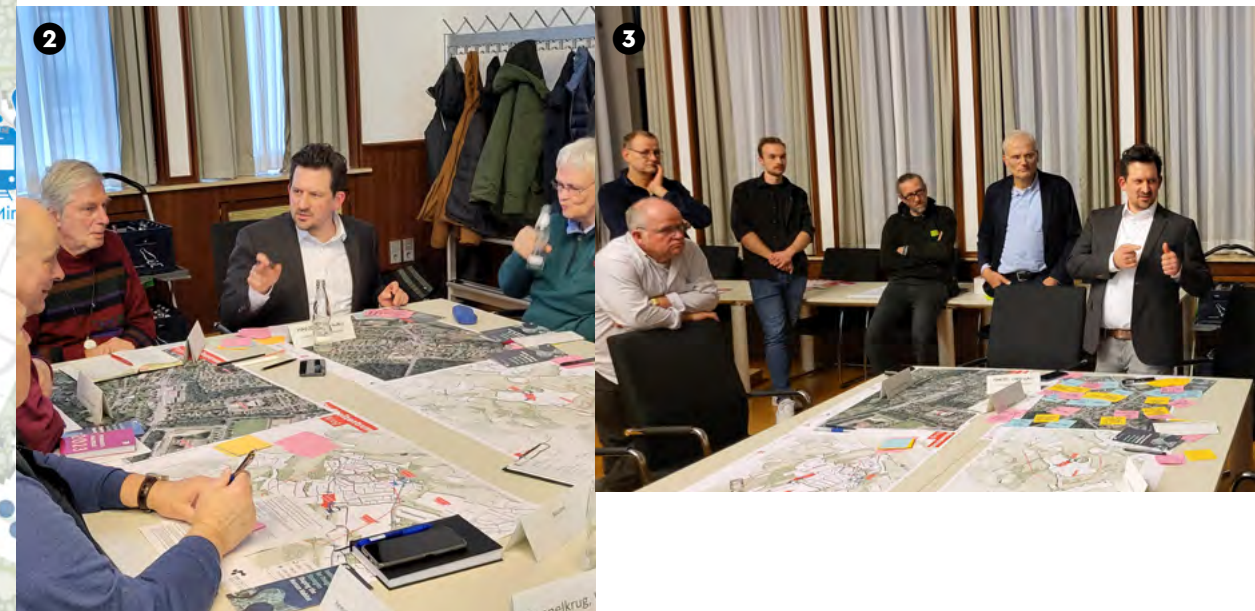


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

Typ: Funktionales Zentrum einer Siedlung

Das Ortszentrum in Großdornberg an der Wertherstraße liegt zentral im Stadtbezirk Dornberg. Das heutige Ortszentrum bildete sich überwiegend im späten 20. Jahrhundert und war die Folge von ersten größeren Siedlungsentwicklungen Anfang seit Mitte des 20. Jahrhunderts. Das Ortszentrum fungiert dabei nicht nur als Versorgungszentrum für Großdornberg selbst, sondern ist auch wichtig für die Versorgung in den benachbarten Ortsteilen Kirchdornberg, Niederdornberg, Deppendorf, Schröttinghausen und Babenhausen. Im Einzelhandel- und Zentrenkonzept ist Großdornberg nicht mehr als zentraler Versorgungsbereich gekennzeichnet und heute als Nahversorgungsstandort eingestuft.

Versorgungsqualität

Der tägliche Bedarf ist in seinen wesentlichen Bedarfen gedeckt. Die Gesundheitliche Versorgung durch Hausärzte ist gegeben, allerdings fehlen Fachärzte, so dass die Bewohner*innen hierfür derzeit auf Angebote außerhalb des Stadtteils zurückgreifen müssen. Der Ortsteil ist entsprechend der Einwohnerdichte mit Bildungs- und Betreuungsangeboten für Kinder ausgestattet. Angebote bis ins Grundschulalter sind vor Ort zu finden. Eine weiterführende Schule gibt es aufgrund der Einwohnerdichte nicht. Weiterführende Dienstleistungen sind laut den beteiligten Schlüsselpersonen im Grundsatz verfügbar (Banken, Friseure, etc.).

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum wird insgesamt als eher schlecht bewertet. Dies liegt zu einem an der viel befahrenen Wertherstraße und den resultierenden Emissionen. Zum anderen ist es die Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums, der wenig Sitzmöglichkeiten, Außengastronomie, Baumbestand und adäquate Zonierung bietet, die zum Verweilen einlädt. Es zeigt sich insgesamt ein durchschnittlicher Gebäudezustand sowie vereinzelte Leerstände. Die Fußgängerfreundlichkeit wird von den Schlüsselpersonen ebenfalls nur als durchschnittlich bewertet und bietet teilweise nicht die notwendige Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Bezirkskultur

Die Begegnungsorte und Vereine im Stadtteil werden insgesamt durchschnittlich bewertet. Positiv zu sehen ist die Stadtteilbibliothek mit ihren Angeboten und das sichtbare bürgerschaftliche Engagement das sich durch die Vereine und Initiativen, wie den Heimatverein, abzeichnet. Für Kinder, Jugendliche und Senioren gibt es laut den Beteiligten aber kaum Angebote vor Ort und auch identitätsstiftende Bezirksveranstaltungen werden unterdurchschnittlich bewertet. Ebenfalls nur durchschnittlich wurden von den Beteiligten der soziale Zusammenhalt und die Vernetzung der Akteure eingeschätzt. Im Gespräch zeigte sich die Zersplitterung in mehrere Ortsteile als eines der größten Hindernisse.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Zersplitterung ist es dann auch, die zu einer schlechten Bewertung der Binnenmobilität führt. Während sich innerhalb Großdornbergs alles bequem zu Fuß- oder mit dem Rad erreichen lässt, sind Teile von Kirchdornberg sowie die anderen Ortsteile nur schlecht mit dem ÖPNV angebunden – insbesondere zu Randzeiten. Darüber hinaus sind im Ortszentrum einige potenzielle Gefahrenstellen für Fuß- und Radfahrer zu erkennen. Dies betrifft die Querungsmöglichkeiten für Kinder, sowie den Radverkehr im Ortszentrum. Dementsprechend sind auch die verfügbaren Leihfahrräder vor der Stadtteilbibliothek nicht Anreiz genug, um auf das Auto zu verzichten. Daher bleibt die Verfügbarkeit von Parkplätzen im Ortsteil vorerst ein wichtiger Faktor.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Vernetzung des Ortszentrums mit der Innenstadt und der Region ist durch regelmäßige Busanbindungen in ausreichender Taktung gegeben. Allerdings kann dieser Mobilitätsknoten im Ortszentrum nicht sein volles Potential entfalten, da die weitere Anbindung in andere Ortsteile oft nicht ausreichend funktioniert.

Städtebauliche Entwicklungen

Derzeit sind alle Anrainerparzellen an der Wertherstraße in privater Hand und in Nutzung, so dass derzeit keine größeren städtebaulichen Entwicklungen möglich scheinen. Eine Aufwertung des Straßenraums durch eine verbesserte Radverkehrsführung auf der Wertherstraße zwischen der Deppendorfer und Babenhauser Straße wird bereits diskutiert.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	60 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	3
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	3
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	3
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	51 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	2
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	2
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	3
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	60 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	2
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	3
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	52 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	2
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	2
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	3
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	60 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	50 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	
56 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Großdornberg. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

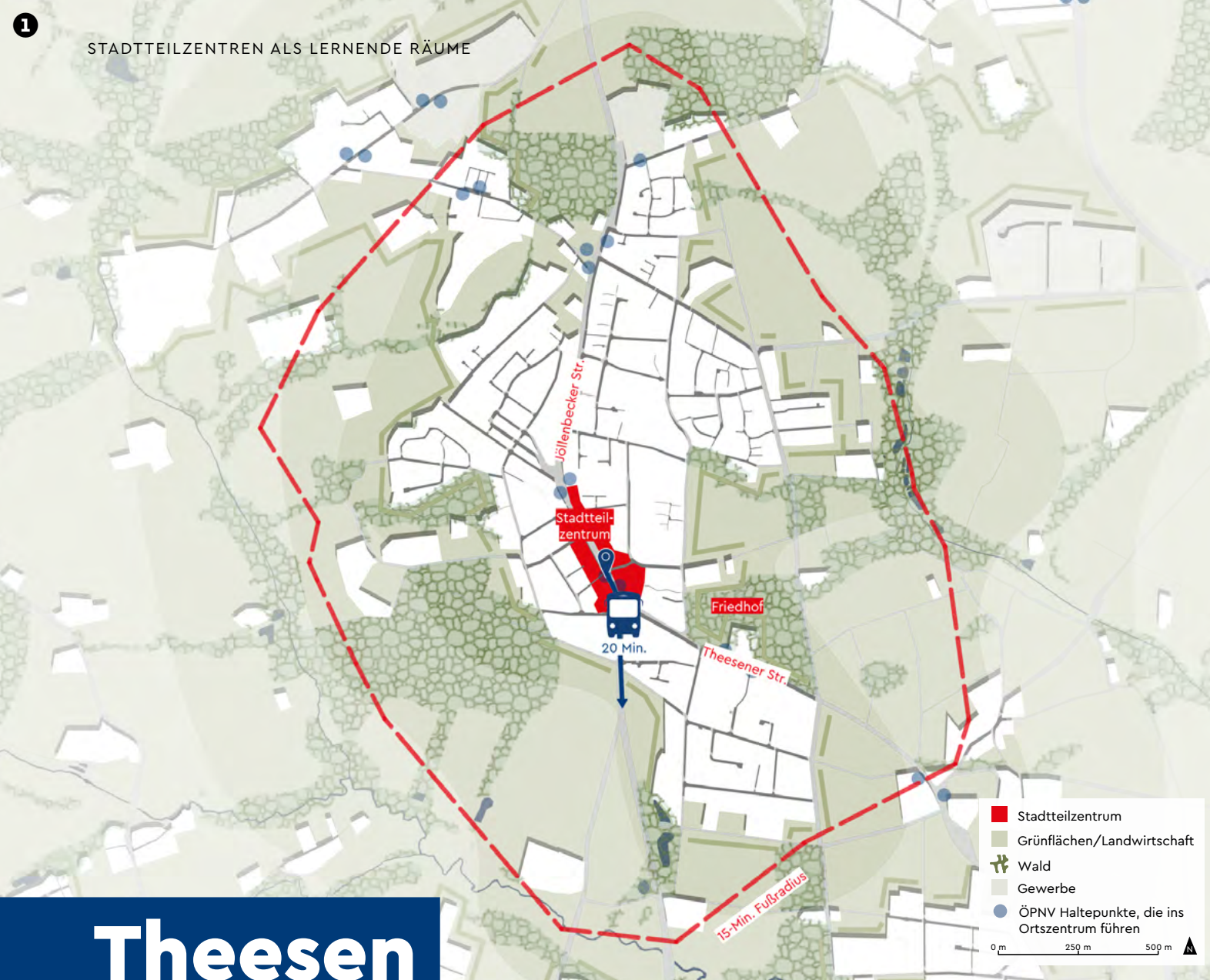


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Typ: Funktionales Zentrum einer Siedlung

Das Ortszentrum im Ortsteil Theesen an der Jöllenbecker Straße im Bezirk Jöllenbeck hat ein Einzugsgebiet von ca. 4.500 Einwohner und liegt im Norden des Stadtgebietes. Theesen ist in der Nachkriegszeit als Siedlung entstanden und in den folgenden Jahrzehnten durch Siedlungsrand-Erweiterungen, hauptsächlich mit Einfamilienhäusern, weitergewachsen. Das Stadtteilzentrum an der Jöllenbecker Straße besitzt damit einen rein funktionalen Versorgungscharakter und ist nicht mehr als zentraler Versorgungsbereich klassifiziert und aktuell als Nahversorgungsstandort eingestuft.

Versorgungsqualität

Der tägliche Bedarf ist durch das Ortszentrum und seine Umgebung gut gedeckt. Die weitergehende

Versorgung in den Bereichen Gesundheit, Bildung und Betreuungsangebote sowie das Angebot an weiterführenden Dienstleistungen ist zum Teil nicht ausreichend vorhanden, um seinen Alltag im Stadtteilzentrum zu erledigen. In Theesen gibt es zwar Fachärzte wie einen Zahnarzt und eine Apotheke, allerdings gibt es keinen Hausarzt, was besonders für die älteren Bewohner*innen ein Problem darstellt. Die Grundschule ist aktuell überlastet und wird übergangsweise durch einen zweigeschossigen Systembau von einer Zwei- zu einer Dreizügigkeit erweitert. Insgesamt zeigen die Teilnehmer*innen der Beteiligung sich zufrieden mit der Versorgung, sofern sie mobil sind und so auch leicht Besorgungen in anderen Teilen erledigen können.

Aufenthaltsqualität

Durch die Entstehung des Stadtteilzentrums in der

zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, dominiert der ruhende und fließende PKW-Verkehr. Von der viel befahrenen Jöllenbecker Straße geht eine hohe Emissions- und Lärmbelastung aus. Es gibt keine Aufenthaltsflächen, sehr wenig Sitzgelegenheiten und kaum Spielraum diese zu schaffen. Orte, an denen ein Austausch stattfinden kann, sind hier meist konsumbezogene Angebote wie Cafés. Interessanterweise liegt auch in Theesen das gefühlte Zentrum an einer anderen Stelle, nämlich um den Sportplatz, die Grundschule und das Kirchengemeinschaftshaus und spiegelt die rein funktionale Versorgungsfunktion des hier betrachteten Ortszentrums wider. Die geringe Anzahl an Leerständen deutet auf eine wirtschaftliche Gesundheit des Stadtteilzentrums hin. Auch der Zustand der Fassaden stärkt diesen Eindruck. Insgesamt wurde die Fußgängerfreundlichkeit von den Schlüsselpersonen als gut beschrieben, besonders hervorzuheben ist hierbei die Abtrennung

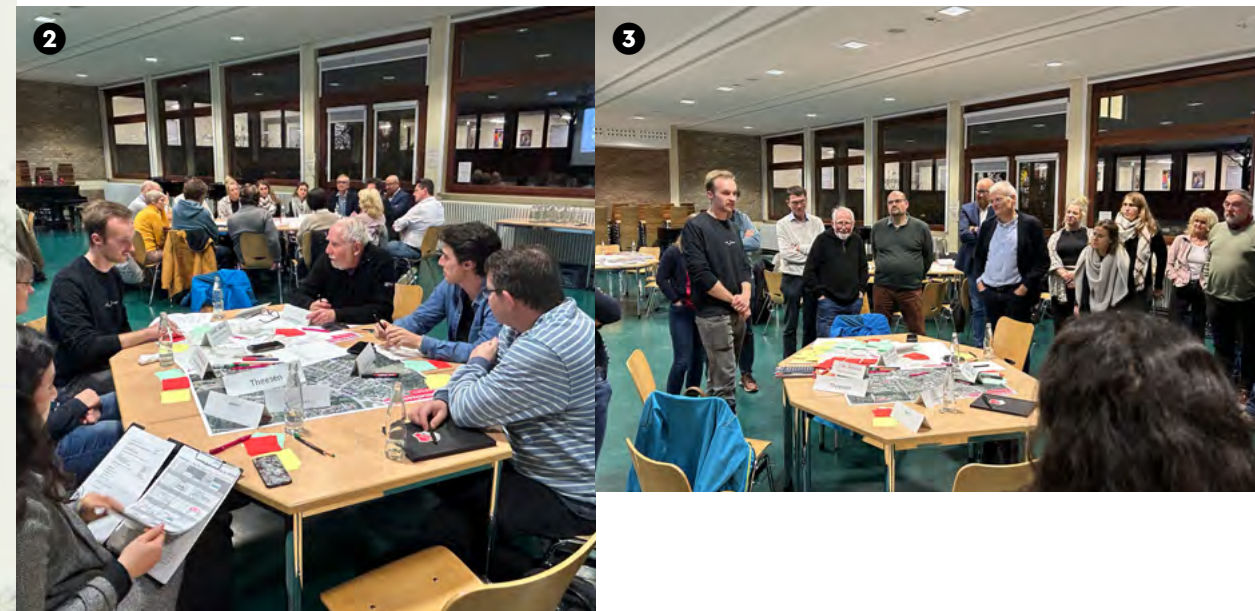


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

von Fußweg und Fahrbahn, durch einen Grünstreifen, der Jöllenbecker Straße.

Bezirkskultur

Wie alle Stadtteile ist auch Theesen von der Veränderung im gesellschaftlichen Zusammenhalt betroffen. Allerdings wurde der Vereinszusammenhalt in Theesen von den beteiligten Schlüsselpersonen insgesamt als gut beschrieben. Feste wie das Osterfeuer oder der Weihnachtsmarkt werden von den Vereinen wie dem VfL Theesen e.V., der Freiwilligen Feuerwehr zusammen mit der KITA organisiert. Der VfL Theesen e.V. bietet in den Sommerferien Sportcamps an, richtet jedes Jahr ein internationales Pfingstturnier aus. Aktuell plant der VfL zusammen mit den anderen Vereinen ein Stadtteilstfest zum 75-jährigen Bestehen des Vereins. Dazu gibt es weitere Bestrebung des Vereins

sein Angebot zu erweitern. Die Gespräche zwischen den Vereinen und Akteuren funktionieren laut den Schlüsselpersonen, haben aber kein etabliertes Format. Lokale kulturelle Einrichtungen gibt es kaum. Insgesamt ist die Identifikation mit dem Stadtteil aber hoch und auch der soziale Zusammenhalt wird als gut bewertet.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

In Theesen kann ein Großteil der Bewohner*innen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß die Ortsmitte erreichen. In der Beteiligung der Schlüsselpersonen wurde allerdings deutlich, dass im Teil der Jöllenbecker Straße südliche des Combis an Überquerungshilfen fehlt. Im nördlichen Teil ist diese einseitig durch einen Grünstreifen vom Gehweg getrennt. Die Radfahrer*innen müssen auf der Straße fahren, weichen jedoch oft auf den Gehweg aus, um Abstand vom PKW-Verkehr zu gewinnen. Um nach Theesen zu gelangen, nutzen viele einen Privatweg der parallel zur Jöllenbecker Straße verläuft, obwohl dieser nicht ausgebaut ist, da die Jöllenbecker Straße mit Tempo 100 zu gefährlich ist. Es gibt keine E-Ladesäulen im Stadtteil und man kann das Leihrad „Siggi“ nicht am eigentlichen Zentrum im Ort, dem Sportplatz in Theesen abstellen, sondern nur ca. 1 Kilometer entfernt. Für diejenigen die auf ein Auto angewiesen sind stehen gut gestaltete Parkplätze im Zentrum zur Verfügung.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Zur Erreichung des Arbeitsplatzes oder des Stadtzentrums ist Theesen auf Busverbindungen angewiesen. Die Busverbindung weist eine Taktung von 30 Minuten auf. Im Gespräch kamen weitere Schwachstellen in der Anbindung der Innenstadt hervor, so müsste die Bushaltestelle am Sportplatz öfter angefahren werden, da die Frequentierung des Sportplatzes, der Grundschule und des Kirchengemeinschaftshauses so hoch sei. Die Taktung des Schulbusses nach Schildesche sei nicht ausreichend.

Städtebauliche Entwicklungen

Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie über Theesen nach Jöllenbeck wurde unlängst durch eine Machbarkeitsstudie ein Stück weit nach vorn gebracht. Aus städtebaulicher Sicht ist zu erwarten, dass der im Raum stehende Stadtbahnanschluss weit mehr Theesenerinnen und Theeser zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs motivieren könnte, was wiederum Auswirkungen auf die Straßen- und Parkplatzauslastung im Stadtteil und nicht zuletzt auf die Aufenthaltsqualität und Lebendigkeit des Ortszentrums hätte. Aktuelle geplant ist die Jöllenbecker Straße im Zuge des Radverkehrskonzepts fahrradfreundlicher zu gestalten. Hierbei ist man allerdings auf Straßen NRW angewiesen, da es sich um eine Landesstraße handelt. Dazu ist eine Wohnbebauung an der Zirkonstraße Ecke im Bergsiek geplant.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	65 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	3
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	3
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	69 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	2
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	2
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	4
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	3
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4
Leerstände	5
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	63 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	3
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	64 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	3
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	3
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	60 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	50 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl 64 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Theesen. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.



Abb. 1: Stadtteilzentrum

Wertherstr./ Wellensiek

Typ: Funktionales Zentrum einer Siedlung

Das Ortszentrum an der Wertherstraße/ Wellensiek liegt nahe der Universität Bielefeld im Stadtbezirk Dornberg im Nordwesten von Bielefeld. Das heutige Ortszentrum bildete sich überwiegend im späten 20. Jahrhundert und war die Folge der Siedlungsentwicklung am Wellensiek. Das Ortszentrum ist derzeit als Nahversorgungszentrum Typ D eingestuft und ist nur eines von Zweien im Ort, da entlang der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in Richtung Lohmannshof mittlerweile ein zweiter Versorgungsbereich entstanden ist.

Versorgungsqualität

Der tägliche Bedarf ist in seinen wesentlichen Bedarfen gedeckt. Die Gesundheitliche Versorgung ist ebenfalls gesichert. Der Ortsteil ist mit

Bildungs- und Betreuungsangeboten für Kinder gut ausgestattet, verfügt aber für Jugendliche nur mit der Laborschule nicht über ein klassisches Angebot an weiterführenden Schulen. Entsprechend wird dieser Punkt von den Beteiligten als durchschnittlich bewertet. Ebenfalls durchschnittlich wird die Verfügbarkeit der weiterführenden Dienstleistungen eingeschätzt, die es den Bewohner*innen erlauben würden mehr ihres Alltags vor Ort zu verbringen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum wird insgesamt als gerade noch durchschnittlich bewertet. Dies liegt an der viel befahrenen Wertherstraße und den resultierenden Emissionen, sowie an der mangelhaften Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums. Zwar hat die Neugestaltung die Situation



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

verbessert, jedoch im Grunde an der funktionalen Gestaltung des Ortes nichts verändert. Der Ort ist nicht als Aufenthaltsraum konzipiert und bietet kaum Sitzmöglichkeiten, Außengastronomie, Baumbestand und adäquate Zonierung bietet, die zum Verweilen einlädt. Vereinzelt behelfen sich die gastronomischen Betriebe mit gläsernen Zäunen, um Außengastronomie anbieten zu können. Die Fußgängerfreundlichkeit wird von den Schlüsselpersonen ebenfalls nur als durchschnittlich bewertet. Der Zustand der Fassaden ist insgesamt gut und auch Leerstände sind kaum wahrnehmbar.

Bezirkskultur

Die Begegnungsorte und Vereine im Stadtteil werden insgesamt unterdurchschnittlich bewertet. Auch die Angebote der Vereine und Initiativen sowie die Angebote vor Ort für Jugendliche er-

halten nur eine durchschnittliche Bewertung. Laut den beteiligten Schlüsselpersonen gibt es zudem einen Mangel an identitätsprägenden Bezirksveranstaltungen und Kultureinrichtungen vor Ort. Insgesamt zeigt sich auch am niedrigen Grad der Beteiligung eine eher durchschnittliche Identifikation mit dem Stadtteil, insbesondere mit seinem Ortszentrum sowie der Vernetzung der Akteure untereinander.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Binnenmobilität im Stadtteil ist insgesamt überdurchschnittlich. Insbesondere die Erreichbarkeit des Ortszentrum, bzw. der Ortszentren zu Fuß und mit dem Rad kann überwiegend durch gut gestaltete Grünzüge in Nord-Süd Richtung erfolgen. Einzig der Anschluss direkt ans Ortszentrum ist verbesserungswürdig. Die Anbindung der Ortszentren mit dem ÖPNV wird von den Schlüsselpersonen ebenfalls als gut bewertet. Dazu sind auch Leihfahrräder oder eScooter für die letzte Wegstrecke vorhanden.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Vernetzung des Ortszentrums mit der Innenstadt und der Region ist durch regelmäßige Busanbindungen in ausreichender Taktung gegeben. Allerdings bietet im Vergleich, der neuere Versorgungsbereich an der Stadtbahnlinie die bessere Anbindung an die Innenstadt und die Region.

Städtebauliche Entwicklungen

Die städtebauliche Entwicklung an der Wertherstraße scheint weitgehend abgeschlossen zu sein. Derzeit bieten sich keine Flächen für eine weitere städtebauliche Entwicklung an. Der Stadtteil kann insgesamt durch weitere Entwicklungen im Bereich der Hochschule und Universität profitieren.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	70 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	3
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	60 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	2
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4
Leerstände	4
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	3
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	49 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	2
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	3
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	2
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	1
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	84 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	5
Park+Ride Parkplätze	5
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	80 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	4
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	60 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl 64 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Wertherstraße/ Wellensiek. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

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.

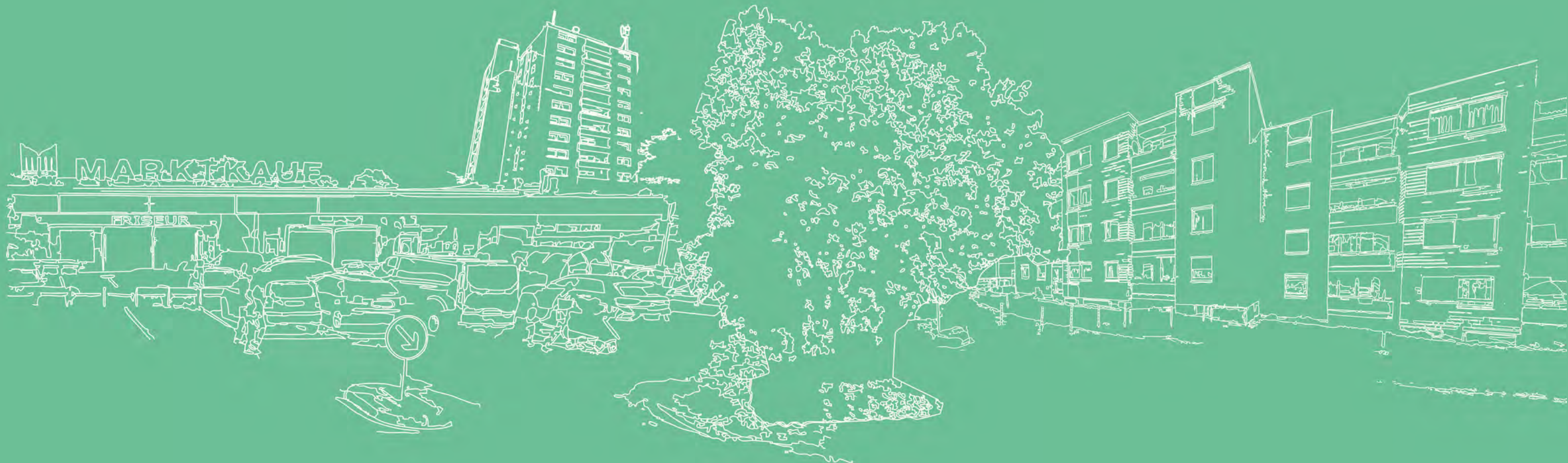




Abb. 1: Stadtteilzentrum

Typ: Zentrum der 60/70er Jahre

Das Stadtteilzentrum Stieghorst im Osten von Bielefeld ist in überwiegend in den 60-70er Jahren entstanden und durch Elemente von Großsiedlungen geprägt, wenn auch nicht am Reißbrett als solche entstanden. Erste Erwähnungen als Bauernschaft Stieghorst gehen bis ins Mittelalter zurück. Seit der kommunalen Neuordnung 1973 gehört Stieghorst zum gleichnamigen Stadtbezirk Bielefelds. Der Stadtbezirk zählt etwa 33.100 Einwohner, wovon etwa 10.000 in das Einzugsgebiet des Ortszentrums fallen. Das Zentrum wird im Einzelhandelskonzept als Typ D eingestuft.

Versorgungsqualität

Im Stadtteilzentrum ist der tägliche Bedarf gedeckt. Die gesundheitliche Versorgung im Stadtteil ist ebenfalls gut. Auch die Bildungs- und Betreuungs-

angebote sind in allen Altersstufen vorhanden. Die weiterführenden Dienstleistungen im Stadtteil lassen auch kaum etwas vermissen. Insgesamt ermöglicht das Angebot den Bewohner*innen grundsätzlich einen Großteil ihres Alltags im Ort zu verbringen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität vor Ort ist jedoch verbesserungsfähig. Die Emissionsbelastung der Stieghorster Straße ist zu spüren, insbesondere bei der Querung von der Endhaltestelle ins Zentrum. Die Gestaltung des öffentlichen Raums zeigt Mängel in der Zonierung, Wegführung und Sitzmöglichkeiten. Die einzelnen Grünflächen im Zentrum wirken eher als Sichtbarriere, denn als Erholungsmöglichkeit. Gastronomische Angebote sind zwar vorhanden, aber nicht vielfältig genug, um zu allen Tageszeiten ein attraktives Angebot zu bieten. Insgesamt zeigt der bauliche

Zustand der Gebäude den erwartbaren Sanierungsbedarf und vereinzelte Leerstände trüben hier und da zusätzlich den Gesamteindruck, trotz der eigentlich guten Fußgängerfreundlichkeit des Ortszentrums.

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur profitiert von einer Vielfalt an Begegnungsangeboten verschiedener Träger, was den Stadtteil als lebendigen und inklusiven Ort kennzeichnet. Bürgerliches Engagement ist zwar wahrnehmbar und organisiert, erreicht aber nicht sein volles Potenzial in der Förderung der Gemeinschaft. Ein breites Spektrum an Angeboten für Kinder und Jugendliche, insbesondere durch das Freizeitzentrum, unterstreicht die Familienfreundlichkeit und soziale Nachhaltigkeit des Bezirks. Vereinzelte ortsspezifische Veranstaltungen bieten zwar kulturelle Anreize, erreichen aber nicht das Potenzial zur Förderung des sozialen Zu-



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

sammenhalts. Zwar sind einzelne Kultureinrichtungen, wie die Stadtteilbibliothek vorhanden, doch bewerten die Schlüsselpersonen die Angebote insgesamt nur durchschnittlich. Vorhandene Managementstrukturen sind ein Schritt in die richtige Richtung, zeigen jedoch Raum für Verbesserungen in Effizienz und Inklusivität. So zeigt sich eine insgesamt durchschnittliche Bewertung der Identifikation und des sozialen Zusammenhalts im Stadtteil. Dies könnte zum Teil darauf zurückzuführen sein, dass das Ortszentrum derzeit nicht seine volle Wirkung als Begegnungsort und Treffpunkt entfalten kann.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die gute Verbindung zum Zentrum des Stadtteils, gewährleistet durch die Straßenbahnlinie 4 mit ihrer zuverlässigen Frequenz, trägt zur Attraktivität des Stadtteils bei. Die Möglichkeit, Leihfahräder oder

eScooter zu nutzen, legt den Grundstein für die Mobilität auf der letzten Meile, hat aber noch Ausbaupotenzial durch eine koordinierte Mobilitätsstation. Dank des weitreichenden Netzes separater Fuß- und Radwege, unterstützt durch grüne Infrastruktur, ist die Erreichbarkeit des Ortszentrums besonders hochwertig. Die bestehenden Parkmöglichkeiten für PKWs vereinfachen das Parken, bieten jedoch Raum für umweltfreundlichere Gestaltungsoptionen.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die direkte Verbindung zur Innenstadt durch die Straßenbahnlinie 4 fördert die Vernetzung des Stadtteils mit der Innenstadt und in die Region. Eine durchschnittliche maximale Wartezeit von nur 10 Minuten während der Stoßzeiten unterstreicht die Effizienz und Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrssystems.

Städtebauliche Entwicklungen

Stieghorst befindet sich im Korridor der Erweiterung der Stadtbahnlinie 4 in Richtung Hillegossen. Auch die Umnutzung der Catterick Barracks kann zu einem späteren Zeitpunkt Impulse für den Stadtteil bringen. Die städtebauliche Entwicklung im Ortskern erscheint weitestgehend abgeschlossen. Vereinzelte Potentialflächen zur Zentrenentwicklung könnten an der Danziger Straße aber kurz- bis mittelfristig verfügbar werden. Kurzfristige wohnbauliche Entwicklungen in der Nähe des Zentrums sind durch die Neuauftellung des Bebauungsplans „Masurenweg“ zwischen Ortszentrum und Detmolder Straße zu erwarten.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)	80 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	63 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	3
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)	66 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	4
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	3
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	4
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	3
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	3
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	76 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	4
Park+Ride Parkplätze	4
ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)	90 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	5
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	40 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	3
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1
Gesamtpunktzahl	
69 %	

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Stieghorst. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.



Sennestadt

Abb. 1: Stadtteilzentrum

Typ: Zentrum der 60/70er Jahre

Der Stadtteil Sennestadt liegt im Süd-Osten des Stadtgebietes von Bielefeld und besitzt ein Einzugsgebiet von ca. 16.400 Einwohnern. Das Stadtteilzentrum am Reichowplatz/ Elbeallee entstand zusammen mit dem überwiegenden Teil der Sennestadt in den fünfziger Jahren als Großwohnsiedlung. Mit seiner teilstädtischen Versorgungsbedeutung ist es derzeit als Zentrentyp C eingeordnet.

Versorgungsqualität

Im Stadtteilzentrum ist der tägliche Bedarf umfassend gedeckt, mit einem Angebot, das über die Grundversorgung hinausgeht. Eine Vielfalt an medizinischen Angeboten gewährleistet die gesundheitliche Versorgung der Stadtteilbewohner*innen. Die breite Palette an Bildungs- und Betreuungsangeboten für alle

Altersklassen unterstützt die Entwicklungsbedürfnisse der Gemeinschaft. Allerdings reichen die derzeitigen KITA-Plätze in der Sennestadt bei weitem nicht aus. Die weiterführenden Dienstleistungen decken die allermeisten ergänzenden Bedürfnisse des alltäglichen Lebens ab. Insgesamt lassen sich so weite Teile des Alltags im Stadtteil bewerkstelligen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität in Sennestadt ist trotz der großzügigen Anlagen an Freiraumverbünden noch durch den ruhenden und fließenden PKW-Verkehr geprägt. Dies bringt Lärm- und Luftverschmutzung an der Elbealle und der Vennhofalle mit sich, die die Aufenthaltsqualität mindert. Die zurückspringenden Gehwege und Vorzonen von Gastronomie und Einzelhandel können dies nur teilweise auffangen. Ähnliches gilt für den Grünraum in den zentralen Alleen. Die Grünräume



Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

bieten zwar hier und da Erholungsmöglichkeiten, sind jedoch insgesamt zu spärlich gesetzt sind, um einen durchgreifenden positiven Eindruck zu hinterlassen. Die vorhandenen gastronomischen Angebote werden von den Umfrageteilnehmern als zu einseitig und wenig ansprechend empfunden. Der bauliche Zustand der Fassaden, sowie die immer häufiger auftretenden Leerstände tragen zusätzlich dazu bei, dass die Aufenthaltsqualität insgesamt nur durchschnittlich bewertet wird, auch wenn der zentrale Raum insgesamt großzügige und barrierearme Gehwege bietet. Dies zeigt sich insbesondere in gebündelter Form am Reichowplatz, der insgesamt zu großzügig wirkt und nicht als Anziehungspunkt oder Bewegungsknoten wirken kann.

Bezirkskultur

Die Bezirkskultur wird insgesamt leicht überdurchschnittlich bewertet. Sie profitiert von einer Vielfalt

an Begegnungsangeboten verschiedener Träger, auch wenn die Gruppen untereinander noch besser in den Austausch treten könnten. Die sichtbare Vereinsstruktur, wie z.B. der Sennestadtverein, zeichnet ein ähnliches Bild von klarem bürgerschaftlichem Engagement, allerdings noch nicht immer inklusiv über Einzelgruppen hinweg. Nur durchschnittlich wird das Angebot für Jugendliche bewertet, die oft in Räumen vor den Geschäften zu finden sind. Vereinzelt ortspezifische Veranstaltungen bieten zwar kulturelle Anreize, erreichen aber nicht ihr volles Potenzial zur Förderung des sozialen Zusammenhalts und zur Stärkung der lokalen Identität. Dies zeigt sich auch in den durchschnittlichen Bewertungen der Identifikation und des Zusammenhalts im Stadtteil. Die kaum vorhandenen Kultureinrichtungen im Stadtteil verstärken diesen Eindruck. Die vorhandenen Managementstrukturen sind ein Schritt in die richtige Richtung, zeigen jedoch ebenfalls Raum für Verbesserungen in Effizienz

und Inklusivität.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Die Binnenmobilität in Sennestadt besteht insbesondere durch die gut vernetzten Grünzüge, die es Vielen erlauben das Ortszentrum zu erreichen, ohne eine Straße zu überqueren. Die Busanbindung ins Ortszentrum ist mit einer kurzen Taktung ebenfalls gut. Die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern oder eScootern hingegen ist ausbaufähig und nutzt das Potenzial der Grünzüge bisher nicht. Insbesondere, da Sennestadt über ein sehr ausgebautes Netz abgetrennter Fuß- und Radwege durch grüne Infrastruktur ins Ortszentrum verfügt. Die in großer Zahl vorhandenen PKW-Stellplätze erleichtern die Erreichbarkeit für Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, erscheinen aber in der Anzahl nicht notwendig in Anbetracht der guten Binnenmobilität durch das grüne Infrastrukturnetz. Zudem bieten sie das Potenzial für eine umweltfreundlichere Gestaltung.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Die Sennestadt hat als süd-östlichster Stadtteil Bielefelds und bisher ohne Stadtbahnanschluss Schwierigkeiten eine gute ÖPNV-Vernetzung mit der Innenstadt und der Region zu gewährleisten. Verständlicherweise bewerten die beteiligten Schlüsselpersonen sowohl das Angebot als auch die Taktung deshalb nur

durchschnittlich.

Städtebauliche Entwicklungen

Eine Erweiterung der Stadtbahnlinie nach Sennestadt ist bereits im Bereich der Entwurfssplanung und wird nun im Laufe des Jahres 2024 in ein Planfeststellungsverfahren überführt. Neben der starken Aufwertung der ÖPNV Verbindung, bietet die Erweiterung insbesondere das Potential für eine Neuordnung und Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Linienführung. Darüber hinaus befindet sich die Sennestadt mit einem INSEK derzeit in städtebaulicher Förderung. Hier wurden einige Maßnahmen bereits umgesetzt, wie unlängst die Aufwertung der Grünzüge. Insgesamt erzeugen beide Entwicklungen eine überaus positive Dynamik für den Stadtteil.

Versorgungsqualität (Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)

Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	4
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4

Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)

Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	2
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4

Bezirkskultur (Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)

Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	4
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	3
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtebibliotheken, VHS,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	4
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)

ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	2
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	4
Park+Ride Parkplätze	4

ÖPNV in Innenstadt und Region (Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)

Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3

Städtebauliche Entwicklungen *(Was passiert schon und was ist möglich?)*

Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	5

	Gesamtpunktzahl	68 %
--	------------------------	-------------

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Sennestadt. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

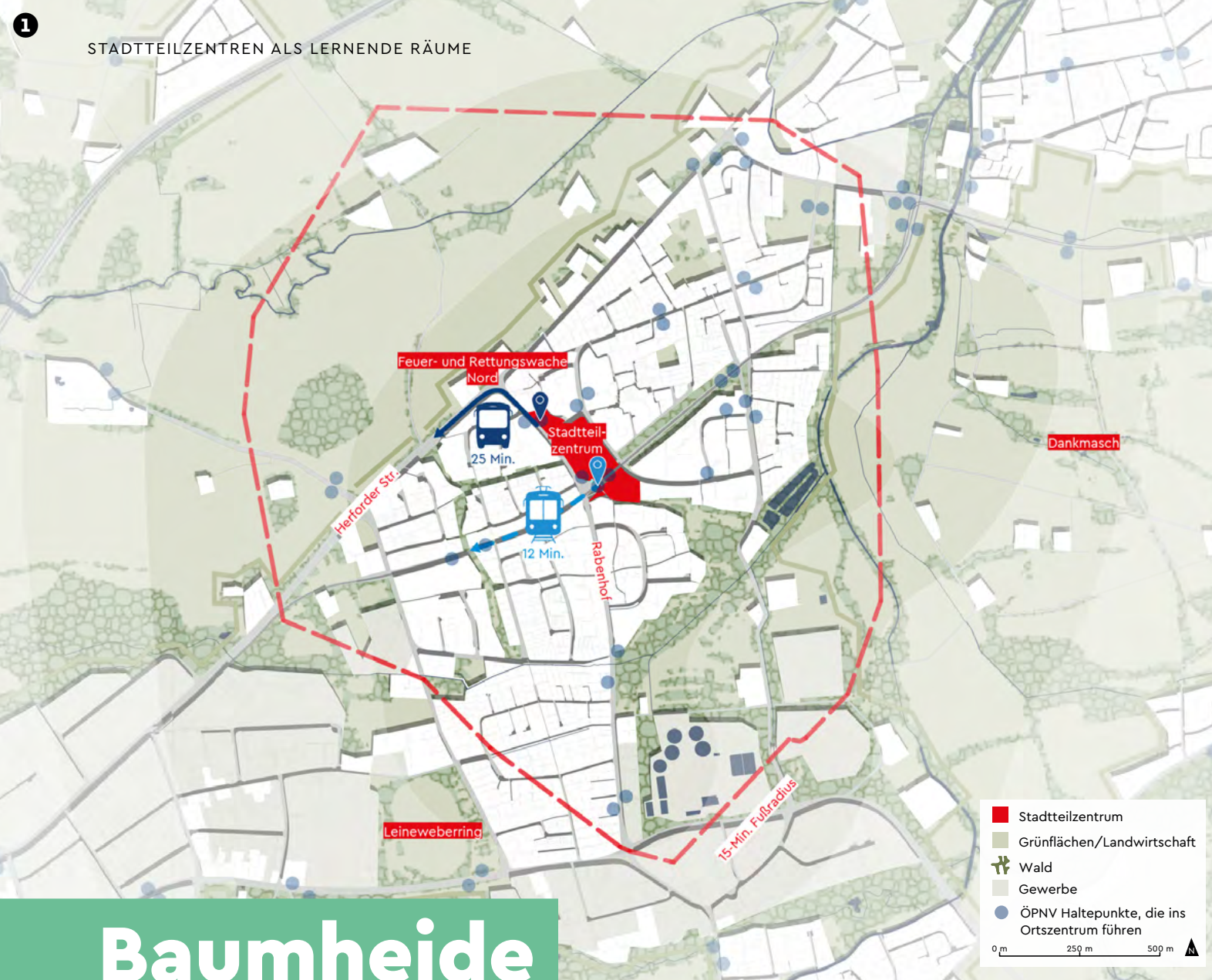


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Baumheide

Typ: Zentrum der 60/70er Jahre

Das Stadtteilzentrum Baumheide im Nordosten von Bielefeld ist in den 60-70er Jahren als Teil der Großsiedlung entstanden und gehört seit der kommunalen Neuordnung 1973 zum Stadtbezirk Heepen. Baumheide hat heute etwa 8.100 Einwohner. Das Einzugsgebiet des Zentrums erstreckt sich aber auch weit in den Ortsteil Milse, so dass ein Einzugsbereich von mehr als 10.000 Einwohner*innen realistisch erscheint. Abgesehen von dem fließenden Übergang zwischen Milse und Baumheide ist der Ortsteil städtebaulich gut ablesbar. Das Ortszentrum ist als Nebenzentrum Typ D eingestuft.

Versorgungsqualität

Im Stadtteilzentrum ist der tägliche Bedarf umfassend gedeckt, mit einem reichen Angebot, das

über die Grundversorgung hinausgeht. Die unzureichende medizinische Versorgung im Stadtteil macht längere Wege zu Arztpraxen in anderen Gebieten notwendig und beeinträchtigt die alltägliche Lebensführung. Derzeit fehlt es an Hausärzten, Kinderärzten und Frauenärzten vor Ort sowie an Tagespflegeangeboten für Ältere. Nicht alle weiterführenden Dienstleistungen sind im Stadtteil vorhanden. Insgesamt zwingt dies die Bewohner*innen dazu, für viele Alltagsbedürfnisse andere Orte aufzusuchen. Das Bildungsangebot im Stadtteil für Kinder und Jugendliche ist angemessen.

Aufenthaltsqualität

Die Neue Mitte in Baumheide ist eines der zentralen Aspekte des INSEKs und zielt darauf ab die Aufenthaltsqualität stark zu verbessern. Zum Zeitpunkt dieser Untersuchung sind die Bereiche rund um die

Stadtteilbibliothek und das Freizeitzentrum gerade umgesetzt. Die Neustrukturierung der westlichen und südlichen Seite des Marktkaufs konnten u.a. aufgrund umfangreicher Abstimmungserfordernisse mit privaten Eigentümern noch nicht umgesetzt werden. Dies führt dazu, dass die Emissionen durch an- und abfahrenden Verkehr auf dem Parkplatz an der Westseite die Aufenthaltsqualität nach wie vor beeinträchtigen. Die Gestaltung im nördlichen Teil des Zentrums bietet zwar verkehrsberuhigte Zonen mit Aufenthaltsqualität, doch es fehlt an einer durchgängigen und einheitlichen Qualität im gesamten öffentlichen Raum des Ortszentrums, ohne die Fertigstellung der anderen Abschnitte. Die vereinzelten Grünflächen und Baumbestände bieten zwar einige Erholungsmöglichkeiten, sind jedoch zu spärlich, um einen durchgreifenden positiven Eindruck im Ortszentrum zu hinterlassen. Das gastronomische Angebot im Zentrum, insbesondere in seiner Diversi-

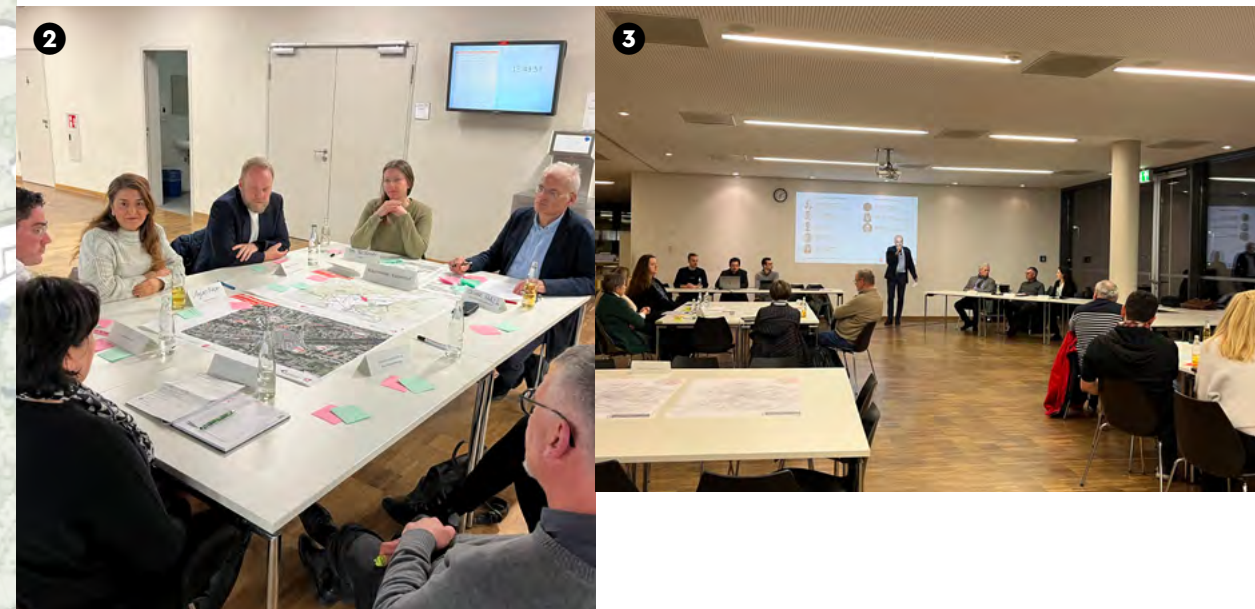


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

tät und Angeboten mit Außengastronomie, wird von den Schlüsselpersonen unterdurchschnittlich bewertet. Die bauliche Substanz weist in weiten Teilen nach wie vor Sanierungsbedarf auf, was das Gesamtbild des Stadtteilzentrums beeinträchtigt. Hin- und wieder auftretende Leerstände werden von Beteiligten als störend empfunden, sind jedoch in der Regel schnell wieder belegt. Positiv zeigt sich das Ortszentrum hingegen im Bereich der Fußgängerfreundlichkeit durch seine barrierefreien und breiten Gehwege, auch wenn die Dominanz der parkenden Autos das Gesamtbild beeinträchtigt.

Bezirkskultur

Einzelne Begegnungsangebote sind vorhanden, jedoch zumeist einzelnen sozialen Gruppen zugeordnet, so dass es spürbar an soziale Interaktion zwischen Altersgruppen und Milieus mangelt. Die

seit 1995 eigene Stadtteilkonferenz für Baumheide lässt das bürgerliche Engagement spüren und positiv bewertet werden. Auch einzelne kulturelle Einrichtungen sind wahrnehmbar, beides erreicht jedoch nicht sein volles Potenzial in der Förderung des sozialen Zusammenhalts. Insbesondere scheint es an Sportvereinen zu mangeln. Das Freizeitzentrum in Baumheide ist ein Plus. Gleiches gilt für die Stadtteilbibliothek, die verschiedenste Angebote weit über den Buchverleih hinaus für die Bewohner*innen bereitstellt. Seit der Sanierung sogar nun mit ein Open-Library Konzept, welches einen eigenständigen Check-in ermöglicht. Das Quartiersbüro begleitet die Maßnahmen des INSEK und fördert bürgerschaftliches Engagement und Teilhabe. Die Vernetzung der Akteure untereinander erscheint jedoch noch im Aufbau. So zeigt sich eine insgesamt durchschnittliche Bewertung der Identifikation und des Zusammenhalts im Stadtteil.

Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum

Eine exzellente Anbindung an das Stadtteilzentrum durch eine Straßenbahnlinie mit guter Taktung macht den Stadtteil attraktiv. Die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern oder eScootern bietet Grundlagen für eine verbesserte Mobilität auf der letzten Meile, ist aber ausbaufähig. Insbesondere, da Baumheide über ein sehr gut ausgebautes Netz abgetrennter Fuß- und Radwege durch grüne Infrastruktur ins Ortszentrum verfügt. Vorhandene PKW-Stellplätze erleichtern zwar das Parken, für Menschen die auf ein Auto angewiesen sind, bieten aber Potenzial für eine umweltfreundlichere Gestaltung und Nutzung.

ÖPNV in Innenstadt und Region

Eine hervorragende Anbindung zur Innenstadt durch die Straßenbahnlinie 2 vernetzt den Stadtteil mit der Innenstadt und der Region. Eine maximale Wartezeit von 10 Minuten in den normalen Tageszeiten zeigt eine hohe Nutzerfreundlichkeit des Verkehrssystems.

Städtebauliche Entwicklungen

Baumheide ist Gegenstand aktueller städtebaulicher Förderung, die nun auch noch einmal erneuert werden soll. Das derzeit laufende INSEK Baumheide hat bereits eine ganze Reihe von Maßnahmen auf den Weg gebracht und gibt dem Stadtteil den dringend benötigten Aufwind. So ist neben dem Freizeitzentrum am Rabenhof eine neue Sport- und Fitnessanlage entstanden und der angrenzende Platz wurde zu einem attraktiven Stadtplatz für alle Altersgruppen umgestaltet. Auch ein neues gastronomisches Angebot im Freizeitzentrum ist auf dem Weg. Darüber hinaus wird vom Amt für Verkehr die Erstellung eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts angestrebt, mit dem Ziel den Umweltverbund zu stärken. Zusammengenommen schaffen diese Entwicklungen eine überaus positive Entwicklungsdynamik im Stadtteil.

Versorgungsqualität <i>(Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)</i>	60 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	2
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	2
Aufenthaltsqualität <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	63 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	4
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	2
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
Bezirkskultur <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	54 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	3
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	2
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	80 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	3
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	4
Park+Ride Parkplätze	4
ÖPNV in Innenstadt und Region <i>(Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)</i>	100 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	5
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Städtebauliche Entwicklungen <i>(Was passiert schon und was ist möglich?)</i>	90 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	5
Gesamtpunktzahl	68 %

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Baumheide. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und erfolgt auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

	Historischer Dorfkern			Urbanes Zentrum		
	Jöllenbeck	Heepen	Alt-Schildesche	August-Bebel-Straße	Hauptstraße	Zentrum West
Gesamtwertung	63 %	79 %	81 %	64 %	76 %	82 %
Versorgungsqualität <i>(Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)</i>	75 %	100 %	95 %	80 %	95 %	85 %
	5	5	5	4	4	5
	3	5	4	4	5	4
	3	5	5	4	5	4
	4	5	5	4	5	4
Aufenthaltsqualität <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	66 %	74 %	80 %	51 %	54 %	83 %
	3	4	4	2	2	4
	3	3	4	2	3	4
	3	3	4	1	3	4
	3	4	4	4	4	5
Bezirkskultur <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	63 %	80 %	71 %	57 %	74 %	77 %
	3	4	4	3	4	4
	4	4	4	3	4	4
	3	3	3	3	3	3
	3	4	4	2	4	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	56 %	72 %	84 %	68 %	72 %	80 %
	4	3	5	5	4	5
	3	4	5	4	4	4
	2	4	4	3	4	5
	2	4	4	3	2	3
ÖPNV in Innenstadt und Region <i>(Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)</i>	60 %	80 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	3	3	5	5	5	5
	3	5	5	5	5	5
Städtebauliche Entwicklungen <i>(Was passiert schon und was ist möglich?)</i>	50 %	70 %	60 %	60 %	100 %	80 %
	4	5	5	5	5	5
	1	2	1	1	5	3

Städtisches funktionales Zentrum						funktionales Zentrum einer Siedlung					Zentren der 60/70er Jahre		
Hillegossen	Heeper Straße	Quelle	Senne	Brake	Gadderbaum	Ummeln	Ubbedissen	Großdomberg	Theesen	Wertherstraße/ Wellensiek	Stieghorst	Sennestadt	Baumheide
54 %	57 %	65 %	64 %	65 %	68 %	41 %	53 %	56 %	64 %	64 %	69 %	68 %	68 %
65 %	75 %	75 %	85 %	90 %	90 %	55 %	45 %	60 %	65 %	70 %	80 %	80 %	60 %
4	4	4	5	5	4	3	2	3	4	4	4	4	5
3	4	4	4	5	5	3	1	3	3	4	4	4	2
3	4	3	4	4	5	3	3	3	3	3	4	4	3
3	3	4	4	4	4	2	3	3	3	3	4	4	2
43 %	34 %	60 %	60 %	46 %	60 %	34 %	46 %	51 %	69 %	60 %	63 %	57 %	63 %
2	1	3	3	2	3	1	2	2	2	3	3	3	3
1	1	2	3	2	3	1	1	2	2	2	3	3	3
2	1	3	3	1	3	1	2	3	4	3	3	3	4
2	2	3	2	2	3	1	2	2	3	2	3	2	2
3	2	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3
3	3	4	3	3	3	3	3	3	5	4	3	2	3
2	2	2	4	3	2	2	3	3	4	3	4	4	4
49 %	57 %	69 %	63 %	66 %	71 %	51 %	46 %	60 %	63 %	49 %	66 %	66 %	54 %
3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	2	4	4	3
4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3
2	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3
2	4	4	3	4	3	2	3	2	3	2	3	3	2
1	2	2	2	2	3	1	1	3	2	1	3	2	2
2	2	5	3	3	4	2	2	3	3	3	3	4	3
3	3	4	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3
52 %	68 %	72 %	64 %	64 %	64 %	36 %	72 %	52 %	64 %	84 %	76 %	72 %	80 %
3	3	4	4	3	4	2	4	2	3	4	4	4	4
3	4	4	3	4	3	2	5	2	4	4	4	4	5
3	4	3	2	4	3	1	3	3	3	3	3	2	3
2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	5	4	4	4
2	3	4	4	2	3	2	3	3	3	5	4	4	4
80 %	70 %	70 %	70 %	90 %	80 %	30 %	80 %	60 %	60 %	80 %	90 %	60 %	100 %
3	4	3	4	5	4	1	4	3	3	4	5	3	5
5	3	4	3	4	4	2	4	3	3	4	4	3	5
70 %	60 %	30 %	40 %	60 %	40 %	30 %	50 %	50 %	50 %	60 %	40 %	90 %	90 %
4	3	2	3	5	3	2	4	4	4	5	3	4	4
3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	5

Tabelle 1: Gesamtbewertung der Stadtteilzentren. Die Bewertung erfolgt von (5) sehr gut bis (1) sehr schlecht und auf Basis der fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

Die markierten Zentren werden zur vertiefenden Bearbeitung empfohlen.

Conclusio

Die Bewertung der Stadtteilzentren unter der Perspektive der Zentrentypen offenbart eine Reihe ähnlicher Stärken und Herausforderungen, aber mit durchaus individuellen Aspekten je Stadtteil. Durch die Einstufung der 20 Bielefelder Stadtteilzentren in eine Bewertungsmatrix wird deutlich, wo Optimierungen und Handlungsmaßnahmen bestehen. Überall, selbst in den am besten bewerteten Stadtteilen, gibt es das Potential die Lebensqualität vor Ort weiter zu steigern.

Gesamtstädtische Herausforderungen abseits der Stadtentwicklung

Einige Problembereiche wurden uns nahezu in allen Beteiligungsveranstaltungen zugetragen. Dies sind oft Probleme, die sich nicht rein städtebaulich lösen lassen, sondern das Zusammenwirken verschiedenster Akteure notwendig macht. Regelmäßig wurde uns von Lücken in der ärztlichen Versorgung im Ort berichtet. Insbesondere die häufig frequentierten Fachärzten, wie Kinderärzte oder Frauenärzte fehlten oft. Das Problem ist der Verwaltung der Stadt Biele-

feld bekannt und wurde bereits umfassend erörtert und mit einer Konzepterstellung zur ärztlichen Versorgung in den Gremien diskutiert und beschlossen. Ganz ähnlich verhält es sich mit den Bildungsangeboten vor Ort. Auch hier wurden uns immer wieder fehlende Schul- oder KITA-Plätze in den Orten gemeldet, am häufigsten für den Gymnasialbereich. Grundlage für einen Neubau von Schulen oder eine Zugerweiterung an Bestehenden ist der Schulentwicklungsplan. An beiden Themen wird bereits mit Hochdruck gearbeitet.

Die vergleichende Bewertung

Aus gesamtstädtischer Sicht zeigt Bielefeld Stärken in seinem polyzentralen Charakter, hat aber durch das Wachstum in der Nachkriegszeit mit den Folgen des häufig ausschließlich funktionalen und auf das Auto ausgerichteten Städtebau umzugehen. Die Bewertungen reichen von 82% der Gesamtpunktzahl für das Zentrum West rund um den Siegfriedplatz, bis zu 41% für das Stadtteilzentrum in Ummeln.

Die Versorgungsqualität (täglicher Bedarf, Gesundheit, Bildung, weiterführende Dienstleistungen) wird nur in Ubbedissen und Baumheide unterdurchschnittlich bewertet (siehe Tabelle 1). Damit erfüllen fast alle Stadtteilzentren ihre funktionale Aufgabe der Versorgung. Anders sieht es bei der Aufenthaltsqualität aus, die nur in Alt-Schildesche, Heepen und Zentrum West wirklich positiv gewertet wird. Die Bezirkskultur ist oft dort besonders ausgeprägt, wo es historisch bedingt einen hohen Zusammenhalt unter der Lokalbevölkerung gibt. Positiv fallen hier Heepen, Alt-Schildesche, Brackwede, Zentrum West und Gadderbaum ins Auge. Aber auch Quelle erreicht eine hohe Wertung und besticht insbesondere durch seine ehrenamtlichen Managementstrukturen der Queller Gemeinschaft e.V. Fast überall wurde allerdings das fehlende Angebot für Jugendliche bemängelt. Die Binnenmobilität in den Ortsteilen ist in zwei Zentrentypen oft überdurchschnittlich. Die historischen Ortskerne, insbesondere aber die Zentren der 60/70er Jahre, die oft mit durchgehenden Freiraumverbünden geplant und realisiert worden sind, schneiden hier besonders gut ab. Der Weg ins Zentrum führt hier überdurchschnittlich oft durch attraktive Grünzüge. Schwieriger ist es immer dort, wo die städtebauliche Entwicklung nicht zusammenhängend geplant wurde und Barrieren die Vernetzung zusätzlich erschweren. Dies können Infrastrukturen wie der Ostwestfalendamm, aber auch bauliche Strukturen, wie die Catterick Barracks, oder schlicht eine starke Topographie sein, die die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad erschwert. Bei einem Vergleich der Zentren innerhalb ihres Zentrentyps zeigen sich lokale Besonderheiten und damit auch Stadtteile mit im Vergleich höherem Handlungsbedarf.

Dem Typus „historischer Dorfkern“ sind drei Zentren zugeordnet. Währen Heepen und Alt-Schildesche in den allermeisten Kategorien hoch punkten, fällt Jöllenbeck vergleichsweise ab. Anhand der Bewertung lässt sich ablesen, dass Jöllenbeck in allen Kategorien eine ca. 25% niedrigere Wertung erreicht als die beiden anderen historischen Dorfkern. Gleichzeitig wird so auch das Potential für Jöllenbeck ablesbar.

Bielefeld hat drei Zentren, die als urban gelten. Hier schneiden Brackwede und Zentrum West durchaus gut ab, wenn auch mit Unterschieden in der Aufenthaltsqualität. Das Zentrum August-Bebel-Straße zeigt ebenfalls Probleme in der Aufenthaltsqualität und schneidet aber auch in den meisten anderen Bereichen etwas schlechter ab, erreicht insgesamt mit 64% aber auch keine schlechte Gesamtwertung.

11 der 20 untersuchten Zentren haben einen funktionalen Charakter und liegen oft an wichtigen Verkehrsachsen. Sechs der Zentren sind eher städtisch geprägt und gerahmt von drei- oder mehrgeschossigen Gebäuden. Fünf haben eher Siedlungscharakter mit einer 1-2 geschossigen Bebauung am Straßenrand. Ob nun eher am Stadtrand oder weiter stadteinwärts, die Folgen sind eine geringe Aufenthaltsqualität und das Gefühl die Verteilung des öffentlichen Raums nicht zugunsten von Fuß- oder Radverkehr verändern zu können, ohne einen Verkehrsinfarkt zu erzeugen. Dies gilt ganz besonders für Ummeln, aber auch für Großdornberg und die Heeper Straße. Besser wird es immer dort, wo ein eigener Stadtplatz den Verkehr abschirmt, wie in der Senne oder in Gadderbaum. Potential haben insbesondere die Stadtteilzentren, in denen die Bedeutung der Straße im Gesamtverkehrsnetz der Stadt über die Zeit abgenommen hat. Dies gilt zum Beispiel für die Carl-Severing Straße in Quelle durch die A33, aber auch für die Detmolder Straße in Hillegossen und Ubbedissen.

Eine Besonderheit stellen die Zentren der 60/70er Jahre dar. Hierzu zählen Baumheide, Sennestadt und Stieghorst. Sie schneiden eigentlich vergleichsweise gut ab und liegen in der Bewertung auch kaum auseinander. Sie leiden aber unter ihrem Image und die Angebote in der Bezirkskultur vor Ort sind oft spezifischen Gruppen vorbehalten. Mit der Sennestadt und Baumheide sind zwei der drei Zentren auch in der städtebaulichen Förderung und damit bereits länger im Fokus der Stadtentwicklung.

Drei zu vertiefende Stadtteilzentren: Ummeln, Hillegossen & Jöllenbeck

Das Ziel der städtebaulichen Analyse und der Bewertung durch die Beteiligung von Schlüsselpersonen in der Onlineumfrage und den Workshops war der Vergleich der 20 Stadtteilzentren in einem Ranking, um schließlich drei Stadtteilzentren zu identifizieren, die in der 2. Bearbeitungsstufe vertiefend betrachtet werden. Mit der Auswahl wird empfohlen unterschiedliche Zentrenkategorien bei den Vertiefungskonzepten zu berücksichtigen, um die potentielle Übertragbarkeit von Lösungsansätzen zu erhöhen. Im Vergleich der auf fünf Kategorien aufgeteilten Zentrentypen, erscheinen die der 60/70er Jahre bereits ausreichend im Fokus der Stadtentwicklung zu stehen. Die urbanen Zentrentypen stehen vergleichsweise gut da, auch diese

werden städtebaulich weiterentwickelt. Für Brackwede ist die Bearbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (INSEK) angestoßen. Das Zentrum West wird im Rahmen des Verkehrskonzepts Bielefelder Westen bearbeitet und die August-Bebel-Straße wurde unlängst erneuert. Aus gutachterlichen Sicht wird deshalb empfohlen, den Fokus auf die Zentren zu richten, die bisher weniger intensiv betrachtet wurden. Die Herausforderungen dort ähneln sich teilweise. Der Lerneffekt untereinander, bzw. die kombinatorische Wirkung, ist potentiell entsprechend hoch.

Es wird daher vorgeschlagen jeweils eins der funktionalen Zentren sowie einen historischen Dorfkern vertiefend zu bearbeiten. Als historischen Dorfkern wird Jöllenbeck für das Vertiefungskonzept vorgeschlagen. Gerade der Vergleich zu Heepen und Alt-Schildesche zeigt wie viel Potential noch in dem Stadtteil liegt. Für die Zentrenkategorie „funktionales Zentrum einer Siedlung“ zeigt Ummeln den größten Handlungsbedarf. In der Kategorie „städtisches funktionales Zentrum“ ist dies Hillegossen. Alle drei Vertiefungskonzepte stehen zudem vor den Herausforderungen kurzfristig realisierbare Maßnahmen zu entwickeln, bei gleichzeitig langfristiger Planung der Stadtbahnanschlüsse in Hillegossen und Jöllenbeck, sowie der Umgehungsstraße in Ummeln.

Die kombinatorische Wirkung für Bielefeld

Mit dem Fokus auf diese eher unscheinbaren funktionalen Zentren und Stadtrandlagen profitiert Bielefeld als Ganzes. Mit der nun folgenden vertiefenden Bearbeitung von Handlungsempfehlungen für Ummeln, Hillegossen und Jöllenbeck werden Maßnahmenpakete erarbeitet, die sich auf andere Stadtteilzentren übertragen lassen. Die urbanen Zentren in Bielefeld, die Innenstadt selbst, sowie einige der städtischen funktionalen Zentren, werden zudem automatisch durch einen Rückgang des Verkehrs profitieren, sobald die Alltagswege für die äußeren Zentren weniger umständlich, und die Lebensqualität vor Ort gesteigert wird. Die Stärkung der Bezirkskultur und Identität vor Ort kann Bielefelds historische Entwicklung als polyzentrische Stadt und den gemeinsamen Erfolg als Leineweberregion in den Fokus nehmen und die Bedeutung der einzelnen Orte für das Gesamtgefüge zurück ins Bewusstsein holen. Im Sinne der lernenden Räume lassen

sich damit auch Maßnahmen aus der Innenstadt in Teilen übertragen. Hier ist vieles bereits umgesetzt. Die historische Bedeutung als Leineweberstadt ist ablesbar, die Alltagswege sind kurz und die Aufenthaltsqualität ist hoch.

Die Lebensqualität in den Stadtteilen zu steigern, sowie Alltagswege zu verkürzen und attraktiver zu gestalten, bieten ein enormes Potential für Bielefeld das selbst gesteckte Ziele der Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen. Insbesondere die Aufwertung der funktionalen Zentren sind ein wesentlicher Hebel, um Transformationsbarrieren zu überwinden und positiv zu besetzen.

TEIL 2

Stärkungskonzept mit drei Vertiefungsräumen

Von der Analyse zur vertieften Betrachtung

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 (s. Teil 1 – Analyse, S. 108).

Die drei 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 der Analyse 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.





Abb. 1: Mängel & Potenziale

Jöllenbeck

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 zukunftsste, 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 Amststraße in seiner konischen Gestaltung die Möglichkeit den Grünraum zu erweitern, ohne wesentlich in die Anzahl der Parkplätze einzugreifen. Damit kann die

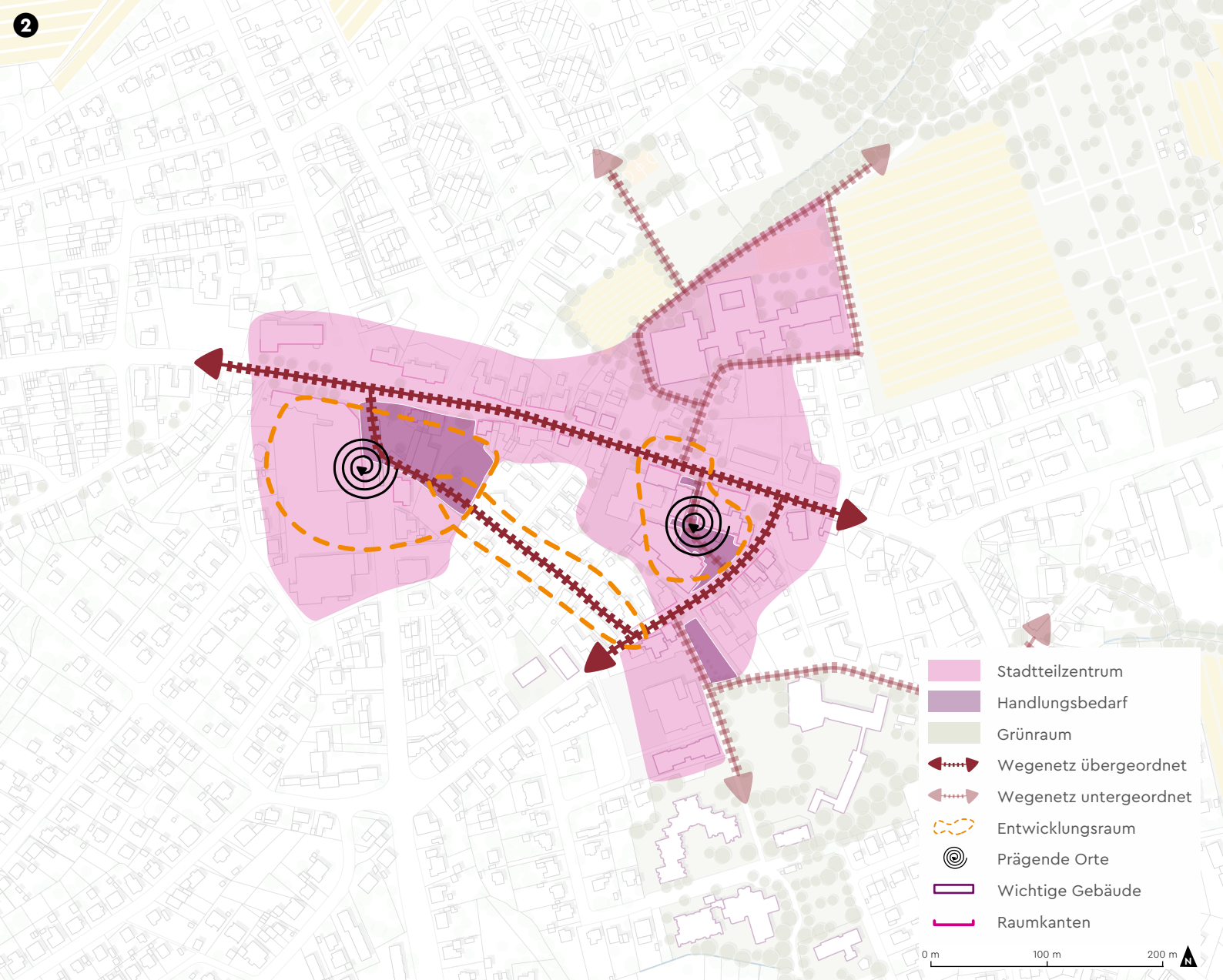


Abb. 2: Leitbild

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.

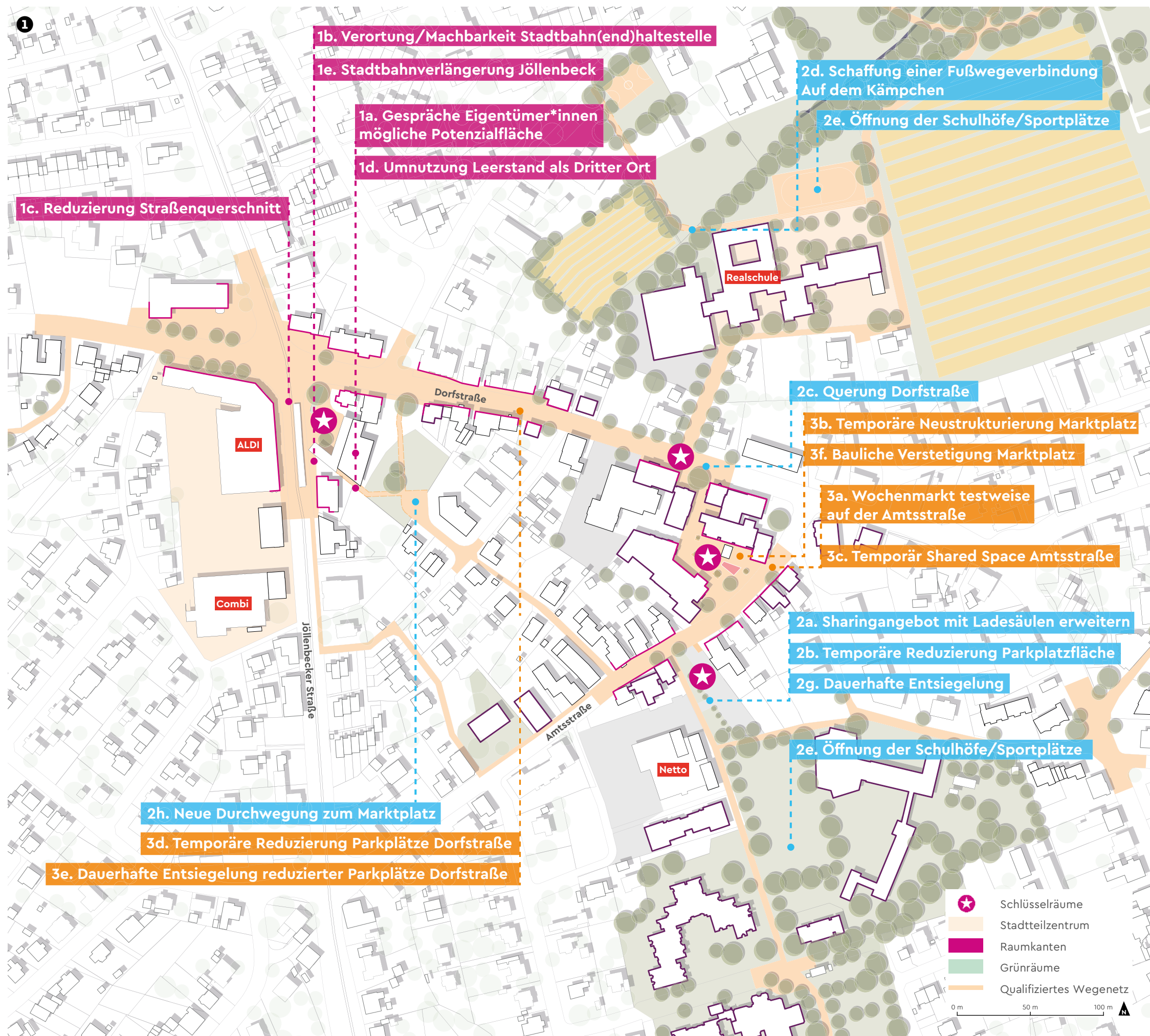
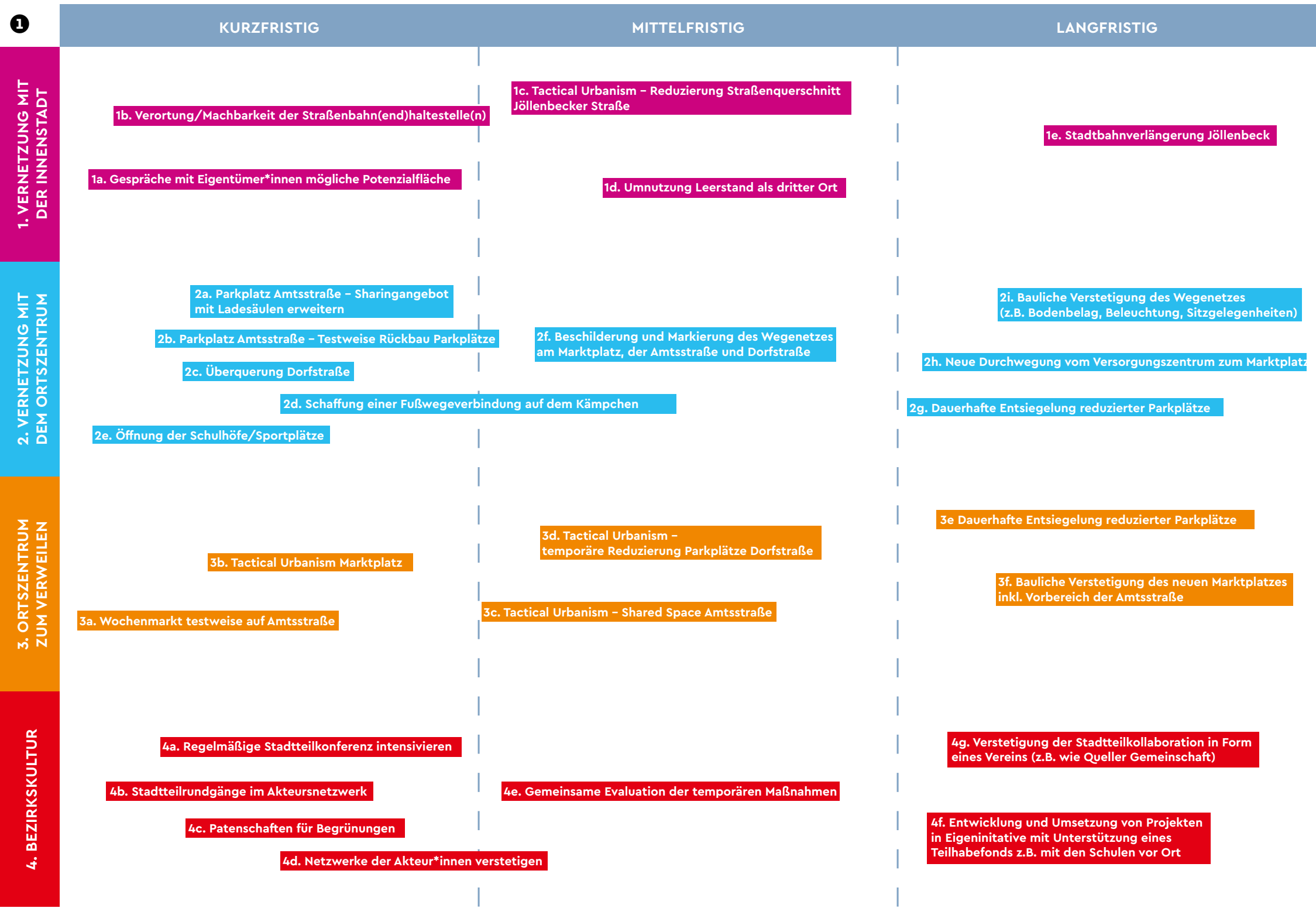


Abb. 1: Entwicklungsperspektive

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 Jöllenberg 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 aufzunehmen, 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 Jöllenberg 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 Sportplätze für die Bewohnenden zu öffnen. Diese Maßnahmen können mit **(2f)** einer verbesserten Beschilderung und Markierung des Wegenetzes, **(2i)** der baulichen Ver-



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: Timeline Entwicklungsperspektive

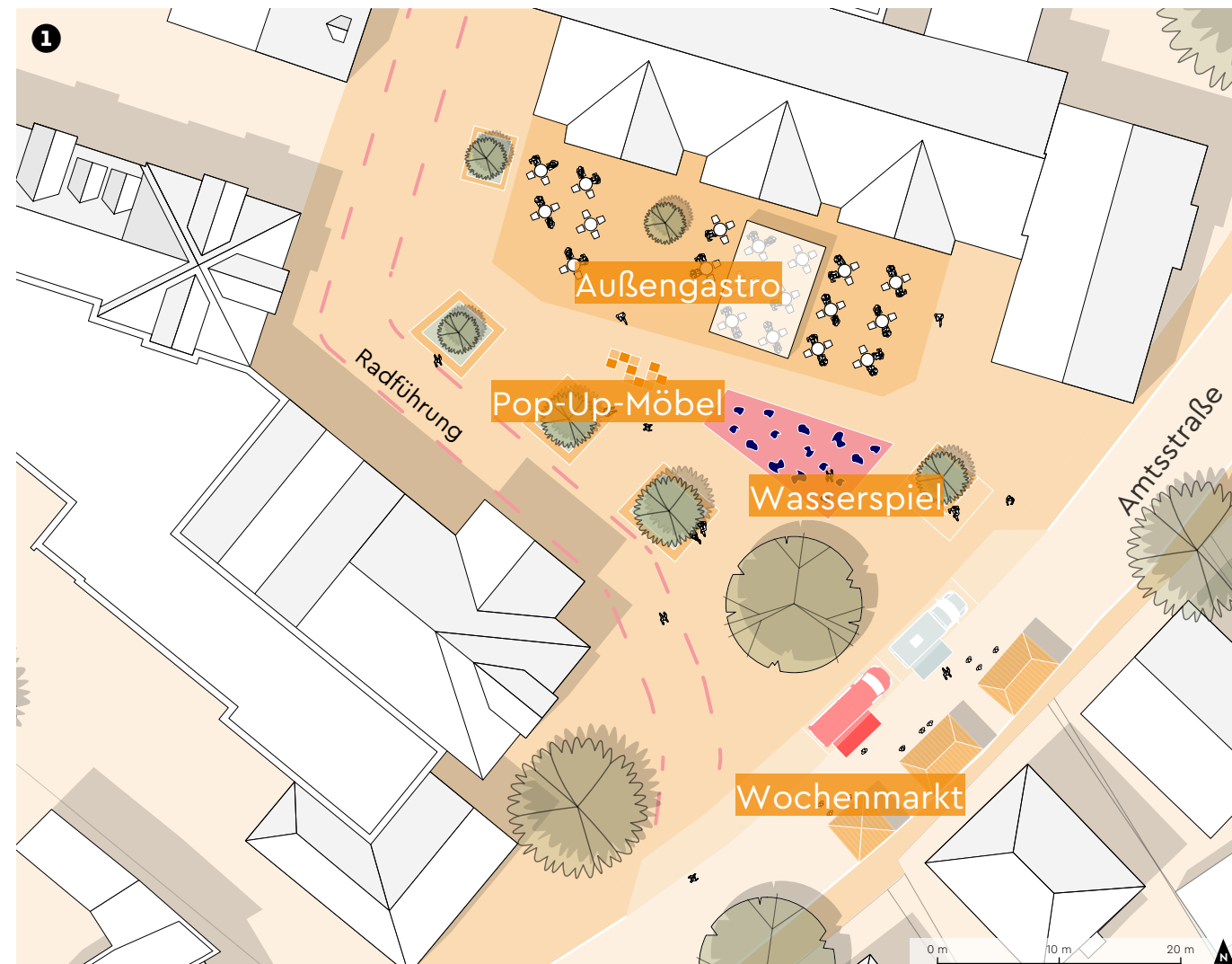


Abb. 1: Vertiefungsraum Marktplatz

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.

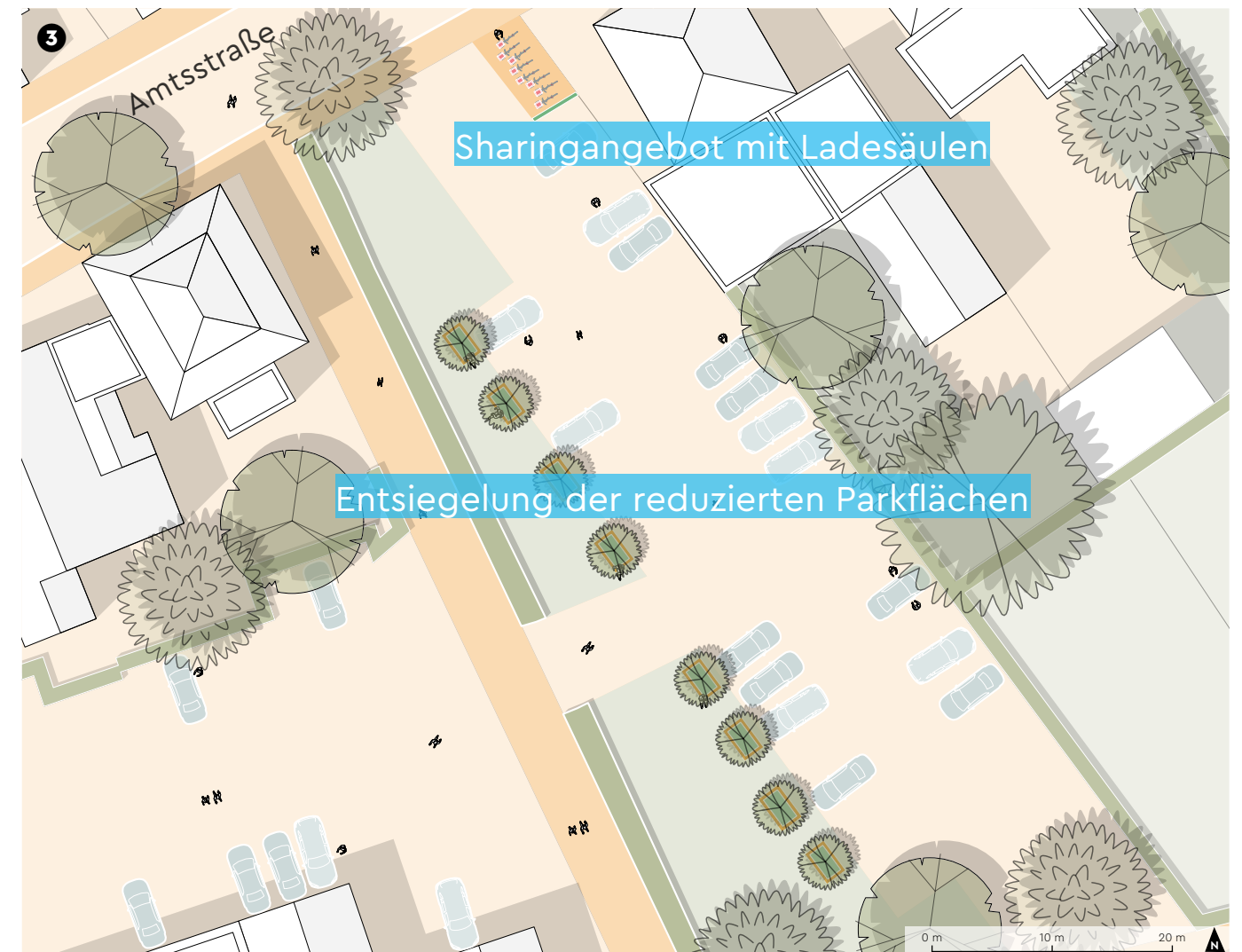


Abb. 3: Vertiefungsraum Amtsstraße

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

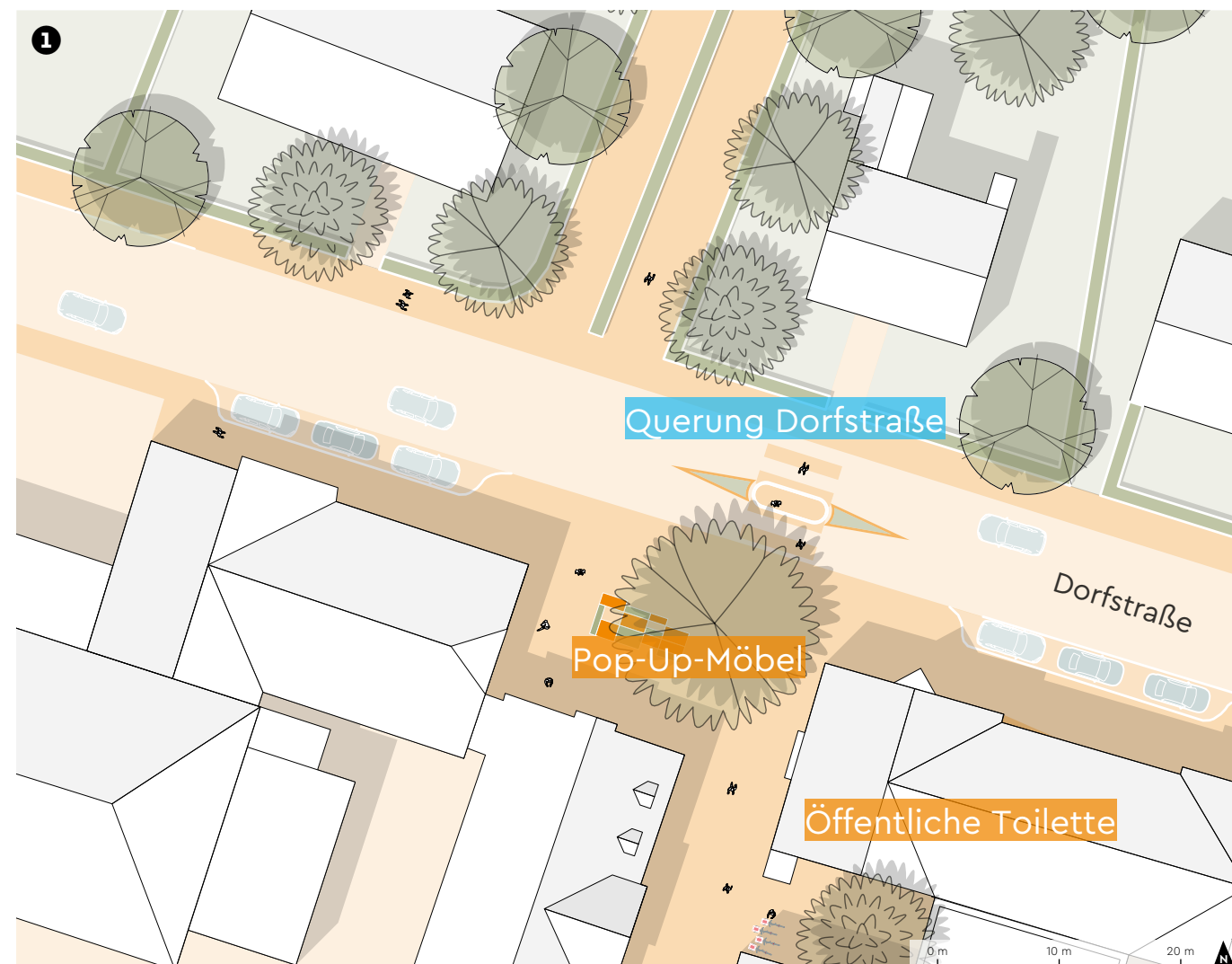


Abb. 1: Vertiefungsraum Dorfstraße

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 gegebenenfalls 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 mobilitätseingeschränkte 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.

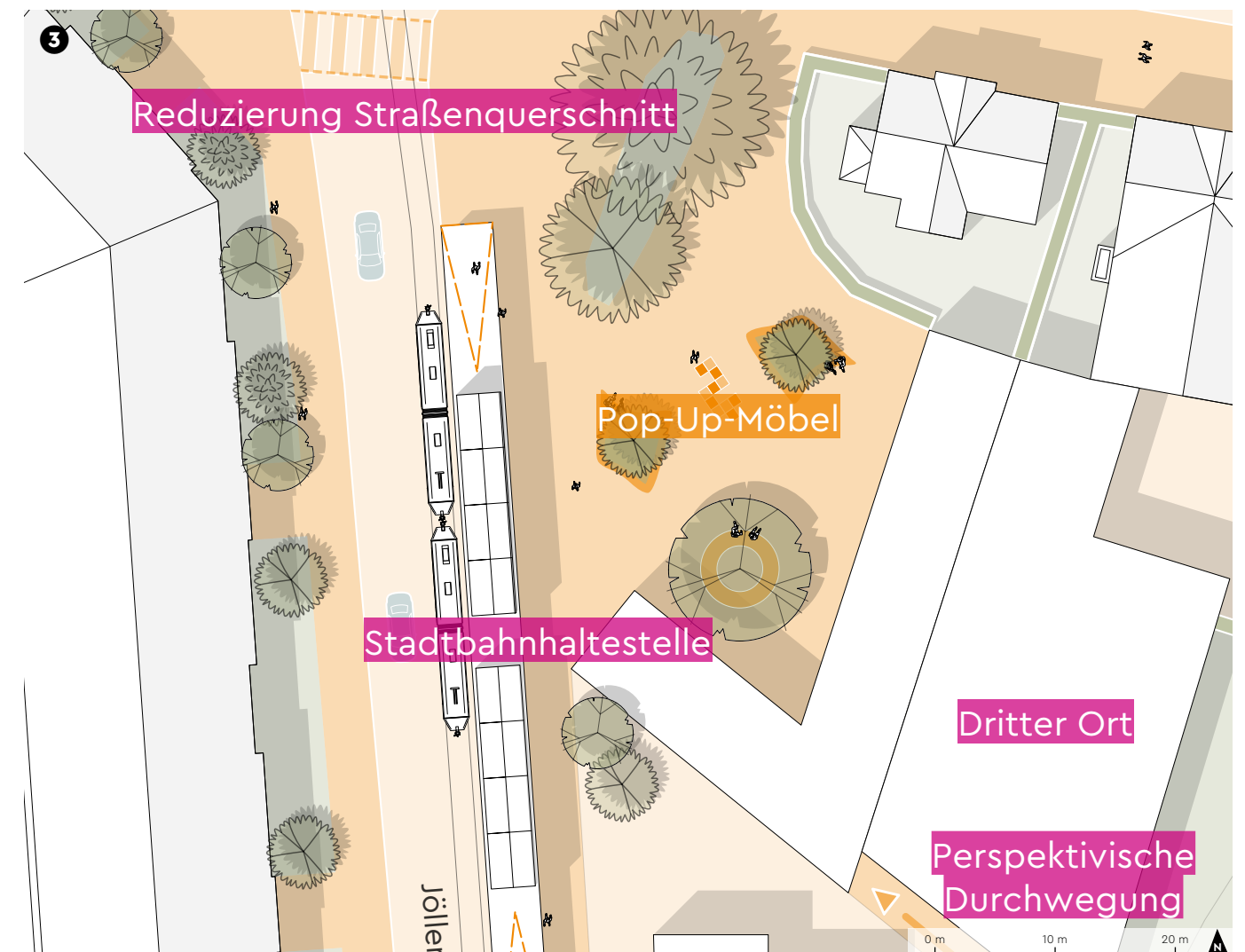


Abb. 3: Vertiefungsraum Stadtbahnhaltestelle (adaptiert nach Rosenkranz 2024)

Stadtbahnhaltestelle

Es wird vorgeschlagen, die perspektivische Stadtbahnhaltestelle im Bereich des Versorgungszentrums an der Jöllenger 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.

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



Abb. 4: Perspektive Stadtbahnhaltestelle (adaptiert nach Rosenkranz 2024)

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.

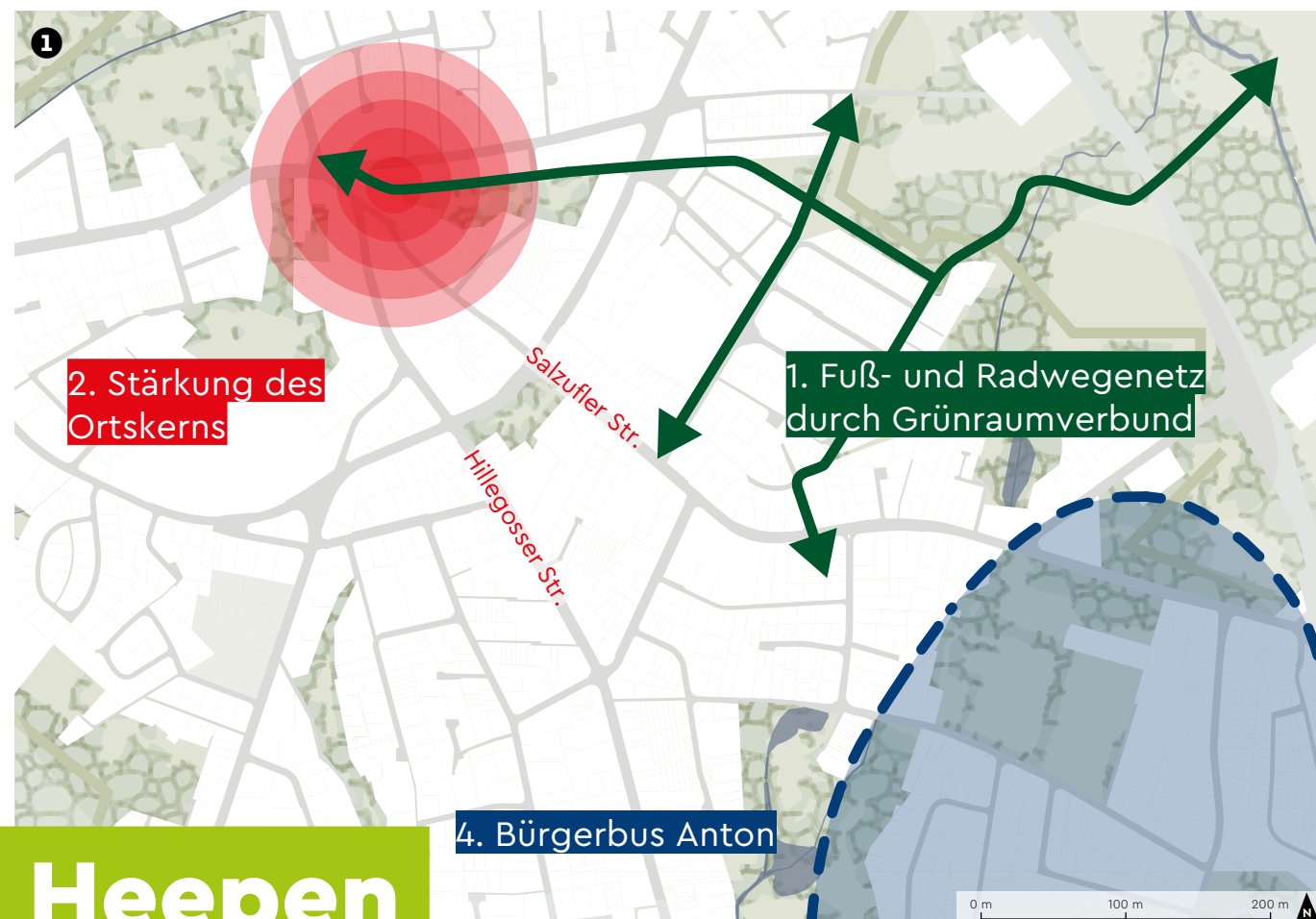


Abb. 1: Handlungsempfehlungen

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 Mobilitäts-erziehung 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.

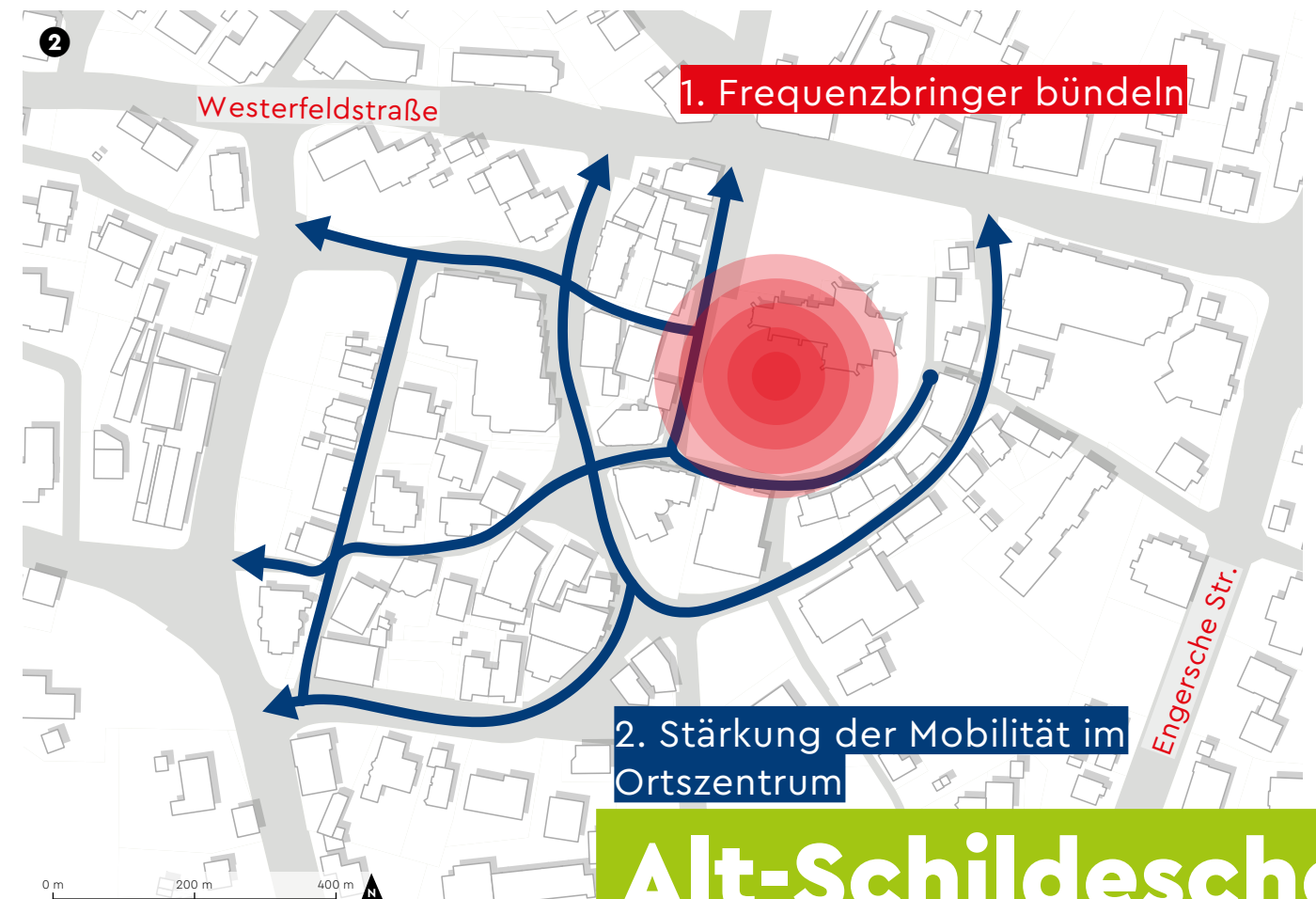


Abb. 2: Handlungsempfehlungen

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 „meinSiggis“ 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.

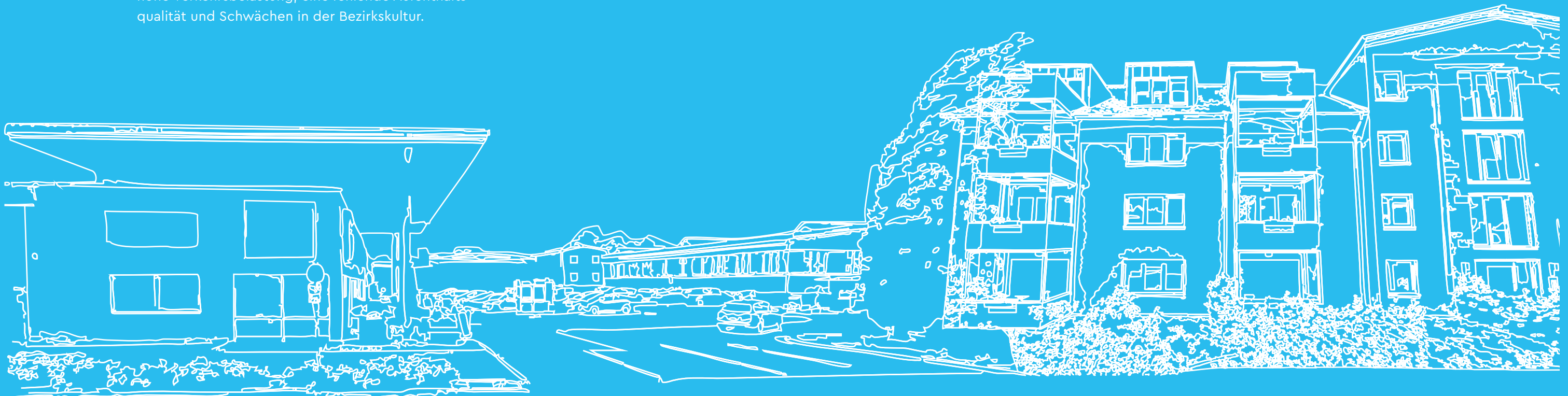




Abb. 1: Mängel & Potenziale

Hillegossen

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

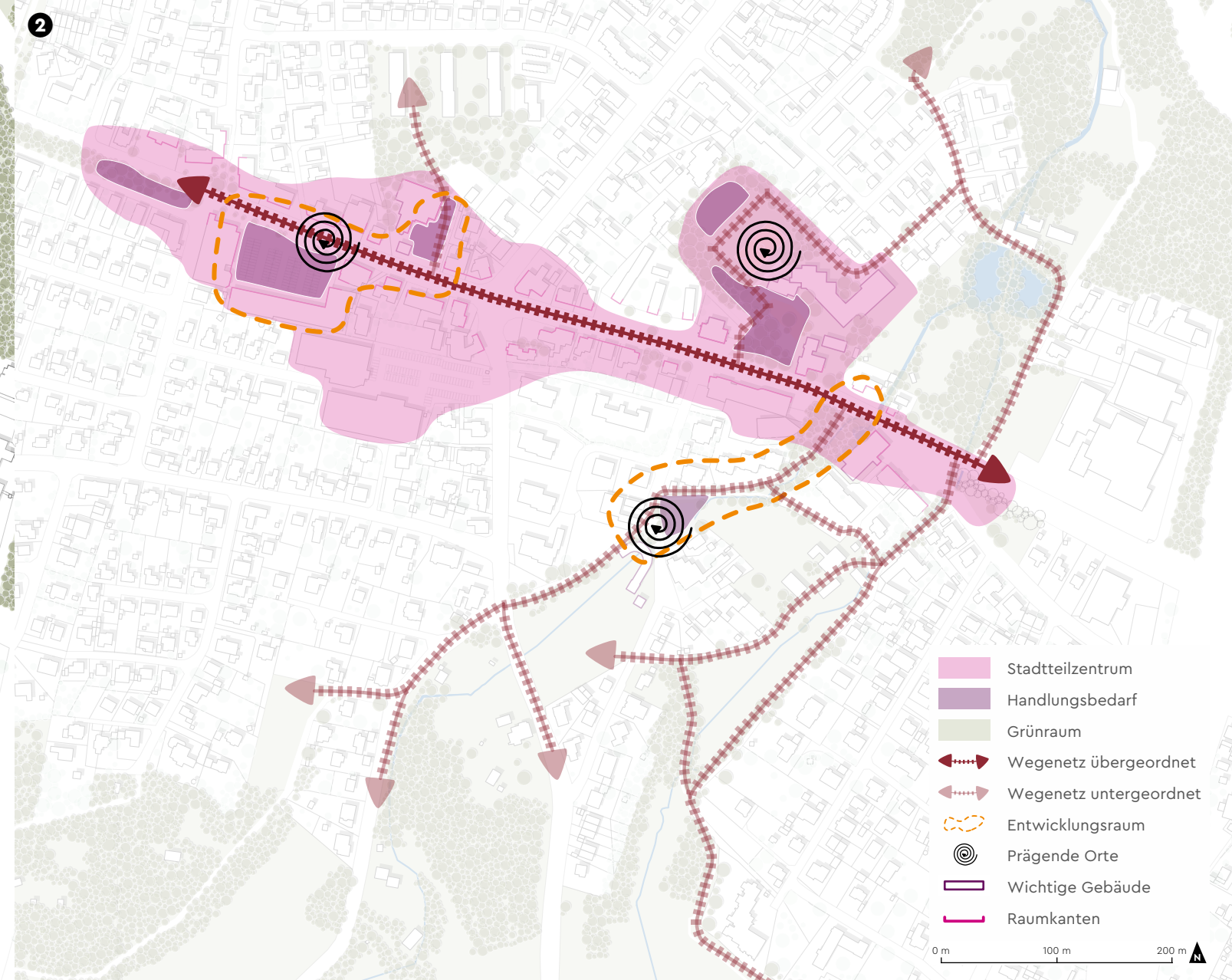


Abb. 2: Leitbild

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.

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.

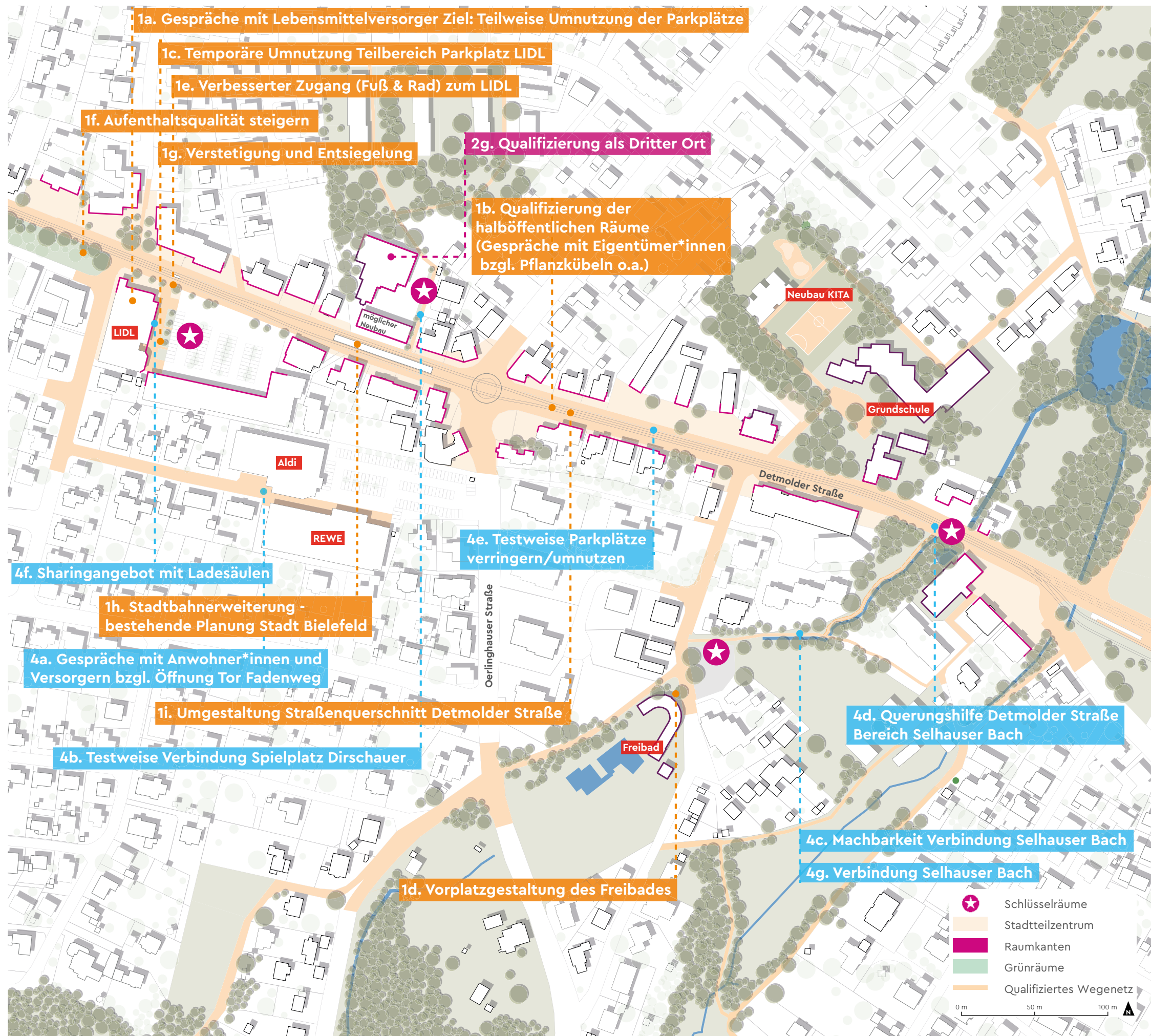


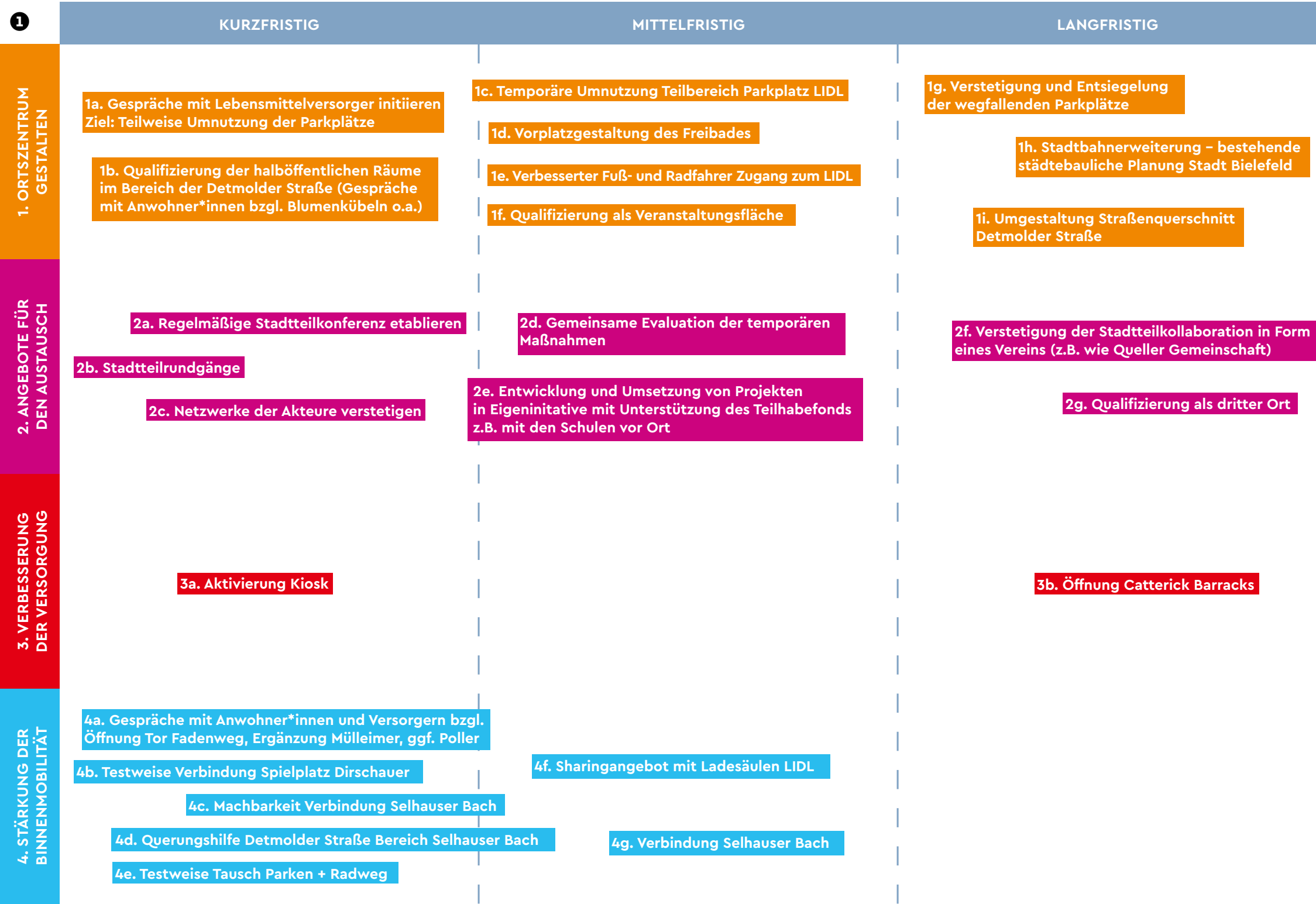
Abb. 1: Entwicklungsperspektive

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 qualitativvoll 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)** Stadteilkonferenzen zu etablieren und die **(2c)** Netzwerke der Akteurinnen und Akteure zu verstetigen. Über **(2b)** Stadteiltrundgänge 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)** Stadteilkollaboration kann in Form eines Vereins verstetigt werden. Es gilt zu prüfen, ob freiwerdende Immobilien als **(2g)** Dritter Ort qualifiziert werden können.



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: Timeline Entwicklungsperspektive

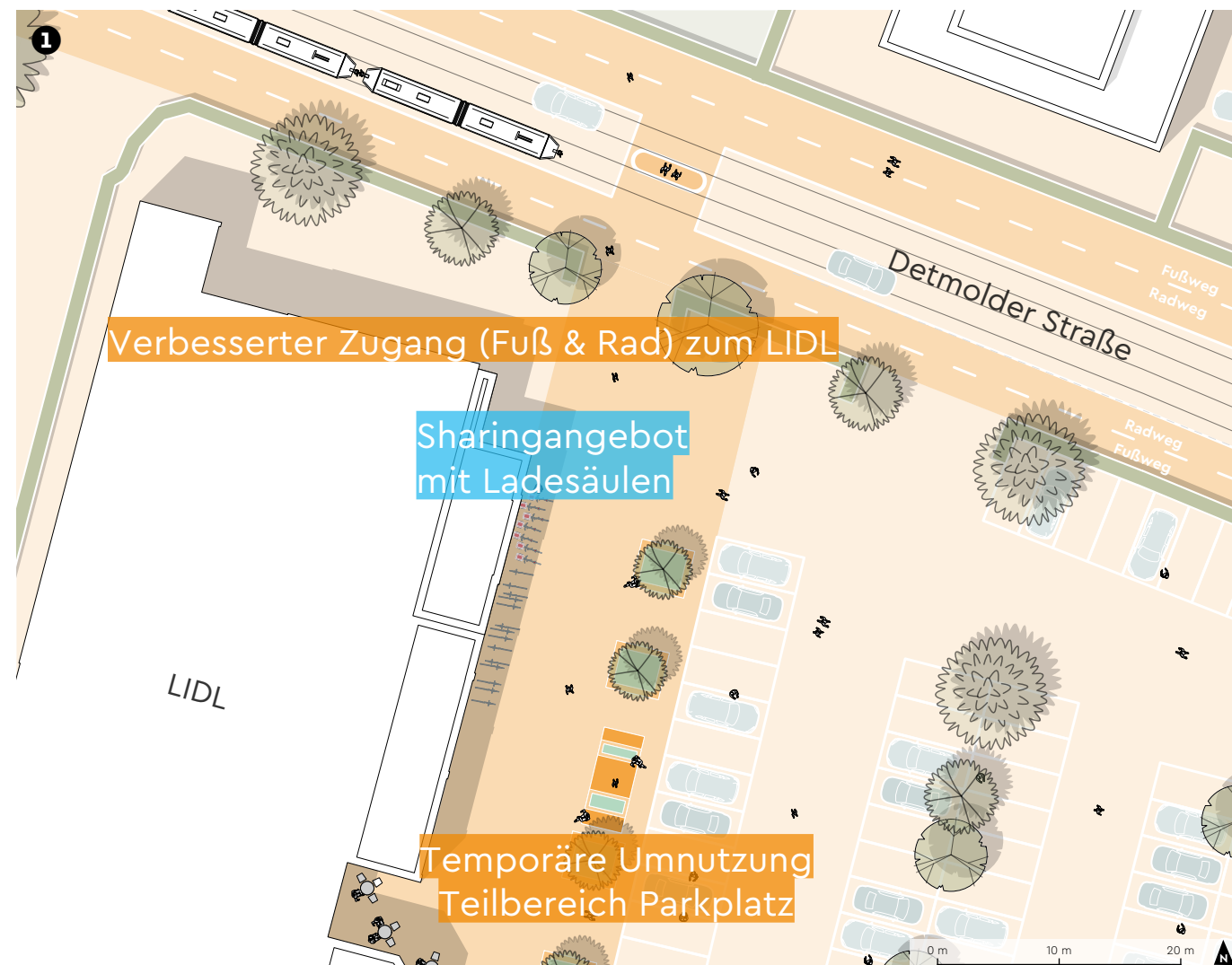


Abb. 1: Vertiefungsraum LIDL Parkplatz

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 Parkplatzeihe 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

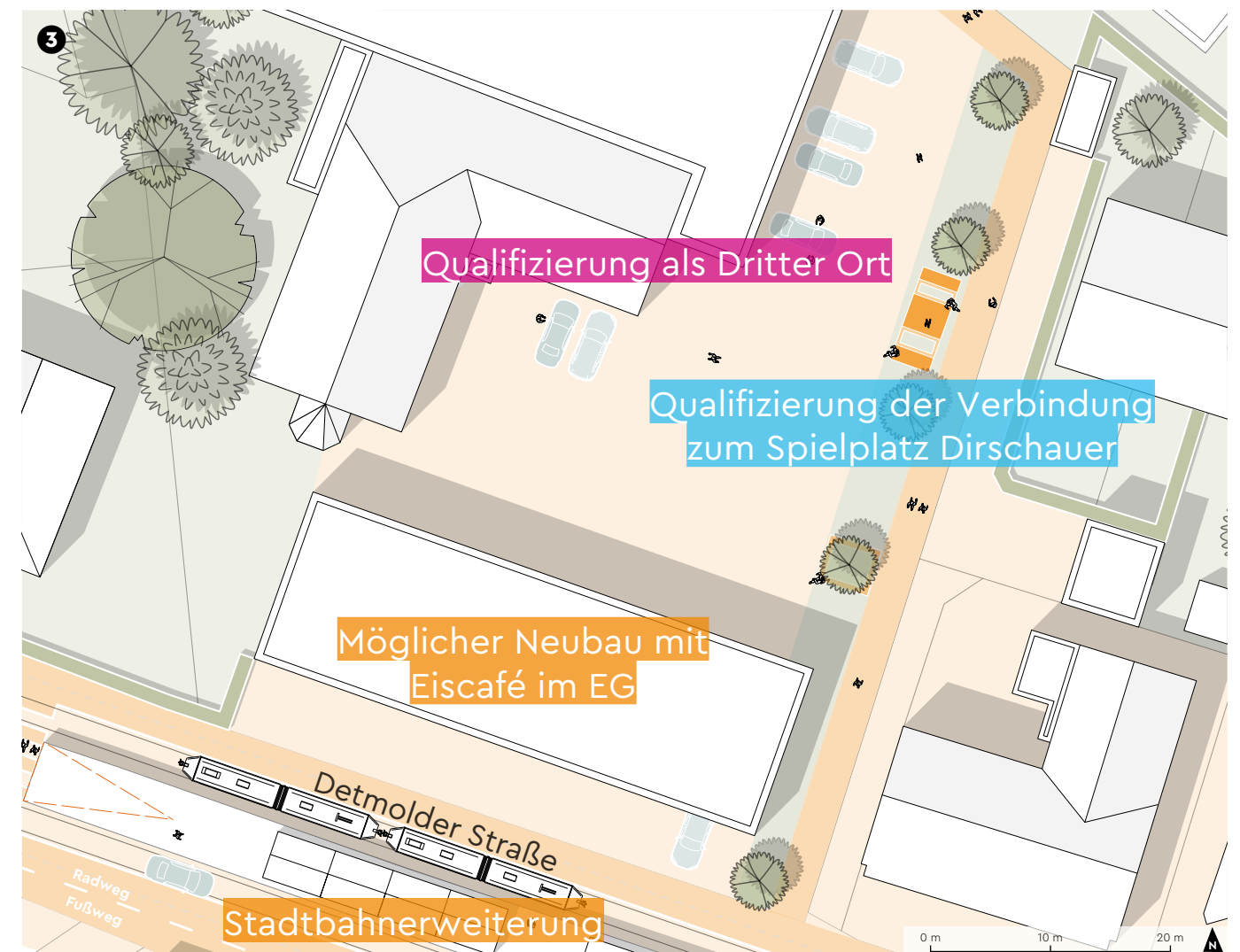


Abb. 3: Vertiefungsraum Küchenstudio

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 Dirschauer 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

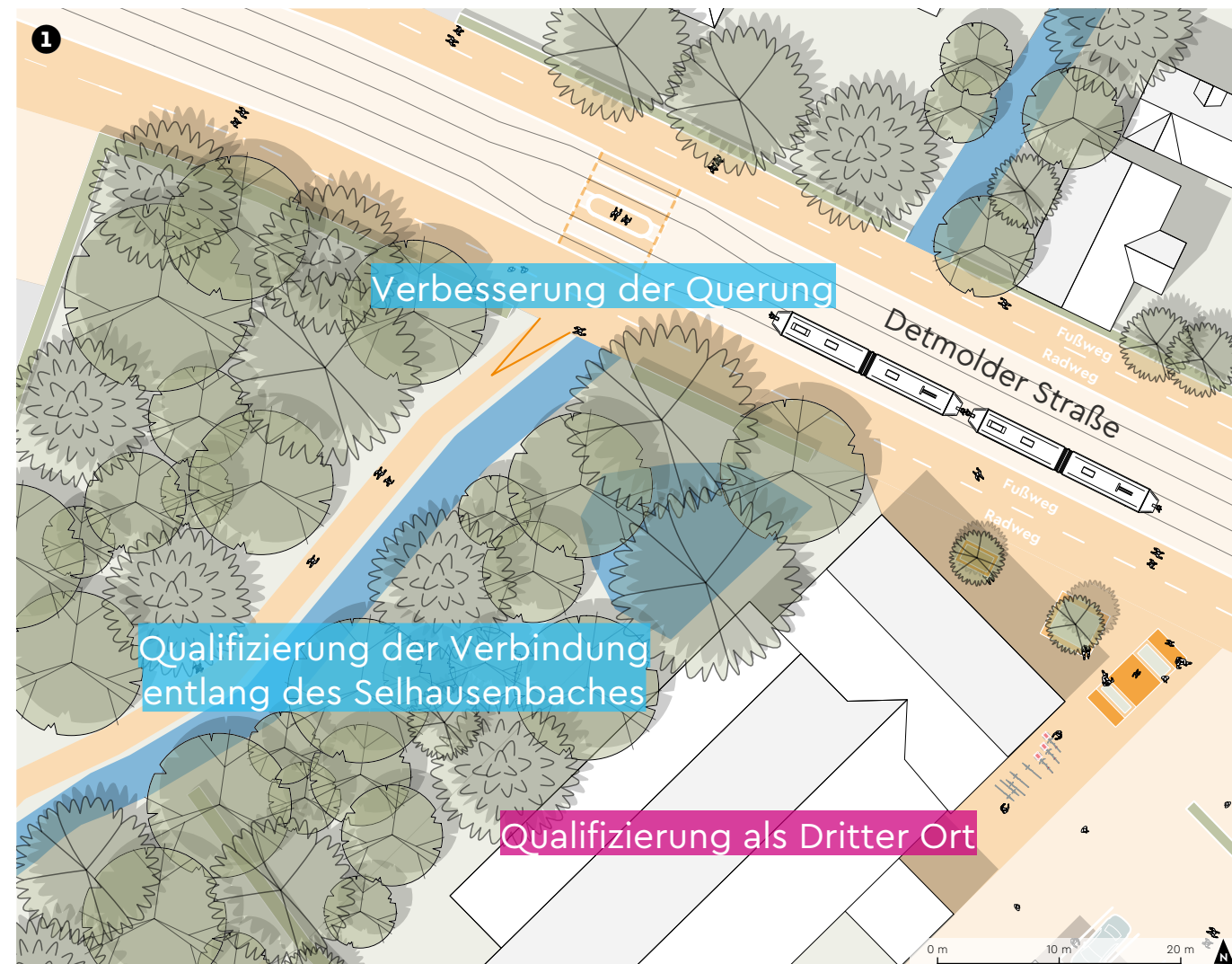


Abb. 1: Vertiefung Gasthof

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

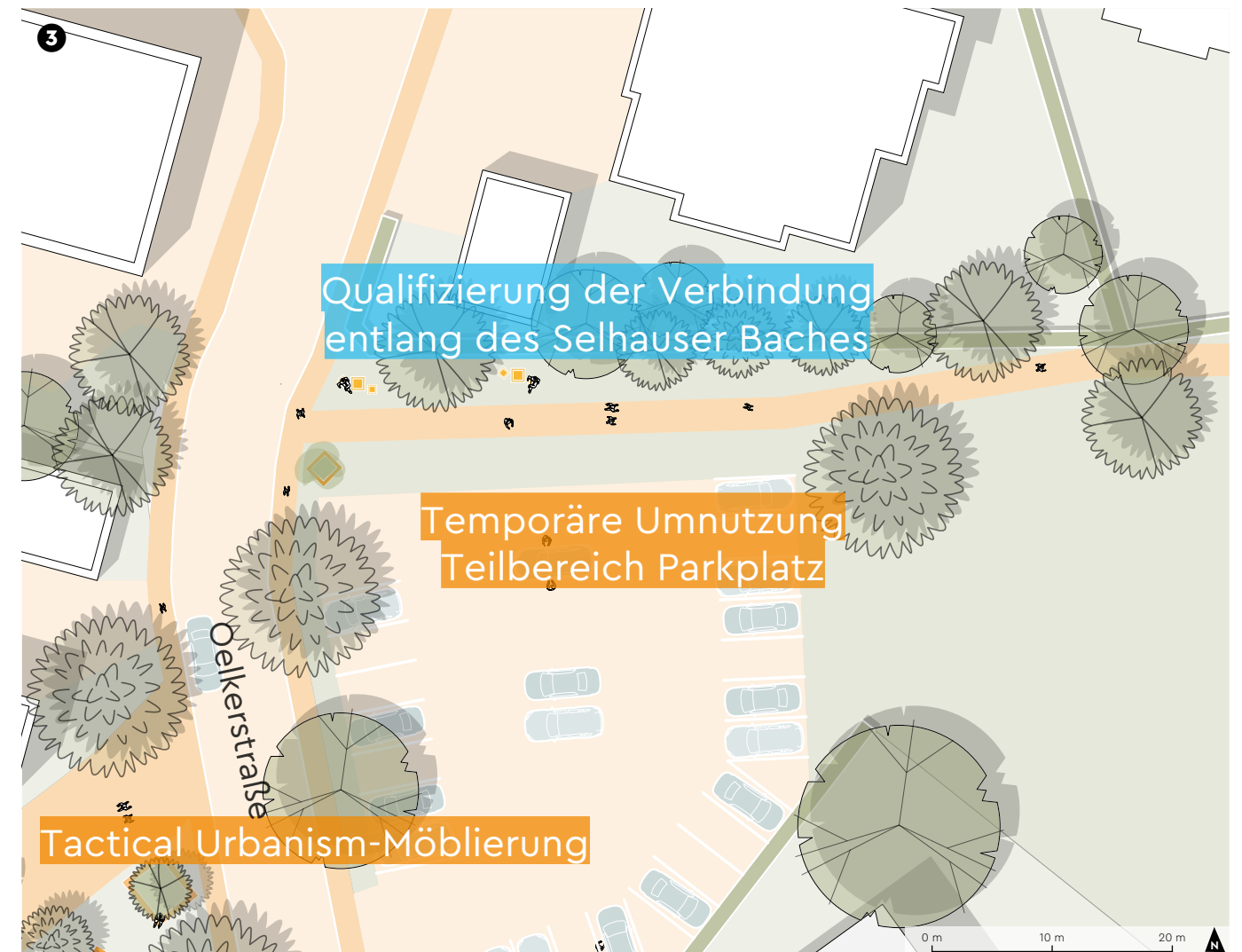


Abb. 3: Vertiefung Parkplatz Freibad

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

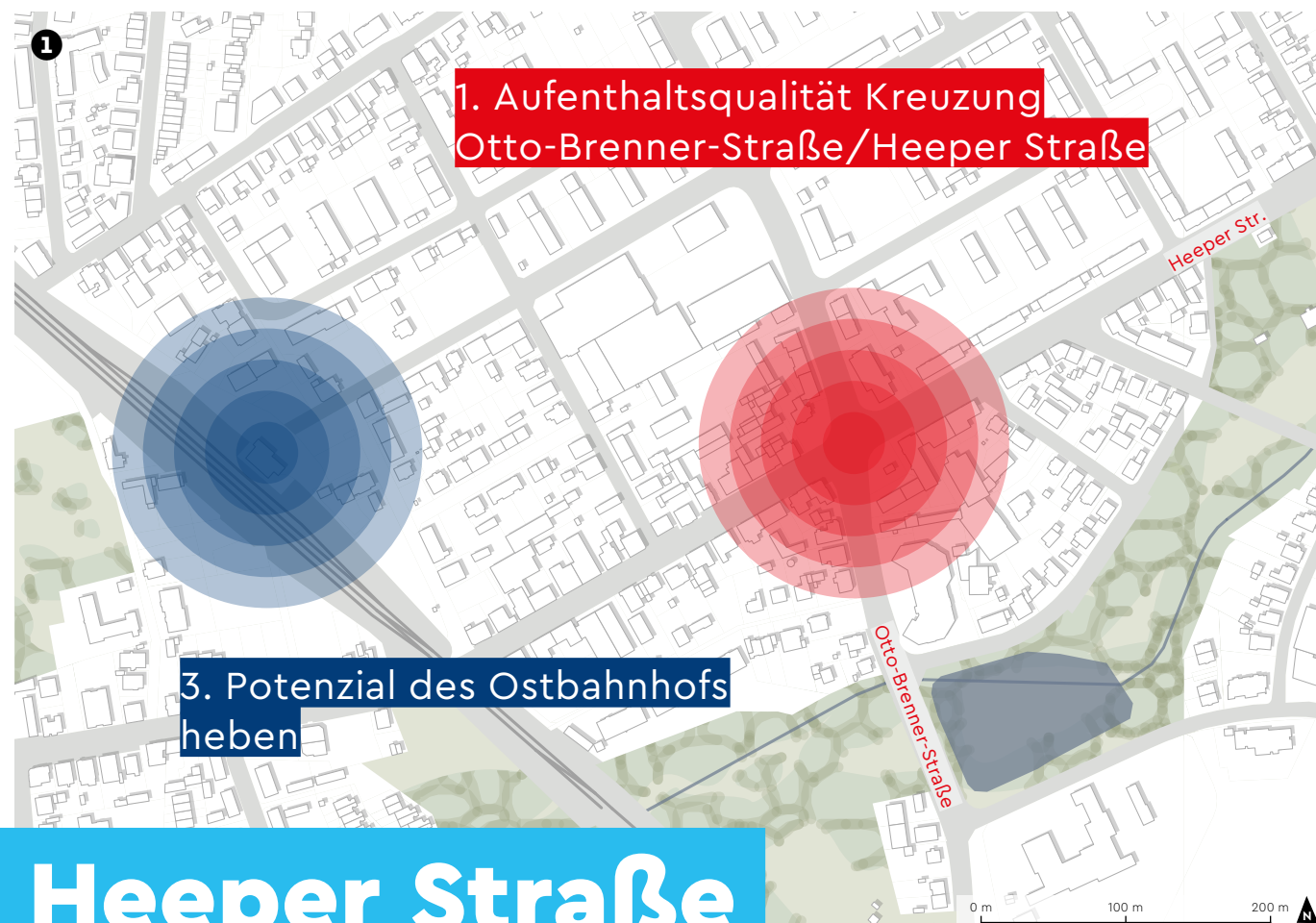


Abb. 1: Handlungsempfehlungen

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 Stadtteilstadt 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.

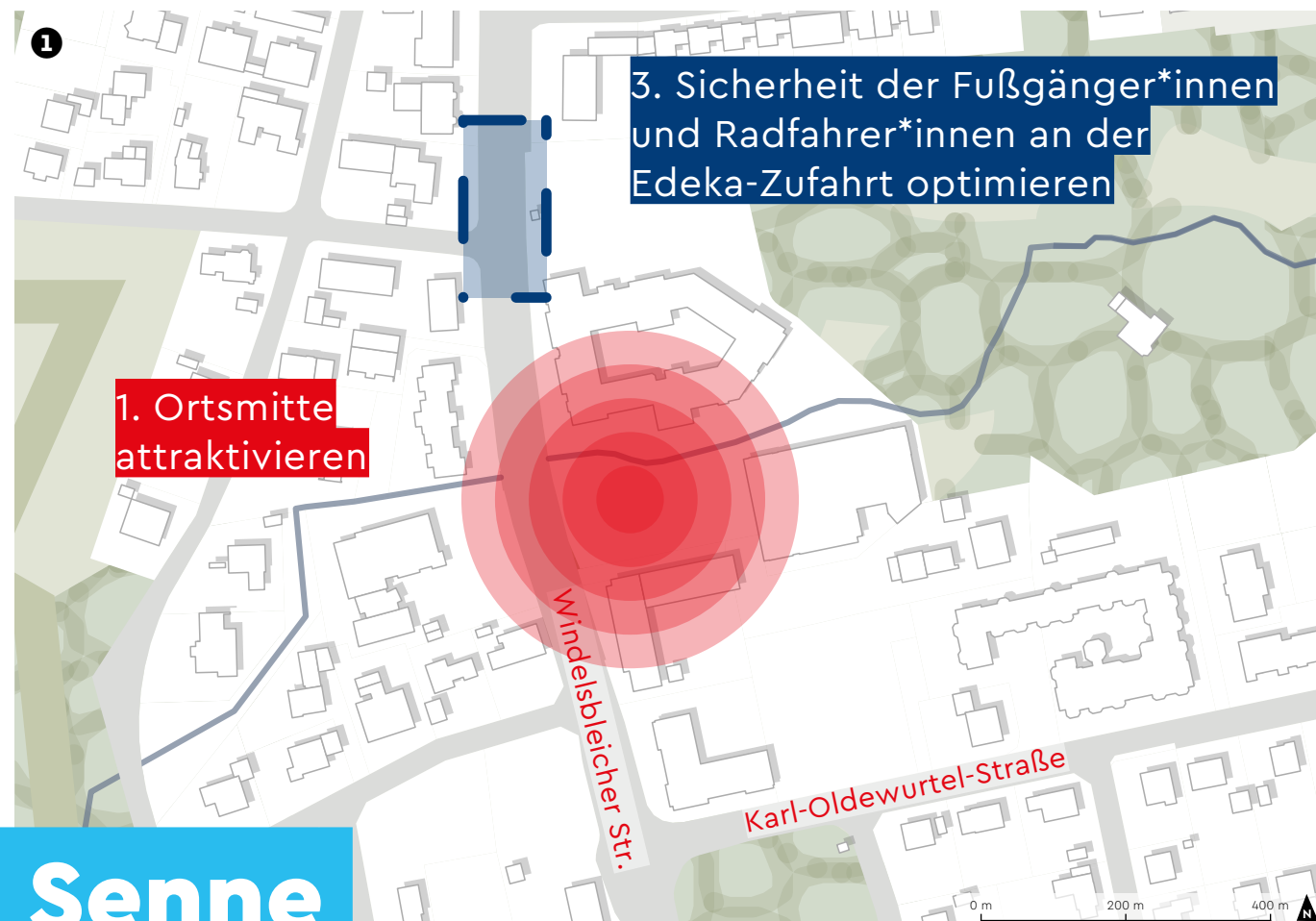


Abb. 1: Handlungsempfehlungen

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 attraktivieren: 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 Stadtteilstadt fest 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.

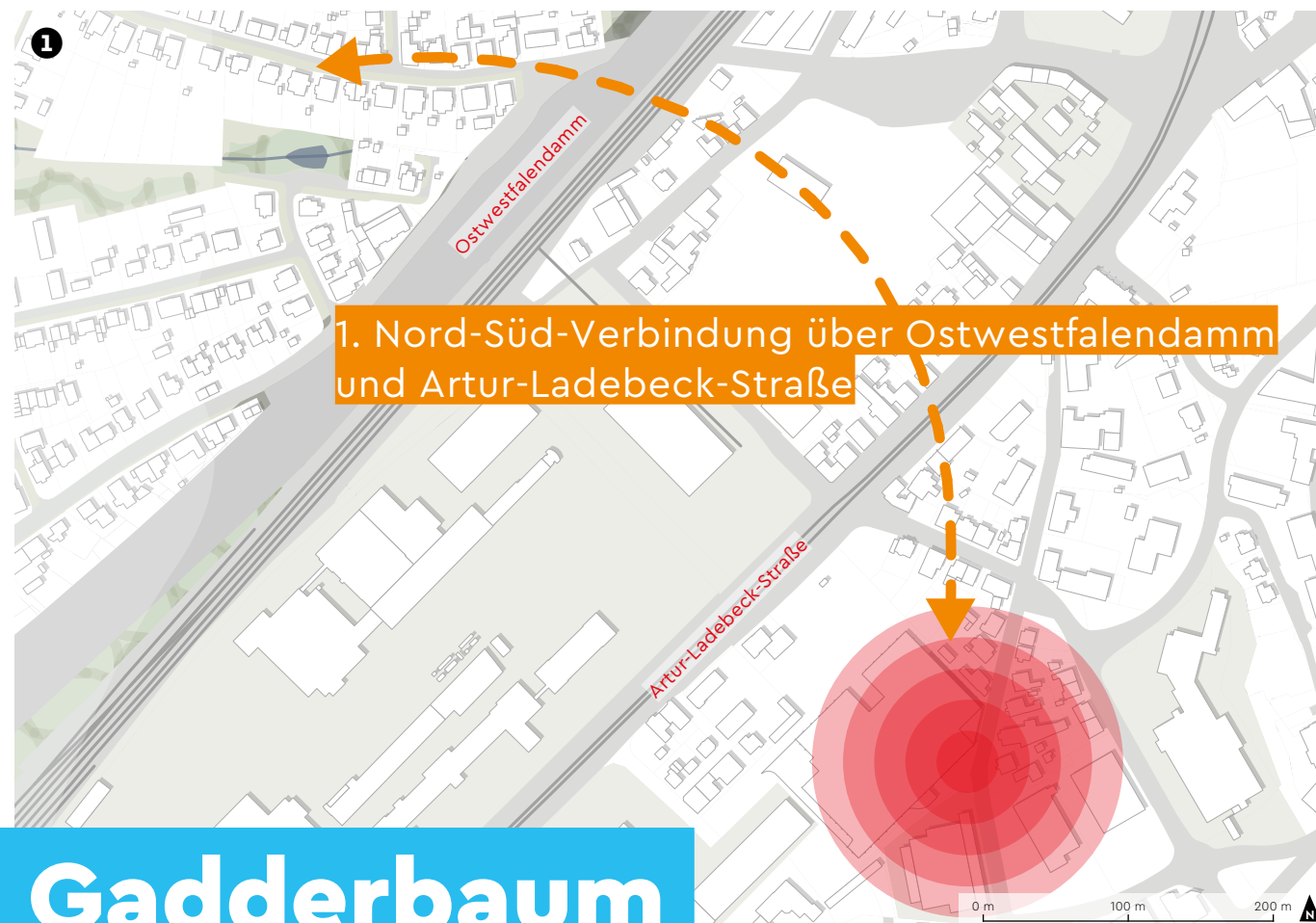


Abb. 1: Handlungsempfehlungen

Gadderbaum

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 mobilitätseinge-

schränkten 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.



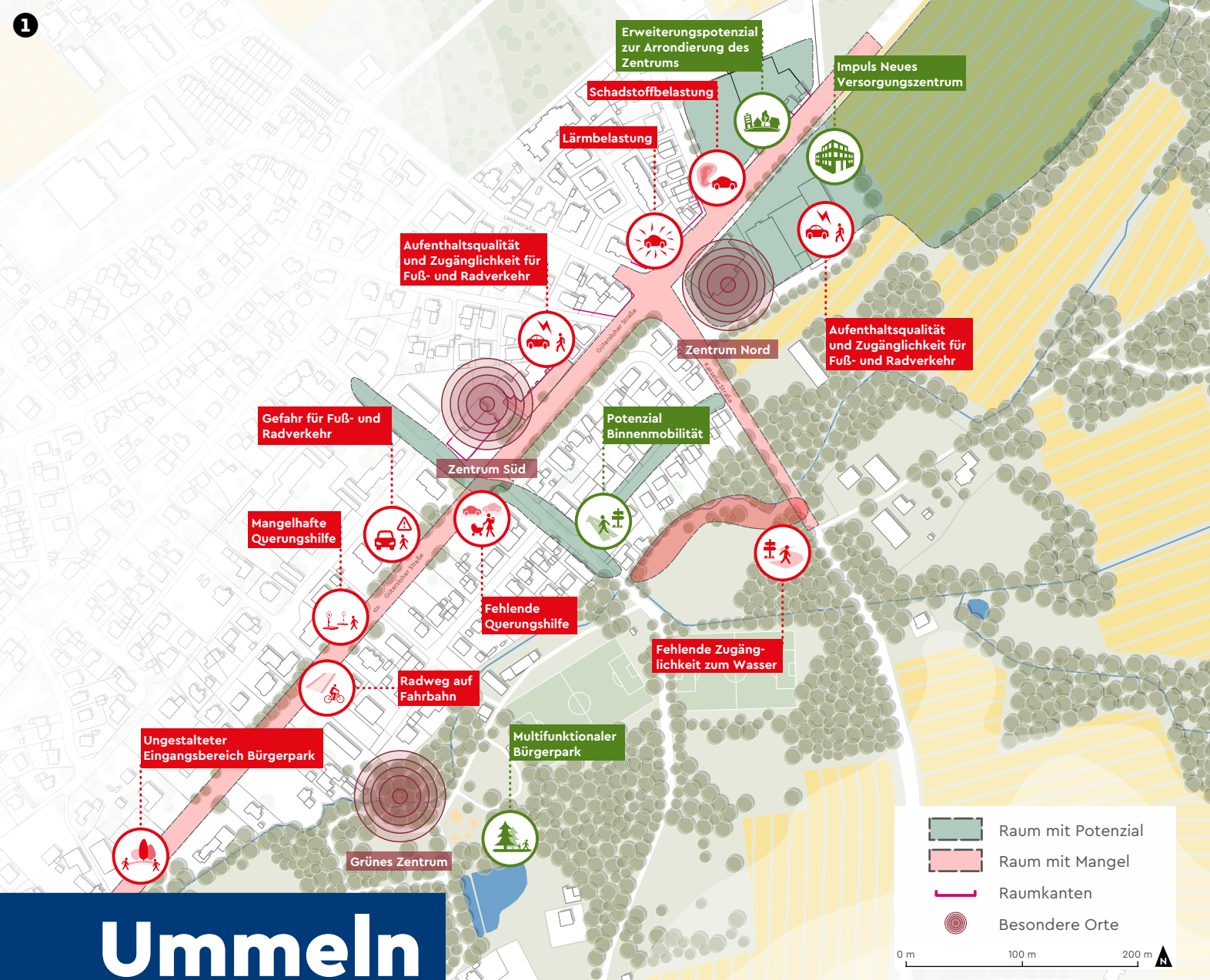


Abb. 1: Mängel & Potenziale

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-

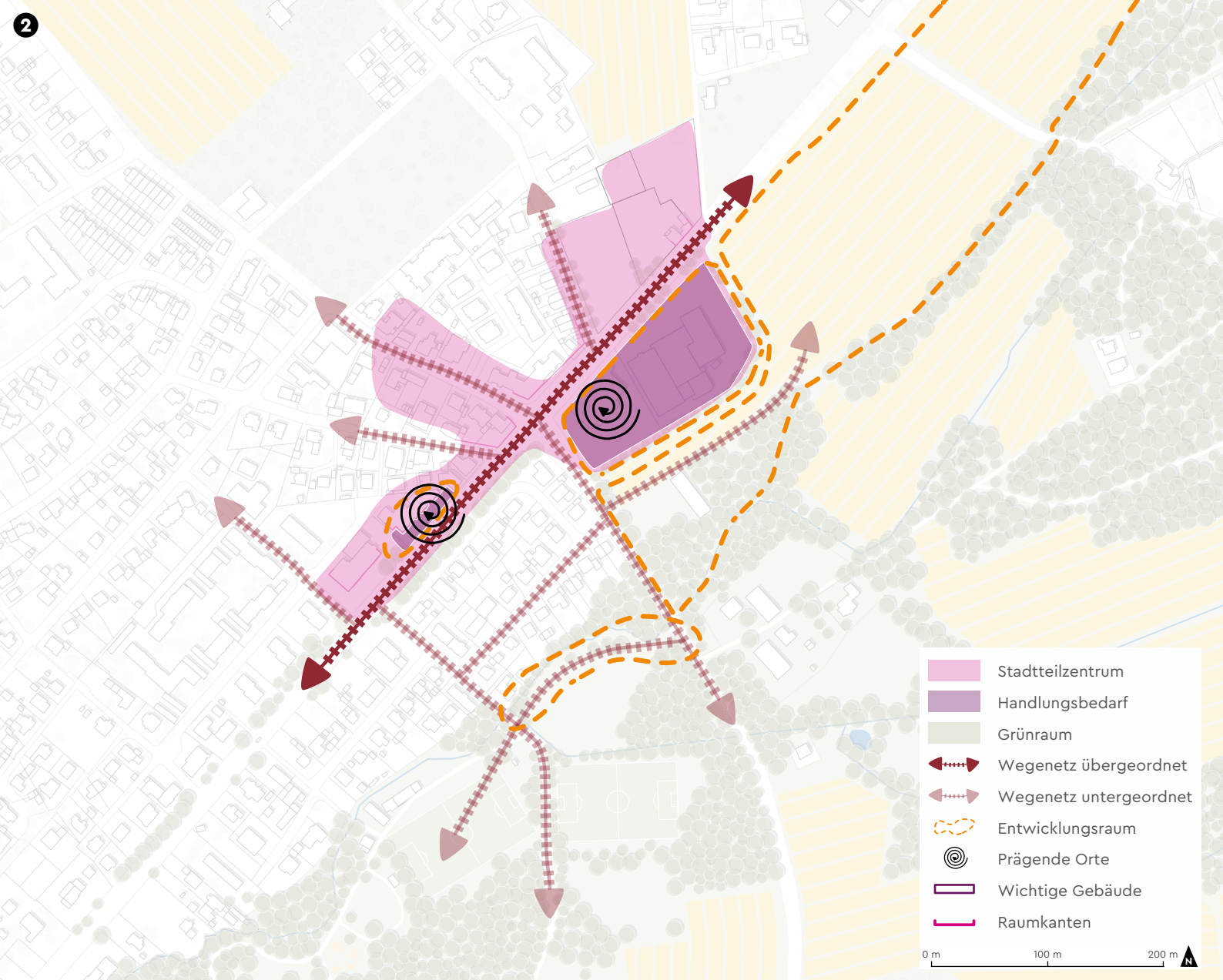


Abb. 2: Leitbild

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.

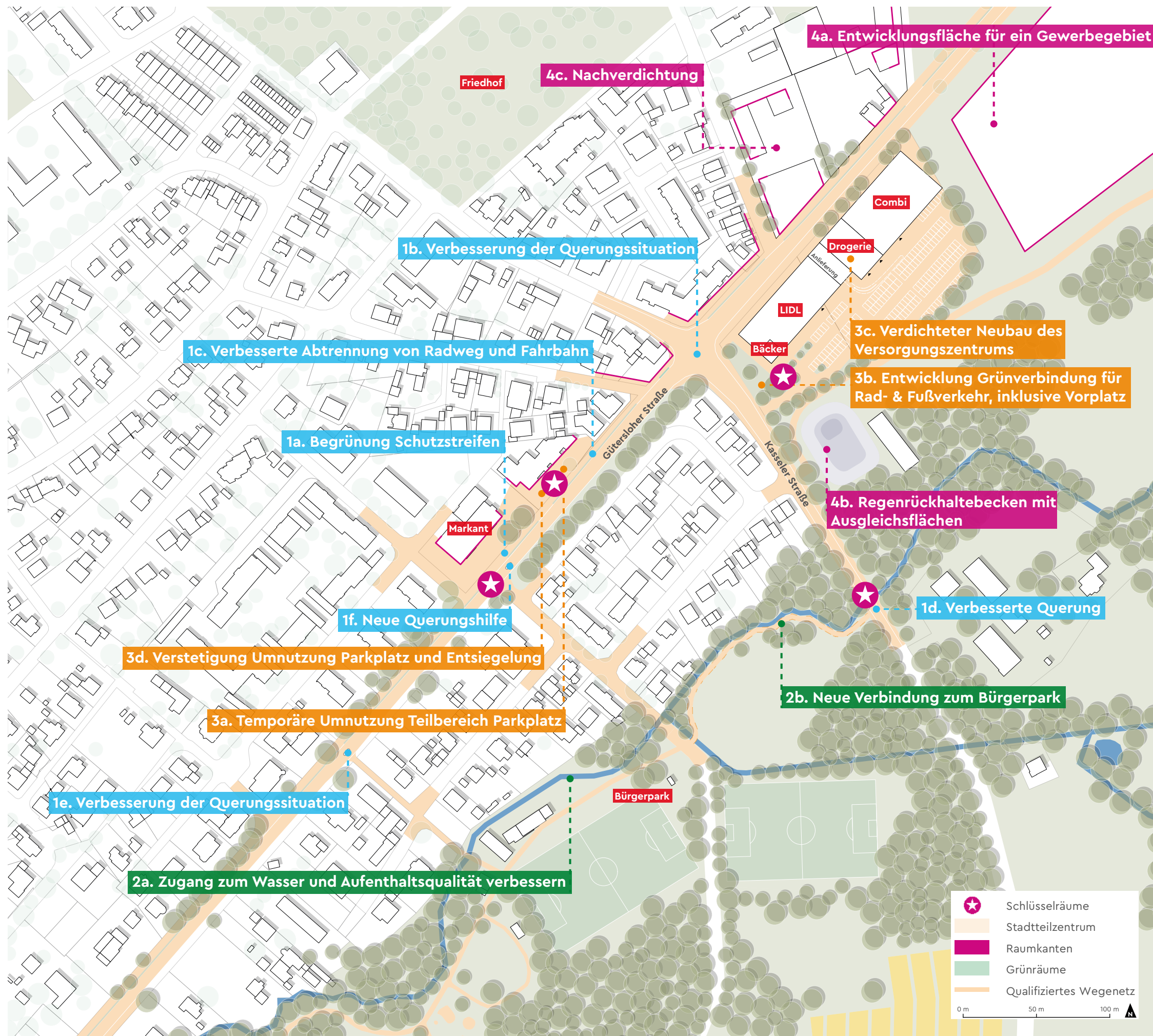


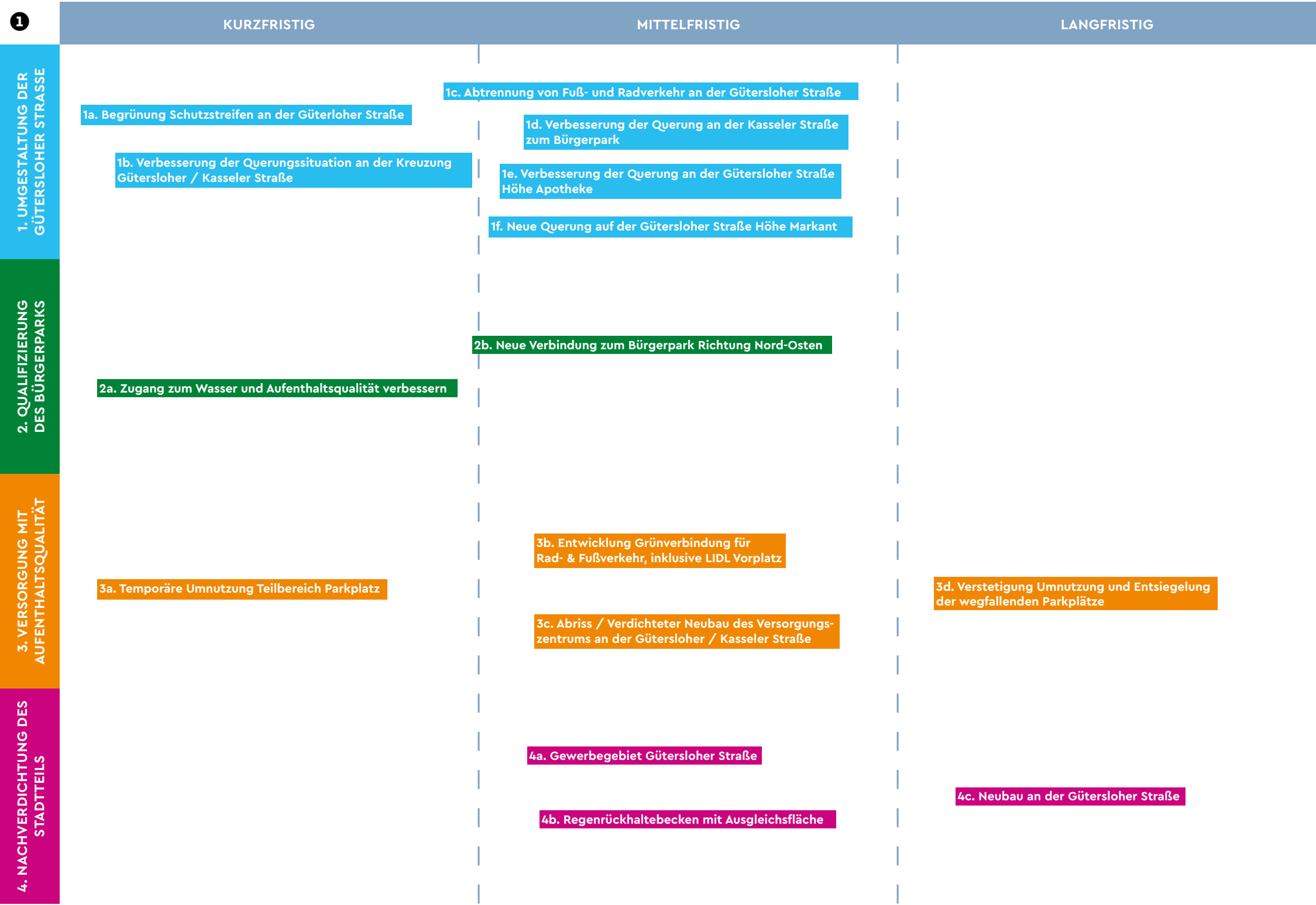
Abb. 1: Entwicklungsperspektive

Entwicklungsperspektive

Für die **schrittweise Umgestaltung der Gütersloher Straße** wird empfohlen, zunächst die Quersituation 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 Quersituation 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 Quersmöglichkeiten 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.



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.

Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive

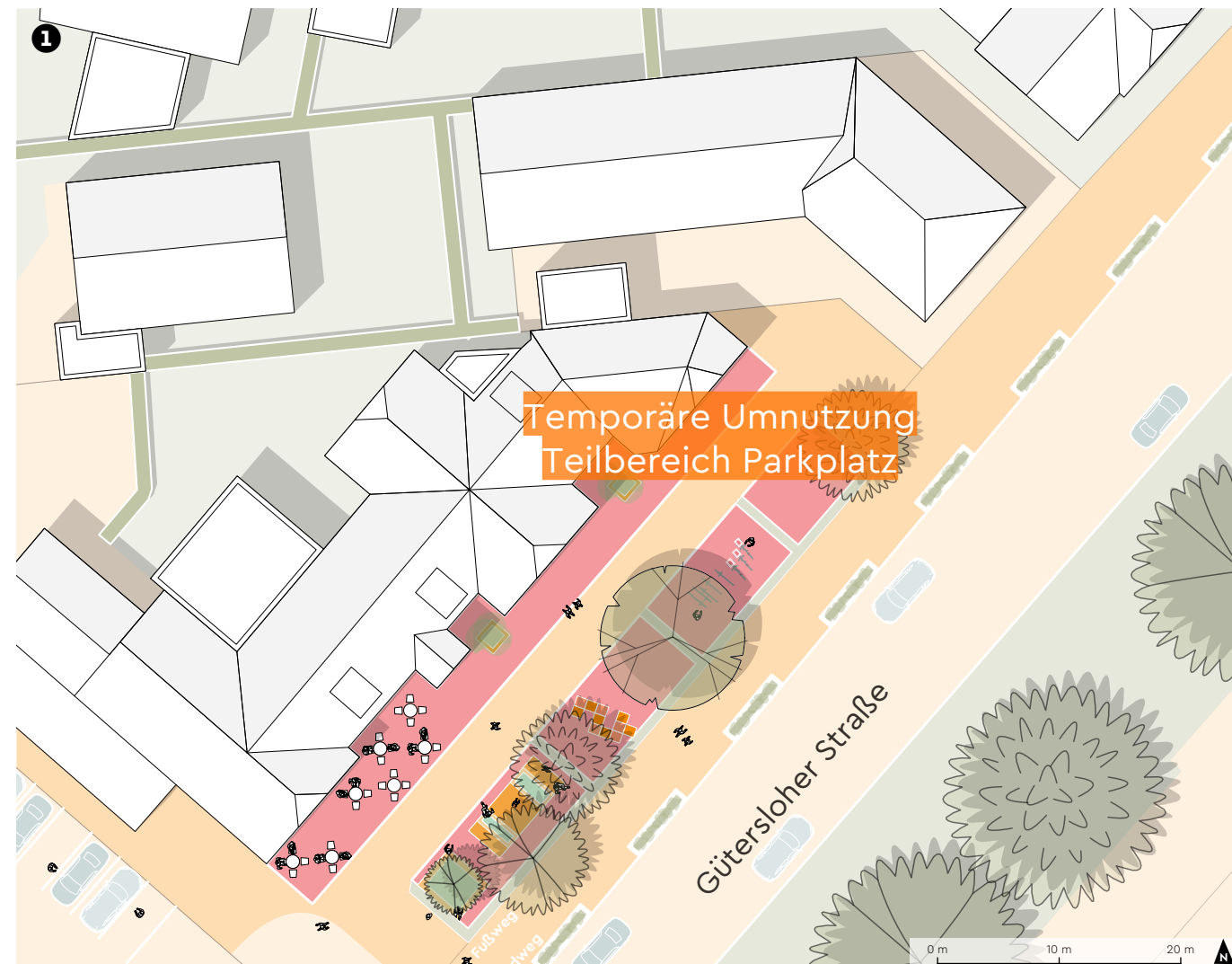


Abb. 1: Vertiefungsraum Parkplatz Versorger

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

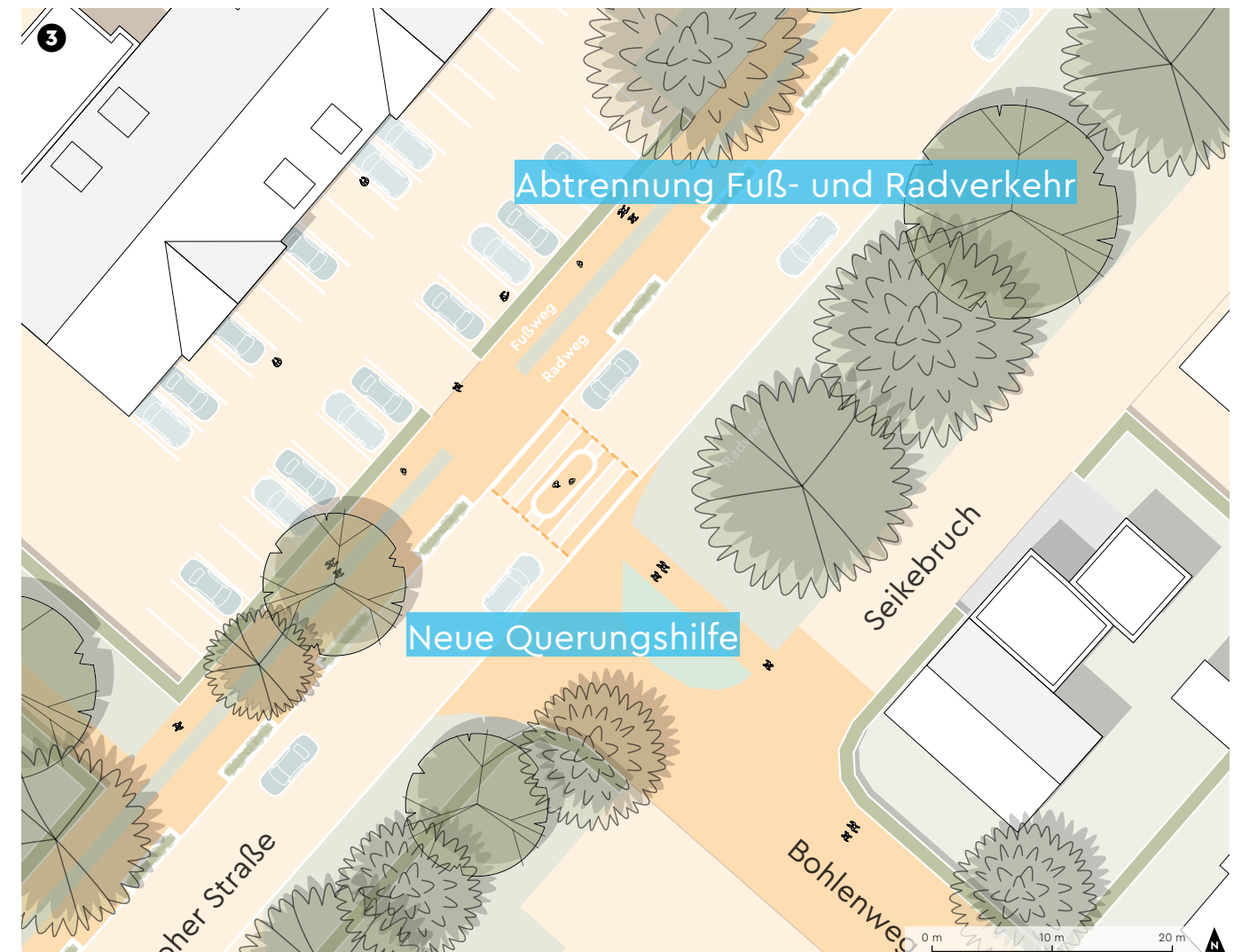


Abb. 3: Vertiefungsraum Gütersloher Straße

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

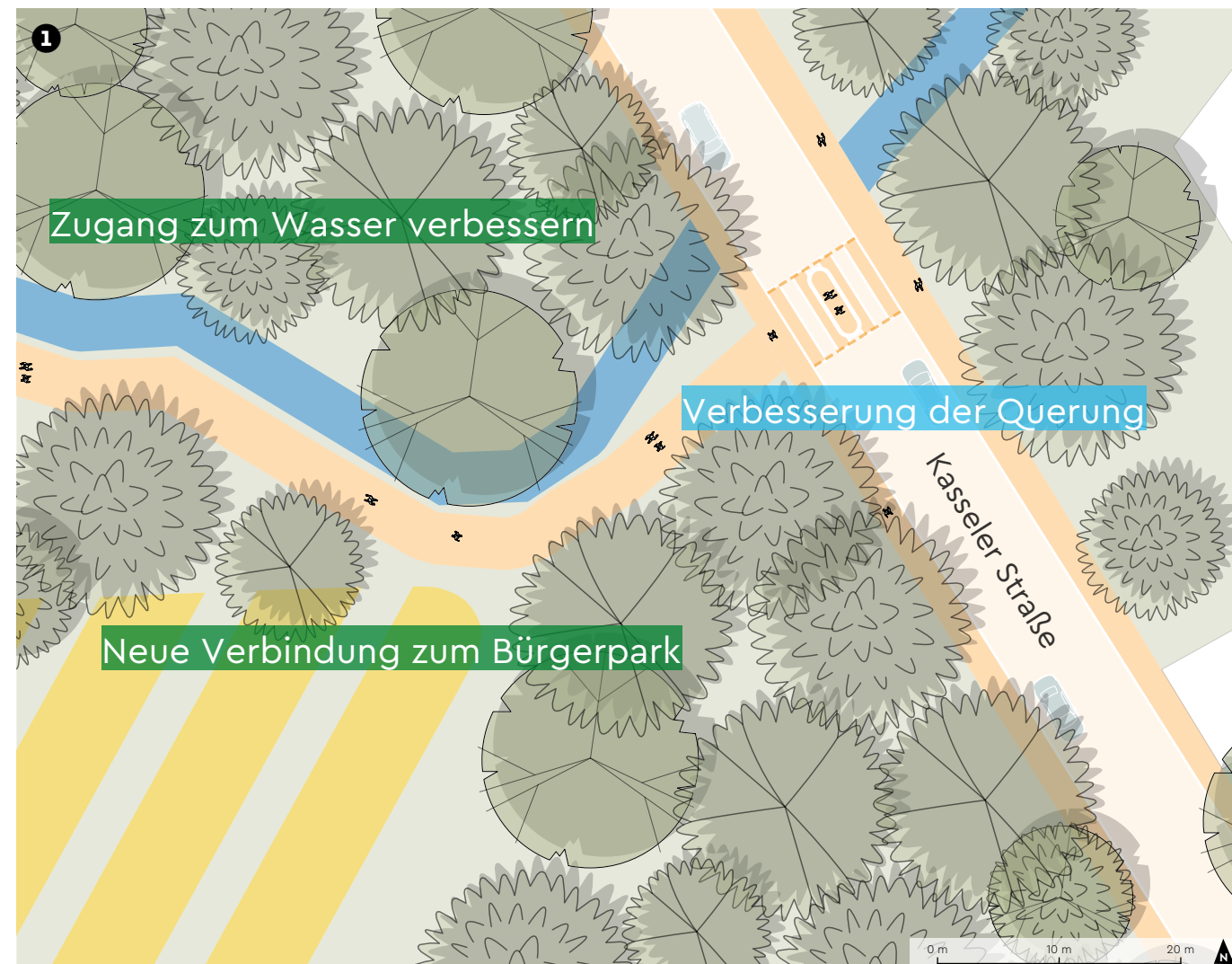


Abb. 1: Vertiefungsraum Kasseler Straße

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.

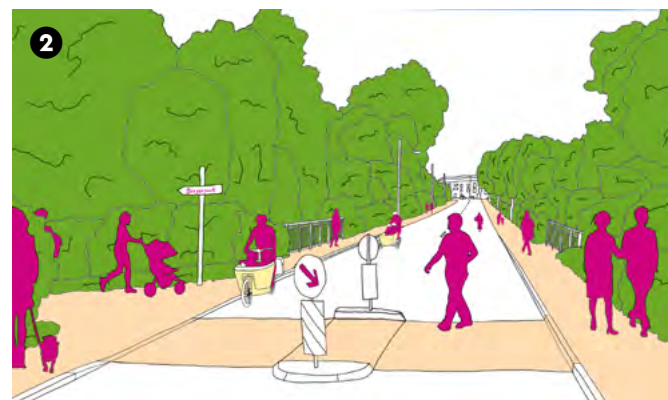


Abb. 2: Perspektive Kasseler Straße

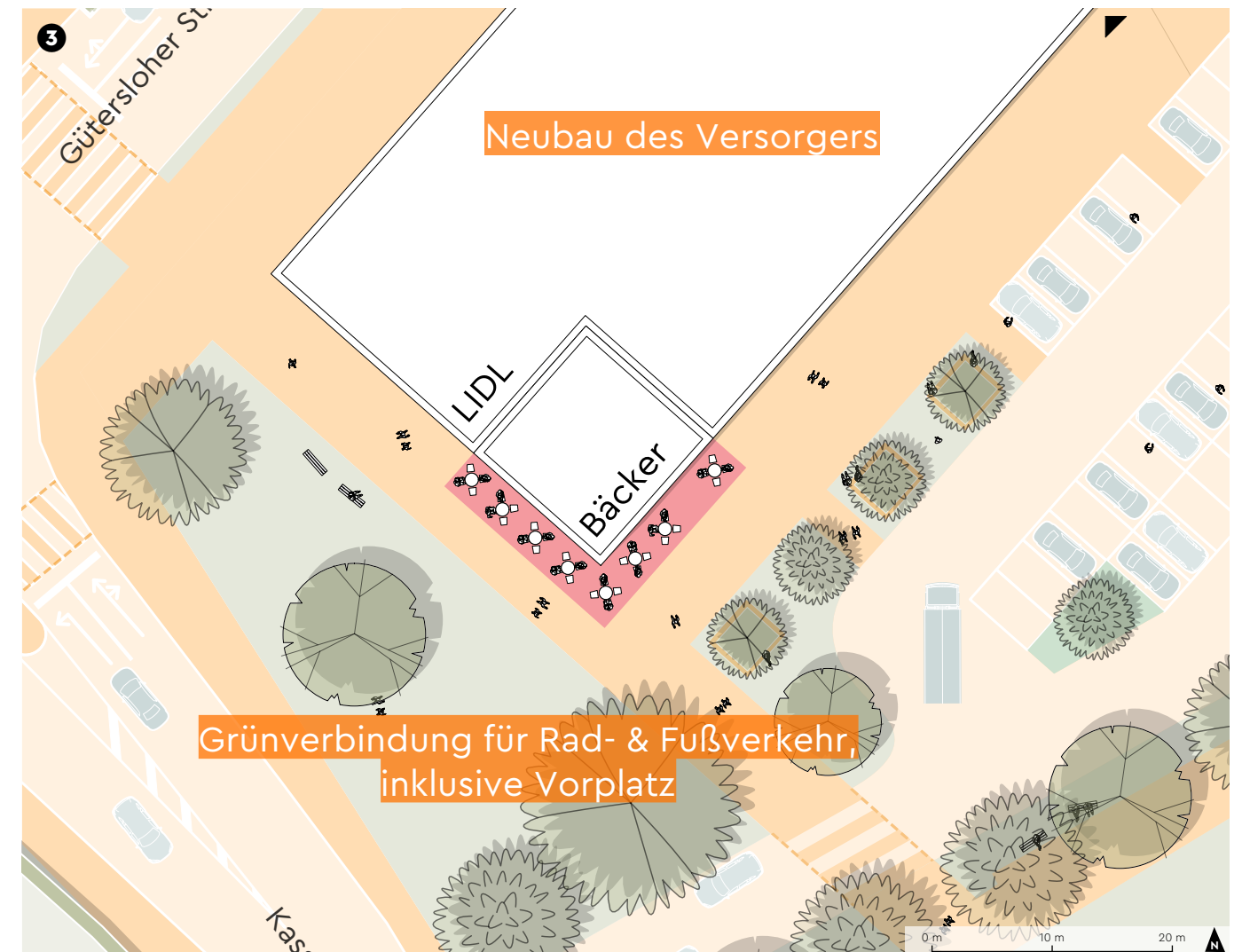


Abb. 3: Vertiefungsraum Neubau Versorger

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 außergastronomisches Angebot umfasst, wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Diese aufgewertete Eingangssituation des Nahversorgers schließt auch das neu entstehende Regenrückhaltebecken mit ein, welches im Zuge der Gewerbegebieteentwicklung geschaffen wird.

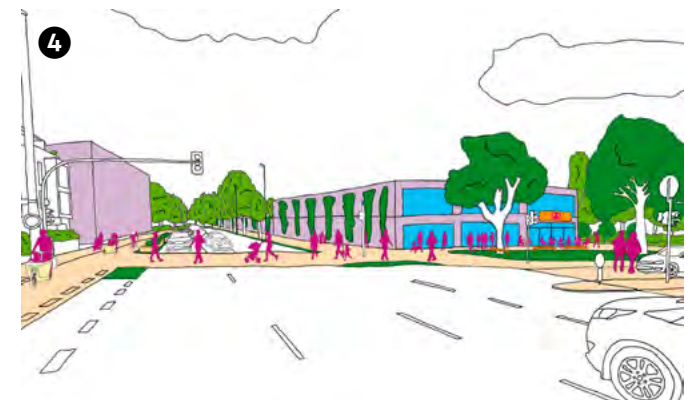


Abb. 4: Perspektive Neubau Versorger

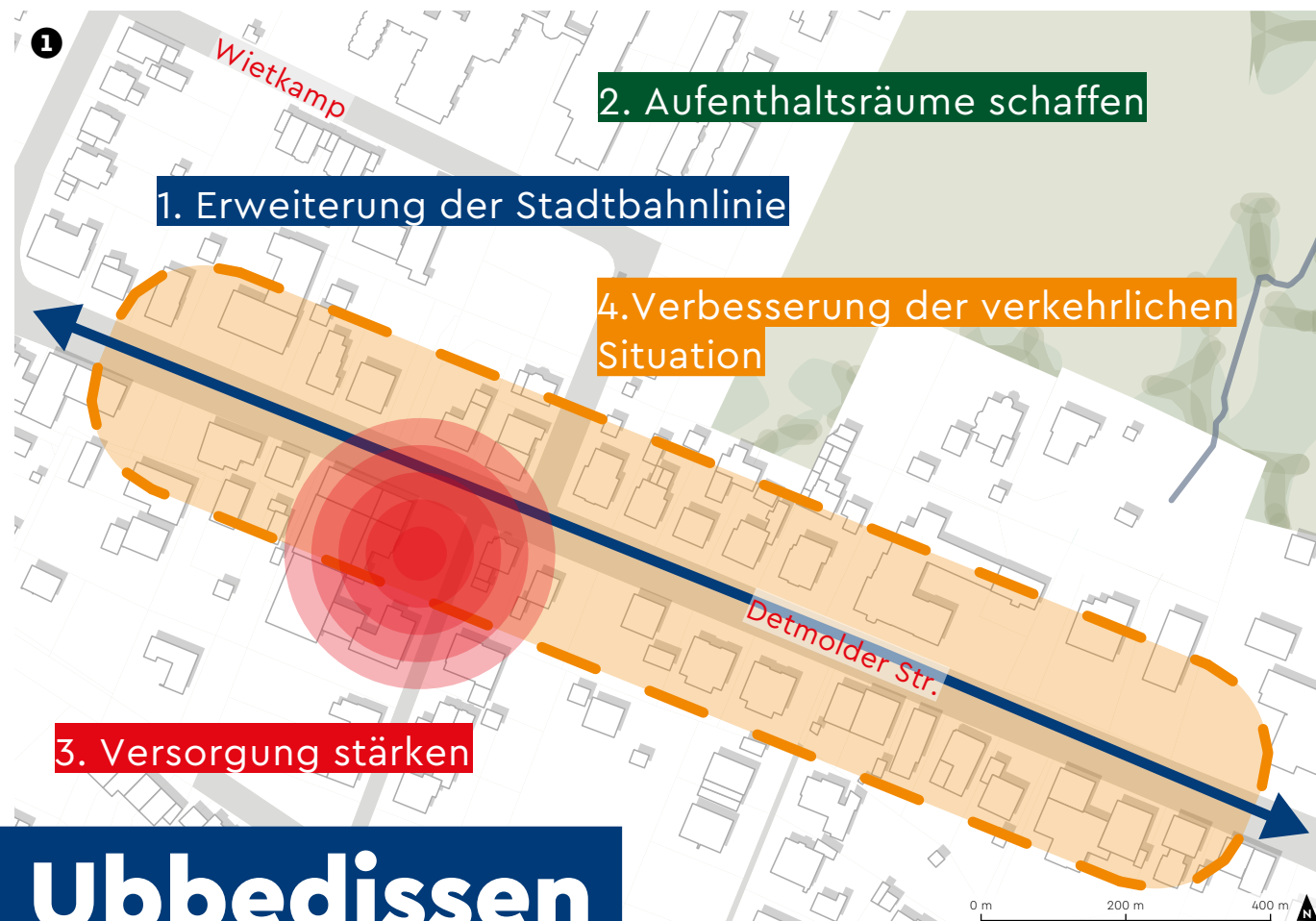


Abb. 1: Handlungsempfehlungen

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.

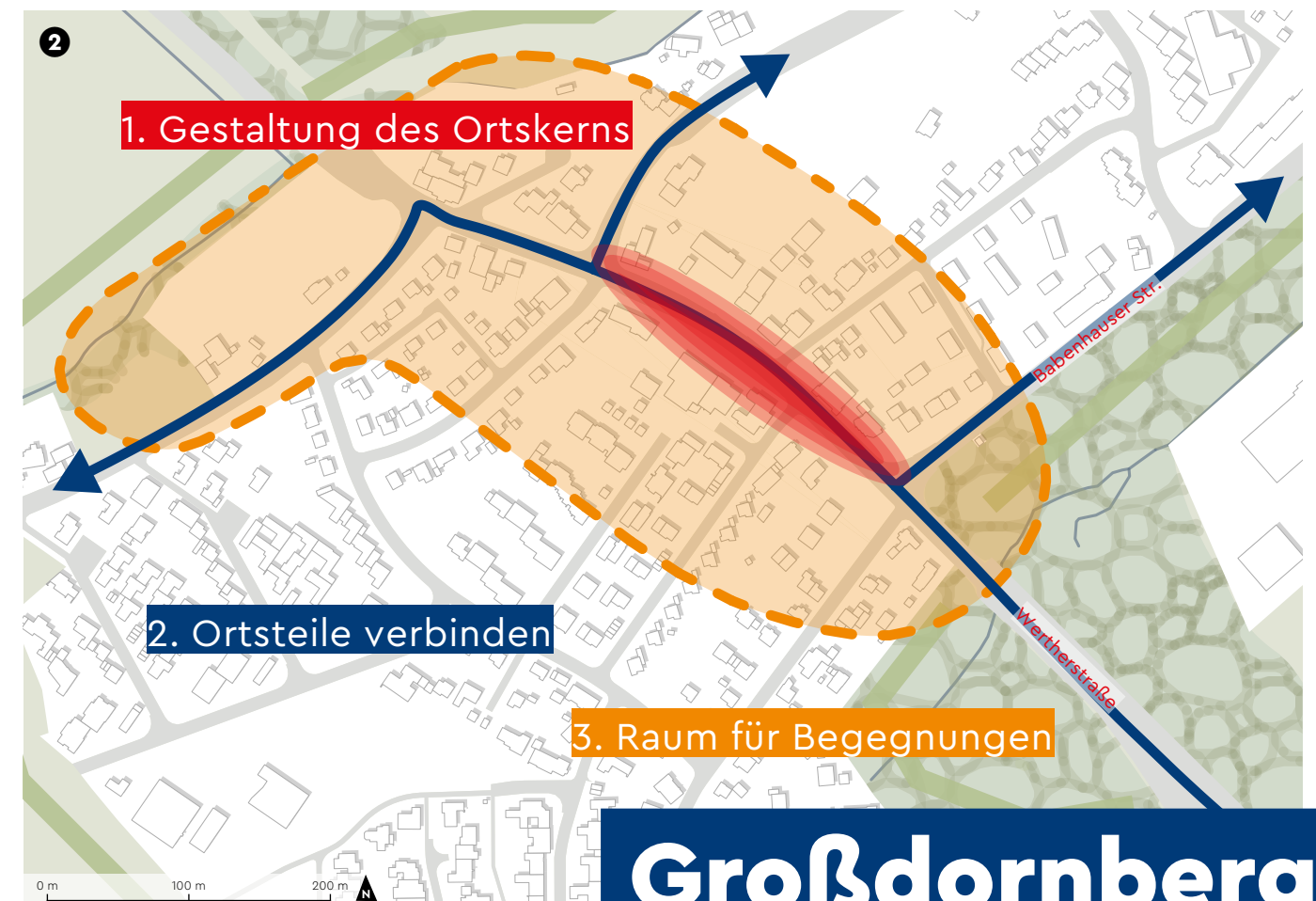


Abb. 2: Handlungsempfehlungen

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 Babenhäuser Straße und Deppendorfer Straße schrittweise anzupassen. Einzelmaßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit könnten Kreisverkehre an beiden Kreuzungspunkten sein. Durch die Zusammenarbeit mit den lokalen Akteur*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.



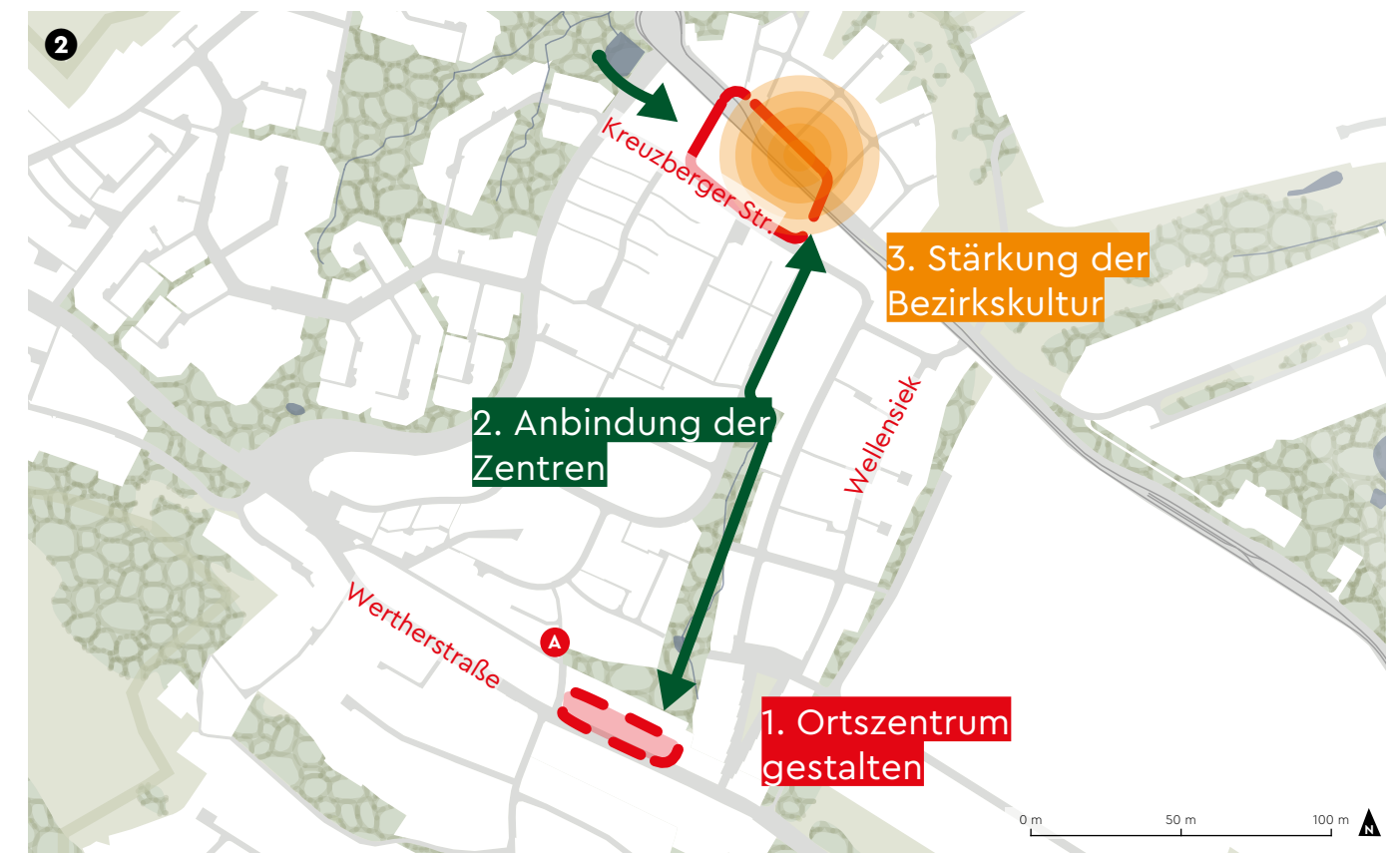
Abb. 1: Handlungsempfehlungen

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 Akteur*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 konse-

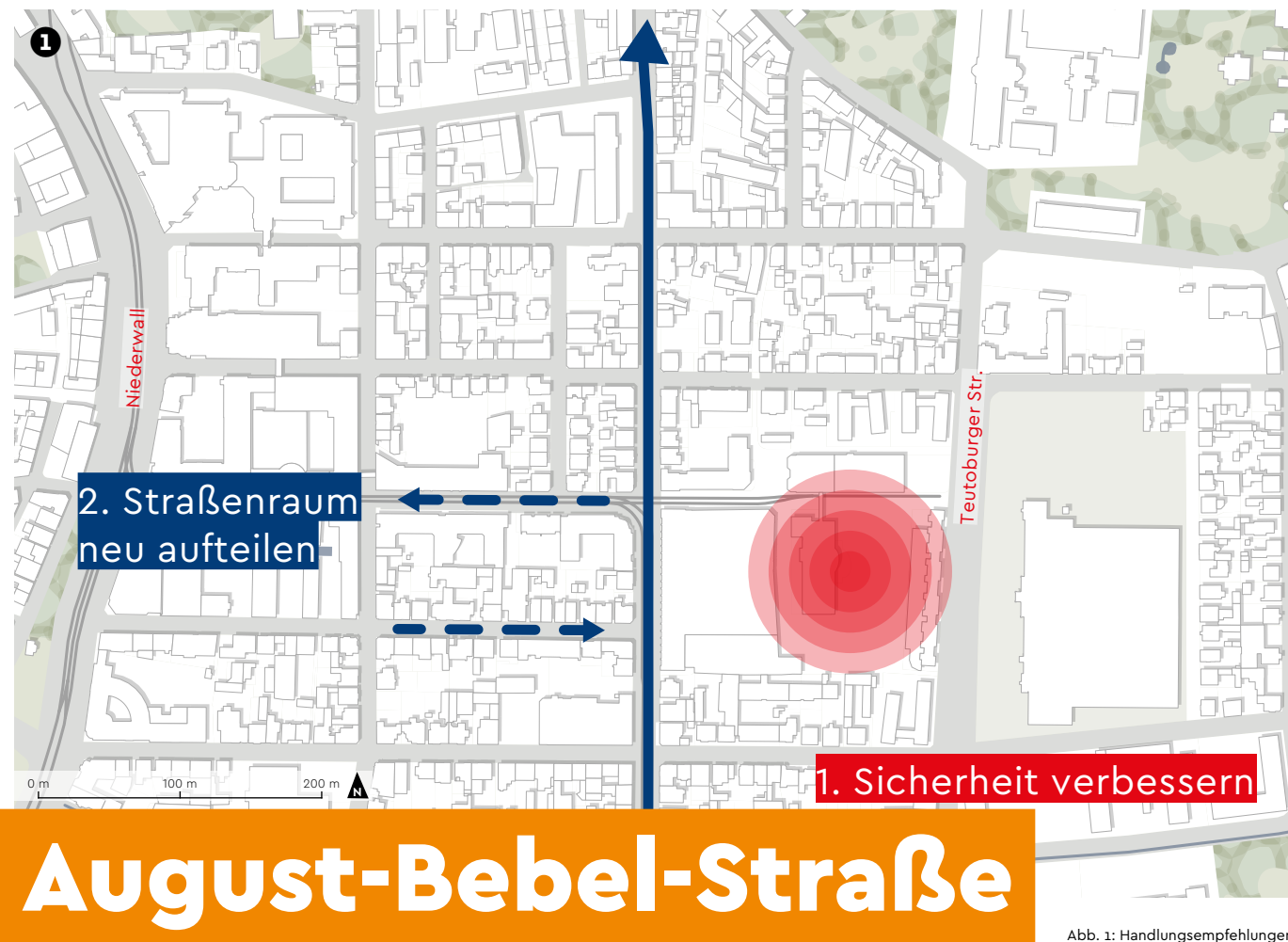
quent an die Zentren angeschlossen sind. Dies führt dazu, dass es an Passantenfrequenz und Lebendigkeit in den Ortszentren fehlt. Mögliche Anschlusspunkte für die Wertherstraße sind der Köpenicker Weg sowie die Öffnung zum Parkplatz des Gebäudeensembles an der Wertherstraße 268. Im anderen Ortszentrum 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.

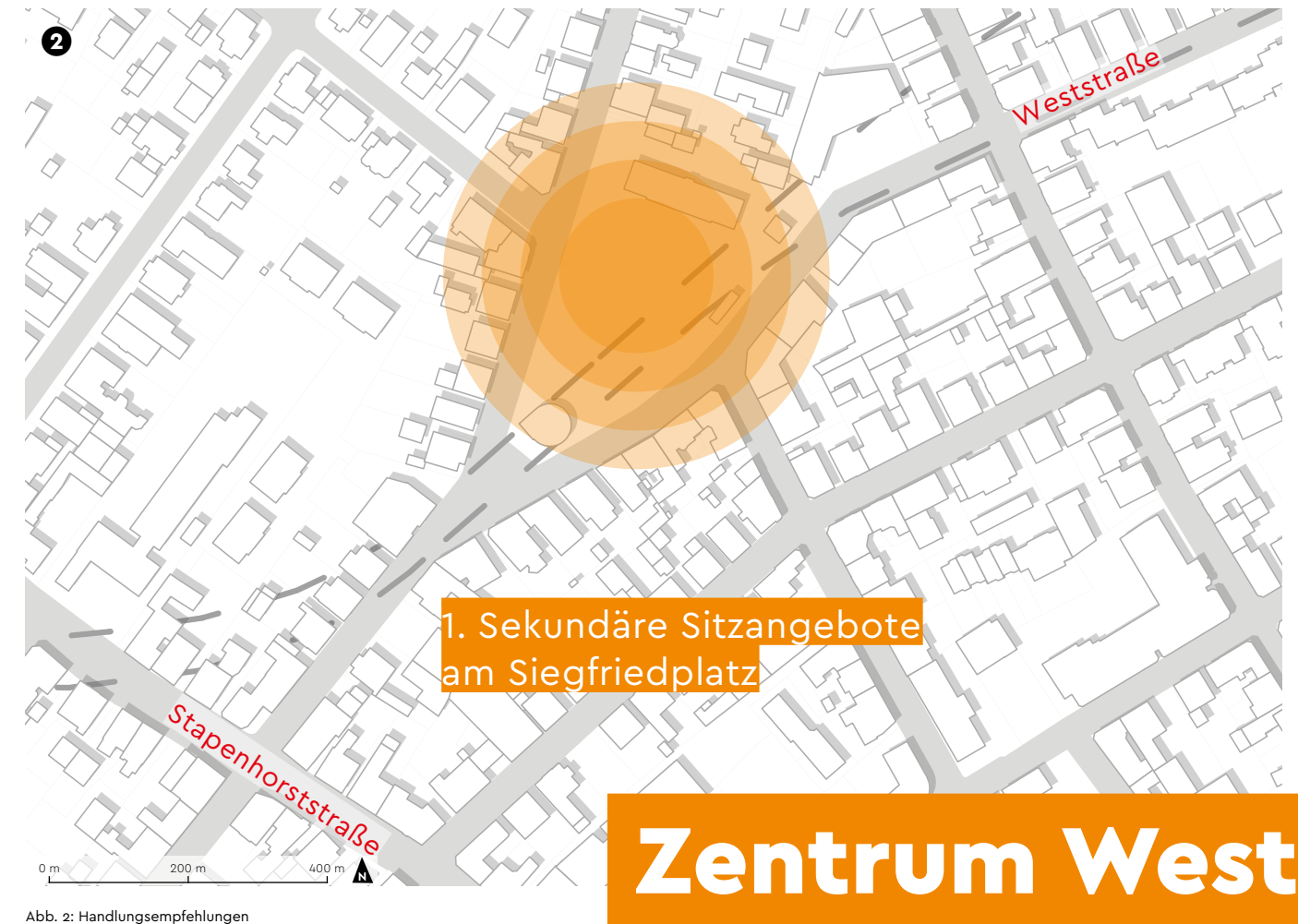




Insgesamt profitiert der Ortsteil von der direkten Nähe zur Altstadt, so dass sich die Beteiligten selbst auch eher als Innenstädter*innen wahrnehmen. Die urbane Struktur des Stadtteils bietet darüber hinaus das Potenzial für eine kleinschrittige Transformation zu mehr Lebensqualität im Stadtteil. Für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



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. Verstärkung 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 Stadtkonferenz überführt werden, welche die Bewohner*innen in ihrem Bestreben die Lebensqualität im Stadtteil zu erhöhen, unterstützt.

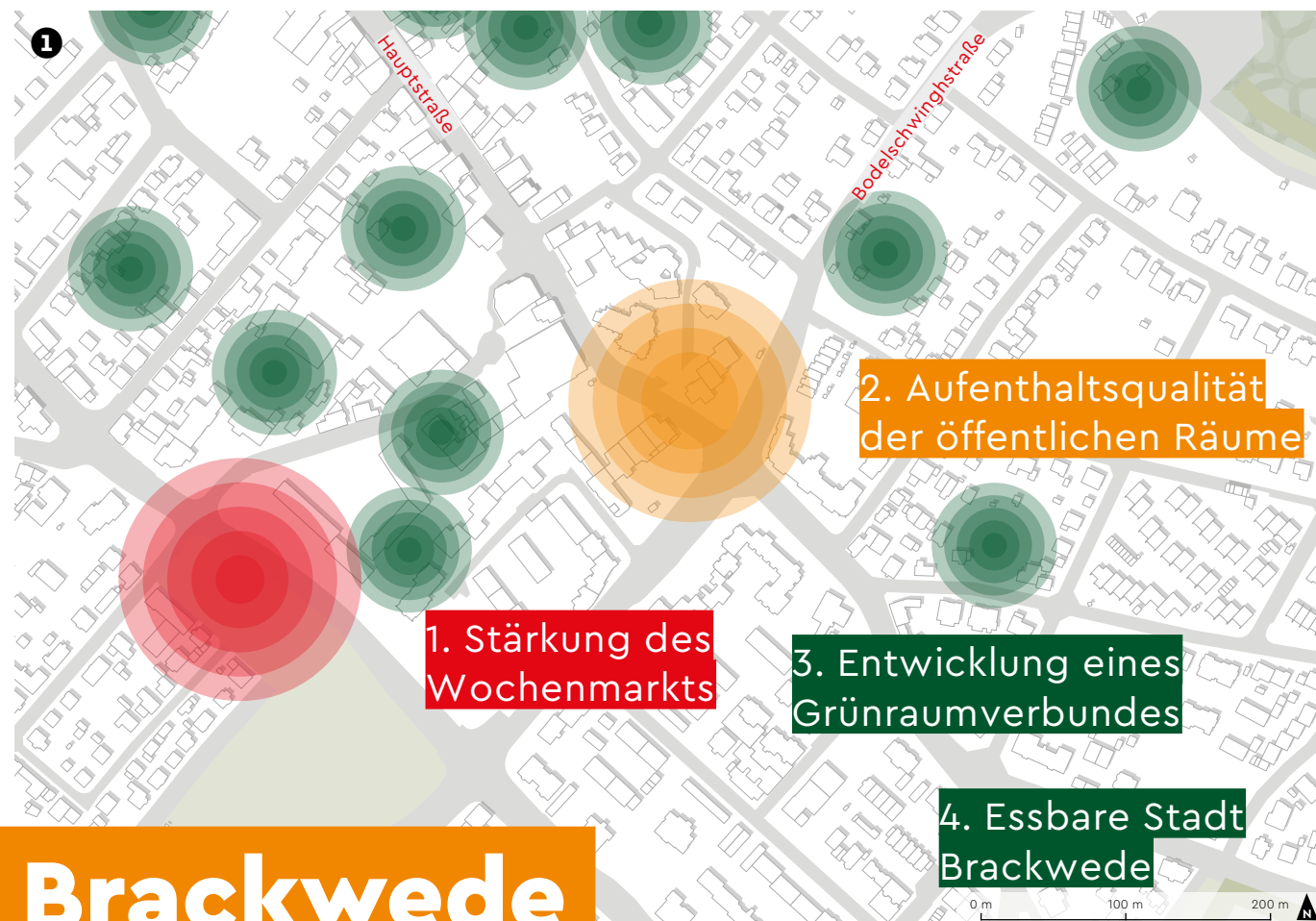


Abb. 1: Handlungsempfehlungen

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 Marktbesuchern 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 Normanenstraße 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 Wasserspielelemente, sowie Raum für gemeinschaftliche Gartenarbeit aufgewertet werden. Hierfür bieten sich geführte Stadtpaziergänge 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 Stadtpaziergängen 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.





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.

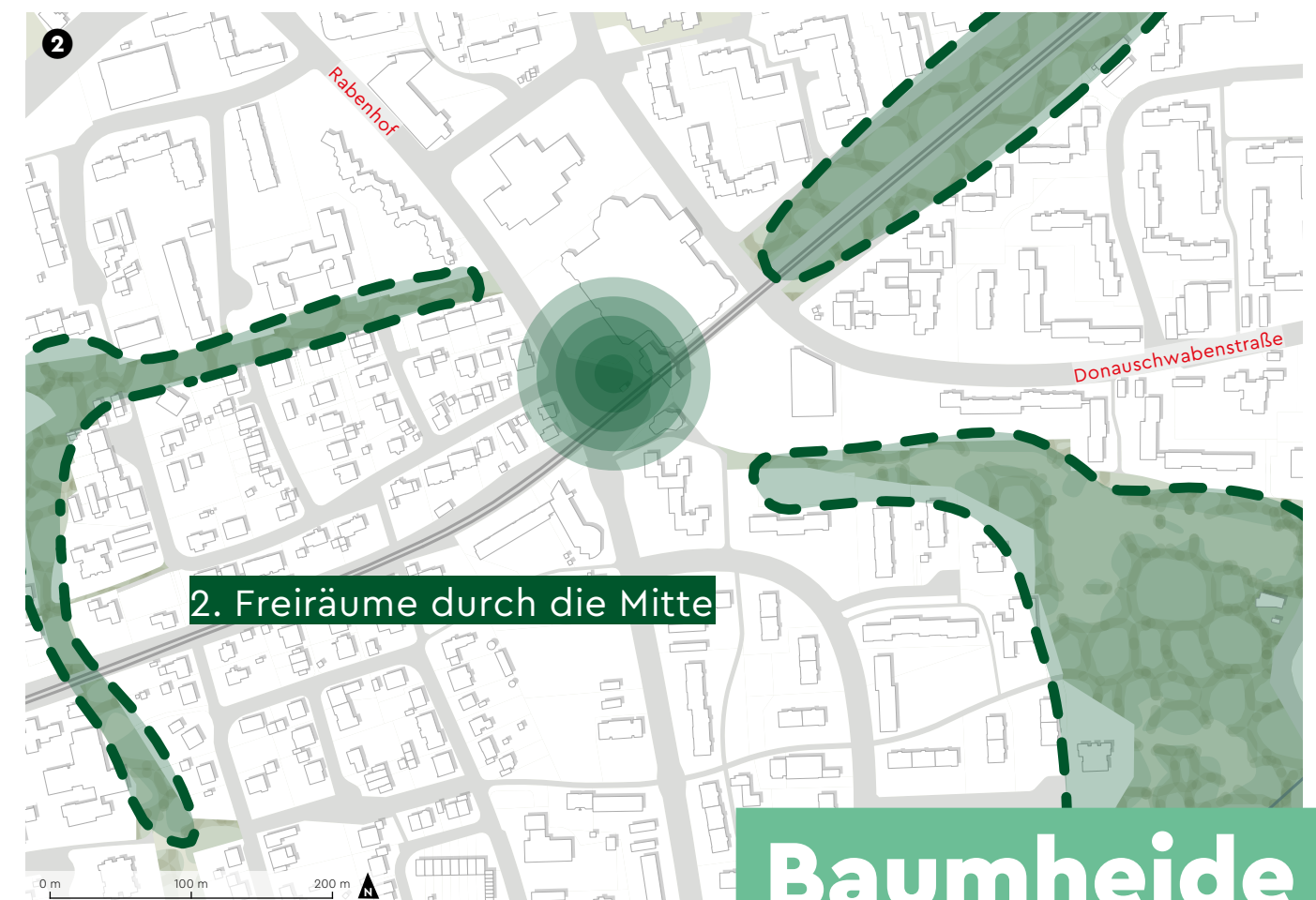
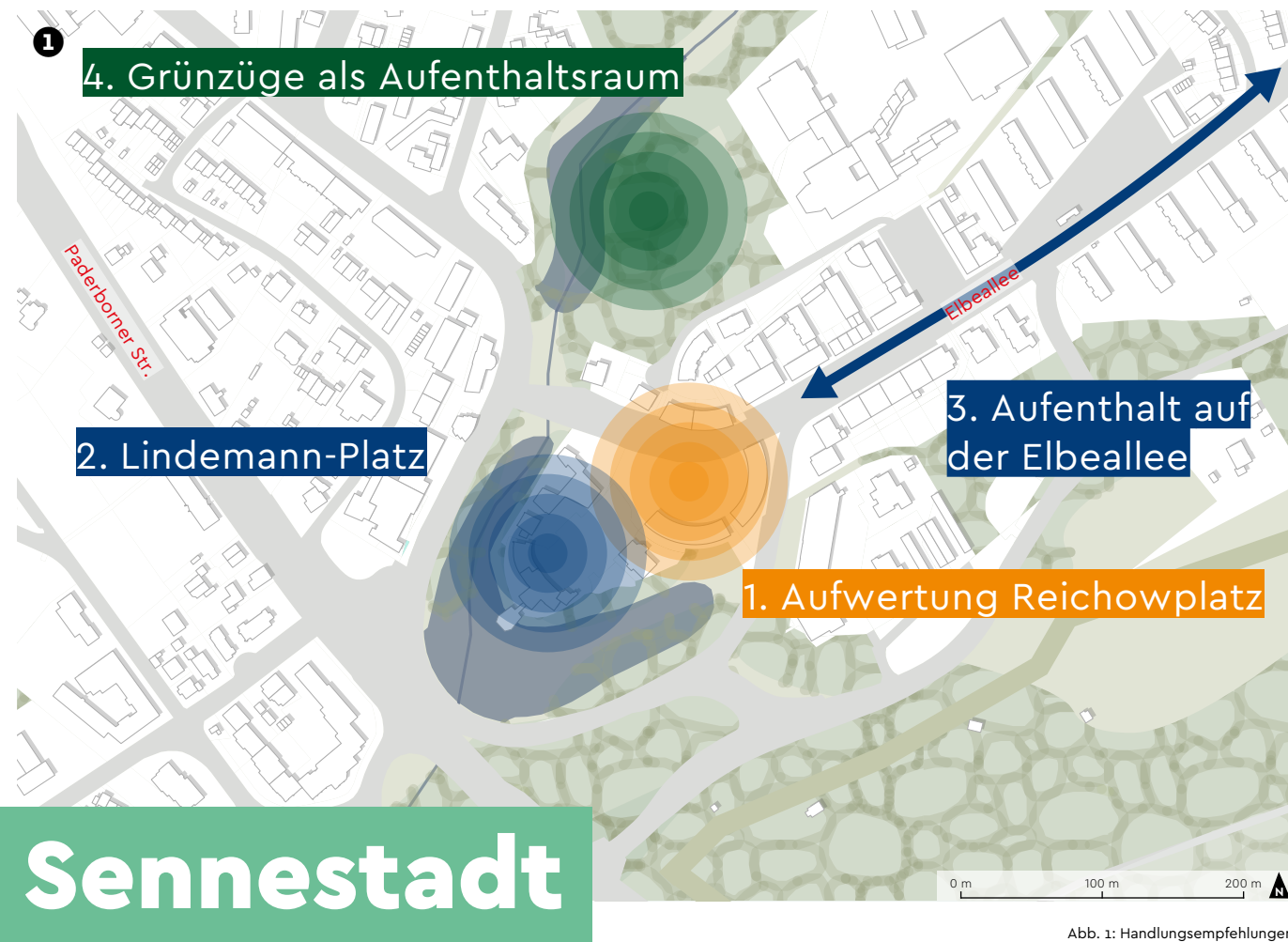


Abb. 2: Handlungsempfehlungen

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 Stadtteilstefte 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.



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 un-

terschiedlichen Zentrentypen wider, die durch ihre je eigenen Qualitäten und Charakteristika bestehen 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.

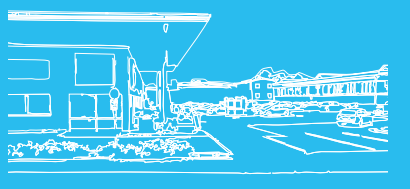
Historischer Dorfkern



Jöllennebeck – Schildesche – Heepen

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.

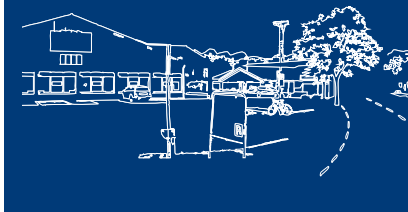
Städtisch funktionales Zentrum



Hillegossen – Heeper Straße – Quelle –
Senne – Brake – Gadderbaum

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.

Funktionales Zentrum einer Siedlung



Ummeln – Ubbedissen – Großdornberg
Theesen – Wertherstraße/Wellensiek

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.

Urbanes Zentrum



August-Bebel-Straße – Zentrum West –
Brackwede

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 Binnenmobilität 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.

Zentrum der 60/70er Jahre



Baumheide – Stieghorst – Sennestadt

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

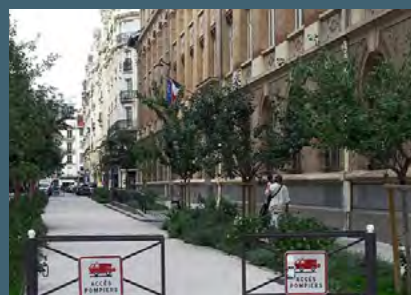
In dem Projekt „Stark für die Zentren“ waren Bürger*innen aktiv eingebunden und konnten ihr hilfreiches Ortswissen einbringen. Dafür wurden mehrere Workshops durchgeführt, zu denen Schlüsselpersonen ihre Perspektiven aus ganz unterschiedlichen Lebensphasen einbringen konnten. Entstanden ist ein positives 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 Begehrbarkeit 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 bürgerschaftlichen 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)

Literatur

Bai, Jianjun, Jiaxin Cui, Fang Shi, und Chuanhua Yu. 2023. „Global Epidemiological Patterns in the Burden of Main Non-Communicable Diseases, 1990–2019: Relationships With Socio-Demographic Index“. International Journal of Public Health 68:1605502. doi: 10.3389/ijph.2023.1605502.

BBSR. 2021. Neue leipzig-charta: Die transformative kraft der städte für das gemeinwohl. Die transformative kraft der städte für das gemeinwohl. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

Cardinali, Marcel. 2023. „Quartier der kurzen Wege. Die Stadt von vorgestern als Quartier von übermorgen“. S. 145–60 in (re-) konstruktion von lokaler urbanität, herausgegeben von W.-D. Bukow, J. Rolshoven, und E. Yildiz. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Cardinali, Marcel, Mariëlle A. Beenackers, Ghazlane Fleury-Bahi, Philippe Bodéan, Milena Tasheva Petrova, Arjan Van Timmeren, und Uta Pottgiesser. 2024. „Examining Green Space Characteristics for Social Cohesion and Mental Health Outcomes: A Sensitivity Analysis in Four European Cities“. Urban Forestry & Urban Greening 93:128230. doi: 10.1016/j.ufug.2024.128230.

Giles-Corti, Billie, Anne Vernez-Moudon, Rodrigo Reis, Gavin Turrell, Andrew L. Dannenberg, Hannah Badland, Sarah Foster, Melanie Lowe, James F. Sallis, Mark Stevenson, und Neville Owen. 2016. „City Planning and Population Health: A Global Challenge“. The Lancet 388(10062):2912–24. doi: 10.1016/S0140-6736(16)30066-6.

lungman, Tamara, Marta Cirach, Federica Marando, Evelise Pereira Barboza, Sasha Khomenko, Pierre Masselot, Marcos Quijal-Zamorano, Natalie Mueller, Antonio Gasparrini, José Urquiza, Mehdi Heris, Meelan Thondoo, und Mark Nieuwenhuijsen. 2023. „Cooling Cities through Urban Green Infrastructure: A Health Impact Assessment of European Cities“. The Lancet 401(10376):577–89. doi: 10.1016/S0140-6736(22)02585-5.

Nieuwenhuijsen, M. J. 2021. „New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity“. Environment International 157. doi: 10.1016/j.envint.2021.106850.

Rosenkranz, Niklas (2024). 15 Minuten Jöllenbeck – Gemeinsam neue Wege gehen [Unveröffentlichte Bachelorarbeit]. Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe.

UN General Assembly. 2018. „Political declaration of the third high-level meeting of the General Assembly on the prevention and control of noncommunicable diseases.“

WHO – World Health Organization. 2023. „WHO Fact Sheet on Ambient (Outdoor) Air Quality Guidelines: Includes Key Facts, Definition, Health Effects, Guideline Values and WHO Response.“ Abgerufen 27. Juni 2023 ([https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)).

Abbildungen

Seite 10	Abb. 1: Stadtteilzentren in Bielefeld im Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren (Stadt Bielefeld)
Seite 12	Abb. 1: Methodik (eigene Darstellung)
Seite 16-17	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Historischer Dorfkern“ (eigene Darstellung)
Seite 18-19	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 22-23	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 26-27	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 30-31	Zwischenseite Stadtteilzentrum Urbanes Zentrum (eigene Darstellung)
Seite 32-33	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 36-37	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 40-41	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 44-45	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Städtisches funktionales Zentrum“ (eigene Darstellung)
Seite 46-47	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 50-51	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 54-55	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 58-59	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 62-63	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 66-67	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 70-71	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Funktionales Zentrum einer Siedlung“ (eigene Darstellung)
Seite 72-73	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 76-77	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 80-81	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 84-85	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 88-89	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 92-93	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Zentren der 60/70er Jahre“ (eigene Darstellung)
Seite 94-95	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
	Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)

Abbildungsverzeichnis

Seite 98-99	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)	Seite 146-147	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Funktionales Zentrum einer Siedlung“ (eigene Darstellung)
Seite 102-103	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)	Seite 148-149	Abb. 1: Mängel & Potenziale Abb. 2: Leitbild
Seite 112-113	Abb. 1: Impressionen aus den Beteiligungsveranstaltungen mit den Schlüsselpersonen	Seite 150-151	Abb. 1: Entwicklungsperspektive
Seite 114-115	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Historischer Dorfkern“ (eigene Darstellung)	Seite 152-153	Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive
Seite 116-117	Abb. 1: Mängel & Potenziale Abb. 2: Leitbild	Seite 154-155	Abb. 1: Vertiefungsraum Parkplatz Versorger Abb. 2: Perspektive Parkplatz Versorger Abb. 3: Vertiefungsraum Gütersloher Straße Abb. 4: Perspektive Gütersloher Straße
Seite 118-119	Abb. 1: Entwicklungsperspektive	Seite 156-157	Abb. 1: Vertiefungsraum Kasseler Straße Abb. 2: Perspektive Kasseler Straße Abb. 3: Vertiefungsraum Neubau Versorger Abb. 4: Perspektive Neubau Versorger
Seite 120-121	Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive	Seite 158	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 122-123	Abb. 1: Vertiefungsraum Marktplatz Abb. 2: Perspektive Marktplatz Abb. 3: Vertiefungsraum Amtsstraße Abb. 4: Perspektive Amtsstraße	Seite 159	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 124-125	Abb. 1: Vertiefungsraum Dorfstraße Abb. 2: Perspektive Dorfstraße Abb. 3: Vertiefungsraum Stadtbahnhaltestelle (adaptiert nach Rosenkranz 2024) Abb. 4: Perspektive Stadtbahnhaltestelle (adaptiert nach Rosenkranz 2024)	Seite 160	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 126	Abb. 1: Handlungsempfehlungen	Seite 161	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 127	Abb. 2: Handlungsempfehlungen	Seite 162-163	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Urbanes Zentrum“ (eigene Darstellung)
Seite 128-129	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Städtisches funktionales Zentrum“ (eigene Darstellung)	Seite 164	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 130-131	Abb. 1: Mängel & Potenziale Abb. 2: Leitbild	Seite 165	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 132-133	Abb. 1: Entwicklungsperspektive	Seite 166	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 134-135	Abb. 1: Timeline Entwicklungsperspektive	Seite 168-169	Zwischenseite Stadtteilzentrum „Zentren der 60/70er Jahre“ (eigene Darstellung)
Seite 136-137	Abb. 1: Vertiefungsraum LIDL Parkplatz Abb. 2: Perspektive LIDL Parkplatz Abb. 3: Vertiefungsraum Küchenstudio Abb. 4: Perspektive Küchenstudio	Seite 170	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 138-139	Abb. 1: Vertiefung Gasthof Abb. 2: Perspektive Gasthof Abb. 3: Vertiefung Parkplatz Freibad Abb. 4: Perspektive Parkplatz Freibad	Seite 171	Abb. 2: Handlungsempfehlungen
Seite 140	Abb. 1: Handlungsempfehlungen	Seite 172	Abb. 1: Handlungsempfehlungen
Seite 141	Abb. 2: Handlungsempfehlungen	Seite 174-175	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 Abb. 3: Runder Tisch mit Schlüsselpersonen, Foto: IDS, TH OWL Abb. 4: Änderung des Straßenprofils, Foto: Trevor Dykstra, CC BY-NC-SA 2.0, flickr Abb. 5: Parkplatz wird zum Aufenthaltsraum, Foto: Oliver Hall Abb. 6: Neue Mobilitätsangebote, Foto: Sebastian Ruthe, BI SELA – Bielefeld sein Lastenrad (Stadt Bielefeld) Abb. 7: Ausbau der Radwegesicherheit, Foto: Adam Coppola Photography, Green Lane Project, PDM 1.0, flickr Abb. 8: Verbesserung der Querung von Straßen im Umfeld des Zentrums, Foto: Kalle Schmitz, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons
Seite 142	Abb. 1: Handlungsempfehlungen		
Seite 143	Abb. 2: Handlungsempfehlungen		
Seite 144	Abb. 1: Handlungsempfehlungen		

