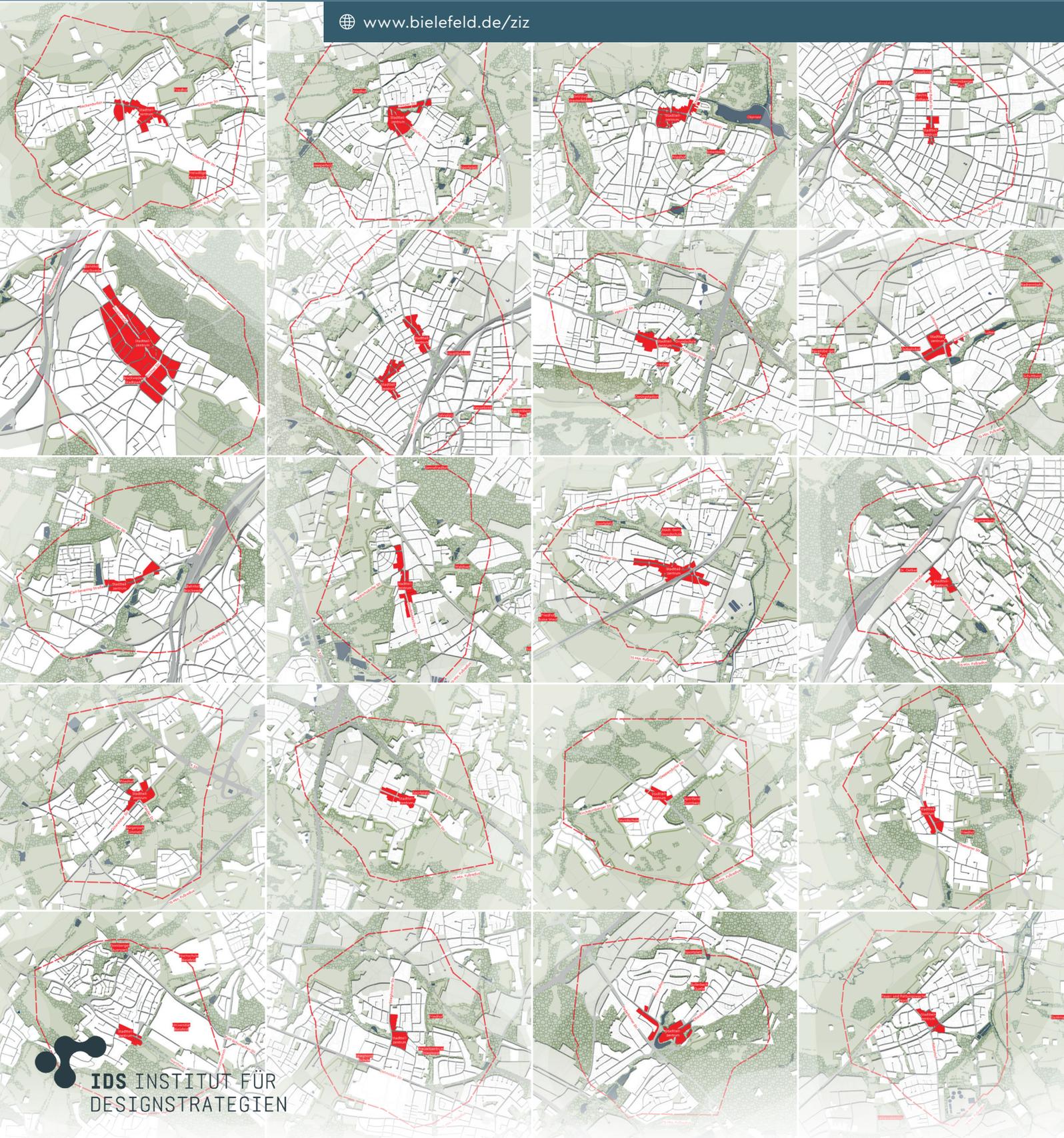




Stadtteilzentren als lernende Räume

Analyse der 20 Stadtteilzentren mit Vorschlag
der 3 zu vertiefenden Stadtteilzentren

 www.bielefeld.de/ziz



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
Marcel Cardinali, MSc.

Bearbeitung:

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

Detmold, März 2024

Gefördert durch:



Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren



Weitere Informationen:

Bielefeld macht sich – stark für die Zentren



Institut für Designstrategien



Inhalt

Einleitung	6
Methodik	10
Historischer Dorfkern:	
Jöllenbeck	14
Heepen	18
Alt-Schildesche	22
Urbanes Zentrum:	
August-Bebel-Straße	26
Brackwede	30
Zentrum West	34
Städtisches funktionales Zentrum:	
Hillegossen	38
Heeper Straße	42
Quelle	46
Senne	50
Brake	54
Gadderbaum	58
Funktionales Zentrum einer Siedlung:	
Ummeln	62
Ubbedissen	66
Großdornberg	70
Theesen	74
Pappelkrug	78
Zentrum der 60/70er Jahre:	
Stieghorst	82
Sennestadt	86
Baumheide	90
Conclusio	94
Abbildungsverzeichnis	99

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.

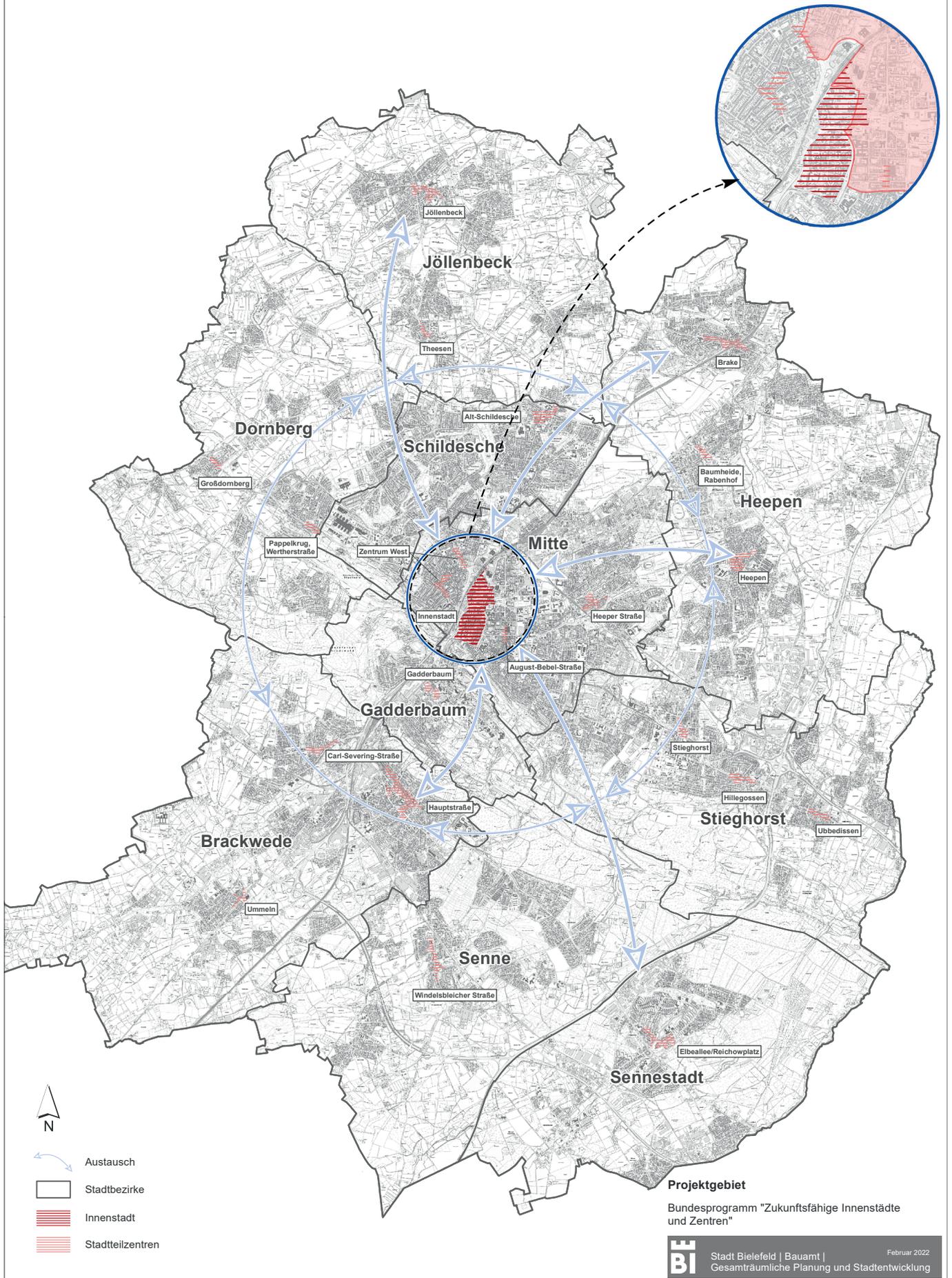


Abb. 1: Stadtteilzentren in Bielefeld im Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“.

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.

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 diesem Gutachten richten wir den Fokus deshalb auf die Lebensqualität in den Ortsteilen und deren Zentren. Das Stärkungskonzept 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 Stärkungskonzept 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 Stärkungskonzepts 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 Stärkungskonzept erweitert nun den Blick weit über die reine Versorgungsfunktion der Zentren.

Das Stärkungskonzept 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 Rahmen des Förderprogramms weiter bearbeitet werden. Diese Strategie ermöglicht die Entwicklung übertragbarer Maßnahmenpakete und stärkt einen gegenseitigen Erfahrungsaustausch. Der vorliegende erste Teil des Gutachtens ist damit einerseits eine Analyse des gegenwärtigen Zustands und andererseits ein Blick nach vorn für alle Stadtteile. Es 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.

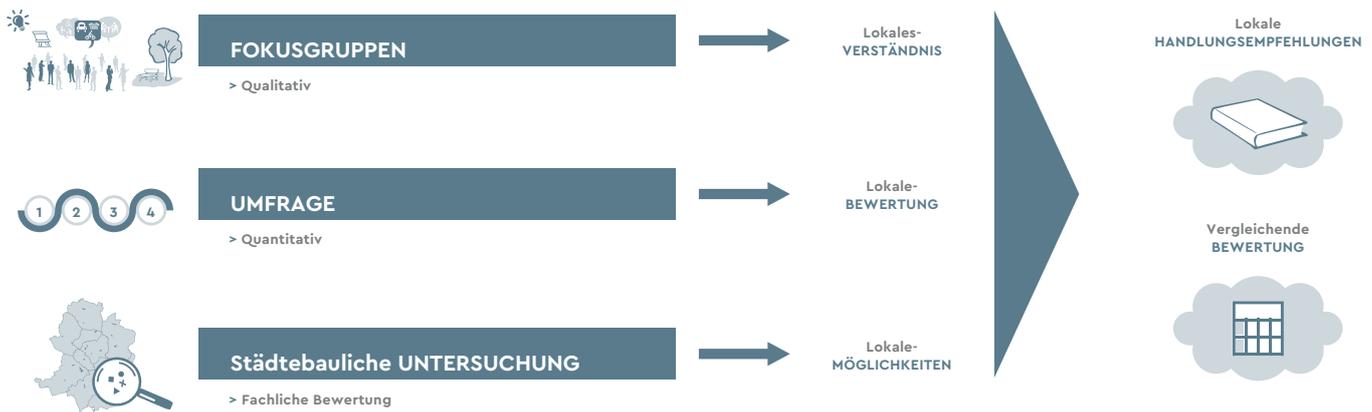


Abb. 1: Methodik.

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 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

(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,...)

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)

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

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

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)

Städtebauliche Entwicklungen

(Was passiert schon und was ist möglich?)

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

Erläuterung

5	Täglicher Bedarf vollständig gedeckt, inkl. Angebote darüber hinaus	3	Wesentlichen Bedarfe für Lebensmittel und Apotheke gedeckt	1	Täglicher Bedarf nicht gedeckt
5	Vielfalt an medizinischen Angeboten	3	Allgemeinmediziner und Zahnarzt vorhanden	1	Gesundheitliche Versorgung nicht gedeckt
5	Bildung und Betreuungsangebote für alle Altersklassen vorhanden	3	KITA und Grundschule sind vorhanden	1	Bildungsangebote nicht ausreichend
5	Ergänzende Bedarfe des Alltags im Allgemeinen vorhanden	3	Grundlegende weiterführende Bedarfe vorhanden	1	Weiterführende Bedarfe nicht im Stadtteil vorhanden

Erläuterung

5	Emissionsbelastung im Ortszentrum gering, kaum fließender Verkehr	3	Emissionsbelastung durch befahrende Straßen	1	Emissionsbelastung durch stark befahrene Straßen
5	Marktplatz / Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität	3	Verkehrsberuhigte Zonen mit Aufenthaltsqualität	1	Kaum/keine sichtbaren Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum
5	Gewachsener Baumbestand und weitere Grünflächen	3	Vereinzelter Baumbestand und Grünflächen	1	Kaum/kein Baumbestand und Grünflächen
5	Vielfältige Angebote zu diversen Tageszeiten mit Außengastronomie	3	Auswahl an Angeboten verfügbar	1	Kaum/keine gastronomischen Einrichtung im Ortszentrum
5	Guter Zustand der Fassaden	3	Durchschnittlicher Zustand der Fassaden	1	Überdurchschnittlicher Sanierungsbedarf
5	kaum/keine Leerstände	3	Einzelne Leerstände	1	Einige Leerstände
5	Marktplatz / Quartiersplatz mit barrierefreien Zugängen	3	Verkehrsberuhigte Zonen mit barrierefreien Zugängen	1	Keine Verkehrsberuhigung, keine Barrierefreiheit

Erläuterung

5	Vielfältige Begegnungsangebote unterschiedlicher Träger	3	Einzelne Angebote	1	Keine Angebote
5	Klar sichtbares bürgerschaftliches Engagement über Sport- u./o. Bürgervereine	3	Bürgerliches Engagement wahrnehmbar/organisiert	1	Bürgerliches Engagement nicht wahrnehmbar/nicht organisiert
5	Vielfältige Angebote für Kinder und Jugendliche	3	Spielplätze vorhanden, Angebote für Jugendliche fehlen	1	Keine Angebote
5	Regelmäßige gut besuchte ortsspezifische Veranstaltungen	3	Vereinzelte ortsspezifische Veranstaltungen	1	Kaum/keine ortsspezifischen Veranstaltungen
5	Mehrere eigene Kultureinrichtungen im Stadtteil	3	Einzelne eigene Kultureinrichtungen im Stadtteil	1	Keine eigene Kultureinrichtungen im Stadtteil
5	Organisiertes und aktives Stadtteilmanagement mit diverser Akteursstruktur	3	Managementstrukturen sind vorhanden	1	Keine Managementstrukturen
5	Die Identifikation mit dem Stadtteil und der soziale Zusammenhalt ist überdurchschnittlich	3	Die Identifikation und der Zusammenhalt im Stadtteil wird durchschnittlich bewertet	1	Die Bürger identifizieren sich nicht mit ihrem Stadtteil, bewerten den soz. Zusammenhalt als unterdurchschn.

Erläuterung

5	Verbindung zum Stadtteilzentrum durch Straßenbahn für viele Bewohner möglich	3	Verbindung zum Stadtteilzentrum durch Busse oder mein Anton	1	Keine Angebote
5	Maximal 10min Wartezeit	3	Maximal 30min Wartezeit	1	Mehr als 90min Wartezeit
5	Leihfahrräder und eScooter sind im Zentrum ständig verfügbar und klar platziert	3	Leihfahrräder oder eScooter sind verfügbar	1	Nicht vorhanden
5	Abgetrennte Fuß- und Radwege zum Ortszentrum (z.B. über grüne Infrastruktur)	3	Fuß- und Radwege zum Ortszentrum über Wohnstraßen	1	Fuß- und Radwegenetz beinhaltet stark befahren Straßen
5	Angemessene Anzahl an PKW Stellplätze mit niedrigem Versiegelungsgrad	3	PKW Stellplätze vorhanden	1	Kaum/keine PKW Stellplätze

Erläuterung

5	Verbindung zur Innenstadt und regionale Anbindung durch RB	3	Verbindung zur Innenstadt mit dem Bus	1	Keine Angebote
5	Maximal 10min Wartezeit	3	Maximal 30min Wartezeit	1	Mehr als 90min Wartezeit

Erläuterung

5	Maximale Ausnutzung, keine größere städtebauliche Entwicklung möglich	3	Einzelne städtebauliche Entwicklungen denkbar	1	Größere Entwicklungspotentiale
5	Laufende Städtebauliche Förderung	3	Kleinere Maßnahmen	1	Keine städtebauliche Förderung

Tabelle 1: Erläuterung der Bewertungskriterien

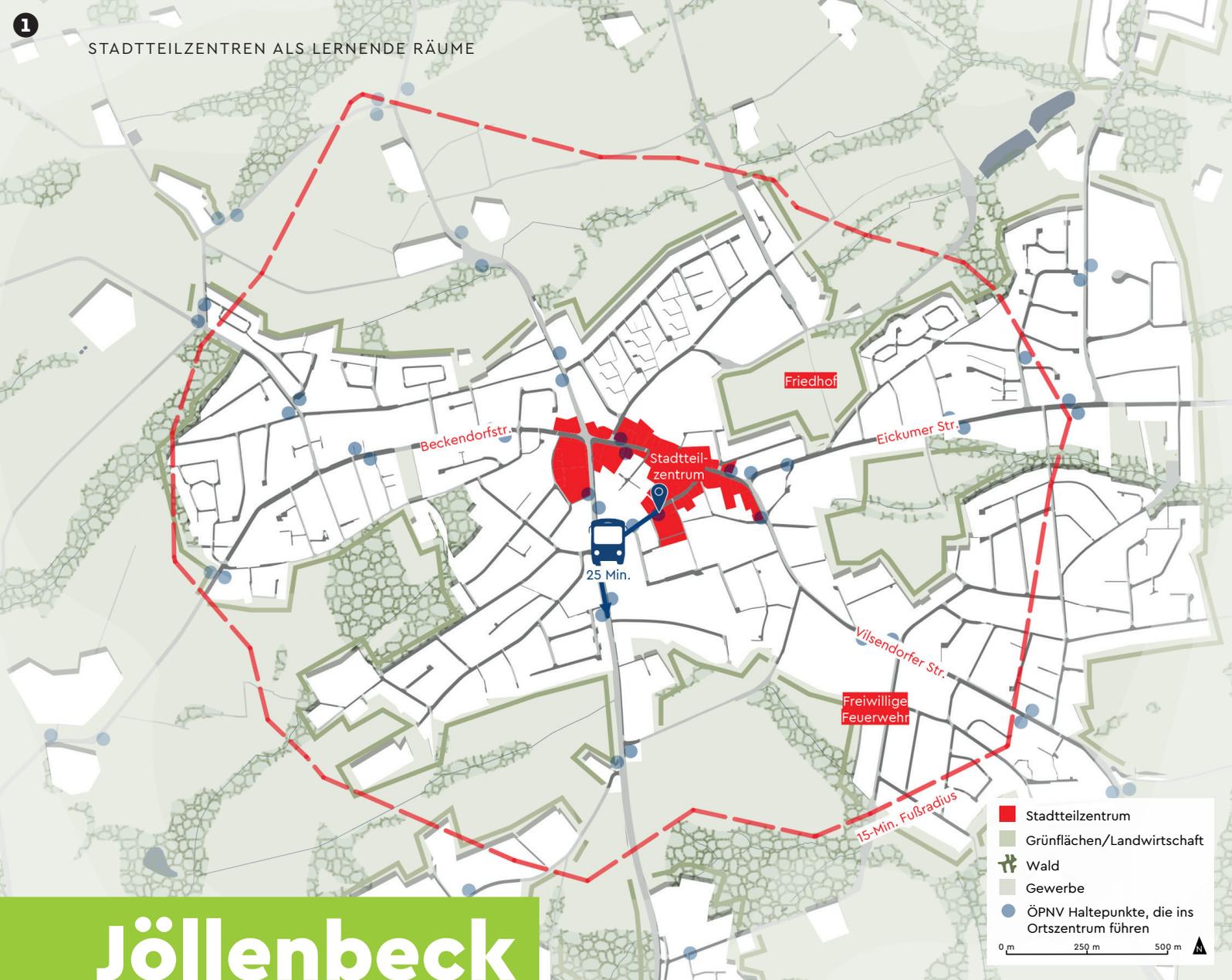


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Jöllenbeck

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 Jöllennecks 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 Jöllenneck hier negativ bemerkbar.

Städtebauliche Entwicklungen

In Jöllenneck stehen kaum Flächen für eine zusammenhängende Städtebauliche Entwicklung im Zentrum zur Verfügung. Die jüngsten Beschlüsse und Bestrebungen für eine Stadtbahnverlängerung nach Jöllenneck bieten aber ein großes Potenzial, den Stadtteil besser an Innenstadt und Region anzubinden und gleichzeitig die Barrierewirkung der Jöllennecker 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 <i>(Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)</i>	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 <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	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 <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	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 <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	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 <i>(Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)</i>	60 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen <i>(Was passiert schon und was ist möglich?)</i>	50 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1

Tabelle 1: Bewertung des Stadtteilzentrums Jöllenbeck. 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.

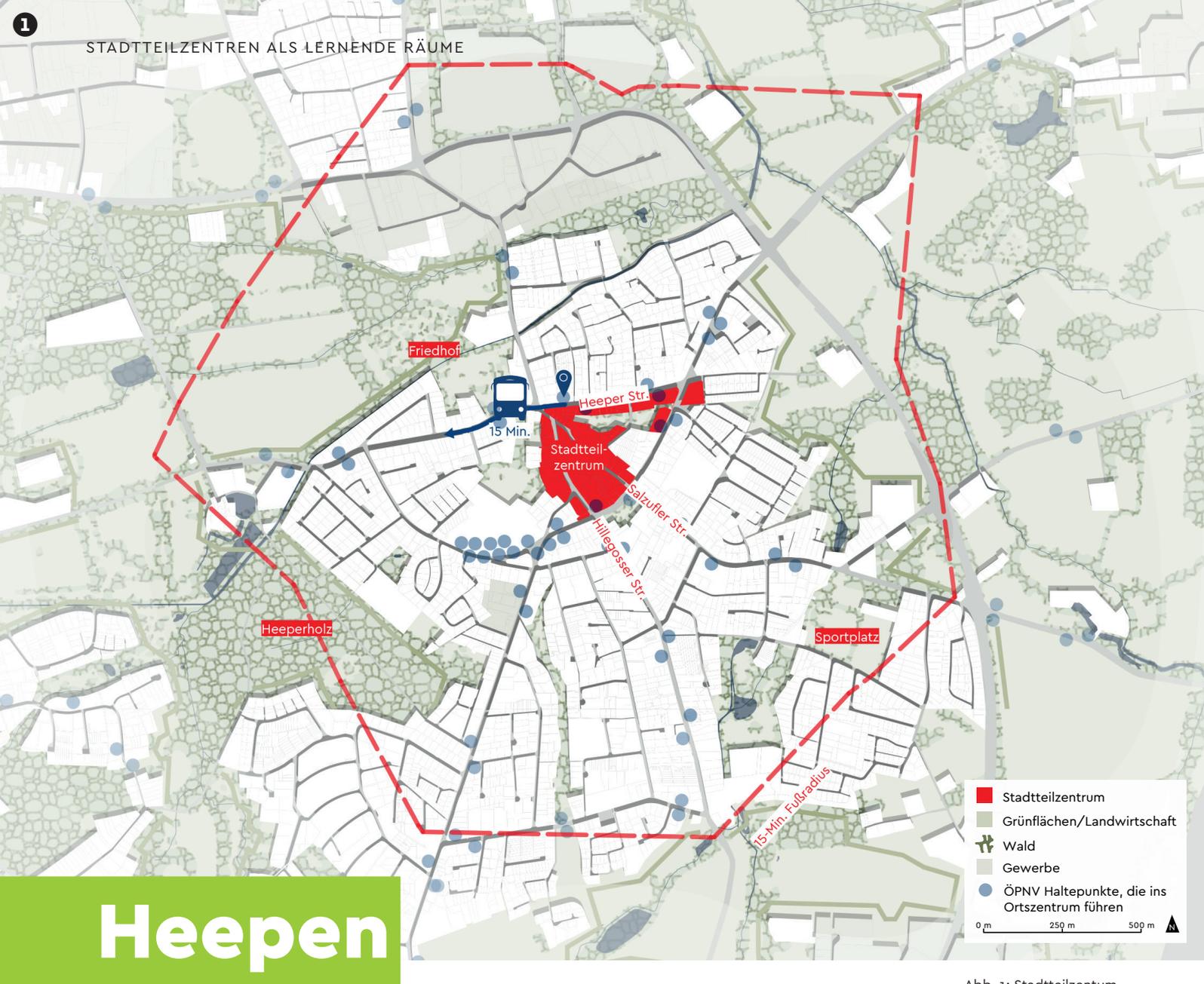


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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



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

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.

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 Stadtteilstfest 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 Rüggesiek 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 Amtes 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 Straßennetz 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 Projekts 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 <i>(Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)</i>	100 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	5
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	5
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	5
Aufenthaltsqualität <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	74 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	4
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	4
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	3
Leerstände	5
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
Bezirkskultur <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	80 %
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	5
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	72 %
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)	4
Park+Ride Parkplätze	3
ÖPNV in Innenstadt und Region <i>(Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)</i>	80 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Städtebauliche Entwicklungen <i>(Was passiert schon und was ist möglich?)</i>	70 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	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-



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

che Baumbestand und die gepflegten Grünanlagen tragen wesentlich zu einer erholsamen 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.

Bezirkkultur

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 niederschweligen 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 Straßenbahnlinie 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?)	95 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	5
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	5
Aufenthaltsqualität (Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)	80 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	4
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	4
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	4
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	4
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4
Leerstände	4
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
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,...)	4
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	3
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)	84 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	5
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	5
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	4
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	4
Park+Ride Parkplätze	3
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?)	60 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	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.

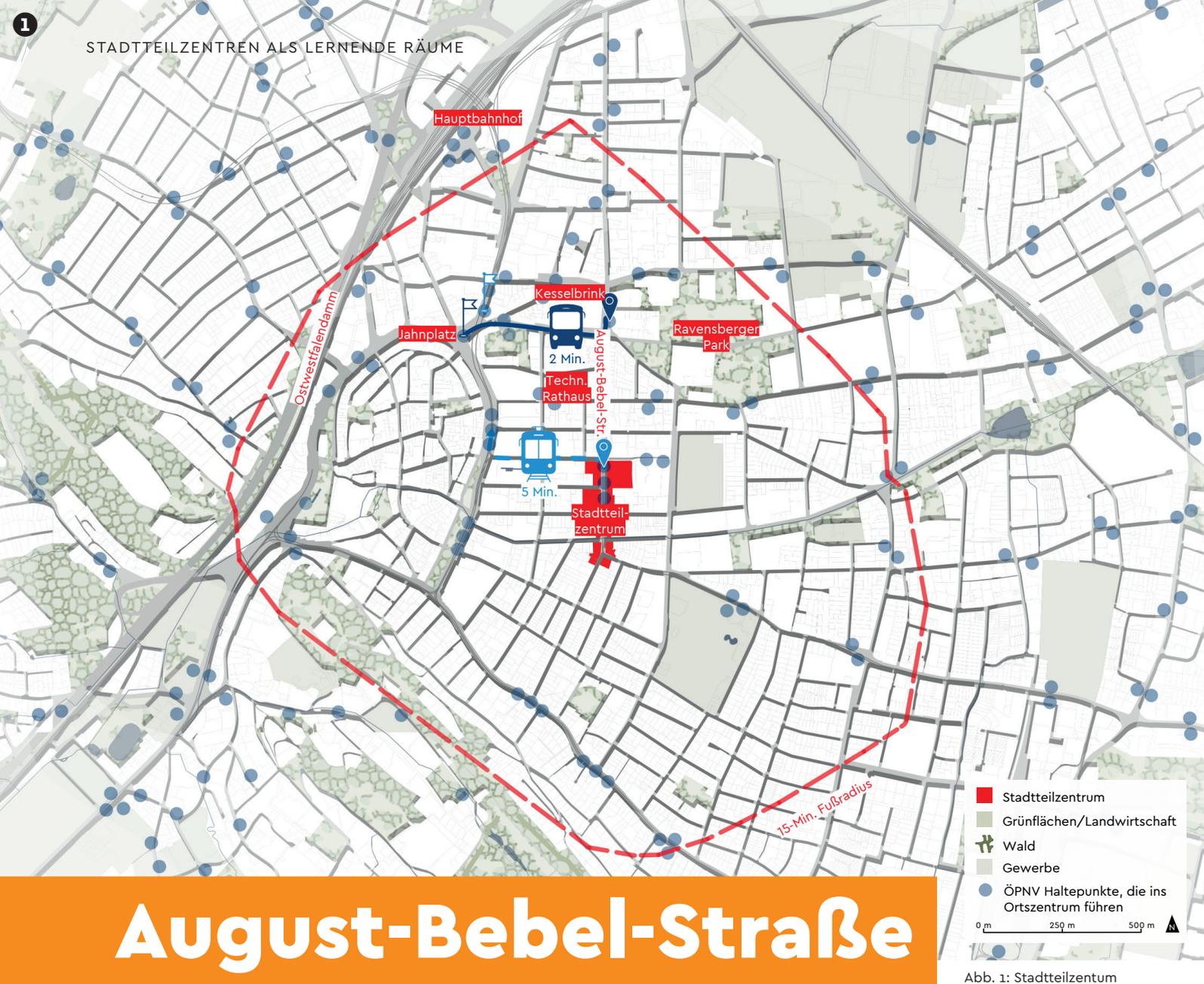


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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.

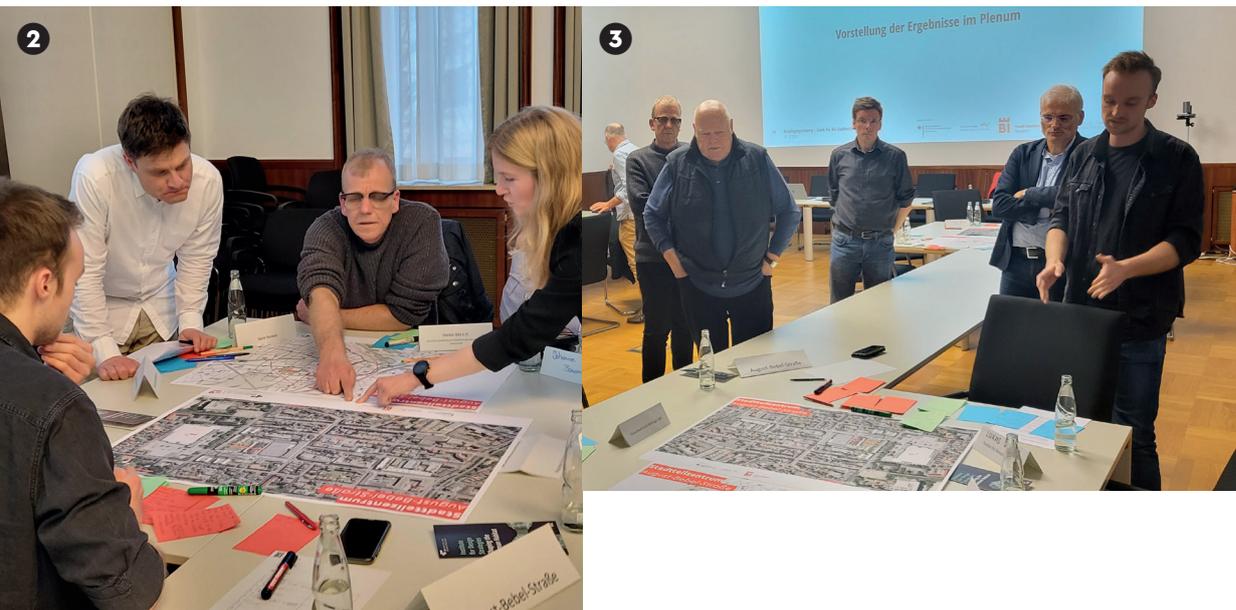


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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 Innenstädter*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 Innenstadtnähe 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 bieten. 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.

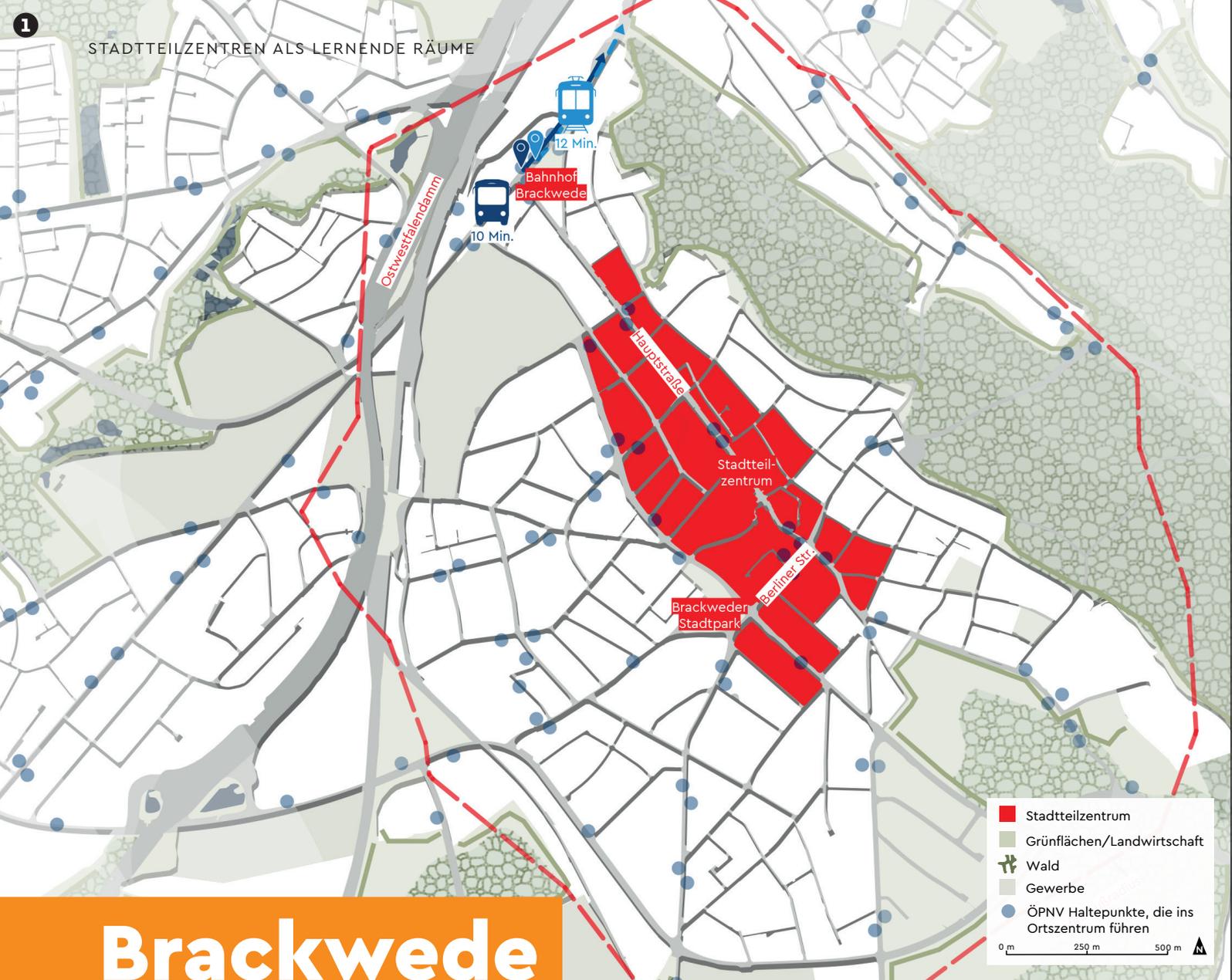


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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 Einzelezelhandelszentrum 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.

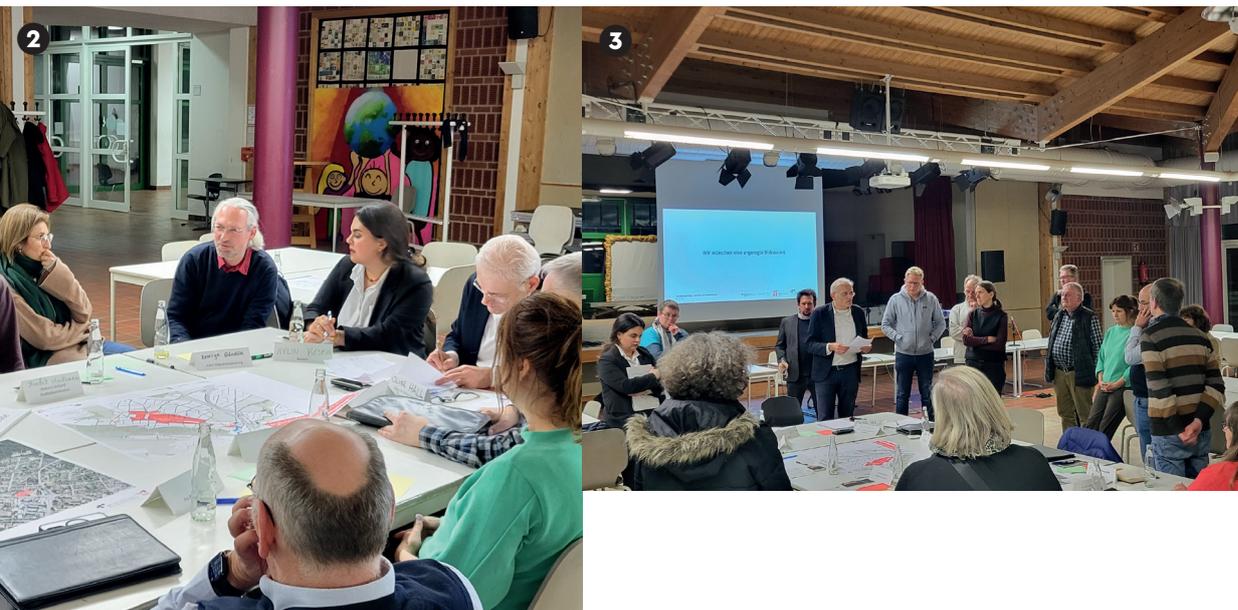


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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

seiner Ausstattung in die Jahre gekommen. Dennoch gibt es Schwächen im öffentlichen Raum, wie etwa am Treppenplatz, Treppenstraße und Kirchplatz, die Herausforderungen für ältere Menschen darstellen. Es mangelt dort laut den Beteiligten zum Beispiel an Toiletten. Positiv zu werten ist die Vielfalt an Cafés, Bars und Restaurants mit in Teilen attraktiver Außengastronomie. Die Grünstrukturen sind im Moment noch zu vereinzelt, um als Erholungsraum wahrgenommen zu werden. Zahlreiche kleinteilig verteilte Grün- und Freiflächen im Stadtteil haben aber ein immenses Potential zu einem Verbund ausgebaut zu werden. Genannt wurden z.B. kleine Spielplätze und Grünflächen, die etwas verborgen in 2.Reihe sehr gerne genutzt werden.

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.

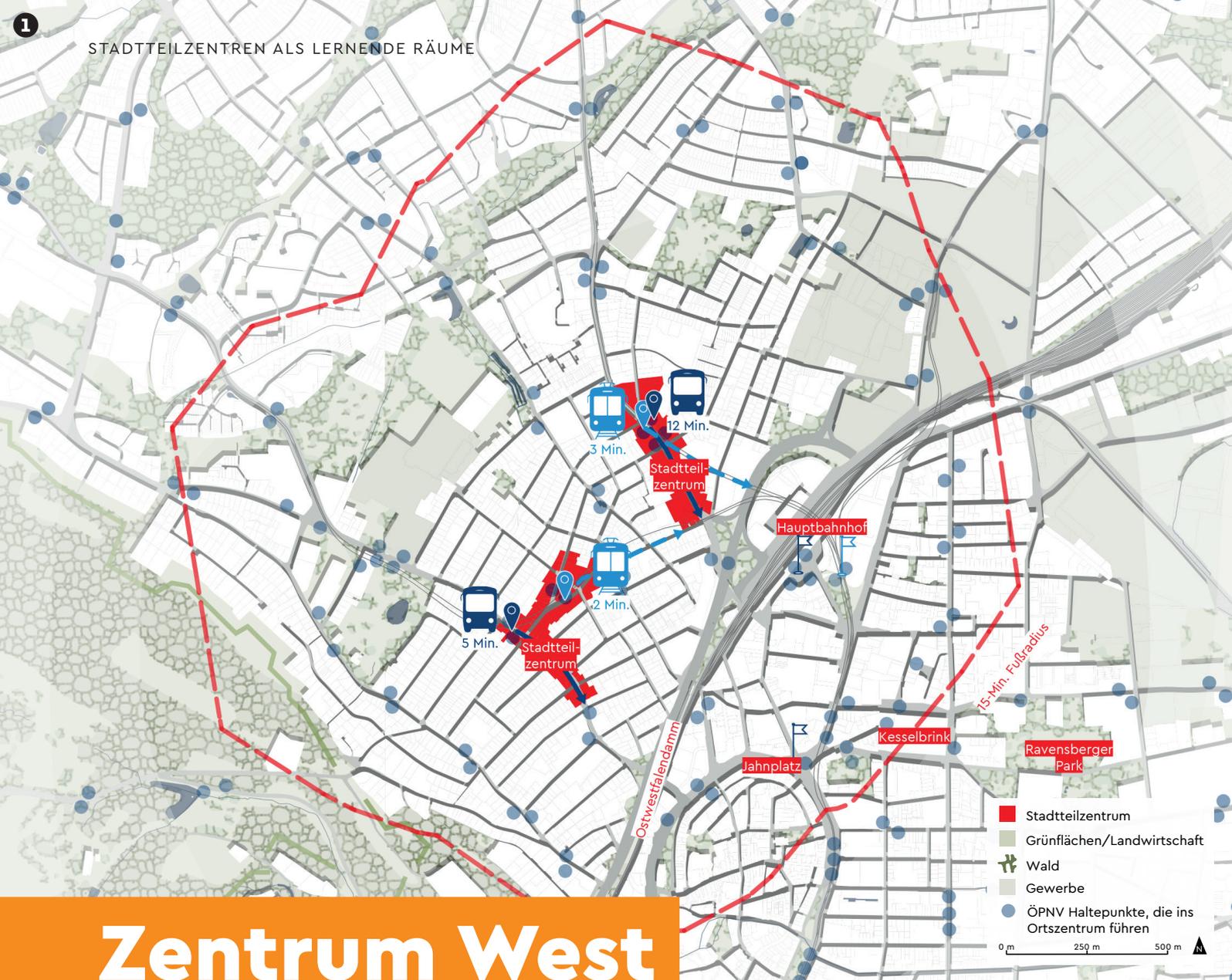


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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

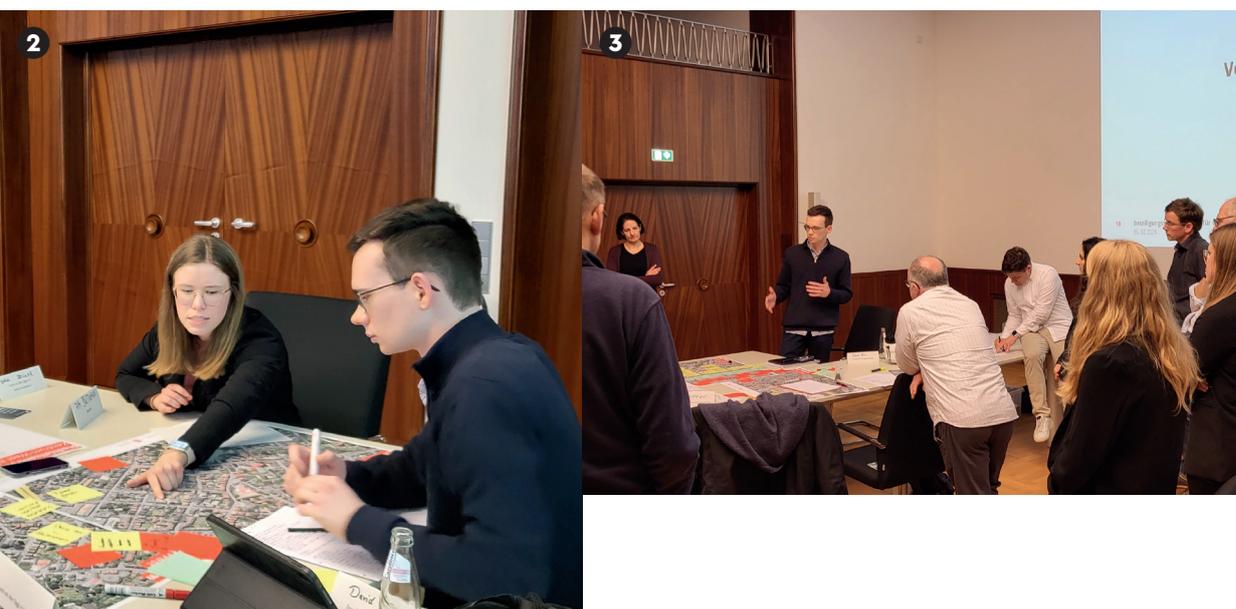


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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 <i>(Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)</i>	85 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	83 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	4
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	4
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	4
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	5
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4
Leerstände	4
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
Bezirkskultur <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	77 %
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	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	80 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	5
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	5
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	3
Park+Ride Parkplätze	3
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>	20 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	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.

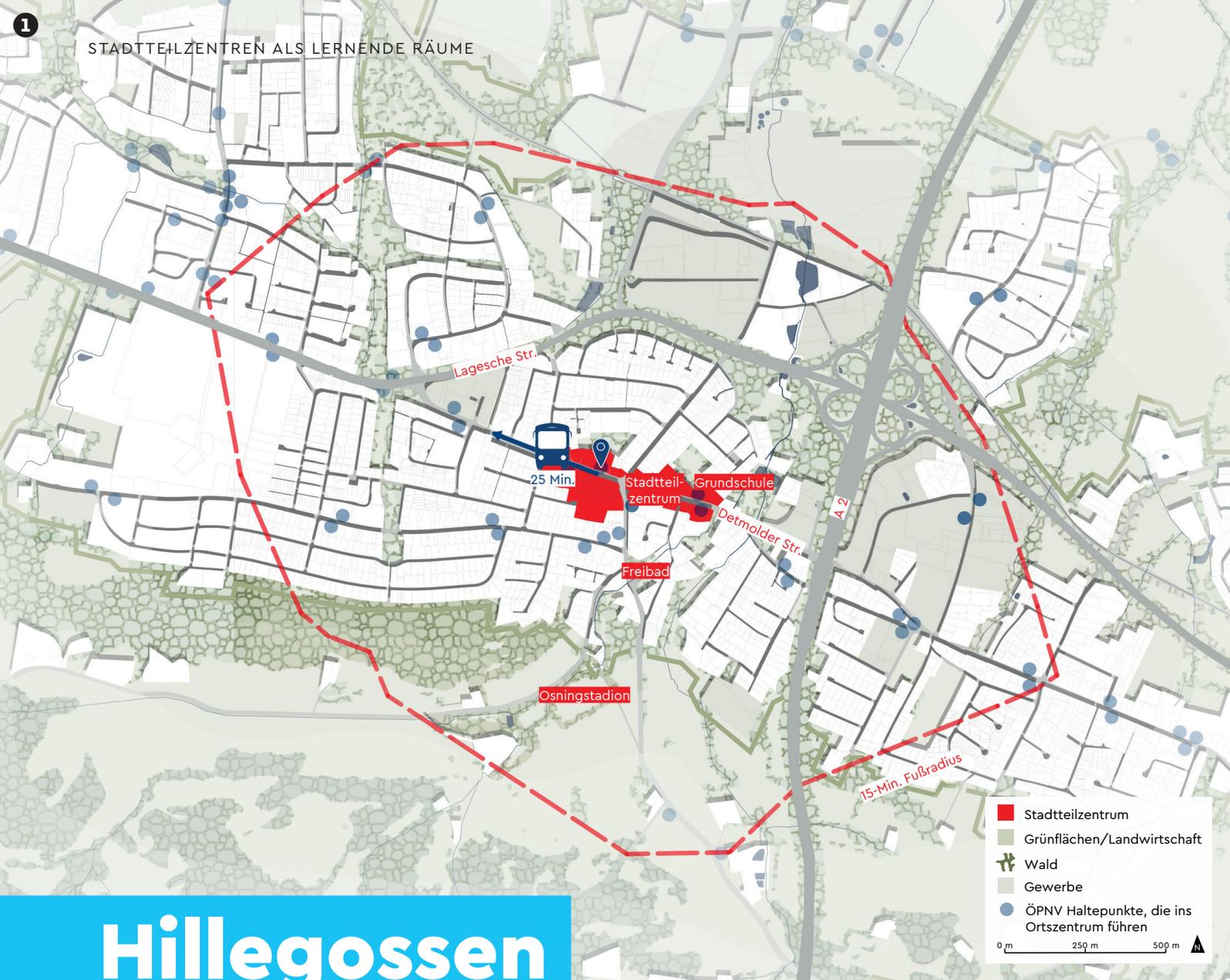


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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



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

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

Austausch im Stadtteil findet zumeist in einzelnen Innenräumen statt, die eine bestimmte Akteursgruppe gezielt aufsucht. Ein Austausch zwischen den Generationen, sowie zwischen Milieus und Kulturen findet immer weniger statt. Zwar zeigen sich die Beteiligten mit der Vereinsarbeit im Stadtteil zufrieden, doch werden insbesondere Mängel im Bereich der Angebote für Kinder und Jugendliche, bei den Bezirksveranstaltungen und bei der Versorgung mit Kulturangeboten gesehen. Die Gründe sind hier zum einen in der Lage der bestehenden Angebote zu sehen, die sich alle außerhalb des Stadtteilzentrums befinden sowie in dem fehlenden öffentlichen Raum. Beides erschwert eine zufällige Begegnung zwischen einzelnen Akteursgruppen. Entsprechend sind auch die Managementstrukturen zwischen den Akteuren nicht so ausgeprägt wie in anderen Stadtteilen.

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
<hr/>	
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.

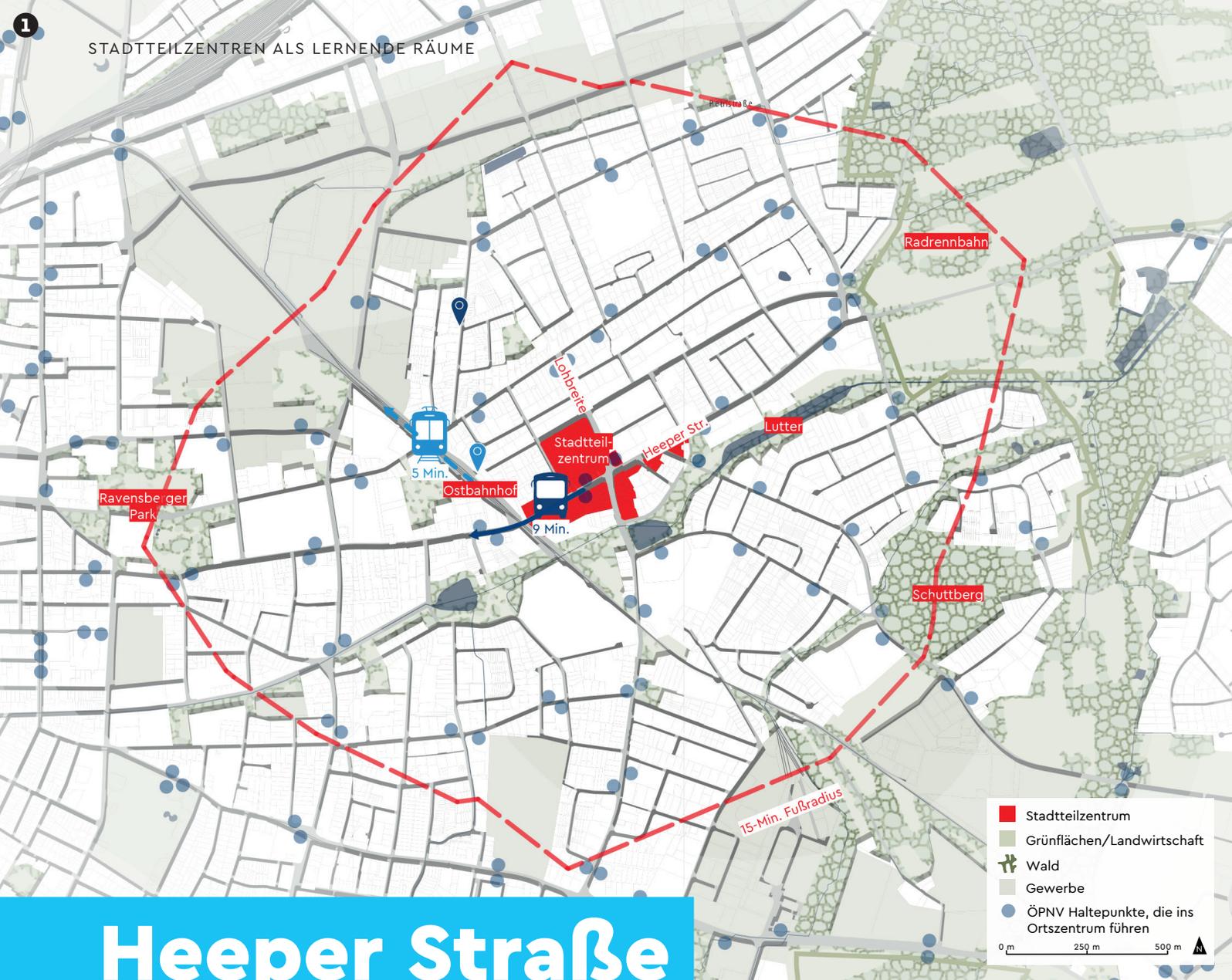


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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

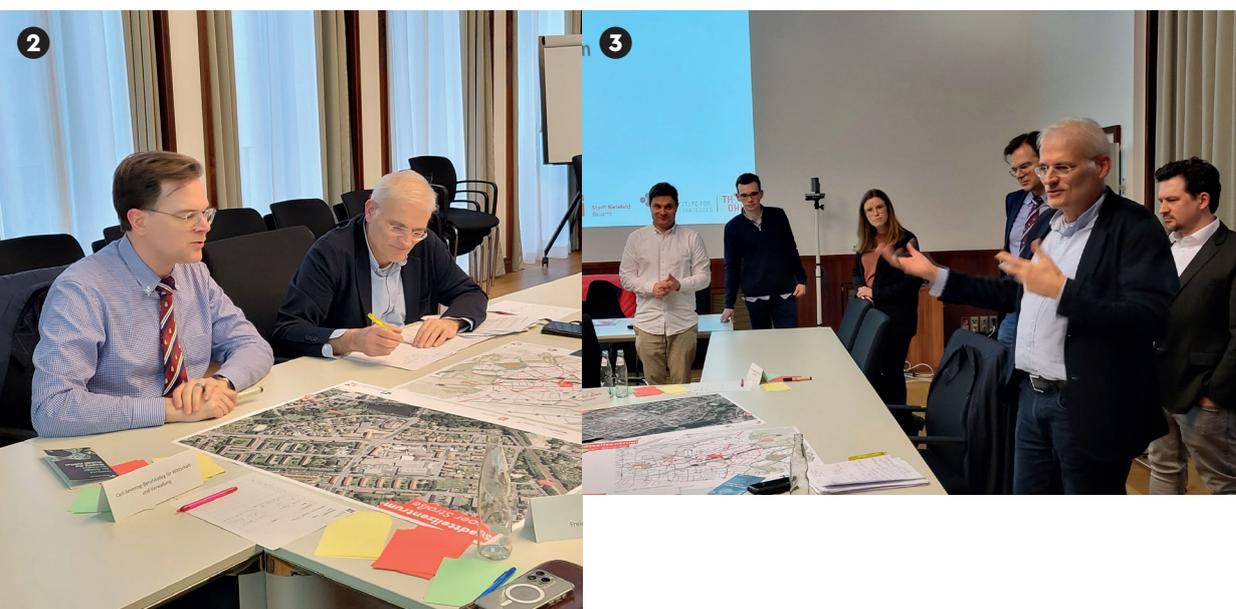


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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 Stadtteilstellen wie das Kirschblütenfest, die von Seiten der Bewohner*innen organisiert werden, die aber kaum Einfluss auf die Frequenz und Attraktivität des Ortszentrums 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 attraktive nachhaltige Mobilität finden sich vor allem im Bereich der Lutter, die allerdings parallel zum Zentrum verläuft. Eine Binnenmobilität durch Freiraumstrukturen ins Ortszentrum ist daher nur bedingt vorhanden. Die Wegführung führt daher zumeist über Wohnstraßen. 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 positiv herausgestellt. Allerdings zeige sich, dass der überwiegende Teil der 10.000 Berufsschüler*innen dennoch mit dem Auto anreist und ihr Auto in Ermangelung 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-Brenner-Straße/Heeper Straße ist städtebaulich kaum gefasst und bietet Raum für weitere Entwicklung. Der Grünzug am Ostbahnhof entlang des Trachtenwegs bietet den Raum für einen potentiellen Anschluss 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
<hr/>	
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 fachlichen Begutachtung und den Ergebnissen der Onlineumfrage. Die genauen Bewertungskriterien können im Abschnitt Methodik nachvollzogen werden.

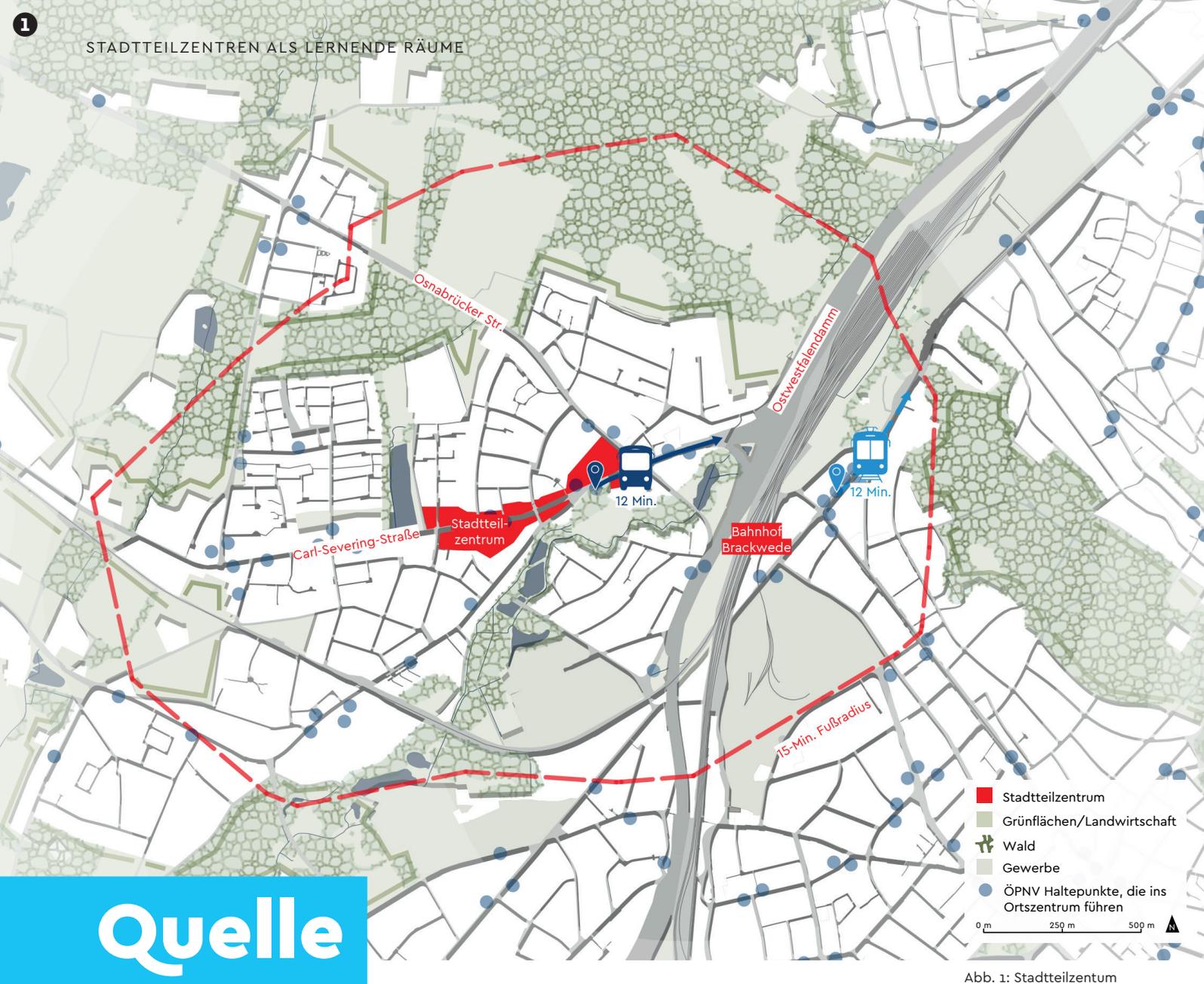


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Quelle

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

Allgemeinmediziner*innen 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-



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

zentrum für Fußgänger insgesamt wenig attraktiv. Vereinzelt 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.

Bezirkkultur

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

gagement durch Sportvereine und Bürgervereine wie die Queller Gemeinschaft stärkt den Zusammenhalt und fördert die lokale Identität. Organisierte und aktive Stadtteilmanagementstrukturen mit einem diversen Querschnitt an Akteuren stärken die lokale Governance und fördern die nachhaltige Entwicklung. Eine überdurchschnittliche Identifikation mit dem Stadtteil und starker sozialer Zusammenhalt spiegeln eine lebendige Gemeinschaft und hohe Lebensqualität wider. Dies führt auch zu regelmäßigen, gut besuchte ortsspezifische Veranstaltungen, die die lokale Kultur fördern und das Gemeinschaftsgefühl stärken. Einzig lokale Kultureinrichtungen sind kaum vorhanden. Einzelne Begegnungsangebote sind vorhanden, in der Regel aber einzelnen Gruppen vorbehalten und bieten nicht das volle Potenzial für soziale Interaktion und Inklusion. Vorhandene Spielplätze, aber fehlende Angebote für Jugendliche, deuten auf eine Lücke in der Ansprache der Bedürfnisse junger Bewohner*innen hin.

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

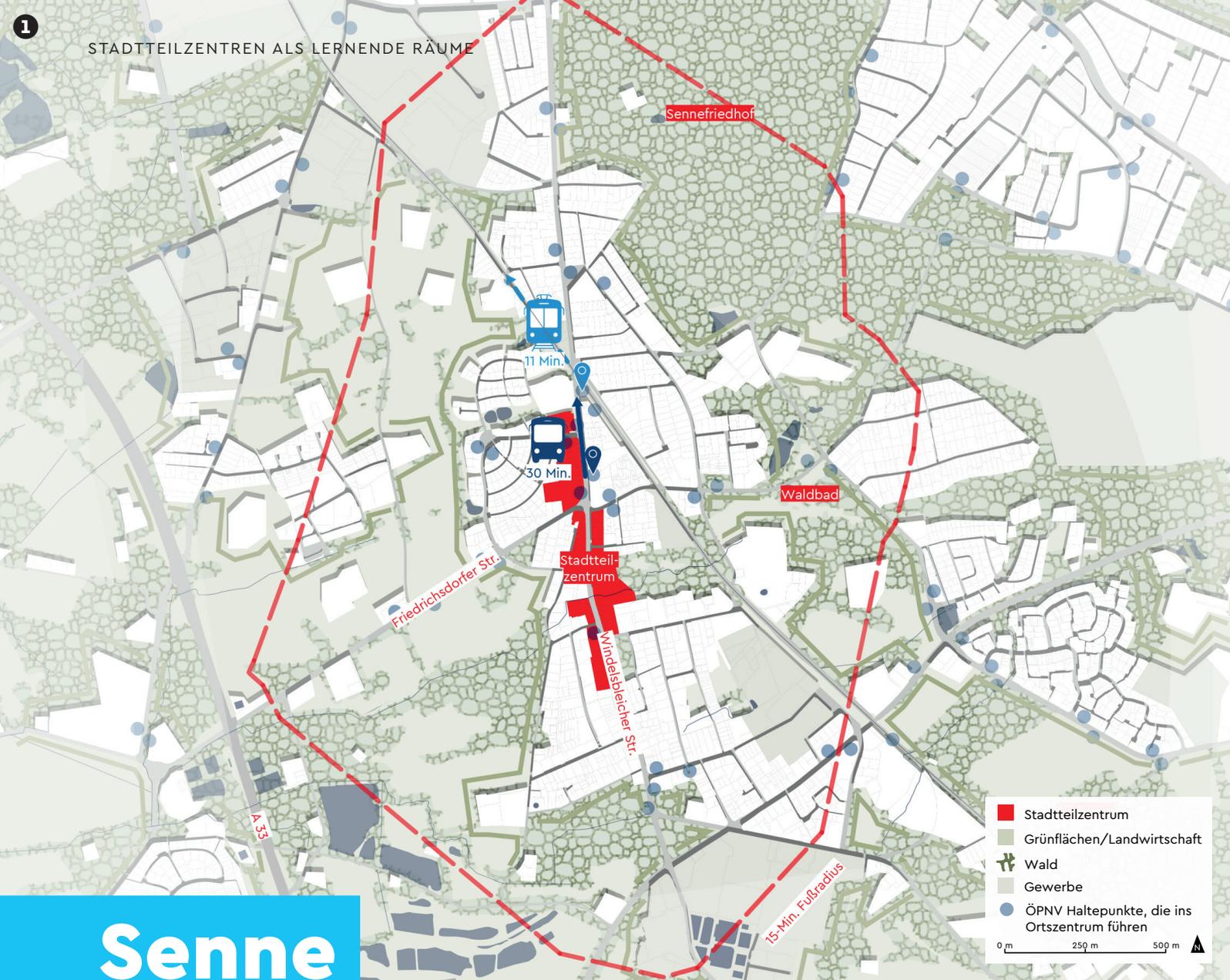
Die Vernetzung des Stadtteils mit der Innenstadt und der Region wird durchschnittlich bewertet. Insbesondere die schlechte Anbindung an Brackwede wird kritisiert, auf die laut den beteiligten Akteuren insbesondere Schülerinnen und Schüler angewiesen sind. Eine Anbindung an Innenstadt und Region ist regelmäßig 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
<hr/>	
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

Typ: Städtisches funktionales Zentrum **Versorgungsqualität**

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.

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 sind entsprechend der Einwohnerdichte gut ausgestattet. Auch weiterführende Dienstleistungen sind laut den beteiligten Schlüsselpersonen gut verfügbar.



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

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 (<i>Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?</i>)	85 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4
Aufenthaltsqualität (<i>Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?</i>)	60 %
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	3
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4
Bezirkskultur (<i>Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?</i>)	63 %
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,...)	2
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	3
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum (<i>Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?</i>)	64 %
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)	3
Park+Ride Parkplätze	4
ÖPNV in Innenstadt und Region (<i>Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?</i>)	70 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	4
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen (<i>Was passiert schon und was ist möglich?</i>)	40 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	3
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	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.

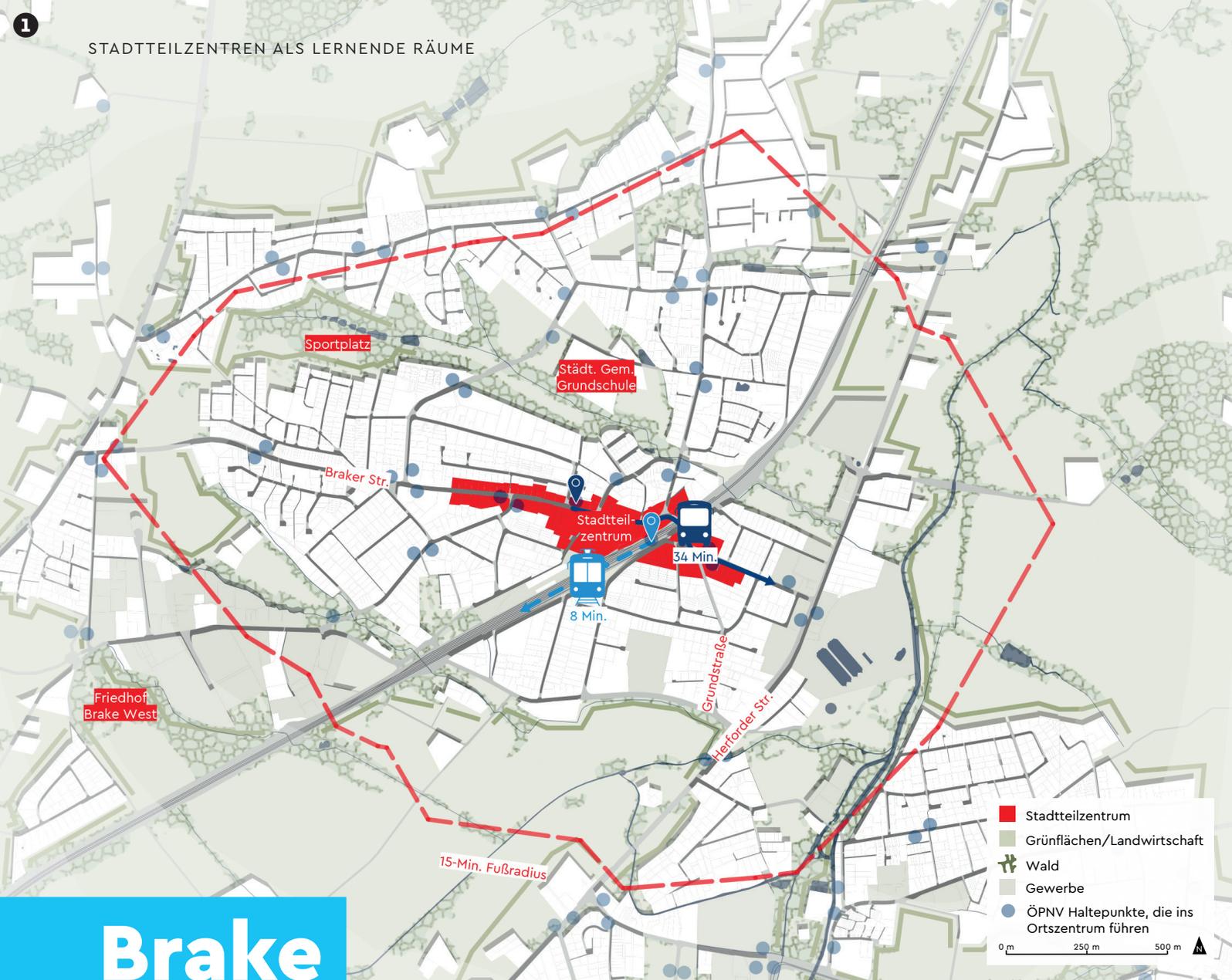


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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.

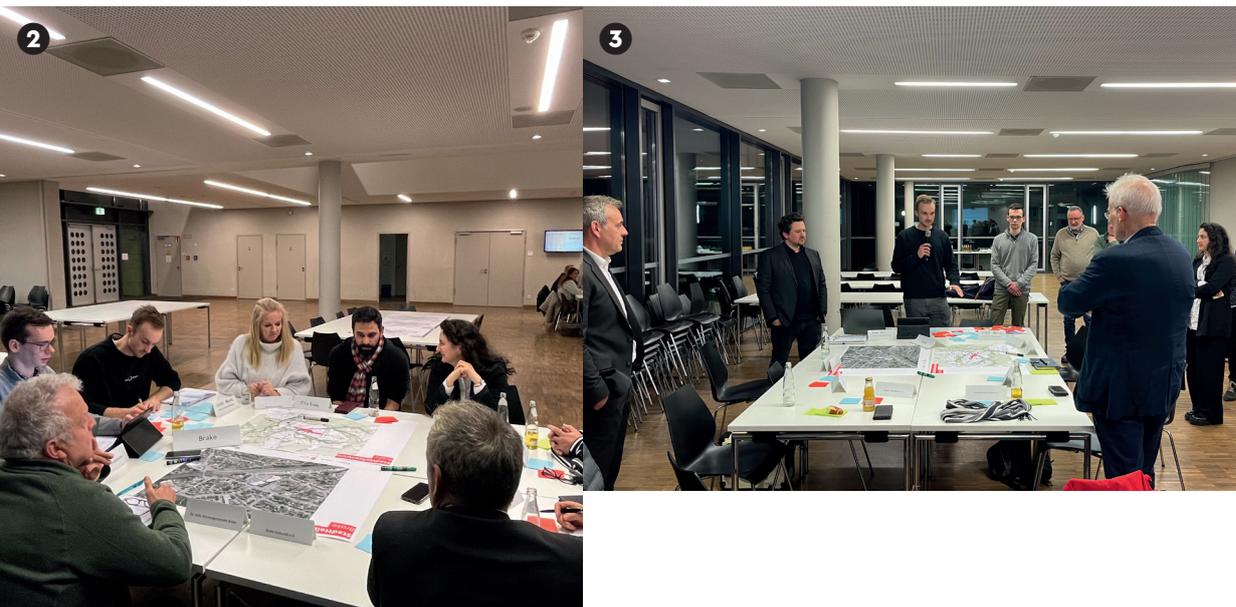


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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 (<i>Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?</i>)	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 (<i>Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?</i>)	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 (<i>Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?</i>)	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 (<i>Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?</i>)	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 (<i>Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?</i>)	90 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	5
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	4
Städtebauliche Entwicklungen (<i>Was passiert schon und was ist möglich?</i>)	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.

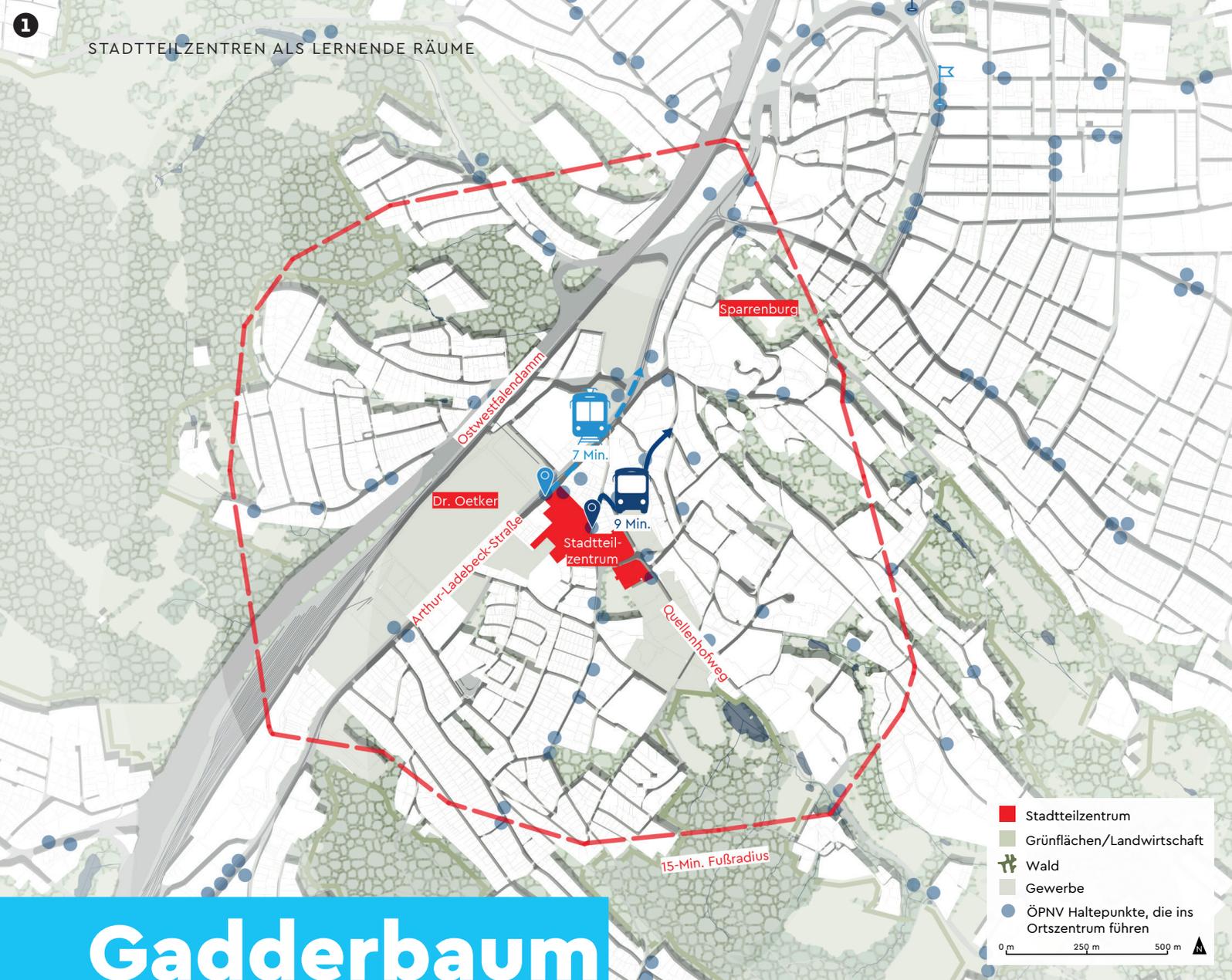


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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

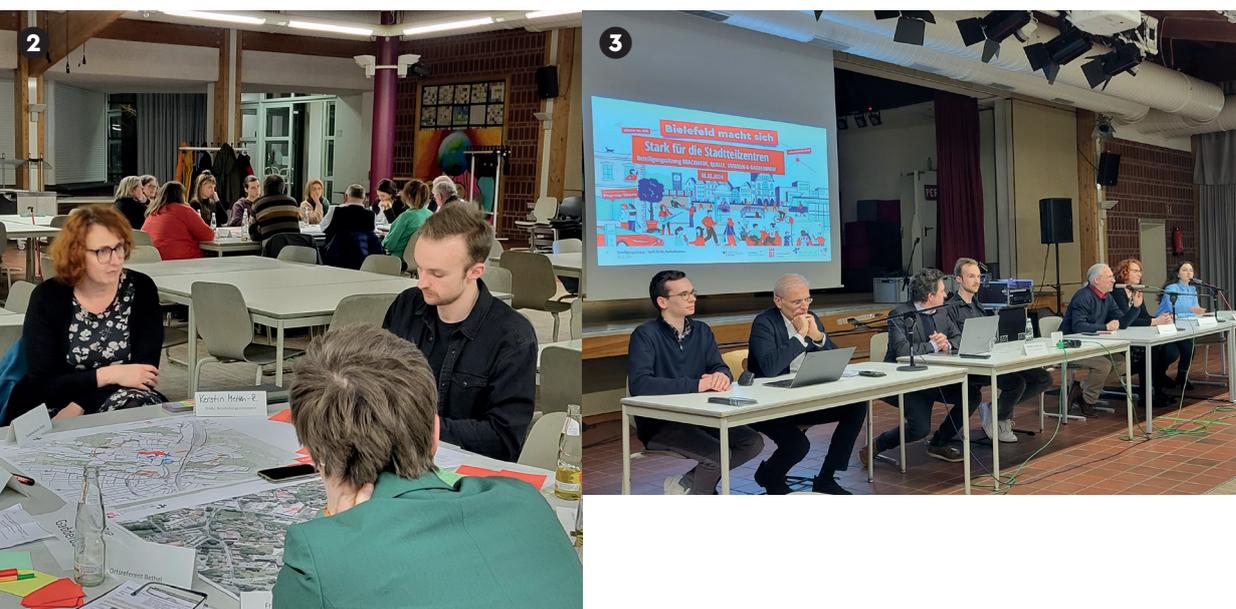


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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

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 Managementstrukturen 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.

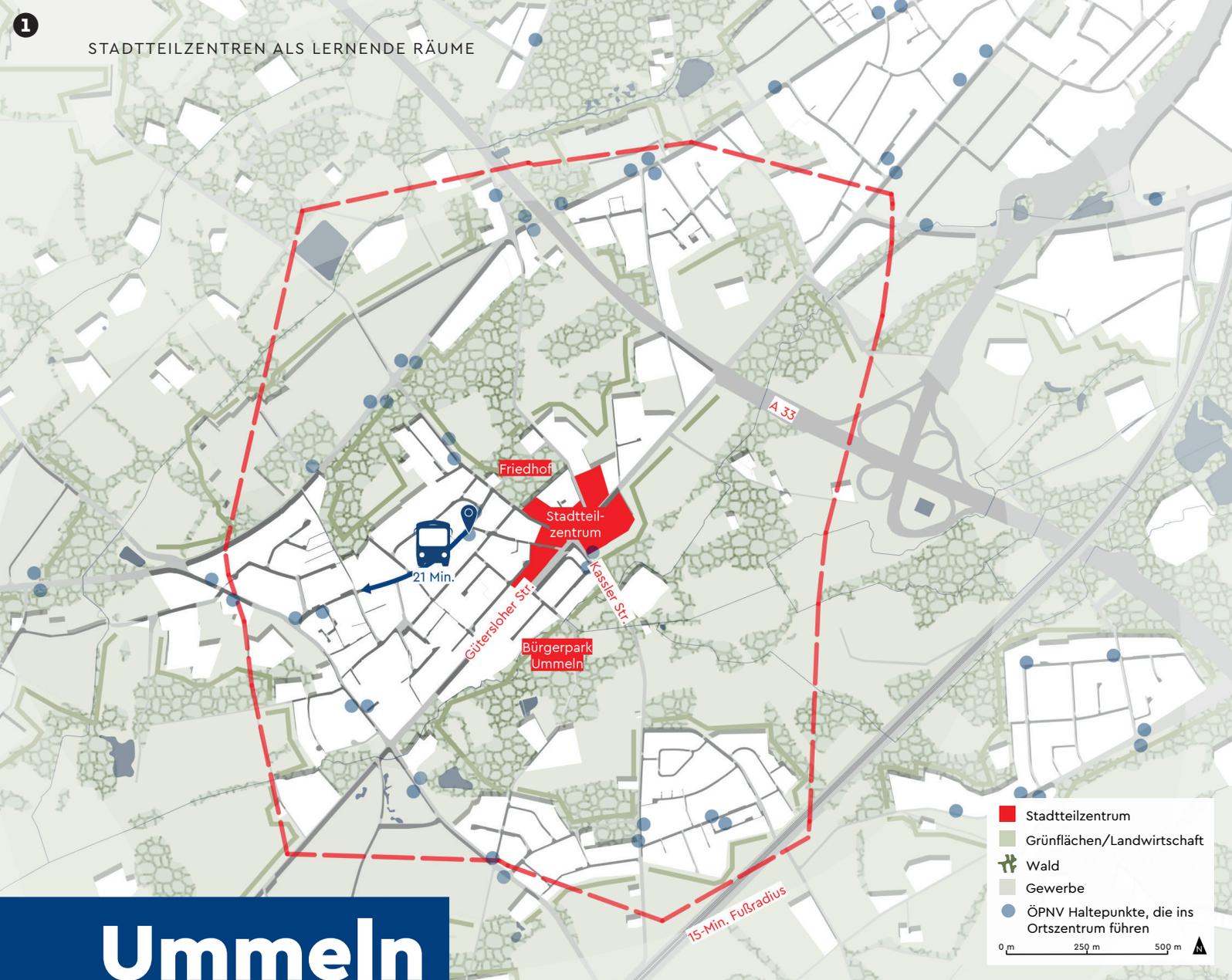


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Ummeln

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 Allgemeinmedizinerinnen 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-



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

kehrzeiten 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.

Bezirkkultur

Die Veränderungen im gesellschaftlichen Zusammenhalt sind auch in Ummeln wahrnehmbar. Die klare religiöse Zugehörigkeit diversifiziert sich. Dennoch organisiert die Kirchengemeinde regelmäßig 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 HÖT 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

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 Wegführung 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 <i>(Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?)</i>	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 <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	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 <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	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 <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	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 <i>(Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)</i>	30 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	1
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	2
Städtebauliche Entwicklungen <i>(Was passiert schon und was ist möglich?)</i>	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.

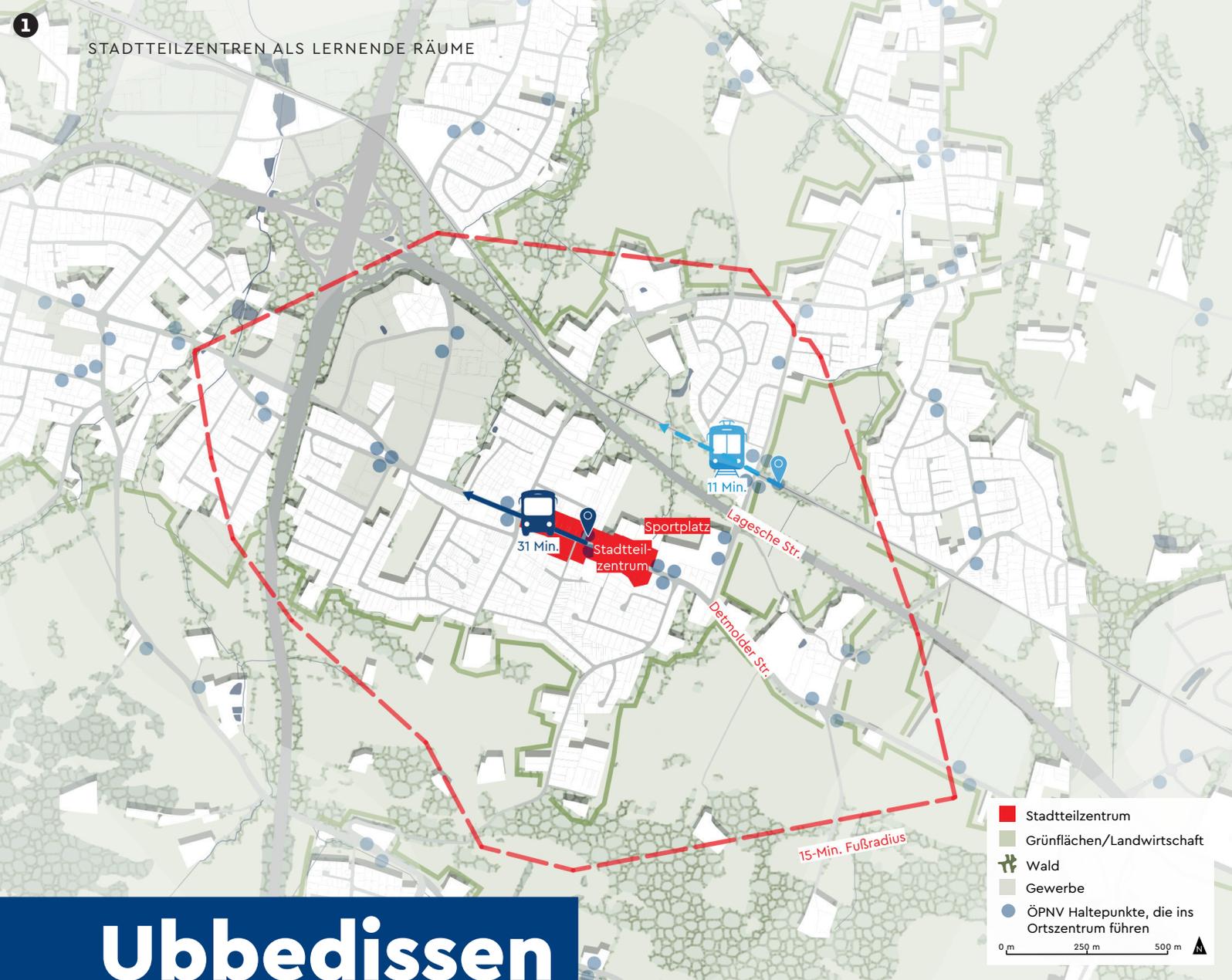


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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.



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

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

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

Großdornberg

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.).



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

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
<hr/>	
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.

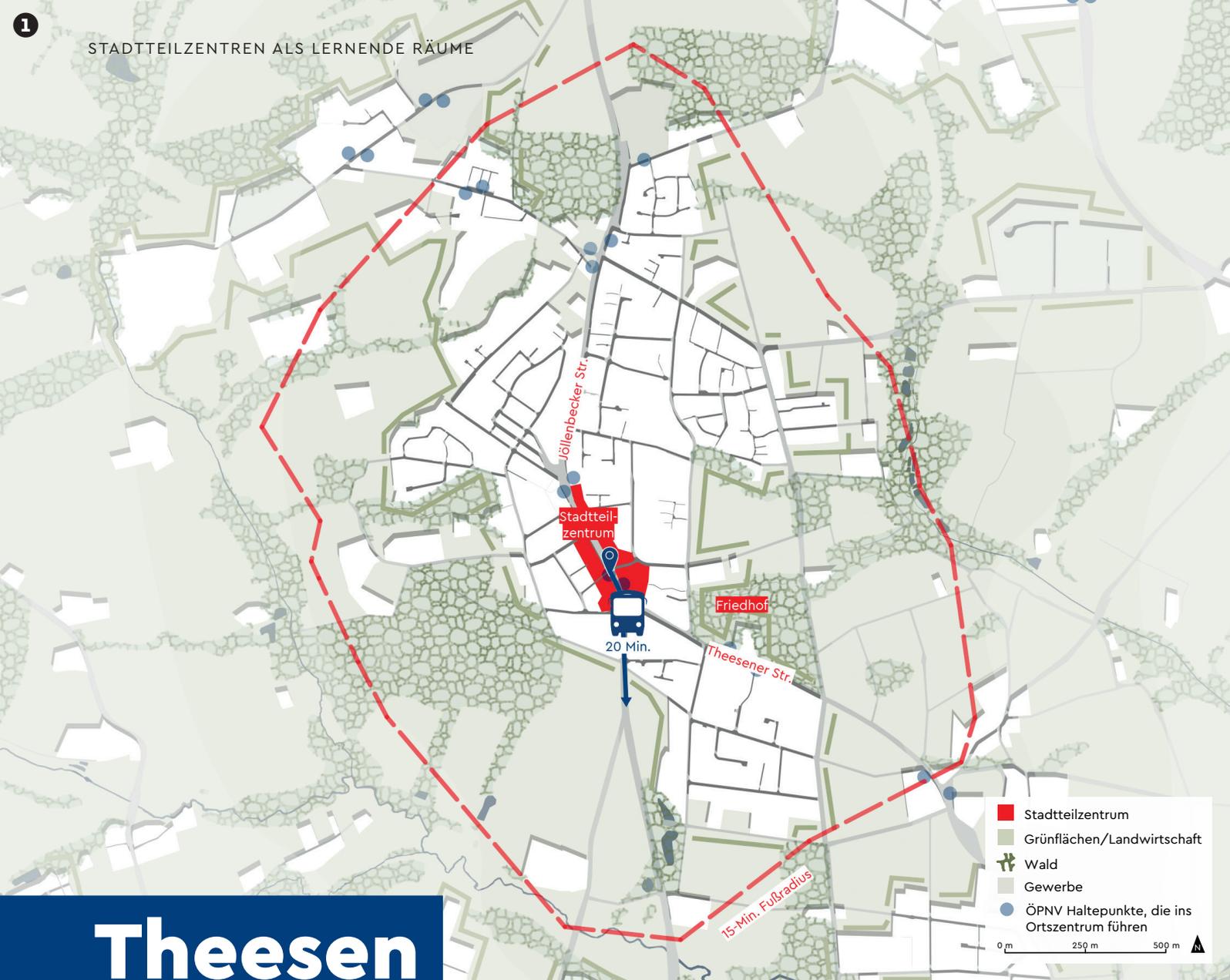


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Theesen

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



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

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

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 Stadtteilfest 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 Schilde- sche 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 Zirkon- straße Ecke im Bergsiek geplant.

Versorgungsqualität (<i>Kann ich meinen Alltag im Stadtteil bewerkstelligen?</i>)	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 (<i>Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?</i>)	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 (<i>Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?</i>)	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 (<i>Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?</i>)	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 (<i>Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?</i>)	60 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen (<i>Was passiert schon und was ist möglich?</i>)	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.

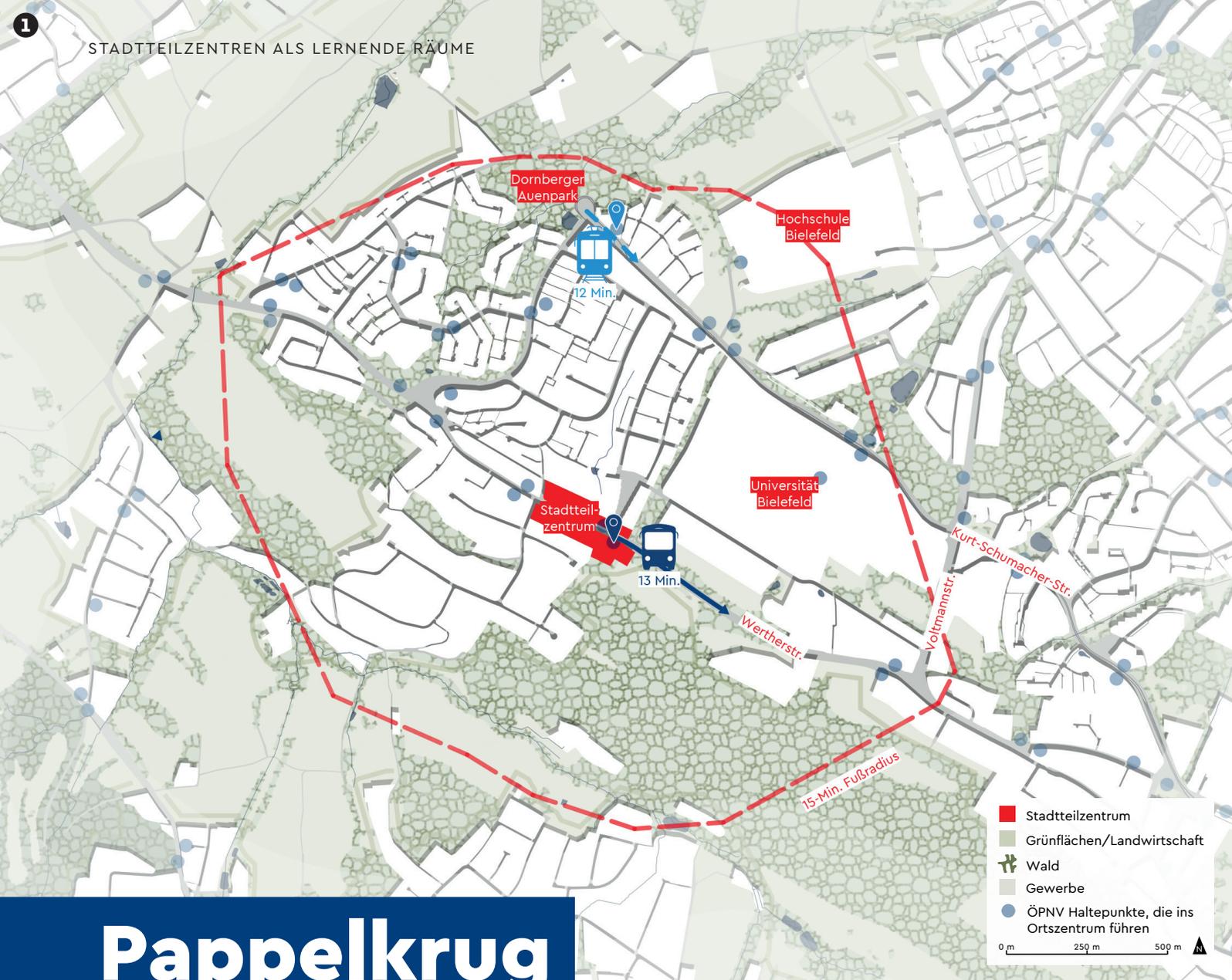


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Pappelkrug

Typ: Funktionales Zentrum einer Siedlung

Das Ortszentrum am Pappelkrug an der Wertherstraße 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

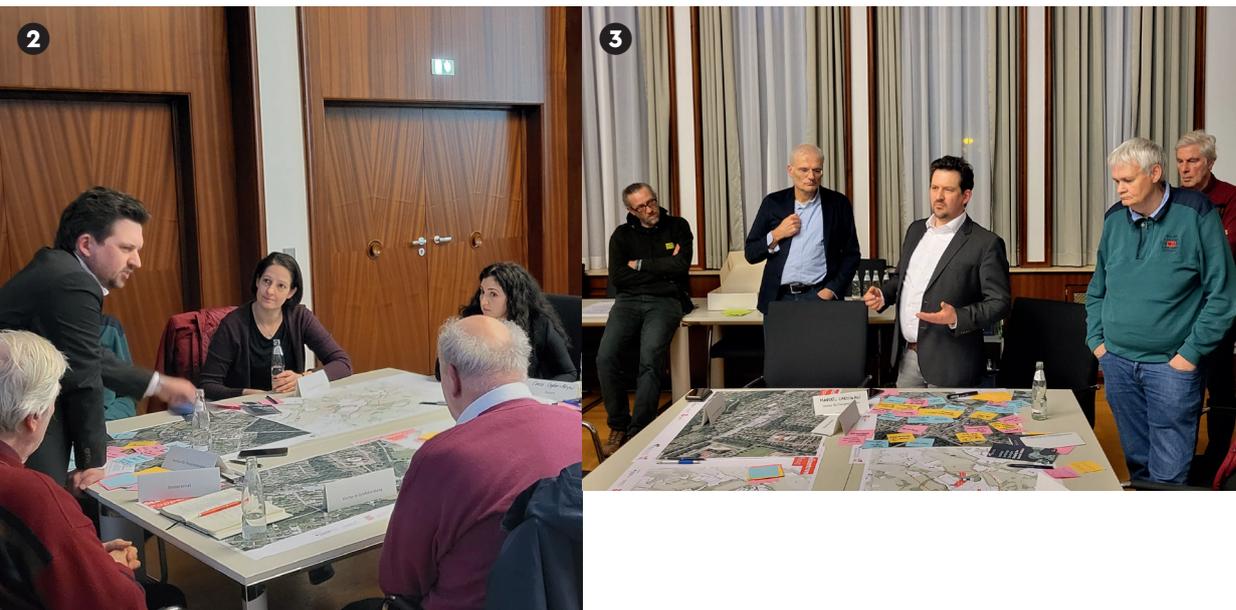


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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.

Bezirkkultur

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 Pappelkrug. 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.

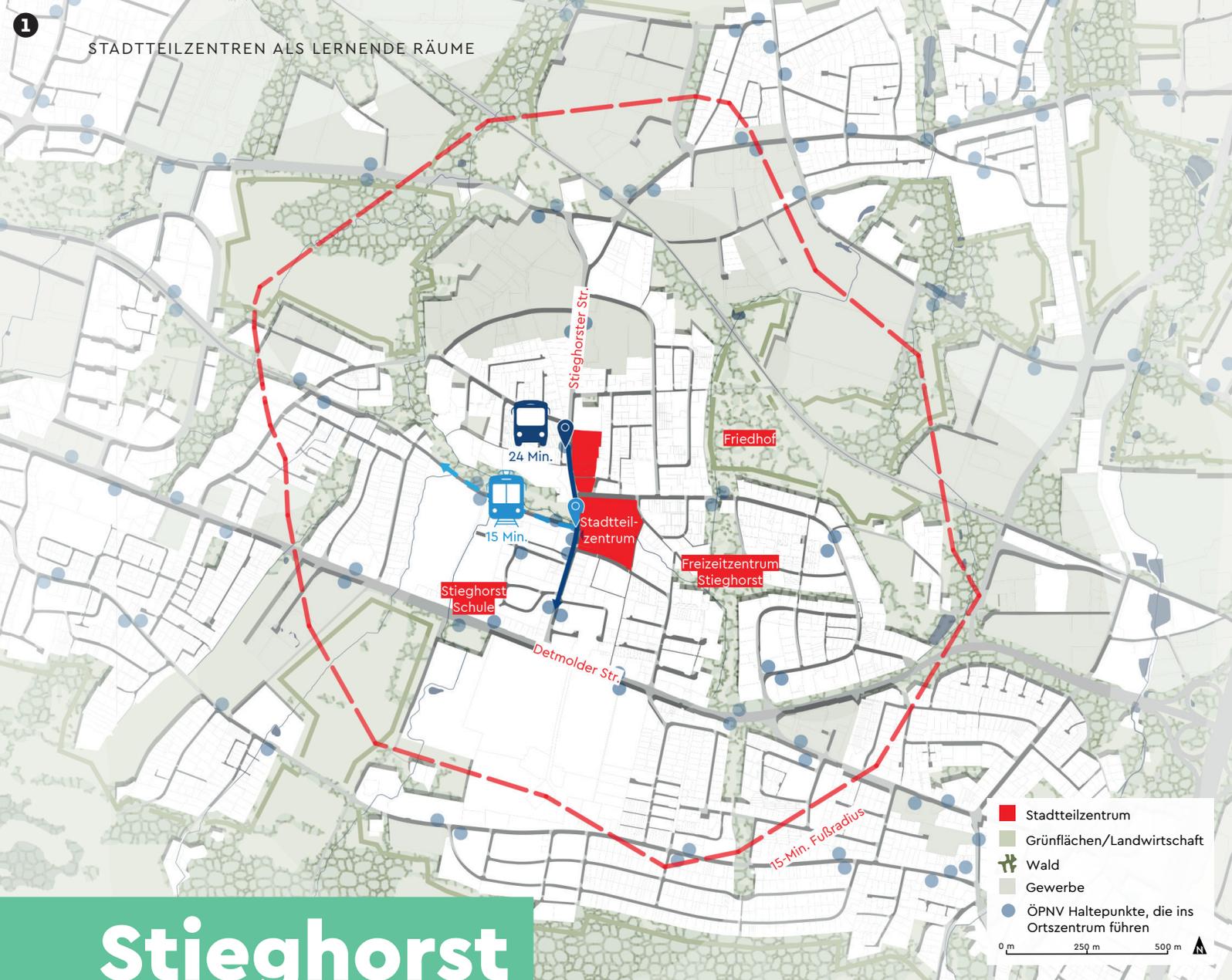


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Stieghorst

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 Bauerschaft 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



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

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-

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, Leihfahrräder 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. Vereinzelt 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 Neuaufstellung 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.

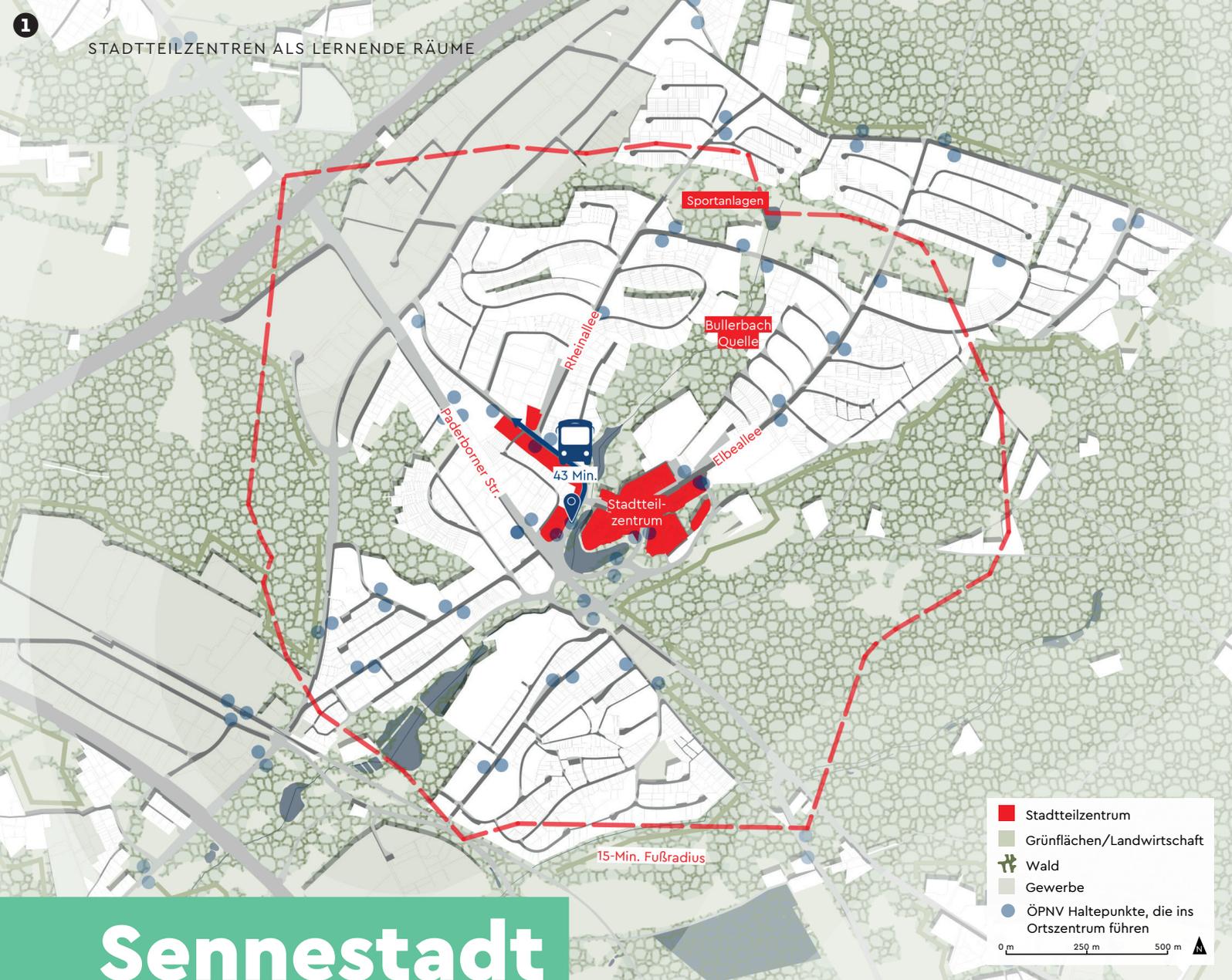


Abb. 1: Stadtteilzentrum

Sennestadt

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 Freiraumverbänden 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 besticht 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?)	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?)	57 %
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?)	66 %
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,...)	2
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)	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?)	60 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3
Städtebauliche Entwicklungen (Was passiert schon und was ist möglich?)	90 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	5
<hr/>	
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.

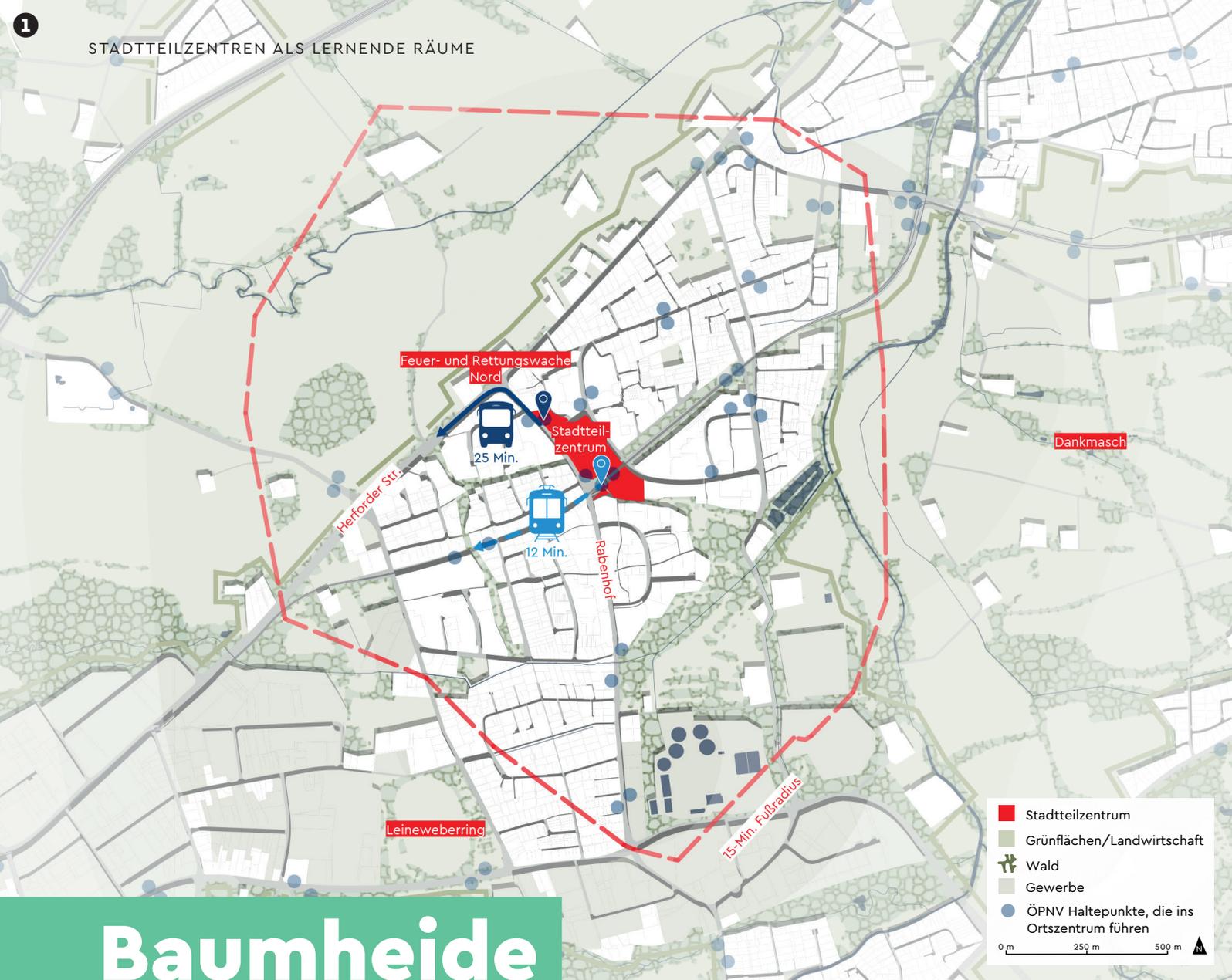


Abb. 1: Stadtteilzentrum

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

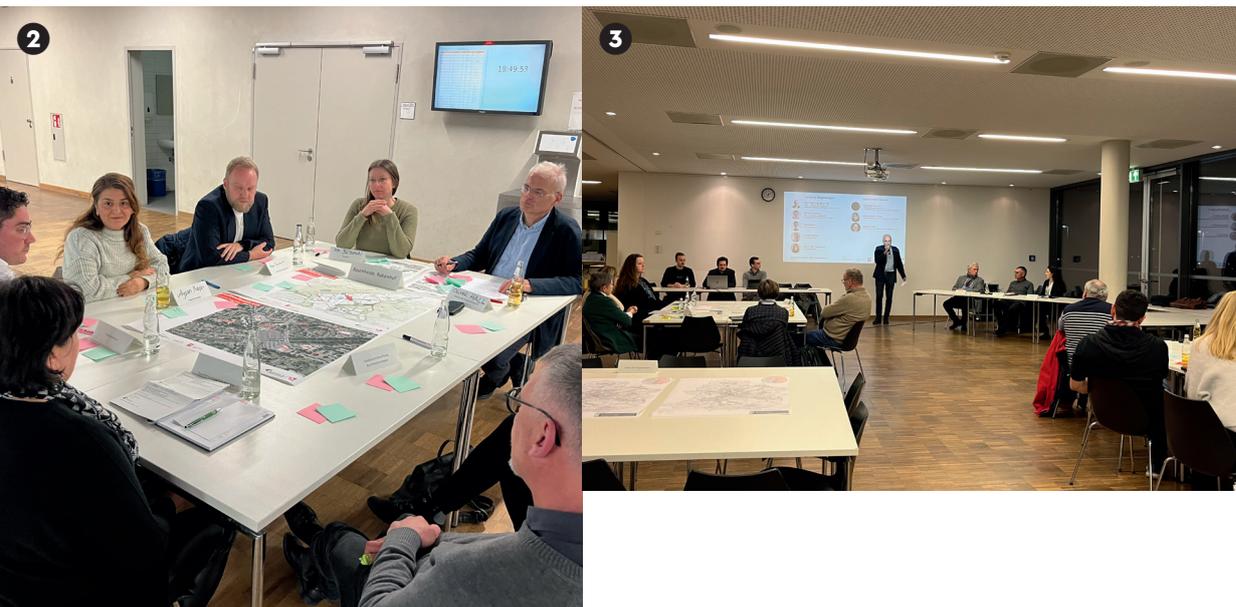


Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen

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-

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		
	Jöllienbeck	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 %
Täglicher Bedarf (Supermarkt, Apotheken, Bäcker, Wochenmarkt,...)	5	5	5	4	4	5
Gesundheit (Arztpraxen, Gesundheitszentren,...)	3	5	4	4	5	4
Bildung & Betreuung (KITAs, Grundschulen, weiterführende Schulen)	3	5	5	4	5	4
Weiterführende Dienstleistungen (Bank, Fitness, Kanzleien, Frisör,...)	4	5	5	4	5	4
Aufenthaltsqualität <i>(Möchte ich meinen Alltag im Stadtteilzentrum verbringen?)</i>	66 %	74 %	80 %	51 %	54 %	83 %
Emissionen (Lärmbelastung, Luftverschmutzung)	3	4	4	2	2	4
Gestaltungsqualität öffentlicher Raum (Sitzmöglichkeiten, Zonierung)	3	3	4	2	3	4
Grün & Vegetation (Baumbestand, Zierflächen, Versickerung)	3	3	4	1	3	4
Cafes/Bars/Restaurants (Diversität, Außengastronomie)	3	4	4	4	4	5
Zustand der Fassaden/Gebäude (Sanierungsbedarf)	4	3	4	3	2	4
Leerstände	3	5	4	3	2	4
Fußgängerfreundlichkeit (Barrierefreiheit, Gehwegbreite)	4	4	4	3	3	4
Bezirkskultur <i>(Welche Angebote gibt es und wie sind sie organisiert?)</i>	63 %	80 %	71 %	57 %	74 %	77 %
Begegnungszentren (Religiöse und nicht religiöse Treffpunkte)	3	4	4	3	4	4
Vereine/Initiativen (Bürgerverein, Sportvereine,...)	4	4	4	3	4	4
Angebote für Kinder und Jugendliche (Jugendzentrum, Sport- und Spielplätze,...)	3	3	3	3	3	3
Bezirksveranstaltungen (Kirmes, Volksfeste, Konzerte,...)	3	4	4	2	4	4
Kultureinrichtungen (Theater, Museen, Stadtteilbibliotheken, VHS,...)	2	4	3	3	4	4
Managementstrukturen über Bezirksmanagement hinaus	3	5	3	3	4	4
Identifikation und sozialer Zusammenhalt	4	4	4	3	3	4
Binnenmobilität ins Stadtteilzentrum <i>(Wie komme ich zum Stadtteilzentrum?)</i>	56 %	72 %	84 %	68 %	72 %	80 %
ÖPNV Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus, Sammeltaxi, meinAnton)	4	3	5	5	4	5
ÖPNV Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3	4	5	4	4	4
Letzte Meile (Leihfahrräder, eScooter, Lastenräder)	2	4	4	3	4	5
Fuß- und Radwegenetz (Breite, Durchgängigkeit, Ambiente)	2	4	4	3	2	3
Park+Ride Parkplätze	3	3	3	2	4	3
ÖPNV in Innenstadt und Region <i>(Wie gut bin ich in die Innenstadt und Region vernetzt?)</i>	60 %	80 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Angebot (Regionalbahn, Straßenbahn, Bus)	3	3	5	5	5	5
Taktung (alle 10/20/30/60/120 Minuten)	3	5	5	5	5	5
Städtebauliche Entwicklungen <i>(Was passiert schon und was ist möglich?)</i>	50 %	70 %	60 %	60 %	100 %	80 %
Aktueller städtebaulicher Entwicklungsgrad des Stadtteilzentrums	4	5	5	5	5	5
Aktuelle städtebauliche Maßnahmen im Stadtteilzentrum	1	2	1	1	5	3

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-

Städtisches funktionales Zentrum						funktionales Zentrum einer Siedlung					Zentren der 60/70er Jahre		
Hillegossen	Heeper Straße	Quelle	Senne	Brake	Gadderbaum	Ummeln	Ubbedissen	Großdomberg	Theesen	Pappelkrug	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.

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 Freiraumbündeln 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. Während 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 Dorfkerne. 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 empfehlen wir unterschiedliche Zentrenkategorien bei den Vertiefungskonzepten zu berücksichtigen, um die potentielle Übertragbarkeit von Lösungsansätzen zu erhöhen. Im Vergleich der von uns 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 integrieren städtebaulichen Entwicklungskonzepts (INSEK) angestoßen. Das Zentrum West wird im Rahmen des Verkehrskonzepts Bielefelder Westen bearbeitet und die August-Bebel-Straße wurde unlängst erneuert. Aus unserer gutachterlichen Sicht empfehlen wir deshalb 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.

Wir schlagen daher vor jeweils eins der funktionalen Zentren sowie einen historischen Dorfkern vertiefend zu bearbeiten. Als historischen Dorfkern, empfehlen wir Jöllenberg für das Vertiefungskonzept. 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 Jöllenberg, sowie der Umgehungsstraße in Ummeln.

Mit den hier enthaltenen Analysen besitzen aber auch die anderen 17 Stadtteilzentren ein Fundament auf dem sich aufbauen lässt. Es gilt, den Austausch innerhalb der Zentren zu verstetigen und innerhalb der Zentrenkategorien zu stärken. Der Austausch in den Beteiligungsveranstaltungen sorgte bereits für eine Vernetzung untereinander und weitere Verabredungen zum informellen Austausch, sowie Angebote zur Nutzung von Räumlichkeiten für andere Akteur*innen. Es gilt dieses Momentum zu halten und zu verstetigen. Stadtentwicklung ist ein langfristiger Veränderungsprozess und benötigt kontinuierliche Dialogformate und ein positives Zukunftsbild an dem gemeinsam vor Ort gearbeitet wird. Insbesondere die oft diskutierte Rückeroberung des öffentlichen Raums, gelingt nur gemeinsam und schrittweise. Der Blick über den Tellerrand hilft die passenden Lösungsansätze für die eigenen Herausforderungen zu finden und gemeinsam zu erproben. Die Verstetigung des Dialogs zwischen den Zentren erfolgt nun im Teilprojekt „Wissenstransfer“. Im Rahmen der Beteiligung wurden zudem bereits mögliche nächste Schritte und

Handlungsempfehlungen je Stadtteilzentrum formuliert, die nun in Absprache mit den zuständigen Ämtern auf ihre Machbarkeit hin geprüft und schließlich im Stärkungskonzept festgehalten werden.

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 Jöllenberg 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.

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 Gasparini, 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.
- 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)).

Abbildungsverzeichnis

Seite 8	Abb. 1: Stadtteilzentren in Bielefeld im Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren (Stadt Bielefeld)
Seite 10	Abb. 1: Methodik (eigene Darstellung)
Seite 14-15	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 18-19	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 22-21	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	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 34-35	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 38-39	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 42-43	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
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	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 74-75	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 78-79	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 82-83	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 86-87	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)
Seite 90-91	Abb. 1: Stadtteilzentrum (eigene Darstellung) Abb. 2-3: Impressionen aus der Beteiligungsveranstaltung mit den Schlüsselpersonen (IDS)

